

ÅRBOG

1965

Omslagsbilledet: Skib fra 1500-tallet, træsnit på titelbladet af den af
Cornelis Anthonisz bearbejdede sejlads håndbog 1566.

*Umslag: Schiff vom 16. Jahrhundert. Holzschnitt aus einem
Segelhandbuch von 1566.*

ÅRBOG

1965

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1965 (bind 24 i rækken af museets årbøger)

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri, København. Klicheerne er udført hos Ebbe Christoffersen & Co., København. Papiret er illustrationstryk fra Viggo Borch. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af H. Hauch, Helsingør. Nogle fotos er leveret af Pjotr Friedrich. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, København. Kortskitsen er tegnet af ing. John Hansen, Helsingør.

Redigeret af KNUD KLEM og HENNING HENNINGSEN

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til Handels- og Søfartsmuseet.

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

INDHOLDSFORTEGNELSE

Knud Klem, museumsdirektør, cand. mag.: Handels- og Søfartsmuseet 50 år	7
P. K. Hofmansen, arkivar: Drachmanns „Store Bjørn“	23
Ole Crumlin-Pedersen, museumsinspektør, cand. polyt.: Cogkøge-kaag	81
A. W. Lang, Dr., kartografihistoriker: Det ældste kort over Nordeuropas søruter	145
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	173
Museets komité og personale	188
Museets beretning for regnskabsåret 1964-65	189
Museets driftsregnskab 1964-65	202
Beretning fra „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1964	205
Selskabets driftsregnskab for 1964	210
Selskabets bestyrelse og medlemmer	213
Museets bytteforbindelser	225

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, s. 193 ff.

Hvorledes forøges

Handels- og Søfartsmuseets samlinger?

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

Museets samlinger omfatter

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

Skibsinventar.

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

Nautiske instrumenter og søkort.

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

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

Gaver eller deposita

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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

50 ÅR

Af

KNUD KLEM

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS samlinger åbnedes for publikum den 1. august 1915. Museet kan derfor i indeværende sommer 1965 fejre sit 50 års jubilæum. I anledning af 25 års jubilæet, der fandt sted i al stilhed under den tyske besættelse, blev der i museets årsberetning for regnskabsåret 1939-40 givet en kort redegørelse for museets første 25 år. Siden suppleredes denne med yderligere museumshistoriske oplysninger i museets årbog 1949, i hvilken der samtidig blev givet en omtale af den nyopstilling af samlingerne, som blev gennemført efter krigen. Det er derfor ikke hensigten at komme nærmere ind på museets historie. Der skal blot gives nogle hovedlinier i dets udvikling, hvorefter der sluttes af med nogle oplysninger om museets arbejde på de forskellige felter i dag.

Søfartens og skibsbygningens historie i Danmark strækker sig gennem en mere end tusindårig udvikling. Skibsbygningens ældste trin kan vi naturligvis kun svagt skimte, men de arkæologiske fund giver dog adskillige oplysninger, og det er såre interessant at iagttage, at for 1000 år siden, endnu kun på tærskelen til den historiske tid, havde skibsbygningskunsten på klinkbygningens område nået et sådant udviklingstrin i vort land og i det øvrige Norden, at den ikke siden er overgået, og vore nordiske forfædre blandt vikingerne var, skønt udstyret med ganske få nautiske hjælpemidler, i stand til at sejle tværs over Atlanterhavet med en duelighed i navigationen som må aftvinge den største respekt.

I de forløbne århundreder er både skibsbygningen og navigationskunsten gennem hele sejskibsperioden og i de sidste halvandet hundrede år også i damp- og motorskibets tidsalder undergået en kraftig

udvikling, ikke mindst fordi Danmark i kraft af sin beliggenhed, sine naturforhold og sin mangel på råprodukter har været henvist til i særlig grad at betjene sig af søfart.

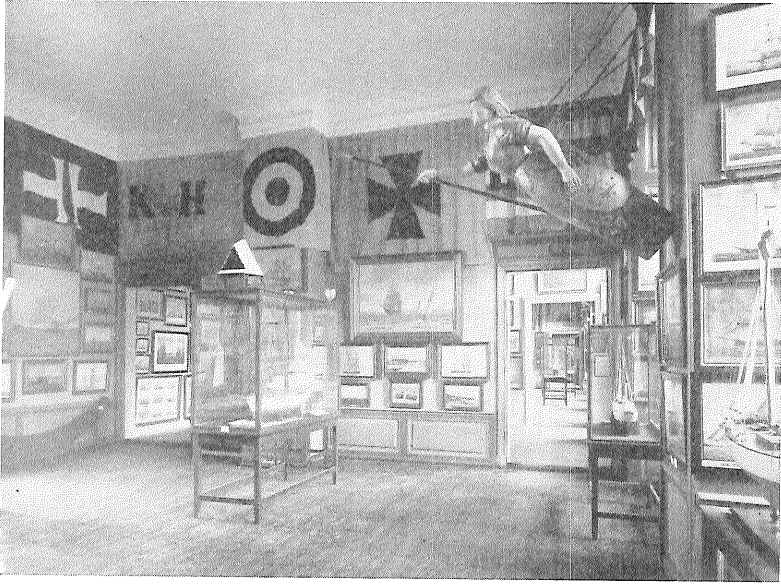
Man skulle derfor tro, at der måtte være de rigeste muligheder herhjemme for at belyse såvel den tekniske udvikling på dette felt som hele den kultur, der knytter sig til skibsbygning og skibsfart. Men det er så langt fra tilfældet. Her, som i andre lande, viser den museums-mæssige interesse sig på det kulturhistoriske område først indenfor arkæologi og kirkelig kultur, senere følger folkekultur, bondestand som højerestand, dernæst en række andre felter af kulturlivet, og sidst af alle følger søfarten.

For Danmarks vedkommende begyndte arbejdet i 1914. Handelsminister Hassing Jørgensen nedsatte en komite med repræsentanter for handel og søfart, skibsbygningsfaget og det politiske liv, der fik til opgave at drøfte behovet for et søfartsmuseum og eventuelt søge udveje for dets tilvejebringelse. Fra statens side forelå allerede forinden tilsagn om et årligt statstilskud på 10.000 kr. under forudsætning af, at der fra private bidragsydere indkom mindst 5.000 kr.

Resultatet blev som bekendt, at museet oprettedes. Til dets leder udpegedes cand. jur. E. F. S. Lund, der tidligere havde været knyttet til Frederiksborgmuseet. I virkeligheden var det også E. F. S. Lund, der havde fået ideen til museet, og som havde taget initiativet til dets start. Han var en ildfuld personlighed, der med megen energi gik ind i arbejdet for museets oprettelse og indsamlingen af museumsgenstande til det nye museum. Han var i de følgende 13 år museets leder indtil han efter sin død i julen 1928 blev afløst af museets nuværende leder.

Museet fik lokaler i første etage i nordfløjen på Kronborg slot, ialt 7-8 lokaler med et flademål på ca. 475 m². I disse rum, som omfattede de gamle kongelige repræsentationslokaler på slottet, havde der tidligere været anbragt en staten tilhørende malerisamling, som havde været offentlig tilgængelig, men som var blevet ophævet.

Man havde oprindeligt tænkt sig en opdeling af museet i tre afdelinger, en første afdeling omfattende dansk koffardiskibsfart med



Interiør fra sejlskibsværelset som det så ud i 1925, da museet havde lokaler i 2. etage i Kronborgs nordfløj. – Fot. Rud. Jørgensen, Helsingør.

Interior of the sailing ship room, Danish Maritime Museum, 1925.

øresundstolden og de gamle danske kolonier som handelshistorisk baggrund, en anden afdeling for orlogsflåden og dens historie og en tredje afdeling med materiale vedrørende navigationsvæsen, fyr- og vagervæsen, lods- og redningsvæsen. I museet skulle ligeledes dannes et bibliotek. Denne opdeling er siden blevet ændret, idet museet har opgivet at beskæftige sig med orlogsmarinen, som er overladt til marinens historiske modelsamling og det orlogsmuseum, som på grundlag af denne er etableret i årene efter anden verdenskrig. Af marinens anliggender medtages nu kun så meget som er naturligt for forståelsen af den handelshistoriske udvikling. Som eksempel kan her nævnes slaget på reden, der var resultatet af britisk militær indskriden overfor den aktive danske udenrigspolitik, som gennem stiftelsen af væbnede neutralitetsforbund med en række øvrige europæiske lande søgte at vogte den danske handels og skibsfarts interesser.

De 475 m², der allerede fra starten var alt for lidt for det snart stærkt voksende museum, er siden øget adskilligt. Ophævelsen af kasernen på Kronborg slot i 1922 og den derefter følgende restaurering af slottet gav muligheder for udvidelser. Om de nærmere detaljer i udviklingen henvises til de forannævnte redegørelser. I de senere år har museet rådet over ca. 2.000 m² omfattende 27 større og mindre udstillingsrum i nordfløjens stueetage samt slottets første etage. Hertil kommer studiesamlinger, bibliotek og arkiv i stueetagerne i nordfløj, østfløj og sydfløj, et konservator- og modelbygningsværksted i en bygning på Helsingborg ravelin samt ca. 125 m² kontorlokaler og arbejdsrum i Søndre Kronværksbygning.

Ifølge vedtægterne er det museets formål at belyse dansk handel og søfart, og hvad hermed står i forbindelse i disse erhvervs former i fortid og nutid.

Det nævnte formål søges opfyldt på forskellig måde. Først og fremmest gennem *publikumssamlingen*. Af megen betydning er her en hensigtsmæssig opdeling af museets materiale. Forskellige inddelinger har været benyttet i løbet af museets 50-årige levetid. Ændringer har været nødvendiggjort af væksten af det udstillede materiale og af hvorledes denne vækst fordeler sig over dette, også tillige af kravet om en hensigtsmæssig afvekslen af stoffet, således at publikums opmærksomhed holdes fangen under sin rundgang i museet. Den nuværende hovedopdeling indførtes under nyopstillingen efter den delvise evakuering af samlingerne, som det blev nødvendigt at foretage under anden verdenskrig, og det er næppe sandsynligt, at denne opdeling senere vil blive ændret, selvom der stadig vil ske ændringer indenfor de enkelte afdelinger.

Efter denne nyopstilling indledes med en introduktion til museet i dettes første værelse med materiale, der er egnet til at belyse museets opgave, og i et værelse, der efter sin størrelse tillader større grupper at samles. Der følger derefter i de følgende rum en kronologisk opstilling, der belyser skibets udvikling fra de ældste tider til sejskibsperiodens slutning, idet man indenfor de enkelte tidsafsnit stræber at give baggrunden for skibets og skibsfartens udvikling. Det

vil sige, at den besøgende for de forskellige perioders vedkommende gives et indtryk af for eks. vikingetogene og af den merkantilistiske handelspolitik med dens etablering af privilegerede handelskompagnier med handel på kolonier i Afrika, Ostindien og Vestindien. Samtidig antydes den storpolitiske udvikling fra vikingetid gennem middelalderens hansevælde og opbygningen af den nationale skibsfart under merkantilismen, krigene med Sverige og 1700-tallets stræben efter at gennemføre den bernstorffske udenrigspolitik principper for beskyttelse af den neutrale danske skibsfart, neutralitetsforbundene, konvojeringerne af de danske handelsskibe i slutningen af århundredet og systemets sammenbrud i revolutions- og napoleontidens kampe med englænderne i 1801 og 1807-14. Denne kronologiske afdeling sluttet af med genopbygningsperioden efter 1814, og en belysning af de forskellige sejskibscentre i 1800-tallet samt en redegørelse for såvel de større sejskibe som de lokale småskibstyper fra de forskellige danske egne.

Der følger dernæst en række specialafdelinger: skibsbygning, færgevæsen og istjeneste, skoleskibe, nautiske instrumenter og søkort, fyr- og vagervæsen samt rednings- og bjergningsvæsen. Endelig fortsættes og afsluttes samlingerne med et værelse for dampskibet i perioden 1850-1900 samt galleriet i østfløjen, der rummer samlinger for damp- og motorskibe i det 20. århundrede.

Der er i opstillingerne af pædagogiske grunde tilstræbt afveksling samt overblik over det udstillede materiale, ligesom der på forskellig vis gennem tekstplader, tavler, kort m. m. gives oplysninger, der skulle give en vis kulturhistorisk baggrund for de udstillede genstande. Som eksempel kan nævnes det ophængte kort over vikingetogene, der gennem sine farvesignaturer oplyser om de danske, norske og svenske vikingers togter og særlige interesseområder. Kortet studeres med megen interesse både under skolebesøg og af det almindelige museumspublikum. Ved nyopstillingen efter krigen var oplysningsstof af denne art meget fremtrædende, og det opfattedes med rette som et nyt indslag i dansk museums væsen. Under de ændringer, som nyere hvervelse af materiale i de siden forløbne 20 år har nød-

vendigjort, er en del af disse tekster af pladsmæssige grunde gledet ud, men museet har stadig opmærksomheden henledt på deres hensigtsmæssighed, og arbejdet med fremstillingen af dette oplysningsmateriale vil blive fortsat og forhåbentlig påny forstærket.

I det hele taget vil naturligvis publikumssamlingen stadig være en primær opgave for museet. De enkelte afdelinger vil stadig undergå ændringer, efterhånden som erhvervelsen af nyt materiale forbedrer samlingerne. Det lader sig ikke benægte, at det er en betydelig hindring i arbejdet, at der ikke i museet findes elektrisk lys. Af brandsikkerhedsmæssige grunde har indlæggelse af elektricitet tidligere været umuligt. Med den nuværende tekniske udvikling stiller det sig utvivlsomt anderledes nu. Vanskeligheden ligger i vore dage nok mest i bekosteligheden af sådanne installationer, men det må meget håbes, at disse vanskeligheder i en ikke for fjern fremtid vil blive overvundet. Kravene indenfor opstillingsteknikken vil stadig øges, og det kan ikke bestrides, at Frederik II's arkitekter ikke har haft opmærksomheden henledt på, at lokalerne engang skulle komme til at rumme et museum med aspirationer indenfor udstillingsteknik, men selvom fremtiden forhåbentlig vil forbedre museets forevisningsmuligheder, vil det fortsat være en krævende opgave for museets ledelse at tage æstetiske hensyn til de særegne slotsrum. Det er i stor udstrækning sket hidtil, og det vil fortsat være en selvfølgelig opgave. Man skal derfor ikke vente på Kronborg nogensinde at se hypermoderne effekter. Lykkeligvis vil det næppe heller være nødvendigt. Herom vidner, at på steder, hvor sligt er tilstræbt i nyere museumsvæsen, er man vendt tilbage til mere neutrale principper som mere velegnede for udstilling af museumsgenstande.

På endnu et område har museet følt vanskeligheden ved at have til huse i et renaissanceslot. Det har ikke hidtil været muligt at udstille originale skibsfund. Dette har været et stort savn, og vil ikke blive det mindre i fremtiden med dens øgede interesse for marinarkæologiske undersøgelser. Naturligvis vil det dog altid være begrænset, hvad man kan finde og bevare af ældre skibe. De arkæologiske fund i moser og gravhøje har bevaret fartøjer i deres fulde

udstrækning, men indtil videre vil af nyere skibstyper regalskibet „Wasa“ fra begyndelsen af 1600-tallet nok være et enestående fænomen, og vi vil, hvad fortidens skibstyper angår, være henvist til afbildninger og modeller. Det må her betegnes som en stor fordel, at Handels- og Søfartsmuseet ejer en ualmindelig stor samling af skibsportrætter, meget omfattende for 1800-tallets vedkommende og ligeledes righoldig for de ellers sjældne skibsbilleder fra 1700-tallet. Museet ejer desuden en stor samling konstruktionstegninger. I en lang årrække har museet haft et modelbygningsværksted, hvor museets konservator har udført adskillige fortrinlige skibsmodeller af ældre og nyere skibstyper. Museet lægger megen vægt på i dette arbejde gennem studier at søge tilvejebragt modeller, der giver flest mulige oplysninger om de originale skibe – en række usikkerhedsmomenter vil altid være til stede – samt på meget fin kvalitet i modelarbejdet. Dette må vist siges at være tilfældet med de på museets værksted udførte modeller, og museet har ligeledes forbindelse med en gruppe privat arbejdende modelbyggere, hvis dygtige arbejde det nyder gavn af. Under arbejdet med bygning af modeller samt på en række andre tekniske områder har museet megen glæde af samarbejdet med sin skibstekniske konsulent, civilingeniør Ole Crumlin-Pedersen. Samarbejdet er så meget værdifuldere som den tekniske konsulent samtidig er Nationalmuseets ekspert i marin-arkæologiske spørgsmål samt designeret leder af det kommende museum i Roskilde, der skal rumme de fem fartøjer, som er fremdraget ved udgravningerne i Roskilde fjord ved Skuldelev.

De foranstående bemærkninger har relation til museets primære opgave publikumssamlingen, men et stort kulturhistorisk museum har mangfoldige andre opgaver at varetage. Siden 1942 har museet udsendt en illustreret *årbog*. Den udgives af museet i samarbejde med selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, hvilket selskab er ansvarlig for årbogens økonomi, idet årbogen fremtræder som en ydelse til selskabets medlemmer. Da museet under den tyske besættelse som andre kulturelle institutioner med statstilskud fik sit tilskud ikke uvæsentlig nedsat, og den tyske værnemagts indkvartering

på Kornetskolen på Kronborg måtte føles som en alvorlig trussel mod museets arbejde, trådte nogle kulturelt interesserede privatpersoner sammen og stiftede dette vennelseskab. Dets formål er at være til støtte for Handels- og Søfartsmuseet især ved forøgelse af dets samlinger. Museet har i de forløbne år modtaget mange værdifulde genstande, men måske er dets største gave årbogen. Gennem årsberetninger og regnskaber redegør denne for selskabets og museets daglige arbejde, og den indeholder desuden faglige og videnskabelige artikler med emner indenfor museets interesseområde. Årgang 1965 er årbogens 24. årgang, og man tør vist sige, at årbogen gennem disse mange år har slået sit navn fast som det vigtigste forum herhjemme for studier indenfor dansk søhistorie. Ved at danne basis for bytteforbindelser med talrige andre tilsvarende publikationer i Danmark og udlandet har den desuden medvirket til at forøge museets bibliotek. Museet har for tiden 157 bytteforbindelser. Museet har desuden en publikationsserie „*Søhistoriske Skrifter*“ med arbejder af tilsvarende karakter som årbogens, men som på grund af deres omfang ikke kan optages her. De nævnte skrifter udsendes uregelmæssigt. Der er desværre endnu ikke kommet så mange af dem, da der ikke eksisterer noget fond til støtte for deres udgivelse. Museet er derfor henvist til at søge midler hertil fra de eksisterende fonds. Publikationer af denne art kan ikke påregne et så stort salg, at de vil kunne betale sig.

Museets samlinger udnyttes ikke blot af de almindelige museumsbesøgende. En stedse voksende kreds af specielt interesserede giver sig af med emner indenfor søhistorie. Det marin-arkæologiske studium drager flere og flere mennesker, ældre skibstyper studeres enten på grund af almindelig historisk interesse eller ud fra ønsket om at fremstille en troværdig skibsmodel, eller en kirkeskibsmodel ønskes udført og ophængt, eller hobbymodelbyggere skal bygge skibsmodeller til brug for andre liebhavere. Danske eller udenlandske privatpersoner eller institutioner retter forespørgsler om skibshistoriske emner, adskillige mennesker med søfolk blandt sine aner, og som driver slægtshistoriske studier, ønsker oplysninger om disse personer og om



Interiør fra museets udstilling 1965, afdelingen for den florissante periode i 1700-tallet, med portrætter af handelsfolk og kaptajner samt billeder og modeller af datidens skibe. – Fot. P. Friedrich.

Interior from the Danish Maritime Museum, 1965, showing portraits of ships and shipowners from the 18th century.

de skibe, de har faret med, eller de rederier de har været knyttet til. Til hjælp for disse mennesker og til gavn for sit eget arbejde har museet opbygget et fagligt og videnskabeligt apparat af betydeligt omfang.

Til udnyttelse af museets eget materiale i udstillingssamling, studie-samling eller arkiv findes ved siden af museets tilgangsprotokoller et omfattende *sag- og navnerregister* med emnesedler og navnesedler til samtlige genstande, således at registret for eksempel for skibsportrætters vedkommende giver oplysninger om skibsnavn, redere, førere, hjemstedshavn, skibstype samt kunstner og eventuelt giver.

Tilgangsprotokollerne og det nævnte register, der i dag omfatter ca. 30.000 kartotekskort, er nærmere omtalt i årbog 1949, side 51 ff.

Museets *håndbibliotek* er nu på 14.800 numre. Det tjener først og fremmest det daglige arbejde, men fra biblioteket sker desuden udlån

gennem Statens bibliotekstilsyn og direkte til museet bekendte lånere. Der er truffet aftale med Det kongelige Bibliotek, Teknisk Bibliotek, Marinens Bibliotek med flere om en vis faginddeling i disse bibliotekers indkøb. Efter denne aftale påhviler det museet som specialitet at påtage sig anskaffelsen af litteratur vedrørende navigation, sømandskab, sømandstraditioner, og ældre skibsbygning, det vil sige træskibsbygningens periode. Forpligtelsen holder sig indenfor museets økonomiske muligheder, men da de øvrige biblioteker er tilbageholdende med hensyn til anskaffelser indenfor disse kategorier, må det håbes, at museets økonomi vil tillade indkøb i rimeligt omfang.

Det er klart, at museet ligeledes har anlagt sig en *fotografisamling*. Fotografierne opbevares i et kartotek oplæbede på syrefri kartoner i format A4, og er registreret i særlige protokoller. Samlingen omfatter nu ca. 21.250 fotografier, et tal som ikke er særlig imponerende, men samlingen er dog særdeles nyttig i arbejdet. Den øges stadig ved indkøb og gaver, for de moderne skibes vedkommende ved tilsendelse fra rederier og skibsværfter af fotografier af alle nybygninger. Museet har desuden forbindelse med en gruppe hobbyfotografer med skibsfotografering som speciale. Ligeledes har det megen nytte af sin forbindelse med gruppen „Dansk Skibsfartsklub“, der omfatter skibsentusiaster hver med sine særlige interesseområder. Om fotografisamlingens ordning henvises til en redegørelse i „Fortid og Nutid“, bind 21, 1960, side 11 ff.

I 1931 erhvervede museet som gave fra skibsreder A. O. Andersen, DFDS, et seddelkatalog, udført af forfatteren Kay Larsen: *Samlinger angående dansk søfart*, med særlig henblik på perioden fra 1580 til 1918. Det er udarbejdet fra forskellige kilder først og fremmest vater-skoutens protokoller, skipperlaugets arkiv m. m. og rummer med sine ca. 27.000 sedler et værdifuldt oplysningsstof.

Museet begyndte snart at supplere dette stof med egne indsamlinger, og da et sådant indsamlingsarbejde skønnedes meget nyttigt, sattes arbejdet efter nogle års forløb i gang efter et rationelt system med udskrivning af søhistorisk oplysningsstof fra de store arkiver, med hvilke der opstod et for museet særdeles nyttigt samarbejde.

Det drejer sig især om Rigsarkivet, tildels også landsarkiverne i København, Odense, Viborg og Åbenrå. Hertil kommer Københavns Stadsarkiv, Skibsregistreringskontoret (hvis ældre protokoller nu er i Rigsarkivet), byarkivet i Haderslev og uden for landets grænser stadsarkiverne i Flensborg, Slesvig, Eckernförde, Kiel, Altona, Meldorf, Burg (Ditmarsken), Westerland (Sild), Staatsarchiv Hamburg og Landesarchiv Schleswig-Holstein på Gottorp. For 1800-tallets vedkommende er hjælp modtaget fra Fåborg byhistoriske Arkiv, ligesom også Altona Museum har ydet megen støtte. Arkiverne har været så elskværdige at udlåne deres materiale til brug i museets lokaler, hvorved arbejdet er blevet fremmet væsentligt. På museet har en enkelt fast medarbejder været særligt beskæftiget på dette felt, men arbejdet har desuden været udført af vekslende medarbejdere på revalideringsloven eller ved interesserede civile værnepligtige, der ved elskværdig imødekommenhed fra Gribskovlejrens chef samt fra indenrigsministeriet har været udstationerede på museet. Oplysningerne udskrives på kartotekskort i format 8801 A, og antallet af kort ligger nu på ca. 170.000. Man vil deraf forstå, at kartotekets skabe fylder godt i museets arbejdslokaler, hvor der snart vil opstå et pladsspørgsmål. Til gengæld har det forlængst vist sin store nytte. Selvom det naturligvis ikke kan give oplysning om samtlige fortidens skibe, redere og skippere, hvis tal er legio, er det et uhyre værdifuldt arbejdsmateriale, som både museet og talrige oplysningssøgende har haft megen nytte af. Udskrivningsarbejdet fortsættes stadig.

Indenfor *sømandsfolkloren* foretager museet ligeledes indsamlingsarbejde. Af museets medarbejdere er især dr. Henningsen beskæftiget hermed. Gennem mange år er foregået en registrering af kirkeskibsmodeller og de skikke og traditioner, som knytter sig til ophængningen af disse, og de forestillinger der ligger bagved. Museet har ved dr. Henningsen udsendt et bind i serien „Søhistoriske Skrifter“ omfattende disse kirkeskibsmodeller, og et særligt kartotek omfattende samtlige ophængte kirkeskibsmodeller følger alle nye ophængninger. Museet har fornylig udsendt et spørgeskema omfattende *sømandens liv* på søen såvel som i land. Besvarelser herpå er indløbet i tilfreds-

stillende omfang. Forhåbentlig vil disse spørgeskemaer efterhånden samle betydeligt stof vedrørende søens kulturhistorie.

Et område, som museet har skænket megen opmærksomhed, er det gamle *både- og skibsbyggeri*. Museet modtog i sine første år nogle store arkiver af skibskonstruktionstegninger, hidrørende fra gamle københavnske skibsbygger-slægter. Dette medførte, at museet allerede i årene før anden verdenskrig, gennem en berejsning af landet, startede en større indsamling af sådanne konstruktionstegninger samt af skibstømmer- og bådebyggerredskaber fra gamle værfter eller fra private hjem, hvor det lykkedes at opspore efterkommere af bådebygger- eller skibsbygger-slægter, hvor erhvervet var forladt. Dette arbejde er siden fortsat. Museet har for eksempel fra Fåborg byhistoriske arkiv fået deponeret skibsbygger-slægten Møllers betydelige arkiv af konstruktionstegninger. Der fandtes mærkværdigvis ikke tidligere skibstømmerredskaber på museet. Indsamlingen medførte oprettelse af en afdeling for skibsbygning. Arbejdet er siden fortsat og i løbet af den seneste tid er modtaget to betydelige samlinger: bådebygmester Chr. Madsens værktøj, arbejdsmodeller og konstruktionstegninger fra dennes og hans forfædres bådeværft i Lynæs og en meget stor samling tilsvarende materiale fra skibsbygmester N. F. Hansens virksomhed i Odense. Begge samlinger vil være af særlig nytte, når museet om forhåbentlig ikke for lang tid skal omopstille sin afdeling for skibsbygning og skibskonstruktion.

I erkendelse af, at de lokale småskibstyper: fiskerbåde, færgebåde og andre mindre transportfartøjer, som har udviklet sig i landets forskellige egne, i konstruktion og sejlføring præget af forholdene i de farvande, hvor de var hjemmehørende, efterhånden forsvinder mere og mere og om kort tid vil være helt fortrængt af moderne mere ensartede typer, påbegyndte museet i 1930'erne en opmåling af disse lokale fartøjstyper udført ved bådebygger Chr. Nielsen, Fejø, der siden 1953 blev museets konservator og modelbygger. Opmålingerne, der bekostedes af Tuborgfondet, omfatter efterhånden ca. 100 fartøjstyper, af hvilke der i museets arkiv findes fuldstændige tegninger, der giver fornødne oplysninger om detaljer i konstruktionen.

Af en del af disse er ligeledes udført modeller. En oversigt over opmålingerne er givet i „Fortid og Nutid“ foran anførte bind side 15 ff. Det bør ligeledes nævnes at museet ved studier i Rigsarkivet har fundet adskillige hundrede, hidtil upåagtede konstruktionstegninger fra 1700-tallet. Ved velvilje fra Rigsarkivet og for midler fra Tuborgfondet er disse tegninger registrerede og fotograferede, og fotografierne er nu indgået i museets arkiv. Af en del af tegningerne er udført modeller (fiskejagt, fiskehukkert, snau, galliot m. m.), der er opstillet i museets kronologiske samling.

I sommeren 1964 indledte museet, også her med støtte af Tuborgfondet, *en etnologisk undersøgelse* af bådebyggeriets og træskibsbyggeriets traditioner og arbejdsformer, fartøjs- og redskabstyper. Undersøgelsen skete i samarbejde med Statens sjøhistoriska museum i Stockholm og med deltagelse af endnu en svensk kollega fra Kulturen i Lund, som var særlig interesseret i emnet. Undersøgelsen har givet gode resultater og fortsattes derfor i indeværende sommer, hvor der tillige var indledt samarbejde med norske kolleger, idet repræsentanter for Bergens Sjøfartsmuseum og Institutet for folkelivsgranskning ved Oslo Universitet deltog i undersøgelsen. Samtidig vil museerne drøfte ensartethed i og samarbejde om opmålinger og registrering af fartøjstyper.

Som afslutning på undersøgelsen afholdtes efter Handels- og Søfartsmuseets indbydelse i dagene 23.-25. aug. 1965 på Løkkens Vejkro i Vendsyssel et maritimhistorisk arbejdsudvalg, i hvilket deltog over 30 repræsentanter for skandinaviske søfartsmuseer, arkiver og universitetsinstitutioner. Man drøftede her en mangfoldighed af emner, der især koncentrerede sig om både- og træskibsbygningens historie og om arbejdet hermed. Der var almindelig enighed om en fortsættelse med visse mellemrum af sådanne møder samt om at påbegynde et nærmere samarbejde museerne imellem. Til formidling af dette samarbejde nedsattes et stående tremandsudvalg med en norsk, en svensk og en dansk repræsentant.

Som man ser frembyder der sig en mangfoldighed af emner for et kulturhistorisk museum, også på søhistoriens område. Arbejdet

kunne ganske vist formindskes ved udfoldelsen af mindre initiativ, men det vil ikke være tilrådeligt, fordi vi er i den ellefte eller snarere den tolvte time for indsamling af kulturhistorisk stof vedrørende søens, sømandens og skibsbyggerens kulturhistorie i sejskibstiden. Har det været længe, inden søfartsmuseerne i de forskellige lande blev oprettet, påhviler der dem des mere at virke, mens det endnu er tid.

Handels- og Søfartsmuseet startedes under første verdenskrig, holdt 25 års jubilæum – og svækkedes i sit arbejde – under den anden verdenskrig. 50 års jubilæet indtræffer i en – ganske vist af problemer opfyldt – økonomisk opgangstid, under hvilken uddannelsesproblemer og kulturpolitik står på dagsordenen som aldrig før. Det må være museets håb, at de tanker, som er så stærkt fremme indenfor dansk kulturliv for tiden, vil skabe muligheder for, at museet i sit arbejde fremover vil kunne virke under tilfredsstillende vilkår både hvad økonomi, plads- og personaleforhold angår.

THE DANISH MARITIME MUSEUM

Fifty years of existence

Summary

The Danish Maritime Museum of Kronborg castle celebrated on Aug. 1st this year its 50 years jubilee. In 1940 a short account of the first 25 years was published, later supplemented by a monograph in the yearbook 1949. So here will only be given the outlines of the history of the museum and a few words about its work to-day.

Maritime museums are the most recent types of museums in Denmark as in other countries. In 1914 a committee was appointed by the Danish Minister of Commerce and Trade for the purpose of establishing a maritime museum. The result was that the museum was opened to the public Aug. 1st 1915. The initiative was taken by Mr. E. F. S. Lund, a former curator of the Frederiksborg museum. Thanks to his energetic endeavours the museum was started and he succeeded in getting premises for it in Kronborg castle.

The beginning was rather modest, only seven or eight rooms with an area of about 475 square meters and with a collection of varying importance. The closing of the barracks at Kronborg in 1922 and the restoration of the castle offered a chance of expansion and to-day the museum has an area of 2000 square

meters at its disposal for exhibition, study collection, library and archives and furthermore it has a model workshop and rooms for office work and registry.

The obligations of the museum are fulfilled in several ways. First of all *the public exhibition*. It has been altered several times during the existence of the museum on account of the growth of the material and as a consequence of the partial evacuation of the collection during World War II.

For educational reasons the museum aims at variation and an easy survey of the collections. In this connection you will find information and maps etc. giving the historical background of the exhibits. As an example can be mentioned a map showing the viking raids, where colours indicate the regions of interest of the Danish, Norwegian and Swedish vikings. That sort of information is studied with great interest by many visitors. The collections show the historical development of Danish shipping from the prehistoric period to our own time. Special departments deal with technical fields connected with shipping: ship-building, navigation-instruments and charts, lighthouse service, lifesaving-service and salvage. A great disadvantage is the lack of electric light.

In addition to the exhibition the museum is engaged in a lot of scientific work and research. Since 1942 it has published an illustrated *yearbook* with reports and papers on topics of maritime history. It is issued in collaboration with the society of "friends", Handels- og Søfartsmuseets Venner. Another publication is the "*Series of Maritime History*" of which till now five volumes have been published.

Many people call on the museum for assistance in their studies. For their information the extensive *subject index and list of names* in connection with the collections of the museum are of great importance. So is the *reference library* of about 15000 numbers and the more *the card file of Danish Shipping*, a very comprehensive card index comprising about 170.000 index cards with information about Danish ships and shipping from about 1750 to our days transcribed from historical documents in the Royal Record Office, the provincial archives of Copenhagen, Odense, Viborg and Aabenraa, several municipal archives of Denmark—mainly from the capital—and of the old duchies of Schleswig and Holstein. This card file derives from a smaller index made by a Danish historical author, Mr. Kay Larsen, and donated to the museum in 1931 by the late Danish shipping owner, Mr. A. O. Andersen, D.F.D.S. It was evident that such an instrument of information was of interest and the staff of the museum therefore started this extensive rational transcription from documents in the archives mentioned above.

As to *seaman's folklore* the museum has started a research. It has dispatched a questionnaire to a lot of old captains and sailors and asked them to answer the questions and to give information about their lives as sailors as well at sea as their daily life in port and in their homes. A great many of the inquirers have accepted the suggestion. In this way the museum has a reasonable hope of getting important knowledge of sailors' ways and customs that hitherto has been a rather unknown chapter of maritime history. Together with this must be

mentioned the museum's comprehensive files on votive shipmodels in Danish churches.

The history of shipbuilding is of course of great importance. For many years the museum has made measurements of local craft: fishing boats, old ferry boats, vessels for small cargo etc., types of vessels that now are dying out, and in the last two years this work has developed into *ethnological research* into boatbuilding and old wooden shipbuilding as a teamwork with Swedish and Norwegian maritime museums. This has resulted in closer cooperation between the Scandinavian museums of maritime history.

DRACHMANNS „STORE BJØRN“

Af

P. K. HOFMANSEN

Digteren Holger Drachmanns friske fisker- og sømandsfortællinger er sikkert den del af hans store produktion, der vil leve længst. Den mest markante af hans herlige figurer er nok „Store Bjørn“ fra Hornbæk. Arkivar i Dansk Slægtsgårdsarkiv P. K. Hofmansen, der i mange år har syslet med Hornbæks personahistorie, fortæller her om mennesket bag navnet „Store Bjørn“, nemlig fisker og bådfører Peder Andersen, født „på“ Hornbæk 10. okt. 1836 og død sst. 27. sept. 1885. Samtidig giver han et helt afsnit af Hornbæks interessante erhvervs- og kulturhistorie i 1800-tallet.

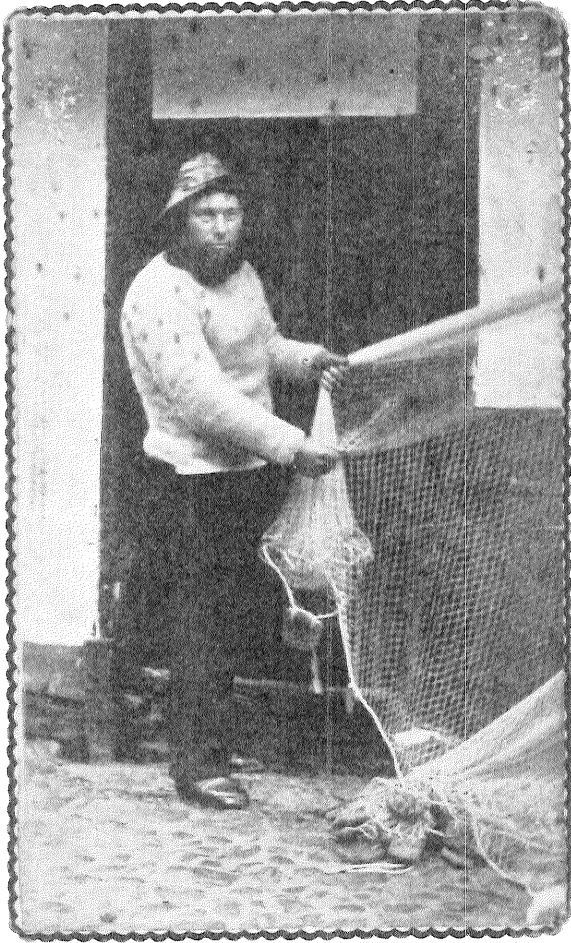
„DEN STORE BJØRN, det store Barn, Kæmpen som var født Gentleman, uegennyttig, rundhaandet og dog en stræbsom Slider, der kunde tage en Taar over Tørsten, men aldrig begaa en Lavhed, og som i sin Baad forenede alle en Sømands og Fiskers bedste Egenskaber – samtidig med, at han i Land var den bedste Kammerat, den pudsigste Historiefortæller, den flittigste Haandværker og den mest taktfulde Dusbroder“.

Det er digteren Holger Drachmann, som i 1892 til redaktør M. Galschiøts værk „Danmark i Skildringer og Billeder af danske Forfattere og Kunstnere“ giver sin afdøde ven, fisker og bådfører Peder Andersen på Hornbæk, – i daglig omtale såvel som i Drachmanns digtning kaldet „Store Bjørn“ – dette smukke og karakteristiske eftermæle.

Da den 24-årige Holger Drachmann i 1870 tog ophold på Hornbæk og indlogerede sig hos gæstgiver Mogens Petersen i Hornbæk Kro, var Store Bjørn 34 år og havde i fem år været gift med den 28-årige Johanne Kristine Hansen („Stine“) fra Sydsjælland. Med

deres to små sønner boede ægteparret hos Store Bjørns moder Bente Kristine Pedersdatter i et hus, der kun var skilt fra kroen ved den sandede vej, som førte ned til stranden. Halvdelen af bjørnefamiliens hus var imidlertid beboet af den 60-årige kaptajn Niels Peter Mogensen, hvis jævnaldrende hustru Petronelle var en søster til Store Bjørns moder. En anden søster ved navn Anne Pedersdatter sad fra 1867 som enke efter gæstgiver Mogens Petersen den ældre ovre i kroen. I et tidligere ægteskab med sin afdøde mands broder, gæstgiver Niels Christian Petersen, havde hun sønnen Mogens Petersen den yngre, der sammen med sin hustru Anna Elina Malmstrøm var de værtsfolk, som i 1870 modtog den kraftige, høje og ranke Holger Drachmann som gæst i Hornbæk Kro.

På det tidspunkt havde Hornbæk endnu ikke gennemgået sin rivende udvikling til *det* mondæne badested, som fiskelejet senere blev. Med sine gulkalkede bindingsværkshuse, hvis lave, mosgrønne stråtage over de tjærede stolper flere steder på nordsiden gik helt ned til jorden, strakte lejet sig kun fra den naturskønne Hornbæk Plantage i øst til den store stejleplads mod vest. Syd for vejen, der med sine sandede hjulspor fra Ålsgårde og Ellekilde gik gennem plantagen og videre mod Villingebæk og Gilleleje, lå kun enkelte beboelser i nærheden af den rørkransede Hornbæk Sø, hvis vande som nu fandt udløb til stranden gennem østre og vestre bæk – de strømme, der i en fjern fortid havde givet stedet navn. Som et årenet løb smalle, sandede gyder planløst fra hovedvejen ned mellem husene mod stranden. Her tabte sporene sig i marehalmen ud mod søen, hvorfra Kullens blålige rygge tegnede sig i den fjerne horisont hinsides indsejlingen til Øresund. De flygende klitter langs stranden var den gang langt mindre, end de er nu, og foran disse lå den brede forstrand, på hvilken de første badehuse fra 1868 var begyndt at vise sig, når badetiden var inde. En rigtig bådhavn fandtes ikke, men i lange tider havde ønsket om en sådan levet i hornbækkernes hjerter. Vel havde lejets fiskere i årene op mod 1820 samlet ca. 250 favne sten og af disse anlagt en 300 fod lang og 16 fod bred bro i en mod nordøst rettet bue ud i søen, men når fiskeriet var endt, og



Drachmanns kendte og populære figur Store Bjørn, fisker og bådfører
Peder Andersen (1836–85) på Hornbæk. – Ældre foto.

*The Danish poet and novelist Holger Drachmann's most popular literary
character 'Store Bjørn' (Big Bear), the fisherman Peder Andersen from Hornbæk.*

bådene med deres fangst stævnedes tilbage mod Hornbæk strand, måtte disse som i århundreder stadigvæk lande på den åbne havstok. En sådan landing kunne under nordlige og vestlige storme være uhyre besværlig og endda ofte bringe fiskerne i livsfare. Når stormene strøg ind fra Kattegat, nåede søen ikke sjældent helt op til den nordligste husrække – altså langt over den plads, hvor lejets talrige både havde deres stader, når de efter fuldendt fiskeri droges på land. Fartøjerne måtte da med stort besvær drages højere op, hvorved de ved den idelige sliden og skuren mod sand og sten i løbet af kort tid blev aflægs og ubrugelige.

I mangel af en havn havde det siden så betydelige kvasefiskeri ved Anholt endnu ikke taget sin begyndelse, så det var kun hjemmefiskeriet i Sundet, der gav hornbækkerne det daglige udkomme. Når isen om vinteren ikke lukkede bugten, gjaldt fangsten mest torsk og hvillinger, medens sommerfiskeriet gik ud på rødspætter og flyndere. Om efteråret, når sildestimerne stod gennem Sundet, begyndte det store sildefiskeri, som for alvor bragte liv og røre med sig på Hornbæk strand. Endnu før det i disse efterårsmorgener blev lyst, satte fiskerne deres både i vandet og sejlede ud for at sætte næringer og samtidig røgte garnene i søen fra forrige nat. Udbyttet kunne være stærkt variabelt, men når bådene kom ind hen på morgenstunden, var såvel fiskekræmmere som bønderne fra oplandet talstærkt mødt op for at købe fangsten. Disses vogne holdt i en lang række fra krohaven og ned til stranden, og den enkelte køber fik fisk efter tur. Fiskerne tog fire sild i hånden ad gangen og talte til tyve; det var en ol. Når så alle fisk var pillet af garnene og solgt, drak man lidkøb i brændevin og øl oppe i kroens kælderstue, inden fiskerne gik hjem for at sove. Imens havde lejets koner og piger travlt med at skylle garnene. De stod under dette arbejde i deres opklittede skørter og klokker i en lang række langs strandkanten, og når skylningen var endt, kørte man næringerne på trillebør op til stejlepladserne for at tørres og senere hjem for at bødes.

I kroens nordlænge, som vendte lige ud mod søen, var der under det lave bræddeloft indrettet rejsestald, kælderstue og købmands-

Store Bjørns oldefar, kaperfører Hans Olsen (1747–1844), en af de berømte kapere fra Hornbæk og stamfader til det halve leje. – Maleri af ukendt.

Hans Olsen, one of the famous privateers of Hornbæk during the Napoleonic wars.



handel. Ved østenden af samme fandtes gæstgiverens brændeskur, der foruden sit egentlige formål også husede bjørnen, når der nu og da kom en bjørnetrækker til lejet. Her i læ ved dette skur var der under ophængte navneplader fra strandede skibe og en gammel gallionsfigur, der sagdes at skulle forestille Sankt Peder, opstillet et par bænke på begge sider af et højt, tjæret plankeværk. Disse vinkelstillede sæder kaldtes „Stokken“, og her kunne man dagen lang finde lejets gamle fiskere, der med stort skæg og runde, blanke ørenringe sad og fortalte krøniker. Deres gammelmandsøjne forsøgte at tage bestik af vejr og vind samtidig med, at de nøje fulgte de talrige skibe, der pløjede søen på farten gennem Sundet. Ved aftenstid sluttede de yngre fiskere sig til selskabet, og når den lyse himmel en stille sommerkvæld tegnede sig med blege pastelfarver over søen og Kullens blåviolette konturer, blev der ved Stokken talt om allehånde minder og nutidige problemer. Skråen vendtes i munden, og snadden drejedes fra mundvig til mundvig i de prægtige ansigter, som nu genspejler sig i Viggo Johansens, P. S. Krøyers og Carl Lochers tegninger og malerier.

Det var muligvis ved Stokken, at Drachmann efter ankomsten til Hornbæk Kro gjorde sit første bekendtskab med Store Bjørn. Dennes

bredskuldrede krop på de hjulede ben gav indtryk af fortættet styrke, og de blå øjne i det skægkransede, rødmossede ansigt lyste af godmodighed, skælmeri, vid og humor. Han var „den stærkeste Mand paa Lejet“, skriver Drachmann i „Det store Pintsleslag“, og på samme sted har han givet en fortræffelig og betagende skildring af Store Bjørns styrke. „Bjørnefamiljens Baad stod i Vandbrynet, halvvejs optrukket, med den skarpe Køl dybt ned i Sandet. Han greb for om Stævnen med den ene Haand, lænede Ryggen og den anden Arm tilbage ind over Essingen, og satte med et eneste uhyre Skub Baaden ud i Vandet, saa at Braaddet stod højt op om Agterdelen“. Store Bjørns åbenhjertige og brave væremåde i forbindelse med hans korte, rammende bemærkninger, der i en given situation måske mere skyldtes intuition end kløgt, fangede Drachmanns opmærksomhed og inspirerede ham til „paa Sømands Tro og Love“ at gengive sine iagttagelser i de syv uforlignelige skildringer „af Bjørneslægten's Familjehistorie“, som udkom i efteråret 1878.

Bjørneslægten var gammel på Hornbæk, hvor den kan føres tilbage til midten af 1600-tallet. En mand af Store Bjørns fædrene slægt ved navn Bjørn Nielsen døde sommeren 1711 af pest som orlogsgast på kgl. Majestæts flåde i København, og samme Bjørns broder Søren Nielsen, Store Bjørns 2.-tipoldefader, var 1718 matros på linieskibet „Elefanten“. En anden af 2.-tipoldeforældrene ved navn Lars Poulsen opholdt sig dette år på linieskibet „Justitia“, da hans søn Poul blev døbt hjemme på lejet. Om Lars Poulsen fortælles, at han altid gik med en rød hue på hovedet, da det var kendt, at Tordenskjold, som ofte gjorde landgang på kysten for at kapre mandskab til sine skibe, ikke kunne fordrage folk med røde huer. Trods den røde hue slap Lars Poulsen åbenbart ikke for på en eller anden måde at blive indrulleret i flåden.

På mødrene side var Store Bjørn et oldebarn af den kendte kaperfører Hans Olsen, der førte båden „Prøven“ af Hornbæk, som i 1810 kaprede den engelske fregat „Mary Pike“ på 200 tons. Datteren Kirstine Hansdatter blev i sit ægteskab med skipper Peder Andersen på Hornbæk mormoder til Store Bjørn. Som svigerfaderen Hans



Den amerikanske fregat „Helwetius“ af Philadelphia ud for Kronborg. Fregatten blev kapret 21. juni 1809 mellem Kullen og Hornbæk af kaperbåden „Venus“ af Hornbæk, ført af Peder Andersen. – Farvelagt tegning af C. Butty på Handels- og Søfartsmuseet.

*Frigate „Helwetius“ of Philadelphia, taken in 1809 by the Danish privateer
“Venus” of Hornbæk, Capt. Peder Andersen.*

Olsen og mange andre hornbækkere deltog Peder Andersen også i de farefulde kaperbedrifter i tiden 1807–1814. Han var den 21. juni 1809 på kaperbåden „Venus“ af Hornbæk med til at kapre skibet „Helwetius“ af Philadelphia i farvandet mellem Kullen og Helsingør. Episoden er foreviget på en tegning i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Peder Andersens mest kendte bedrift var dog den, som den unge kapellan Jens Christian Fangel i Tikøb nævnte i sin smukke tale ved den første skibefest på Hornbæk den 20. december 1809. Han sagde: „Den, der med Deeltagelse dvæler ved ethvert Beviis, brave Medborgere give paa sand Fædrelandskierlighed, vil ogsaa erindre

de vakkre Hornbækkere, der af egen Drift i Foraaret 1808 droge til Bæltet, for at underrette Helten Capit. Jessen om de fiendtlige Skibes Ankomst i Sundet, – en Daad, der i saa høi Grad vandt alles for-tiente Bifald, at Hs. Majestæt endog lod tilstille enhver af de deel-tagende en Kugleriffel og et Par Pistoler, som Beviis paa sin aller-høieste Tilfredshed“. Det danske linieskib „Prins Christian Frederik“, som englænderne på grund af dets fravær i Norge ikke havde fået med, da de røvede vor flåde i 1807, lettede tidlig på morgenen den 21. marts 1808 på Helsingørs Red med sin ca. 600 mands besætning og stod vester på for efter kongens ordre at sejle til Store Bælt. Der var mulighed for at erobre en fjendtlig fregat på 36 kanoner, som havde kastet anker ved Sprogø. En halv time efter, at linieskibet om formiddagen havde passeret Nakkehoved, ankrede tre engelske linie-skibe op mellem Hornbæk og Höganäs, ført af kaptajn Sir George Parker, som var udsendt for at uskadeliggøre „Prins Christian Frede-rik“. Da englænderne erfarede, at det danske linieskib var afgået mod vest, lettede straks to af de engelske skibe for at forfølge det. Peder Andersen og 6 andre hornbækkere, der fra kysten havde fulgt englændernes manøvre, blev hurtig klar over den fare, det danske linieskib var stedt i. Ved middagstid den 22. marts begav de sig der-for af egen drift i åben båd ad Bæltet til for at advare kaptajn Jes-sen. Det lykkedes ikke for Peder Andersen og hans kammerater at indhente linieskibet, der som bekendt den samme aften mødte sin skæbne på nordsiden af Sjællands Odde, men deres gode vilje og uforfærdede, anstrengende færd blev som nævnt bemærket, æret og belønnet.

Peder Andersen forrettede i mange år postsejladsen til Anholt, og først en snes dage, før han døde i februar 1834, hører man, at svigersønnen Anders Jensen tog ud med „Maagen“ for at sejle til øen. Anders Jensen var i 1830 blevet gift med Peder Andersens datter Bente Kristine Pedersdatter, og det nygifte par kom til at bo hjemme hos Peder Andersen i fiskerhuset overfor kroen, hvilket Peder Ander-sen var blevet ejer af ved kgl. skøde af 1819. Som tredie barn i ægteskabet fødtes Store Bjørn i dette hus den 10. oktober 1836.

Gæstgiver Niels Christian Petersen, der fra 1832 havde været gift med Bente Kristine Pedersdatters yngre søster Anne Pedersdatter, noterede i sin dagbog: „Mandag. Ustadig Vind, smukt Vejr. Svoger Anders Bjørns Kone nedkom med en Søn Kl. 9 Formiddag“. Faderen Anders Jensen var i de dage på Anholt, og under hans næste tur til øen blev det nyfødte drengebarn i hans fraværelse døbt af kapellan F. V. Gamborg i Hornbæk Kirke søndag den 6. november 1836. Drengen fik navnet Peder efter sin afdøde morfader og blev holdt over dåben af mosteren Ellen Cathrine Pedersdatter, som i 1820 var blevet gift med færgemand Niels Jensen Wiboe i Helsingør. Færgemanden og gæstgiveren stod fadder, og efter den højtidelige handling i kirken fulgte det traditionelle barselsgilde i hjemmet. Gæstgiveren noterede i sin dagbog: „Vi morede os ret godt til Kl. 1 Aften“.

Tre år efter Store Bjørns fødsel blev familien den 24. november 1839 forøget med nok en søn, der ved dåben i Hornbæk Kirke fik navnet Jens Christian Andersen. Han er velkendt fra Drachmanns skildringer „af Bjørneslægtens Familjehistorie“ som den smidige, iltre og ret trættekære, tavse og trodsige, men ikke ondskabsfulde „Lille Bjørn“, der dog var „bygget af Tømmer til en *Mand*“. Der fødtes ikke flere børn i ægteskabet, og allerede den 18. august 1842 døde faderen Anders Jensen fra sin hustru og sine to små sønner, 39 år gammel. Moderen Bente Kristine Pedersdatter, der da var 41 år, skulle nu alene til at sørge for det daglige brød til sine drenge og til sig selv, men i bogstavelig forstand kom hun desuden til at sørge for brød til hele lejet. Da der ingen bager fandtes på Hornbæk, begyndte hun at handle med brød, som hun fik fra Nordskovgård Mølles bageri. Butik havde hun ikke, men så forhandlede hun varerne fra sit store køkken, og hvert tolvte rugbrød fik hun gratis. Hun fik stor omsætning, og dette ikke mindst med de mange skibe, som kom og ankrede op ude i Sundet. Efter de lange rejsers ensformige rationer af hårde og tørre beskøjter trængte søfolkene til at få friskbagt brød, som kadrejerne bragte ud til dem, eller som de selv hentede inde på lejet.

Store Bjørn blev konfirmeret i Tikøb Kirke 1851 og Lille Bjørn i

Hornbæk Kirke 1853, men medens Lille Bjørn, der forøvrigt var den største i vækst, for kundskaber og opførelse opnåede karakteren mg, måtte Store Bjørn nøjes med et g+.

Efter konfirmationen kom de fleste hornbækdrengene på den tid ud at sejle i koffardifart, inden de til orlogs skulle tjene konge og fædreland. Ofte gik disse farter til fjerne have og fremmede himmelstrøg, før de unge fiskersønner som „halvbefarne“ eller „helbefarne“ vendte tilbage til lejet. For Store Bjørns vedkommende gik sejladsen den 12. juni 1855 fra København med briggen „Christian“, ført af kaptajn A. T. Bohn fra Før, til Rio de Janeiro. Hele denne rejse såvel som de følgende års begivenheder for ham har man godt rede på, takket være hans efterladte dagbog, der med flere større og mindre afbrydelser er ført fra den 11/6 1855 til den 26/6 1861. Hans retskrivning lader meget tilbage at ønske. Han havde, som Drachmann skriver, „ifølge sin Natur nærmest slaaet sig paa Praksis“, men i bogen røber han, at han nok kunne fange en situation og give samme en fremstilling, der ikke mangler lune og friskhed.

Den nævnte junidag 1855 „begyndte Maaneden altsaa at dreje“, og briggen „halede ud af Bommen“ i København for at gå i ballast til Hartlepool i England, hvor den skulle laste kul til Sydamerika. Kl. 7½ om aftenen gled briggen for en OSO forbi Hornbæk, hvor flagene plejede at være hejst, når man vidste, at en af lejets egne sønner var med på det forbisejlende skib. Kl. 2 næste dags eftermiddag rundede man Skagens Rev. Opholdet i Hartlepool strakte sig fra den 20. til den 30. juni, hvorefter man sejlede nord om Skotland, passerede Fairhills fyr og satte kurs mod Madeira og de kapverdiske øer. Den 12. august nåede man ækvator. Store Bjørn skriver: „Om Eftermiddagen blev der sat et Væddemaal om 14 Dages Sejlads til Rio de Janeiro, og allerbedst som vi sidder nede i Lukafet paa vores Frivagt, kommer Styrmanden med Kikkerten og raaber, det var Linien. Da vi hørte det, tumlede vi op af Lukafet og skulde se den. Da vi kom op, siger Styrmanden til Matrosen Konrad: „Kom her, skal du se!“ Han saa, men troede det var en Ø, han skulde se efter, men da Styrmanden sagde, det var en sort Streg, som var Linien, han

- 24¹⁸⁵⁵ Oktobr for Dagvagten faldte vi Læremesters
 - Med en meget god.
- 25¹⁸⁵⁵ Okt. med det Øgenid og alle Slags Vind,
 - og for Dagvagten tog vi alle Sejlskibe
 - Stort og Jager Jagt, og Store Læres
 - Sol spring.
- 26¹⁸⁵⁵ Okt. med det stille Lykkt Med, vi faldte
 - Stort Jager Uund Lærens og Lærens
 - Jagt for begge Jilder.
- 27¹⁸⁵⁵ Okt. for Dagvagten tog vi alle Sejlskibe, og
 - vi Fyrtårn to Jilder. men om efter
 - midagen faldte vi Læremesters til Land
 - om Stige Læ, og vi faldt Lærens og
 - Store Stangmannen i Læ, om Lærens
 - Lærens Læremesters, Med en med
 - Lyk.
- 28¹⁸⁵⁵ Okt. for Jærmagten tog vi Stort Jager
 - Lærens Læremesters og Med Læremesters for

Side af den 18-årige Store Bjørns dagbog fra hans rejse med brig „Christian“ af København til Rio de Janeiro og retur i 1855. - I privateje.

Page from 'Store Bjørn's' diary in 1855 on his voyage from Copenhagen to Rio de Janeiro and back.

skulde se efter, gav han Styrmanden Kikkerten tilbage, for saa vidste *han* Besked. Dernæst skulde Tømmermanden til at se, men han vidste hverken, hvad han saa efter eller nogenting. Snart havde han Kikkerten i Luften og snart i Vandet, og man skulde tro, han var ligesaa dum som en Østers, men han var F ikke klog. Jeg stod og saa paa den Komædie, og jeg lo af den og tænkte nok paa Galskab. Da siger Styrmanden til mig: „Kom du her, Peder, saa skal du se, om du ikke kan se den sorte Streg!“ „Ja, jeg kan gerne prøve at se“, siger jeg, og saa snart jeg havde faaet fat paa Kikkerten, saa jeg, hvad der var i Vejen. Styrmanden havde stukket en sort Sytraad indenfor Glasset, og det var hele Komædien. Dersom han havde sat den i den anden Ende, saa kunde det have gaaet for Tømmermanden, men den var blevet for synlig for os andre“. Endelig den 26. august dukkede Brasiliens kyst op i horisonten, og den 28. august nåede briggen Rio de Janeiro, hvor den lå til losning af kul og ladning af kaffe til den 3. oktober.

Skonnerten „Rapid“ og briggen „Heimdal“ af København lå på samme tid i Rio de Janeiros havn, og som landsmænd hjalp man „Heimdals“ besætning med at lette anker og sætte sejl, da den afsejlede den 4. september. Nu og da gik Bjørn sammen med matroserne, kokken og kahytsdrengen i land for at besøge skibshandleren eller „for Fornøjelse“, men de kom ombord igen om aftenen „som pæne Folk.“ Tømmermanden og matroserne havde dog en søndag aften „kjøbt dem hver en Hat med Bly i“.

Under hjemfarten fyldte Bjørn 19 år, og den 19. november passerede briggen de azoriske øer med kurs mod den engelske kanal, som man nåede den 6. december „om Aftenen ved 8 Glas“. Sankt Agnes' Fyr lyste ved indsejlingen, og i løbet af 5 døgn stod man Kanalen igennem, medens fyrene på Lizard Point, Start Point, Portland, Beachy Head, Dungeness og South Foreland viste vej. Over Nordsoen nærmede man sig de hjemlige farvande. Hirtshals blev passeret den 17. december, og samme dags aften lyste Skagens Fyr forude. Fyrskibene Trindelen og Kobbergrunden ledede gennem Kattegat, medens Anholts og Knobens blinklys vinkede mod indsejlingen til

Øresund. Med lods Niels Christian Poulsen fra Hornbæk lod man ved middagstid den 20. december ankeret falde ved Ellekilde Hage, hvor man blev liggende til den næste dags morgen kl. 7, da man med alle sejl satte stod ind under Skånekysten og stregede langs landet, passerede Viken, Helsingør og Hven og ankrede kl. 4 om eftermiddagen uden for Trekrøner. Efter 27 ugers forløb var briggen atter hjemme, og lige til juleaften 1855 varpede man ind til 2. pæl i Københavns Havn. Her lå ikke døde negere og druknede mulæsler og drev rundt i vandet, som Bjørn havde set det ved batteriet i Rio de Janeiro. Rejsen var endt, og efter de følgende dages nedtagning og tørring af sejlene, losning af de 2450 sække kaffe og spuling af dækket blev mandskabet afmønstret den 9. januar 1856.

Gennem dagbogens korte bemærkninger får man et indblik i forholdene ombord på datidens sejlskibe. Briggens medførte grise blev slagtet til mandskabets ernæring, som behovet efterhånden var til. Alligevel var maden dårlig. En søndag fik man hårdkogt pudding og halvkogt ferskt flæsk, og „dertil fik vi Flæskevandet med raadne Svedsker i. Det var som en Slags fersk Suppe, og det lugtede, saa vi ikke turde komme det ned“, skriver Bjørn. Smørrationen var det også galt med. En „Smørdag“ fik man af kokken kun udleveret 1 pund smør til 8 mand, og „det skulde vi nøjes med i 8 Dage; men vi sendte ham Smørret hen igen, for vi vilde ikke være til Nar for ham“, bemærker Bjørn. Iøvrigt hørte klammeri mellem kokken og flere af mandskabet til dagens orden.

Efter afmønstringen i København tog Bjørn straks hjem til Hornbæk, hvor der som sædvanlig på denne årstid skete flere grundstødninger og strandinger i Hornbækbugten. Efter akkord med skibenes kaptajner sled hornbækkerne ved slige lejligheder tappert i det med at få skibene løs af grunden eller, når skibene strandede, med bjergning af mandskab og last. Det økonomiske udbytte ved disse aktioner spillede hvert år en ret betydelig rolle med hensyn til hornbækkernes større eller mindre velstand. Lejets strandingsretsområde strakte sig fra en smule øst for Villingebæk Hage til Muldvejen på Hornbæk-siden af Ellekilde Hage, og navnlig med ålsgårderne eller „Kattene“,

som hornbækkerne drillende kaldte dem, var der nu og da stridigheder om grundstødningens eller strandingsens beliggenhed i forhold til skellet. Ålsgårderne kaldte til gengæld hornbækkerne for „Rotterne“, medens „Hundene“ i Ellekilde, „Stejlerne“ på Villingebæk og „Kineserne“ på Gilleleje var hornbækkernes betegnelser for boerne på de øvrige rivaliserende lejer på nordkysten.

En hollandsk kuf ved navn „Arendina“, lastet med kul fra New-castle, skulle gå til Lübeck, „men forgæves, det slog fejl“. En april-dag med en frisk brise af nordlig vind løb den på grund ud for den gamle tangvej. Hornbækkerne og deriblandt Store Bjørn var ude at tage storriggen og klyverbommen ned og bjergede desuden alt løst på dækket. Mandskabet gik selv i land med skibsbåden, og dagen efter fortsatte hornbækkerne bjergningsarbejdet. Vraget blev solgt på auktion for 280 rd. til kammerråd Martin Petersen, ejer af Kastруп Værk på Amager, og af dampskibet „Uffe“ slæbt dertil. Hver af hornbækkerne fik 10 rd. for det udførte arbejde.

Da foråret brød frem, og fiskernes både som sædvanlig i april måned blev trukket ud af vinterhiet for at blive rensat, tjæret og malet, inden de skulle løbe ud på fiskeri, kom Store Bjørn i tanker om, at han på trods af sine kun 20 år også skulle have sin egen båd. I begyndelsen af maj tog han da til Helsingør og købte for 45 rd. en bergensjolle, som han kaldte „Spanden“. Han var sikkert ikke mindre stolt af sin nyerhvervede lille sildebåd, end de andre fiskere var af deres store både, men engang var det dog nær ved at gå galt for ham med båden. Det var i slutningen af maj måned og altså på en af Store Bjørns første ture med „Spanden“. Han og broderen Lille Bjørn samt fisker Svend Larsens godt 17-årige søn Lars Svendsen var allerede ved firetiden om morgenen taget ud for at trække kroge og kadreje lidt med de forbisejlende skibe, som netop på dette tidspunkt lettede ankrene og stak op gennem Sundet. Bjørn skriver: „Henad Middagsstunden kom vi midtsunds op ud for Hammermøllen, og der kom en fransk Brig. Vi lagde til den, men vi kom for langt agter, saa vi løb ind under Killingen. Vi laa paa Bagbords-siden af Briggen, og Baaden skar sig. Den tog Vand ind, og dette

fylgte Baaden, saa vi kæntrrede. Min Broder Jens fik fat i Stangskødet paa Briggen og kom op, Lars Svendsen bjergede sig paa et Par Aarer, og jeg sprang i Søen og svømmede hen til Baaden. Kort Tid efter kom en svensk Slup fra Höganäs, som reddede os to, men Jens sejlede op paa Reden med Franskmanden. Baaden fik vi med os“.

Da efteråret og vinteren igen meldte sig med dårligt vejr og en novemberstorm, som endog rev vagtskibet „Saga“ i Sundet løs fra dets fortøjninger, trak hornbækkerne som sædvanlig hvert år i oktober og november måneder deres både op på bakken, og man begyndte at hygge sig inden døre. Ungdommen holdt ofte dansegilde med punchesold rundt om i hjemmene, og både unge og ældre samledes hyppigt i kroen, hvor kældersvenden Jens Mathiasen havde nok at gøre med gang på gang at fylde de store snapseglas og ølkrus. Tobaksrøgen drev under det lave bjælkeloft, og muntre historier blev fortalt. Kroens alentykke bindingsværksmure under et tag, hvis spær og bjælker var lavet af solidt strandingstømmer, dannede et lunt opholdssted, når stormen drog hen over lejet og rev i de buskede tagskæg. Stemningen kunne være høj, og slagsmål var ikke altid udelukket, men som regel gik det „fredeligt og vel“, og så var alt, som Store Bjørn gerne ville have det. Klammeri lå ikke for ham.

I februar 1857 var Store Bjørn i en alder af godt 20 år på søsession i Helsingør og blev udskrevet som „helbefaren“ til marinen. Den 1. maj samme år mødte han da på Nyholm i København og kom ombord i logiskibet „Skjold“. Kort efter blev han overflyttet til kadetskibet „Valkyrien“ og gjorde med dette hen på sommeren et orlogstogt til Rusland. På Kronstadts Red tordnede korvettens kanoner, da zar Alexander II. sejlede forbi på sin damper, og siden da broderen storfyrst Constantin aflagde besøg ombord i „Valkyrien“. Efter hjemkomsten gjorde man et krydstogt i farvandet mellem Langeland, Kielerfjorden og Femern og besøgte tillige Jasmunderbugten ved Rügen. Da man igen nåede København, blev kommandoen strøget på korvetten. Store Bjørn kom over på dampfregatten „Niels Juel“, med hvilken han dernæst gjorde et togt til Cherbourg

i Frankrig med øvelser i Nordsøen omkring Shetlandsøerne. Om selve besøget i Cherbourg fortæller Bjørn: „Den franske Admiral var ombord, og derefter fik andet Skifte Landlov. Jeg og Svend Christoffersen (Lods Christoffer Pedersens Søn fra Hornbæk) var i Land sammen. Vi morede os godt og gik i Byen, saalænge vi havde Penge, men de var snart overset. Vi købte os hver en Hat, d.v.s. en fransk Hat med Bly i, men næste Morgen var den væk, og vi savnede den, og saa var al Glæden forbi til næste Gang“. Fra Cherbourg løb fre-gatten op under Norge, og en smuk oktoberdag passerede man Kul-len og Hornbæk og ankrede samme dags aften på Københavns Red. Den 26. oktober blev kommandoen på „Niels Juel“ strøget og mand-skabet hjemsendt efter 25 ugers tjeneste. Om man blandt Store Bjørns kammerater på orlogstogtet til Cherbourg skal søge den guds-forgåede forhærdede fortopsgast Per, som Drachmann – rimeligvis efter en beretning af Store Bjørn – har gjort til hovedpersonen i sit digt „Hvor bliver Jollen af?“, får stå hen, men det synes at være særdeles sandsynligt.

På søsessionen i foråret 1859 fik Store Bjørn ordre til som „hel-befaren“ at møde på Holmen den 2. maj. Denne gang stillede han en anden for sig, hvilket kostede ham 64 rd. foruden andre omkost-ninger af forskellig art. Selv fik han sammen med en del andre horn-bækkere fra 1. maj arbejde ved anlæggelsen af det nye søfort „Prøve-stenen“ ved København og blev ved dette arbejde hele den på-følgende sommer.

Denne sommer synes at have været den fornøjeligste i hele Store Bjørns liv. Dagbogen bugner af små muntre episoder og oplevelser i lyset af Bjørns tørre lune og skarpe sans for det komiske i til-værelsen. Anlægsarbejdet ved Prøvestenen var meget hårdt og be-stod væsentlig i at ramme pæle ned og losse sten og grus. Bjørn blev efter en måneds forløb ansat som „Flaadeadmiral“ på den ene af de to flydekraner, der anvendtes, og det var måske i denne værdighed, at han lærte „at kommandere til Fuldkommenhed“, som Drachmann senere skrev om ham. De store sten, som for en del blev hentet på og ved Saltholm, medens andre fra havets bund blev bragt til stedet



Fisker Julius Jensen, Hornbæk (f. 19/8 1842). Det næsten idealiserede portræt er en glimrende illustration til Drachmanns fiskertyper. Bemærk guldringen i øret; en sådan blev i ældre tid ofte båret af søens folk, da man troede at den bl. a. modvirkede gigt. – Ældre foto.

Idealized portrait photo of a fisherman from Hornbæk ab. 1870-80.

af danske, svenske og tyske stenfiskere, var tunge at tumle med. Selv Bjørn, der dog altid tog besværlighederne med godt humør, følte sig foranlediget til at skrive: „Vi ønskede og bad til, at Vandet bare vilde vokse, for Fingerenderne var gaaet itu, og Fingerblommerne var saa tyndslidte, at de sad i det blodige Kød, men til Middag voksede Vandet, saa det gik i Fod over dagligt Vande, og saa var alt forbi“. Var stenene meget store, som f. eks. „Skrædderen“ og „Skomageren“, der lå i vandet udenfor bastionen Qvintus, måtte de ofte kløves, inden man kunne transportere dem til anlægsstedet. Nu og da blev en og anden af arbejderne i kvæstet tilstand ført på hospitalet. Små knubs og klemte fingre, „saa Blodet løb, som om man slagtede en Gris“, hørte til dagens orden. Der gik næppe en dag til ende, uden nogen til stor morskab for de øvrige faldt i vandet, og man havde til tider svært ved „for bare Grin“ at få dem op igen. Til sidst lykkedes det alligevel „ved Guds Naade og Barmhertighed“ at bjerger dem. At der under slige anstrengelser og besværligheder blev drukket store kvanta brændevin og rom, er en selvfølge. Flere fiskere fra Hornbæk og Gilleleje bragte på deres både opfiskede sten til anlæget, og Bjørn såvel som de øvrige hornbækkere ved Prøvestenen fik da en frisk hilsen hjemmefra, ofte ledsaget af en svinebov, nogle snese røgede flyndere, en rullepølse, et sigtebrød, hvidt sukker og andet godt. Når så den uundværlige rom blev hentet hos sergenten på proviantgården ved Kastrup, blev der sold på sluppen „9 Søskende“, der som logiskib for arbejderne lå ude ved anlægsstedet. „Vi blev rentud fulde“, skriver Bjørn engang, „jeg vil ikke skrive mere om det, for det er ubeskriveligt“. Hverdagens arbejdstid var lang, og nu og da blev der også arbejdet om søndagen, når en eller anden stenfisker fandt for godt at komme med sin last en sådan dag. Ofte begyndte man arbejdet kl. 4 om morgenen og blev ved, til solen var gået ned. Blev der højvande, eller arbejdet af anden grund blev afbrudt, morede man sig sammen på de „9 Søskende“. Bjørn spillede på harmonika, medens andre slog på tromme og triangel og sang selvdigtede viser om Prøvestenen, Adam og Eva m. m. Munterheden kunne kulminere ved, at en kammerat i bar skjorte dansede reel på

bordet, eller man opførte små komedier ved at vise obskøne skygebilleder på bordet. Til andre tider nøjedes man med at fortælle krøniker eller spille kort om penge, rom og pølser, medens en romflaskes indhold blev „slaaet paa Pelsen“. Alt „gik med Fryd og Glæde, saa det var en Fornøjelse at se og høre paa“, skriver Bjørn om en bevæget lørdag aften. Om en anden aften bemærker han: „Vi morede os godt. Vi var næsten alle fulde!“

Foruden en løjtnants daglige opsyn med arbejdet kom der hele sommeren igennem en mængde officerer fra ingeniørkorpset, den militære højskole og kadetskolen ud for at se „det smukke Batteri“. En oplevelse var det også, da den russiske dampfregat „Swetlana“ med storfyrst Constantin ombord i begyndelsen af august lå på yderreden, medens kong Frederik VII på sin lystskonnert „Falken“ under kanonsalut fra batteriet „Sixtus“, fregatten „Thetis“ og „Swetlana“ kom fra et besøg i Sverige og sejlede mod Skodsborg.

Trods alle oplevelser og muntre timer ved Prøvestenen så arbejderne dog hen til landlovsdagene, som blev tilbragt i København, med stor forventning, og især Bjørn nød dem som få. Han og nogle kammerater havde lejet et stort, utæt kvistværelse hos høker Jens Jørgensen, Hummergade 15. Her spiste de og sov, når landloven strakte sig over en nat. Madam Jørgensen kaldte de for „Moder“, og hun tog sig da også godt af „alle Rødderne“ fra Prøvestenen, når de kom og ville have noget at spise eller tømme et par kander punch hos hende og hendes mand. På disse landlovsture sejlede man som regel fra Prøvestenen til Toldboden, ved hvilken restauratør Petersens ål, kogte æg og snaps i „Lumskebugten“ ofte kunne friste over evne, især når man kom i lag med stamgæsterne, stenfiskerne fra Hven, og „daarligt kunde komme fra dem igen“. Ellers kunne man jo besøge Hviid i Lille Kongensgade og få sig en cognacstoddy eller gå om i den store ølhalle på Østergade, hvor bøffen kostede 15, bajeren 8 og snapsen 7 skilling pr. stk., før man gik i Tivoli eller tog ud til Alhambra på Frederiksberg. Bjørn besøgte Tivoli adskillige gange denne sommer og morede sig godt. „Jeg har Bekendter nok“, skrev han efter en sådan Tivoliaften, og en anden gang faldt det

ham sikkert ikke vanskeligt at finde „2 Damer“, som gerne ville rulle ud til Alhambra med ham i en drosche. I dette store forlystelses-etablissement, der just var grundlagt, og hvis kortvarige eventyrlighed kronedes af den store koncerthal i maurisk stil, tøde man op. „Da vi havde faaet et Par Rødvinstoddyer i Livet, blev der straks lidt bedre Humør paa Snakketøjet. Rødvinstoddyer er noget lumsk Stof at drikke. Man kan snart blive Venner af det“, skriver Bjørn ved denne lejlighed. Her mellem de oplyste gange lå hovedbygningen, hvis konturer og minareter var prydet med tændte lamper. Lykkehjul snurrede, fyrværkeri spruttede, og på en nærliggende danseplads spillede hornmusikken op. „Vi begyndte at danse“, skriver Bjørn ved en anden lejlighed, „og det gik meget brølendes. Vi morede os godt, og vi dansede paa den bare Jordvej, saa Skidtet stod os om Ørene“. At Bjørn på hjemturen fra denne aften i Alhambra blæste i trompet i bussen, tør ikke forbavse. „Jeg kunde jo ikke meget, men et enkelt Vræl kom der jo, saa det varede ikke længe, før Bussen var fuld af Folk“. Man foretog også ture til Frederiksberg Have og Charlottenlund Skov, og en enkelt aften var Bjørn i Casino og så sangspillet „Esmeralda“, som Erik Bøgh frit havde dramatiseret efter Victor Hugo. Ovenpå al denne lystighed og adspredelse faldt helligdagsvagterne på den loppebefængte slup „9 Søskende“ ude ved Prøvestenen tungt for Bjørn. 2. pinsedag måtte han således „blive om Bord og se paa Kjøbenhavns Profil til Skoven og ikke faa noget af det; vel sparede jeg mine Penge, men til H. med dem“. En aften i september gik han ligeledes på dækket og så på byens fyrværkeri. Han ønskede, at han var derinde, „saa skulde du dig mere“. I bar kedsomhed og irritation satte han sig da til at skrive et endnu bevaret brev hjem til sin fætter Mogens Petersen den yngre, gæstgiverens stedsøn på Hornbæk, hvori han bebrejder ham, at han havde været i København på anden måned uden at opsøge ham, hverken ved Prøvestenen eller hos Jørgensens i Hummergade. „Men lige saa stolt og storagtig, som du er, er jeg Fanden gale mig ogsaa“, skriver Bjørn og fortsætter: „Hils din Søster Jomfru Marie Petersen“. I den sidste bemærkning er gemt en finte til den umeddelsomme



Drachmanns værtsfolk på Hornbæk kro, Store Bjørns fætter, gæstgiver Mogens Pedersen (1838–1916) og hustru Anna Elina, f. Malmstrøm (1841–1932). – Efter foto fra 1870'erne. Disse portrætter ligesom flere af de øvrige fandtes oprindelig i Store Bjørns kone Stines fotoalbum.

The inn-keeper in Hornbæk, Mogens Pedersen and his wife Anna Elina, born Malmstrøm.

fætter, idet Bjørn godt vidste, at kusinen Johanne Marie Petersen for en halv snes dage siden i Frederiksberg Kirke var blevet gift med skibskaptajn Ludvig Meyer, som netop var kommet hjem fra Vestindien.

Kun en enkelt gang i løbet af de seks måneder, Bjørn denne sommer arbejdede ved Prøvestenen, var han på besøg hjemme på Hornbæk. Det var en lørdag sidst i september, at Bjørn tog med dampbåden „Horatio“ ned til Helsingør. „Det ruskede lidt, da vi kom ned ad Landsiden“, skriver Bjørn, og efter ankomsten til Helsingør fik han sig først en hypokraser sammen med „min egen gode Ven Musicus F. Madsen“, som han traf på hjørnet af Strandgade og Bro-

stræde. Derefter besøgte han sin moster, der var gift med færgemand Niels Jensen Wiboe, inden han gik hjem til Hornbæk. „Da jeg kom ud i gamle Kongenshave“, skriver Bjørn, „var det allerede i Mørkningen. Jeg gik videre fremefter og kom ind i Hornbæk Skov. Der tossede jeg fra den ene Side af Vejen til den anden i Snavs og Morads. Jeg kunde ikke se en Haand for mig, saa mørkt var det, men jeg maatte have det paa Haandelavet“. Først sent på aftenen nåede han hjem og fandt sin „gamle Moder“, broder og hele familien raske og vel til mode. Samme nat var broderen og en anden fisker ude på sildefangst. „De kom i Land næste Morgen, men der var intet Fiskeri“, skriver Bjørn, „2, 3, 4 à 5 Ol Sild var det meste, de fik. Sildefiskeriet var saa smaat, at ingen Mand kunde mindes, det havde været saa daarligt. Der var flere, som næppe tjente til den Skraa, som de selv spiste“. Efter en solskinsfyldt efterårssøndag hjemme på lejet med tur til kaptajn Meyers nye hus og komedie i kroens kælderstue, hvor en taskespiller optrådte, vandrede Bjørn mandag morgen kl. 3½ fra Hornbæk mod Helsingør. „Det var saa mørkt, at jeg ikke kunde se mere end nogle faa Skridt fra mig“, skriver han. „Da jeg kom uden for Døren, begyndte det at lyne, og det blev ved lige til Dag. Det lynede saa stærkt, at det kunde oplyse hele Skoven. Det oplyste Vejen 2 Kabellængder, saa jeg havde god Belysning gennem Skoven. Der kom kun faa Tordenskrald, som var langt borte. Jeg kom ud til Helsingør Kl. 6 og kom til at rejse med den svenske Skruedamper „Helsingborg“. Jeg kom op om Formiddagen og blev i Land til Middag. Da jeg havde spist, gik jeg ud paa Materialgaarden og kom med Kongejollen om Bord i Sluppen“. Arbejdssæsonen ved Prøvestenen gik på hæld for dette år. Den 19. september havde Bjørn været med til at sænke de første 10 sten til det næste fort, „Mellemfortet“. „Altsaa var det de første Sten, som der blev lagt, at jeg lagde ned. Det var en Begyndelse, men den er aldrig Enden lig“, skriver han i dagbogen. I løbet af september og oktober blev flere af arbejderne afskediget, og stenfiskerne blev sagt op. Grusbåden fra Svane møllen kom ud for sidste gang, og om morgenen den 30. oktober blev sluppen „9 Søsken“, de to kranflåder og jollen af en damper slæbt

ind i havnen og kranflåderne fortøjet i Tømmergraven. Splitflaget og ingeniørflaget vajede „lifligt“ under flådernes gaffler, og da man var kommet udenfor det nyanlagte fort, bad assistenten mandskabet om at råbe et hurra for Prøvestenen. „Der blev svaret, at det kunde jo ikke være saa galt, men jeg trak paa Skuldrene“, skriver Bjørn. „Saa vidste Assistenten Besked, og straks efter kom han med en halv Flaske Rom og sagde: „Kom her P. Andersen, og modtag denne Flaske!“ Jeg tumlede som en Kat ud paa Slæberne, som stod spændt, fik fat paa Flasken, omfavnede og kyssede den og sagde: „Elskede Peter, jeg elsker dig indtil din Død, d. v. s. saa længe, der er noget i dig!“ Da vi havde faaet den, og jeg var kommet ind paa Flaaden, blev der raabt Hurra for Prøvestenen, ligeledes for Assistenten og fordi, alt var gaaet saa godt. Baade fra Mandskabet saavel som fra Assistentens Side var vi godt fornøjede med hverandre. Jeg kommanderede mine Folk til at fire Kættingen ned, og da dette var gjort, satte vi Romflasken fast paa Krogen og saa til Spids, 6 Mand til at hive op med en Opsang: „Russen med Daasen, Stemelatio!, Hurra med liflig Stemelatio!““ Den samme aften ryddede madam Jørgensen i Hummergaden bordet med puncheglassene i stuen væk, og dansen gik med „Fryd og Glæde“ det meste af natten. „Der var Munterhed i Kristendommen“ hos Jørgensens både denne nat og de følgende to dage, indtil hornbækkerne den 2. november med en fiskepranger fik skyds hjem til lejet. Bjørn og Mogens Jensen havde før afrejsen købt to trommer, „som vi har tænkt at more os med, naar vi skal have Dans derhjemme, for naar Dansen er ophørt og Damerne gaaet hver til sit, gaar det altid meget gemytlig til. Vi Løjsere morer os da selv med Sang og Musik, danser og spiller lidt, som der er Humør til“.

„Altsaa gik denne Sommer ved Gud lykkelig og vel, som vi ogsaa er fornøjede og glade over“, skriver Bjørn efter hjemkomsten til Hornbæk, hvor sildefiskeriet var i fuld gang. I de følgende dage kulede vinden så hårdt op, at den blev til en stiv fuldsejlskuling, der om natten slog om i en storm af SSO. Vinden trak sig derpå mere mod vest, og „det vilde Kattedag kom stormende og brusende ind

imod Land. Fiskerne maatte søge ind til Landet til deres elskede Hjem, og det blot alene for den grimme Rasmus, som kom grinende ind mod Landet, men den gamle, som styrer alt, sagde blot et Ord, saa Havet ej fik Magt!“ Disse ord af Bjørn er som et prælude til Drachmanns strofer i „Den store Bjørns Endeligt“, der blev skrevet 17 år senere: „Og Stormen voksede og Angsten med, og Skibet i Bølgerne laa og fyldtes med Vand; da skreg de: Mester, vaagn op; vi forgaa! Han rejste sig op, og Bølgen han bød lægge sig lydige til Ro; han saa’ dem helt ind i Hjærtet: *I frygter!* hvor er Eders Tro? —“.

I magsvejr med en frisk brise kunne Bjørn gøre tyk nar af en forkert manøvre på et forbisejlende fartøj og f.eks. bemærke, at „de laa og manøvrerede som nogle Bønder med en Jagt“. Skønt det sikkert er rigtigt, at han „aldrig var bange“, som Drachmann skriver, kom der dog en mere alvorlig tone over ham, når elementerne raste, og stormen piskede søen til skum. En stormfuld nat ombord på de „9 Søkende“, da alle mand var gået til køjs, blev de purret ud kl. 11. Bjørn skriver: „Man hørte og saa de brusende Bølger, som spragede mod Prøvestenen, og det hvide Skum flød ind over den langs Siden af den bevægelige Skude, som laa og slingrede og sprang i Stormens vilde Bølger og vred sig som en Orm; men han deroppe, som styrer alt, var med os i denne frygtelige farefulde Tid, saa de gamle 9 Søkende overstod den haarde Dyst“. Senere på natten „kunde ingen sove for det sidste Anker, som vi lod gaa. Kættingen laa ganske slæg og raslede op og ned paa Sluppen, saa det gav et voldsomt Spektakel i Lukafet. Der var ingen Ynk; vi havde en farlig Komædie“.

Sildebåden „Spanden“, som Bjørn havde købt i foråret 1856, var ikke mere tilfredsstillende for ham. Nu havde arbejdet ved Prøvestenen givet ham penge, og han ville have en større båd, som han kunne vove sig længere ud på søen med. Han og mosterens mand, kaptajn Niels Peter Mogensen på Hornbæk, spadserede da den 8. november til Helsingør og købte færgemand Niels Jensen Wiboe’s dæksbåd „Danmark“, der var klinkbygget af eg, spidsgattet, og havde en drægtighed på 4 kommercelæster. Bjørn gav sig straks i lag med at rigge båden til, og den 11. november blev „Dan-

mark“ brændt og papirerne klareret. Først 3 dage senere tillod vejret, at Bjørn og hans fætter navigator Mogens Christian Mogensen, kaptajnens søn, kunne sejle båden fra Helsingør ned til Hornbæk. „Vinden var faldet om paa en ren Vesten, og vi stak af jo før jo kærere“, skriver Bjørn. „Vi sejlede med 3 Sejl og Klyver paa. „Danmark“ gik som en Brand, men allerede med den nykommende Vesten var der lidt storlig Søgang; dog sejlede vi, saa vi selv havde Fornøjelse af det. Vi saa en Kuf omtrent $\frac{3}{4}$ Mil for om os, men inden vi kom Hornbæk $1\frac{1}{2}$ Mil nær, var vi omtrent $\frac{1}{2}$ Mil ind under for den. Den kunde vel holde Land med os, men ikke Farten; derfor var den aldeles til Rotterne. Da vi laa paa den Styrbords Bov, spyttede Rasmus paa os og sagde: Tay! Tay! Han tænkte: „Jeg skal gi' jer“, men Rasmus kan tro Nej, han kunde ikke med Bøen“. Bjørn var højt oppe i sin glæde over sin nye båd, og skønt han slås med de rim-tekniske vanskeligheder, bryder han ud i poetisk stil:

„Danmark“ den brused' i Bølgen den blaa
og slog til Side det skummende Vaa'd;
thi Gud han var med os over Bølgerne, de smaa,
/ derfor vi til Hornbæk kom ogsaa, ogsaa. /

De flagede venlig her i Land,
og vi med et Tørklæde besvarede dem.
Goddag! Goddag! I Kvinder og Mænd
/ tillige I Drengene – og Pigen. /

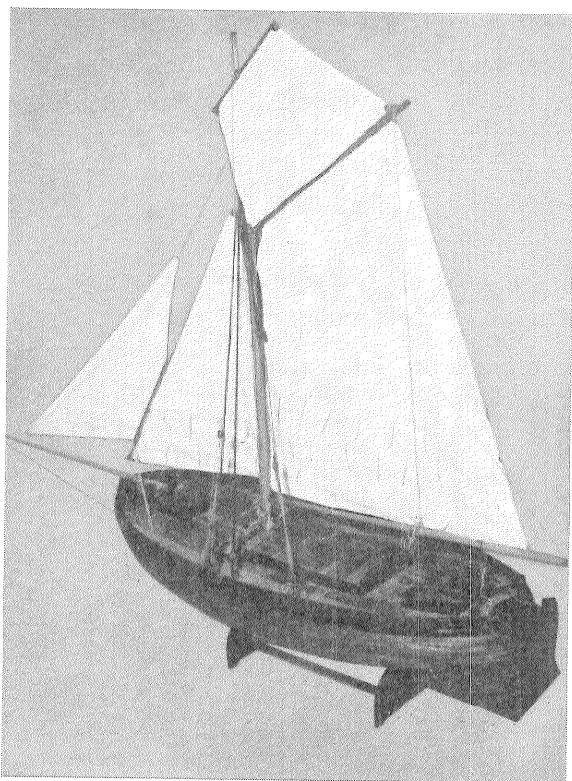
Velan, vores Anker det falder ved Land;
rask Boys hen til Sejlene!
Vi haler dem alle ned med Sang,
/ desto før er vi færdige. /

Velan, nu Baaden den kommer fra Land;
Vær klar Boys til at tumle i den.
Vi ror lystig væk igen,
/ saa vi snart kan række vort kære Hjem. /

Nu! da endelig rakte vi Land,
 og vi sprang lifligt paa Bakken.
 De bød os: Vær velkommen hjem
 / med den nye „Danmark“! /

Bjørn fortsætter: „Da vi nu kom hjem, gjorde jeg og min Broder Jens Christian Andersen klar til at sætte Baaden paa Bakken. Folk samlede sig henimod Aften og halede den op. Det gik, saa det var en Fornøjelse at høre og se. Man hørte Folks Hurraraab og Skrig. Gud var nydelig, at den kom saa massiv op paa Bakken i Løbet af en $\frac{1}{4}$ Times Tid. „Danmark“ spadserede op i sit Vinterleje nok saa pænt, og hvilken Glæde, da man hørte Hurraraabene og Brøleriet. Naar bare alt gaar godt, Mester, saa er det meget vel! Til Optrækningen havde jeg megen god Hjælp af omtrent 150 Mennesker. Folkene blev beskænkede med Brændevin og Øl, 13 Potter Brændevin, $\frac{1}{4}$ Tønde Øl, 2 Brød og $25\frac{1}{4}$ Pund Ost, hvormed de var godt fornøjet, og jeg ligeledes. Da vi var klar, gik jeg hjem og fik tørt Tøj paa, og oven paa den Tur fik jeg mig noget varmt, Steg og en Bolle Punch, i Livet sammen med mine Kammerater i Familien“. Den 29. november fik Bjørn sit sætteskippercificat og sejlede derefter med „Danmark“ til sin død 26 år senere. I 1887 blev „Danmark“ solgt til Gilleleje, og under navnet „Helga“ endte den sine dage den 25. november 1925 ved forlis under en snestorm af SØ ved Fyns nordkyst, vest for indsejlingen til Odense Fjord.

Atter strøg vinterstormene hen over Hornbæk, og kort før jul 1859 faldt det i med snefog, samtidig med at stormen gik over til orkan. Bjørn og slagterens søn Niels Peter Poulsen Pii var i de dage en tur i Helsingør. De måtte blive der natten over, da vejret ud på aftenen blev så hårdt, at man næppe kunne stride sig frem imod det, endsige lukke et øje op. Ud på natten stilnede vejret af, og om morgenen kl. 8 kørte Bjørn og Pii fra byen. „Vi havde godt Vejr, til vi naaede Aasebakkerne“, skriver Bjørn, men „saa begyndte det atter at sne, og vi maate køre ovenom for Vejens Skyld“. I årets sidste dage bedredes vejret dog så meget, at da en skonnert, hvorpå



Store Bjørns skib, dæksbåd „Danmark“, som han købte 1859 og sammen med broderen Lille Bjørn ejede til sin død 1885, hvorefter den i 1888 solgtes til Gilleleje. Den forliste 25. nov. 1925 ved Fyns nordkyst. – Model på Gilleleje museum, bygget 1961 af maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje.

Model af dækket boat "Danmark" of Hornbæk, from 1859 till 1885 owned by 'Store Bjørn' and his brother 'Lille Bjørn'.

den nævnte Niels Peter Poulsen Pii havde fået hyre, efter 1½ døgn ankring i Hornbækbugten lettede tidlig om morgenen og sejlede vest på, passerede den en time efter dagningen Store Bjørn og hans kammerater, som lå på fiskeri omtrent en mil nord for Gilbjerg Hoved. Hen i februar 1860 kom der stærk frost. „Ismudderet lagde sig omtrent en Kabellængde ud fra Land, saa ingen Baade kunde komme

igennem, og Sundet var ganske bedækket med Is, som laa og drev“. Nogle dage efter blev vinden NV til N, så isen drev sammen og lå fast i bugten omtrent $\frac{1}{4}$ mil ud fra land, indtil en vestlig vind drev den over mod Skånekysten. Senere sprang vinden atter om i NV med stille sydlig strøm af dravis. Denne „holdt sig mest inde ved Land, og Fiskerbaadene, som var ude og skulde igennem den, havde et godt Varpesjov, inden de kom ind. De laa omtrent 5 Timer for at komme en Kabellængde ind mod Land. Helt inde var der nordlig Strøm, som drev Isen den modsatte Vej og tog dem en halv Fjerdingsvej op efter, inden de naaede Kysten. Flere Kællinger løb oppe paa Bakken og jamrede sig, fordi de troede, de ikke mere kom i Land, og Folk, som havde bedre Forstand, lo af dem“. I begyndelsen af marts fik man en stiv kuling af NO med streng kulde og snevejr om natten. „Det frøs paa Kommando, og om Morgenen saa man ud i Nord op i det vilde Kattegat. Der saa man det braanende, glinsende Spejl af Is, og intet aabent Vand var at se. Fiskerne var ude at bjerge deres Redskaber, hvilket ogsaa lykkedes“. En aften i slutningen af marts med vinden i SV skilte isen sig ad og drev over mod Sverige. „Om Morgenen den 27. Marts Kl. 3 hørtes her fra Land en Tumult og Støj i NO for Hornbæks Bro. Det var tykt Vejr med Sne, og Bugserdamperen „Hertha“ af Kjøbenhavn var med fuld Kraft løbet ind paa den tørre Sandrevle. Der blev ført et Par Ankre ud og saa til Spils. Vi akkorderede med dem, og Akkorden blev paa 500 Rigsdaler for at tage den ud. Da Damperen løb paa Grund, tog den 4 Sildegarn med sig. De 2 af dem blev helt ramponerede, saa de duer ikke mere, men der vankede ingen synderlig Ducør undtagen en Blaa paa hvert sit Sted“.

Hjemlivet på Hornbæk i vinteren 1859–1860 forløb for Bjørn på den fornøjeligste måde. Ved et julegilde med dans, der begyndte 2. juledags aften, „var vi alle i det gamle velsignede Humør. Vi skejdede ud derfra den næste Dag, da Klokken var omtrent 10“, skriver Bjørn, men han var dog langt fra træt endnu. Han fik fat i en lille slæde, og med fire af sine kammerater spændt for kørte han i susende fart ned til kroen og lige ind for bordenden ved skænken. „Alle Menne-

sker troede jeg var lynende fuld, men da jeg kom paa Benene, var jeg den gamle“, noterer han. Morskaben fortsatte med Bjørns kørsel fra kroen, da to trommeslagere, en harmonikaspieler og en violinist gik foran slæden på dens videre tur gennem lejet. Først kl. 10 samme aften var man tilstrækkelig trætte til at tage hjem. Endnu mere animeret forløb løjerne i anledning af fastelavnen. De begyndte med dansegilde fastelavnssøndag, og fastelavnsmandag samledes man om eftermiddagen kl. 2 „i fuld Uniform“ for at slå katten af tøndens forskellige steder på lejet. Om aftenen, „da de havde skiftet Oldermænd“, drak man tæt på kroen, hvorefter dansen begyndte. Bjørn „sad dog tre Timer i Kammeret og elskede P. Jensens Bertha“, der var 22 år gammel. Da man hen på morgenstunden var træt af at danse, fik man æg og smørrebrød til frokost, hvorefter der atter blev slået nogle tønder i stykker med påfølgende punchesold. Efter forskelligt halløj rundt om på lejet sov man fra kl. 10 til kl. 5, da der vankede the og spegesild med peber og løg. Endelig tog man nok en runde på lejet og drak grog det ene sted og et par boller punch det andet sted, før hver gik til sit. Det kunne nok friske lidt, da Bjørn den næste dag sammen med sin broder var ude på Sundet for at bjerge en drivende bøje.

Af mere alvorlige begivenheder kan nævnes, at Bjørn den 16. november sammen med gæstgiveren og flere andre familievenner var nede på Gilleleje til den gamle lærer Cornelius Hansens jordefærd. „Det var den smukkeste Begravelse, jeg i min Tid har set“, skriver Bjørn. Den afdøde var en bror til Bjørns og gæstgiverens mormor Kirstine Hansdatter, og hans sønnesøn lærer Christian Hansen var året i forvejen blevet gift med den da kun 12-årige ukendte Holger Drachmanns kusine Julie Steen fra Fredensborg.

En mere kendt begivenhed noterer Bjørn i sin dagbog under 17. december 1859: „Lørdag Morgen med bidende Kulde og Vind af SO saa man et Ildløs i SV. Der kom Efterretning om, at det var paa Frederiksborg Slot. Man kunde se Flammerne, da Klokkeren var godt 5. Der blev straks telegraferet til København og derfra til Helsingør efter Sprøjter og Folk, som ogsaa kom. Der var bestilt 44 Vogne

til Folk. Da de kørte bort, laa Hestene med Bugen langs hen med Jorden, saa stærkt løb de. De *for* af Sted som en Pil i Luften. Slottet brændte ned til Grunden, og 12 Mand omkom i Ilden. Nogle løb rundt paa Taget med Slangerne for at slukke Ilden, der brød saa voldsomt frem, at det var umuligt at dæmpe den. Rygtet gaar, at der var nogle, som lod sig styrte ned fra Taget, og de blev sønderslaaet mod Jorden, og nogle blev slaaet ihjel af Bygningens Mure, da de væltede. Rygtet gaar igen, at deriblandt var Kongens Lakaj, som Kongen satte meget højt“.

Allerede i januar 1860 havde der været bud til Hornbæk efter 20 mand til den kommende sommers arbejde ved Prøvestenen og Mellemfortet, men denne sommer kom Bjørn dog ikke til at arbejde ved selve forterne. Han havde nu „Danmark“, og med den fragtede han i de tre sommermåneder søsten til de nævnte anlægsarbejder.

Under det spændte forhold til Tyskland foretog den danske stat i 1861 en mindre udrustning af orlogsflåden. Den flådestyrke, som tidlig på foråret nævnte år kom i virksomhed, spredtes omkring i de danske farvande, men skibene havde kun kommandoen hejst en kortere tid. Den 1. marts 1861 mødte Bjørn sammen med 14 andre hornbækkere på logiskibet „Dronning Marie“, og Bjørn blev udtaget til kvartermester på kanonbåd nr. 19. Efter forskelligt arbejde på Holmen og Trekroner forlod kanonbådene med orlogskaptajn F. C. G. Muxoll som chef København den 23. marts og blev denne dag slæbt til Dragør og næste dag til Ulvshale. Holtenuau nåede man om eftermiddagen den 27. marts og fortsatte derfra gennem den i 1777–1784 gravede Ejderkanal til Rendsborg. Bjørn omtaler med interesse de seks sluser, som man skulle igennem på denne fart og fortæller, at mandskabet på grund af kanalens ringe bredde mange mil måtte gå og trække bådene. Fra Rendsborg til Tønning gik det lettere, men til gengæld var sejlsadsen på denne strækning mere afhængig af tidevandet, og Tønning nåede man først hen under aften påskedag den 31. marts. Bjørn skriver: „Vores Modtagelse i Tønning var kun simpel. Da vi laa ude paa Strømmen, var der en Mængde Mennesker, som stod og saa paa os, men efterhaanden, som vi nærmede os Land,

fjernede de sig. De var og er endnu saa tysksindet, saa det er en Gru“. Mandskabet blev indkvarteret i det kgl. pakhus mellem Ejderen og Tønnings havn, og så begyndte tre trælse, men ingenlunde begivenhedsløse, måneder for Bjørn og hans kammerater i denne by. Mandskabet blev purret hver morgen kl. 5, og eksercits med huggert, pistol, gevær og kanoner samt bajonetfægtning blev hurtig „Hverdagsmad“. Geværeksercitsen i forbindelse med landgangsøvelser og storm mod „usynlige Fjender“ holdtes mest vest for byen, medens kanonbådernes skiveskydning med granater og kartæsker til flydende tønder fandt sted på Ejderen. Nu og da foretog man en rotur til Frederiksstad, hvilken by Bjørn fandt meget smuk. En sådan tur var også planlagt til 2. pinsedag, men bedst som man lå og var klar til at sætte af, begyndte det at regne stærkt, og bådene måtte blive hjemme. „I Dag kunde man saaledes se, at Guds Befaling var større end Kongens, for den gamle deroppe vilde ogsaa have, at Mandskabet skulde have sin Frihed en Dag“, bemærker Bjørn i dagbogen. Til andre tider roede man ud til vestpynten af Ejdersted, indtil man kunne øjne fyrskibet, og en gang blev kanonbådene af en damper slæbt til Vyk på Før på en tre dages tur. I Vyk lå bådene Sankt Hans aften, og Bjørn ville gerne have besøgt kaptajn A. T. Bohn, der boede ude på landet, og som han i 1855 havde sejlet under til Rio de Janeiro, men han blev forhindret i dette forsæt på grund af regnvejr. Til gengæld gik dansen lystig med Vyks piger til kl. 11 om aftenen. Dagen efter var det søndag, men da Bjørn uheldigvis havde vagt på kanonbåden denne dag, kunne han ikke føje de „smukke Piger“, der kom til bådene om aftenen, og som „saa gerne vilde have os i Land“.

Chefen, orlogskaptajn Muxoll, mønstrede ofte folkene for at se, om de var rene og ordentlig påklædt, og med dampskibet „Limfjorden“ fra Fanø ankom en søndag ganske uventet selveste marine-minister, admiral Steen Andersen Bille på inspektion. Ved denne lejlighed blev der om aftenen „pirret Grog til alle Mand“. Øl og brændevin hørte til den mere daglige forplejning. Da flådeafdelingen var under krigsudrustning, opretholdtes disciplinen selvfølgelig der-

efter. En dag fik fire mand tamp på grund af uorden, og en gast, som ved et marinebal i Skipperhuset havde været obsternasig overfor en kvartermester, fik fire ætmål med kæde om benet. En anden, der havde stukket en af kammeraterne med kniv, fik otte ætmål „i Arrest med en Kælling om det ene Ben“, skriver Bjørn.

Naturligvis fandt der under opholdet i Tønning megen morskab sted mellem det unge mandskab. Ved at arbejde på en tømmerflåde fik man råd til at købe en harmonika til 10 rd. Dagen efter genlød skrivestuen af musik, medens en underkanonér dansede rundt. En anden dag tørrede Bjørn kammeraten Lars Pedersen fra Tårbæk om skægget med en begslæde, så han til stort grin for de tilstedeværende måtte skære skægget af. Brændevin blev drukket, så snart lejlighed gaves. En dag drak nogle sig „saa lynende fulde, saa de næppe kunde gaa, men det blev jo opdaget“, skriver Bjørn. Når mandskabet havde landlov, og der ikke var mangel på penge, gik dansen i byens dansesalon, eller man spillede kegler. En stille, varm juninat, medens lynene hele tiden flammede ude i horisonten, gik marineballet lystigt i Skipperhuset, men også under landlov forefaldt der megen drik og svir, så man til tider på hjemvejen legede gemme med byens vægter eller kom for sent hjem. En særlig begivenhed fandt sted den 11. juni, da Tønnings indbyggere holdt deres årlige ringridning. Bjørn skriver: „Hver Mand, som var med til Festen, var udpyntet og til Hest. De havde et Spyd, som de brugte til at stikke en Ring med, og den, som traf Ringen først tre Gange, blev Konge. I Fjor, efter hvad man fortalte mig, var hans Majestæt Kong Frederik den Syvende derovre til denne Fest. Tønningboerne blev da foræret den danske Fane for at føre den med sig i Festen; men Nej! i Aar ej, og man antog, det var for at trodse de danske Orlogsfolk, men alt gik ellers fredeligt og godt“.

Gnidningen mellem de danske orlogsgaster og deres tysksindede kammerater mærkedes også. En tysksindet vagtpost lod således en underkanonér vente en halv time, inden han en aften lod ham komme ind. Selvfølgelig viste den danske flådeafdeling Danebrog ved enhver given lejlighed. Grundlovsdag gik den til tops over Ej-

deren, og ved en marinebegravelse var fanen svøbt om kisten, men „vi ventede Buldren og Tummel hver Dag“, skriver Bjørn. „Vi patrullerede en Gang hver Time om Natten med Jollen. Vi roede fra det ene Land til det andet. Alt var tyst og stille; der var ingen Preussere“, men som et billedligt forvarsel om det, der skulle komme tre år senere, skrev Bjørn om en nat, da han gik på vagt: „Det lynede hele Tiden i Østen; men da Klokken var imellem 3 og 4 om Natten, kom der en Byge Syd fra, hvormed fulgte Regn, Torden og Lyn, saa Jollerne maatte hales ind“.

Allerede den 22. maj begyndte rygterne om hjemsendelse at svirre blandt mandskabet, men gang på gang „fik vi Lamperøg“, skriver Bjørn. Dog fik „disse kedsommelige Dage“ også en ende, og den 1. juli blev den største del af mandskabet hjempermitteret, medens den faste besætning og 30 mand skulle blive i Tønning vinteren over. Bjørn hørte til de heldige. Han havde i de fire måneder til orlogs enkelte gange fået brev med nyheder hjemmefra, bl. a. et fra Hornbæks piger „i Almindelighed“. Inde „i Brevet var lagt noget grønt, som skulde minde os om vores kære Hr. Græsmark derhjemme op ad Aasekanten til“, og kort efter fik pigerne svar i et rimbrev, som blev digtet af Svend Johannesen, gårdmand Johannes Jensens 23-årige søn på Hornbæk, og afsendt af hornbækkerne på kanonbådene nr. 16 og 19 i Tønning. I brevet får pigerne hele livet til orlogs beskrevet og forklaret på vers, og det begynder:

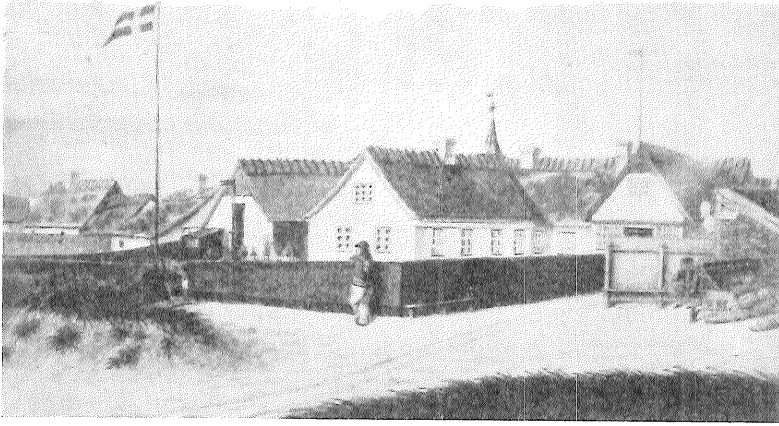
Yndige Væsner, hvor Lykken vil smile,
 naar een Gang vi nærmer os Sjællands Kyst
 og med bevingede Skridt til Hjemmet vi Ile
 og Favner vor Pige med kærlige Lyst.

Store Bjørns „Pige“ var nu afdøde Skrædder Svend Jensen Pii's 18-årige datter Birthe Cæcilie Pii, der boede hjemme hos sin moder, høkerske Sophie Svendsdatter, på Hornbæk. Dette røbes i et brev af 10/1 1862 fra Bjørns fætter Peter Christian Petersen i Hornbæk Kro til broderen Mogens Petersen (den yngre), som var bundtmager og

på dette tidspunkt opholdt sig i Basel. I brevet fortælles bl. a.: „Peter Andersens Forlovelse med Cecelie er nu forbie, det var No 2 –“. Glemte var altså fisker Peder Jensens datter Birthe (Bertha), som Bjørn havde siddet og „elsket“ under fastelavnsmasken i kroen 1860. På trods af fætterens bemærkning om Cæcilie hører man dog endnu 26/1 1864 i et brev fra gæstgiver Mogens Petersen (den ældre) i Hornbæk Kro til stedsønnen Mogens Petersen (den yngre), der nu var i Paris, at „P. Andersen besøger sin Sillerad“.

I årene fra hjemsendelsen 1861 til 1864 opholdt Bjørn sig hjemme på lejet og passede sin næringsvej som sætteskipper på „Danmark“. Broderen Lille Bjørn havde på søsessionen 1859 fået utjenstydgtighedspas, fordi han var tunghør. Tunghørigheden var en arv fra farfaderen Jens Bjørnsen, som også Store Bjørn i en mere fremrykket alder efterhånden blev belastet med. Lille Bjørn havde ikke, som Drachmann skriver, styrmandseksamen, idet nævnte skavank alene ville have været ham en hindring i at få en sådan. Allerede i 1862 købte han, skønt han endnu ikke var gift, et hus på Hornbæk, som farfaderens broder Hans Bjørnsens enke tidligere havde ejet.

I disse år trak de politiske skyer sig stedse tættere sammen over Danmark, og den „Buldren og Tummel“, som kanonbådenes mandskab i Tønning allerede ventede i 1861, tog sin begyndelse ved den dansk-tyske krigs udbrud i 1864. Store Bjørn tillige med flere andre unge hornbækkere fik den 27. februar ordre til at møde „straks“, og den 2. marts kom han da ombord i logiskibet „Dronning Marie“ for at træde i aktiv tjeneste. 20 dage senere blev han ansat som klyvergast på linieskibet „Frederik VI“, der den 22. marts hejste kommandoen under orlogskaptajn H. Ipsen og modtog sit mandskab. Den 12. april satte linieskibet kursen ned gennem Drogden mod kampzonen i Østersøen. I et brev fra slutningen af marts måned skriver Bjørns fætter, den omtalte Peter Christian Petersen i Hornbæk Kro, til broderen Mogens Petersen (den yngre) i Paris, at „Peter Andersen er ombord i Linieskibet Frederik den 6. og skal ud for at tugte det tyske Pak for deres Røverier i Jylland“. Den 13. april rundede linieskibet Gedser Rev og stod vest på over mod Slesvig. Man tog land-



Bjørnefamiliens hus på Hornbæk med „Stokken“ t. h. Fra 1865 boede Store Bjørn og Stine hos Bjørns mor Bente Kristine Pedersdatter i den østre halvdel af huset, kaldet „Sømands Hvile“, mens kaptajn Niels Peter Mogensen og hustru Petronelle, der var Bjørns moster, ejede husets vestre halvdel, kaldet „Sølyst.“

I 1871 byttede de to familier lejligheder. — Tegning af E. M.

The 'Store Bjørn'-family's house at Hornbæk, ab. 1870.

kending af Bregninge Kirke på Ærø og Lysabild Kirke på Als, og da „Frederik VI“ skulle stationeres i Hørup Hav, satte man kursen efter Dybbøl Mølle. Netop den 18. april, da stormen på Dybbøl fandt sted, nåede man op i farvandet mellem Broager og Kegsnæs, tidsnok til at høre kanontordenen fra Sundeved. Krigsartiklerne blev læst op for mandskabet, som blev taget i ed. I den følgende tid tog man en del fyldte sprænggranater ombord, og ind imellem havde mandskabet eksercits med sabler, huggertter og pistoler, sejlmanøvrer eller „klart Skib“. Nu og da var landgangskompaniet i land på Kegsnæs til øvelse, og om natten foretoges patrouillering med en af de største både langs kysten op mod Dybbøl og Broager. En enkelt gang var lineskibet på rekognoscering i farvandet mellem Ærø og Slesvig. Ellers holdt det sig på stationspladsen i Hørup Hav. Efter våbenstilstandens ikrafttræden den 9. maj lettede „Frederik VI“ den 11. juni og stod syd på langs Slesvigs østkyst. Man pejlede Dyttbøl Mølle og Kappel Kirke i Angel, Fakkebjerg Fyr på Langeland og Peters-

dorf Kirke og Marienleuchte Fyr på Femern, og et par dage efter var lineskibet nået op til Gedser. Den næste dag ankrede det på Københavns Red, hvor det blev liggende til den 23. juni, da det atter lettede og gik syd på, idet våbenstilstandsforhandlingerne i London efterhånden viste sig at være frugtesløse. I farvandet sønden for Falster og Lolland red det store skib med dets ca. 700–800 mands besætning og sine 84 kanoner en hård merssejlskuling af. Man stod ned mod den mecklenburgske kyst, pejlede Darsser Ort Fyr og Wustrow Kirke og fik den 26. juni Slesvigs kyst i sigte. Under sejladsen blev en af matroserne straffet med 27 slag tamp, fordi han i København var gået i land uden tilladelse. Tidlig om morgenen blev alt mandskabet pebet sammen på fordækket. Forbryderen blev ført op fra arresten og fik sin ryg blottet, hvorefter han blev surret med arme og ben til en jakobslejder, på hvilken der var fastgjort en køje til hvil for brystet. På den ene side af ham stod en læge, som af og til skulle føle mandens puls, og på den anden side svang en underofficer tampen de 27 gange.

Tidlig om morgenen den 29. juni passerede „Frederik VI“ skonerten „Falken“ med eskadrechefen ombord, og man fik det smertelige budskab, at tyskerne i nattens løb var gået over til Als. Lineskibet fortsatte til Kegnæs, og med alle bådene fik man travlt med at fæрге så mange danske soldater som muligt ud til skibet. De var snavsede og trætte og lagde sig over hele dækket fra for til agter. „Frederik VI“ satte kursen mod SO, og i åbent farvand kom dampskibene „Haderslev“ og „Fylla“ den næste dag op på siden af lineskibet og fik tropperne ombord. „Frederik VI“ gik derefter på patrouille i farvandet mellem Ærø og Slesvig indtil den 21. juli, da skibet lagde til ved Lyø Havn, hvor det blev liggende til den 30. juli. Om søndagen holdt man parade og gudstjeneste i Lyø Kirke, og præsten på øen gjorde om aftenen bal for mandskabet. Da lineskibet lettede, pejlede man for sidste gang Kappel Kirke derovre i Slesvig, indtil også den forsvandt i horisonten. Syd om Gedser nåede man den 5. august til Københavns Red, hvor man ankrede. Den næste dag gik „Frederik VI“ ind i flådens leje og fortøjede ved

„Elefanten“. Kommandoen blev strøget den 13. august, og samme dag blev mandskabet hjemsendt. Som et minde om disse fem måneders orlogsfærd under krigsudrustning i 1864 fik Store Bjørn i 1876 tildelt den indstiftede erindringsmedaille.

Under krigen havde det været stille hjemme på Hornbæk. Alene fraværelsen af de mange unge mænd, der var indkaldt til orlogs, lagde en dæmper på dagliglivet. Alle fornøjelser på kroen var i denne tid standset, og da pinsen kom midt i maj, genlød Hammermølle-skoven ikke som sædvanlig af skrattende lirekassetoner, trompetstød, råben og støjen fra Pinsebakken ved Hellebæk i de tre døgn, som denne pinsefest plejede at vare. Tidens alvor blev ekstra understreget, da gårdmand Peter Rasmussen Fiskerbro's unge søn Lars fra Harreshøj efter at være såret på Dybbøl og død på Flensborg Lazaret en juni-dag kom hjem som lig og under stor højtidelighed blev begravet på Tikøb Kirkegård. Medens 3-årskrigen havde kostet to af Hornbæks sønner livet, slap man i krigen 1864 for at miste nogen af sine kære.

Det var måske samme eftermiddag, som mandskabet på „Frederik VI“ havde ombyttet kongens klæder med dets egne, at Store Bjørn og nogle af hans kammerater fra lineskibet sammen med Bjørns broder Lille Bjørn besøgte en sømandsbeværtning i Nyhavn nr. 6, hvor skipperne fra Hornbæk jævnlig kom, når de var i København. Her fejrede man hjemkomsten, og alle var glade over at være sluppet fra krigen med liv og lemmer i behold. Store Bjørn var den mest glade af dem alle. Han vidste sig altid velkommen i et lystigt selskab, men han gjorde intet for at gøre sig interessant. Hans livsglæde var naturlig og sprudlende. Men ude i værtshusets køkken gik en stille, tilbageholdende pige, en yngre søster til værtshusholderens kone, og hjalp til. Hun kom meget sjældent ind i skænkestuen og absolut ikke, når der var så høj stemning derinde som denne dag. Det var *Stine*, – den Stine, hvis betydelige værdighed og resolute, men inderlig velmenende væremåde Drachmann har skildret i sin digtning. Hun havde rimeligvis slet ikke set Store Bjørn hin festdag i værtshuskælderen i Nyhavn og Store Bjørn ikke hende, hvis ikke værtshusholderens kone havde trukket sin søster hen til den åbne

dør mellem køkkenet og skænkestuen og udpeget den prægtige skikkelse for hende. „Ser du ham! Han er lige kommet hjem fra Krigen. Broderen sidder ved Siden af ham. De er saa glade“. Det var første gang Bjørn og Stine så hinanden.

Stine, hvis døbenavn var Johanne Kirstine Hansen, blev født den 15. november 1842 i Nygårdshave, Kastrup sogn, ved Vordingborg som datter af skovfoged Hans Peter Hansen og hustru Konstantine Axelsdatter. Forældrene havde efter deres giftermål 1831 været skovfogedfolk i Oringeskoven. Siden blev faderen arbejdsmand i Vordingborg, indtil han 1842 fik bestillingen som skovfoged i Nygårdshave. Blandt Stines ældre søskende var søsteren Marie, som blev gift med Christen Petersen fra Ske Tostrup ved Ringsted, der nedsatte sig som værtshusholder i Nyhavn 6. Værtshusets navn „Den forgyldte Tjærekande“ er Drachmanns opfindelse. Stines far og mor døde henholdsvis 1846 og 1858, og efter sin konfirmation i Vordingborg Kirke i 1856 kom hun ud at tjene blandt fremmede. Hun tjente i Vordingborg, København og Næstved, og allevegne opførte hun sig „til fuld Tilfredshed“ og fik godt skudsmål. Hun var „sædelig, flittig og trofast“ og blev anbefalet „paa det bedste“ som en pige, der tilmed var „særdeles flink“ til syning. Hendes sidste tjeneste var i København hos svogeren i Nyhavn, hvor hun var fra 1. august 1862 til 1. november 1865.

Tiden mellem Bjørns første møde med Stine og til brylluppet i november 1865 er rimeligvis nok gået med at gøre „Beddingen klar“ hjemme på Hornbæk. At han skulle være kommet i giftetanker ved at betragte familielivet hos fætteren, „den muntre Gæstgiver“, der, som Drachmann skriver, „havde giftet sig for et Aarstid siden“, kan i alle tilfælde ikke være rigtig. Fætterens stedfar Mogens Petersen den ældre døde først 1867, hvorefter Mogens Petersen den yngre året efter, 1868, overtog kroen og giftede sig med Anna Elina Malmström fra Lund i Skåne. Derimod kan det nok være rigtig, at Bjørn ofte i denne tid kom over til kroen, „fik sin korte Træpibe stoppet, spandt en Ende, og fugtede saavel Tobakken som Enden ved et Glas“.

Den store Bjørn „havde forlovet sig“, nu skulle „alt dette Klisteri ha' en Ende“, og „den store Bjørn skulde holde Bryllup“. Han var 29 år gammel og Stine 23 år, så der var intet at tøve efter. Om Bjørn kom sejlene til byen med broderen i sin båd, som det berettes i „Bjørn Sivertsens Brudéfærd“, skal være usagt, men i alle tilfælde stod brylluppet ikke „ude i Landsbyens Kirke“, da Bjørn og Stine blev viet i Garnisons Kirke på Stines fødselsdag 1865. Som forlovere for parret optrådte værtshusholderen for Stine og Bjørns gamle ven fra sommeren 1859, høker Jens Jørgensen fra Hummergade 15, for ham. I overensstemmelse med Drachmanns skildring holdtes bryllupsgildet i svogerens og søsterens hjem i Nyhavn. Brudéfærden til Hornbæk foregik ikke i huj og hast på selve bryllupsdagen, som Drachmann skildrer den, men først en halv snes dage efter, da Stine havde fået sit udstyr i orden. Om turen foregik til søs, vides ikke, men Stine var i alle tilfælde ikke søstærk og blev det aldrig.

Bjørn og Stine kom til at bo hos Bjørns moder Bente Kristine Pedersdatter i morfaderen Peder Andersens hus på Hornbæk, som Bjørn først fik skøde på et årstid før moderens død 1882. Lige overfor bjørnefamiliens hus førte de hvide lågeporte ind til kroens gårdsplads, der mod nord, vest og syd var omgivet af gulkalkede, stråttækte længer. Udenfor sydlængen med gæstestuerne, havestuen, de små kabinetter og gæstgiverens privatlejlighed lå krohaven, hvor de grønne buksbomshække strakte sig, og gule theroser i stille sommeraftener fyldte luften med vellugt. Her fandtes også et lysthus til gæsternes rådighed, og på grønningen mellem kroen og de høje træer langs vestre bæk lå den berømte keglebane i godt læ for nordenvinden bag et stengærde med buske ud mod forstranden og søen. Det var ifølge Drachmann her, at anden fase af „det store Pintseslag“ mellem „Kattene“ og hornbækkerne ved den lille skolelærerfattens umiddelbare udbrud „Fa'er; de er uartige, de store Dreng!“ blev afværget og endte med forsoning, medens pinsedagens middag tegnede sig med en skyggestreg på soluret i den gamle have.

I bjørnefamiliens hus med sin „Alkove“ og „Skabe, Borde og

Hylder“, hvor bl. a. „Biblen med Spænderne paa“ tiltrak sig gæstens opmærksomhed, tikkede „Uhret paa Væggen“ og fortalte, at tiden gik. I september 1866 fødtes Bjørns og Stines førstefødte, sønnen Hans Peter, og i marts 1869 kom sønnen Albert Christian til verden. Senere forøgedes børneflokket i november 1871, august 1874 og april 1880 med sønnerne Valdemar Emil, Viggo og Anders Bjørn. Store Bjørns broder Lille Bjørn havde 14 dage efter Bjørns og Stines bryllup i København den 29. november 1865 i Tikøb Kirke ægtet sadelmager Johannes Kuhlmanns 24-årige datter Frederikke Kuhlmann, der efter en datters fødsel døde på Hornbæk i juni 1867. Da han fem måneder senere også mistede datteren, er det ikke mærkeligt, at han, som Drachmann skriver i fortællingen „Hun kuler op“, i denne tid gik og var „underlig“. Han giftede sig igen den 17. november 1871 i Tikøb Kirke med den 29-årige Ane Margrethe Nielsen, datter af gårdmand Niels Jørgensen på Hornbæk, med hvem han fik fire børn.

Fra 1. august 1868 fik Store Bjørn overdraget postsejladsen til Anholt, hvilken bestilling faderen Anders Jensen var fradød 1842, og fra 1869 blev Lille Bjørn medejer af „Danmark“, der i sin nye egenskab af kgl. postbåd førte splitflag, uden at føreren dog bar uniform. „De to Brødre sejlede godt sammen med Postbaaden“, skriver Drachmann i „Hun kuler op“. Postturene udgik fra København, og på farten anløb man Helsingør for at tage postsækken ombord. Derfra satte man kursen efter fyrskibet Anholt Knob med post og proviant, hvorefter man havde en ventetid på 24 timer for anker i Pakhusbugten ved Anholts sydkyst, inden man med posten fra Anholt returnerede til Sjælland. Under sejladsen frem og tilbage skulle man endvidere føre tilsyn med forskellige vagere i farvandet. I mange år var „Danmark“ den eneste forbindelse Anholt havde med omverdenen, hvorfor beboerne altid var glade, når de så Store Bjørns splitflag dukke op i horisonten. Store Bjørn var selv meget afholdt af øens beboere. Han var let at enes med og var villig til at betale godt for det vraggods, som de solgte til ham. I de første år foregik turen kun en gang om måneden. Senere blev det hver fjor-

Store Bjørns bror, kaldet Lille Bjørn, Jens Christian Andersen (1839–1907) og hustru Ane Margrethe, f. Nielsen (1842–1902). – Ældre foto.

'Lille Bjørn' (Little Bear), the brother of 'Store Bjørn', with his wife.



tende dag i hver af de otte måneder om året og én gang om måneden i hver af de fire vintermåneder. Lønnen var 70 rigsdaler pr. tur de første år, men senere kom der et tillæg. Postsejladsen krævede pålidelighed, og brødrenes ture med „Danmark“ var ofte strenge, særlig i de fire vintermåneder, når vejret ofte var dårligt, og der kunne være is i vandet. Store Bjørn og Lille Bjørn var imidlertid brave, pålidelige og dygtige mænd, der opfyldte alle krav og klarede alle vanskelighederne. I „Hun kuler op“ har Drachmann skildret en sådan posttur, og kostelig er scenen, da den lille skrædder i kaffebrun frakke og agurkegrønne benklæder med sin høje, sorte hat på hovedet under de stærke vindstød kommer med fyrmesterens bryllupsbukser og vest i en pakke under armen og skal med til Anholt. „Skal den Hat være paa?“ spørger Bjørn tørt og holder hånden som en tragt for øret. Mellem postturene til Anholt drev Store Bjørn fiskeriet med „Danmark“ og sildebåden „Spanden“ hjemme fra Hornbæk

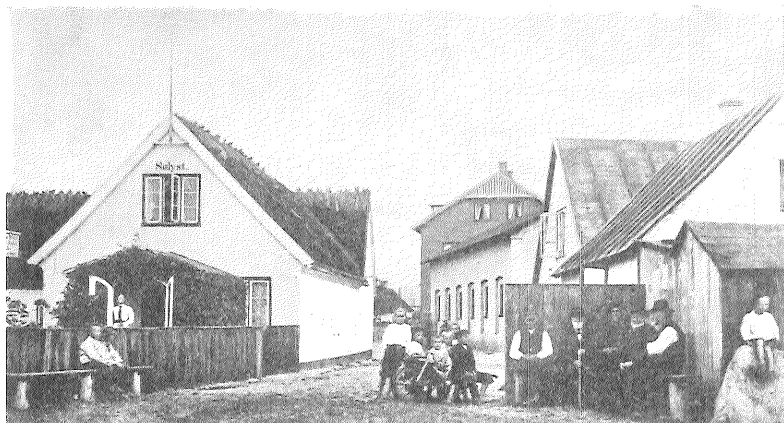
strand. Medens fisker Johannes Jensen kaldte sin båd for „Radetzky“, betegnede Bjørn sin som „Schwarzenberg“, begge efter de to kendte østrigske skruefregatter, som havde deltaget i slaget ved Helgoland. Medens de fleste af fiskerne efter endt fiskeri under hjemfarten til Hornbæk kun hejste flaget, når de havde haft stor fangst, blev Bjørns flag hejst, uagtet om fangsten havde været stor eller lille.

Skønt Drachmann i 1892 skrev om Hornbæk, at han sammen med nogle kammerater og gode venner „for en 20–30 Aar siden“ havde „opdaget“ stedet, var dog kunstnere og andre kendte mænd allerede i 1830'erne begyndt at finde behag i Hornbæks vidunderlige natur og havde slået sig ned i Hornbæk Kro for kortere eller længere tid. En stormfuld lørdag aften ind under jul 1833 kom således artilleriløjtnanterne Møller og de Meza, den senere så kendte overgeneral, og indlogerede sig natten over, og i 1838 boede kunstmaleren C. W. Eckersberg i kroen, da han malede altertavlen til Hornbæk Kirke færdig. Det var dog først fra ca. 1850, at landliggerens antal steg, og den store kunstnerinvasion tog sin begyndelse. En af de første var marinemaleren Carl Neumann, der 1850 første gang kom til Hornbæk og tegnede Stokken med kirkeblokken (Ill. Tidende 30/3 1862), og i 1857 malede Fr. Wiingaard kromandens stedsøn Mogens Petersen den yngre. I sommeren 1868 var kunstmaleren Viggo Johansen første gang på Hornbæk, som han siden så ofte besøgte. Det var hans skildringer af stedet, der i maj 1873 lokkede den 22-årige P. S. Krøyer med flere kunstnervenner til Hornbæk. Af disse kunstnere blev navnlig Krøyer afholdt blandt hornbækkerne. Hans glade sind og uimodståelige elskværdighed forenet med en utrolig flid, der krævede korrekt gengivelse af alt, hvad han malede, bevirkede, at lejets beboere kom til at holde af ham og med stor interesse betragtede hans tegninger og billeder af dem selv og alle deres omgivelser. Allerede denne sommer indledte han sit gode og vedvarende bekendtskab med bjørnefamilien og malede det lille portræt af Store Bjørn, „Fisker Peer Andersen“, med sin store sydvest på hovedet. Samme sommer gjorde Krøyer også sine første studier til de store malerier „Smedien i Hornbæk“ og „Fiskere ved Stokken

i Hornbæk“, på hvilket sidste Store Bjørn mærkværdigvis ikke er kommet med. Da Krøyer det næste år kom til lejet, tegnede han et dejligt, svagt farvelagt billede af Bjørn som gave til bjørnefamilien. Billedet er signeret „28 Aug 74. S.K.“ og viser Bjørns ansigt med den brede næse, dybe furer mellem øjnene og blå, skælmske øjne, alt indrammet af det pjuuskede hår og mørke skæg. Krøyers venskab med familien understreges yderligere ved, at han den 18. oktober s. å. i Hornbæk Kirke stod fadder til Bjørn og Stines søn Viggo. I 1875 opholdt Krøyer sig længe på Hornbæk og gjorde dette år „Smedien“ og „Stokken“ færdig, men allerede i februar 1876 var han der igen til gæstgiverens fastelavnsgilde. I sit takkebrev til samme skriver han bl.a.: „Og naar De igen drikker et Bæger med „Svendene“, saa hils dem fra mig, ikke at forglemme min kære Peer“. Den påfølgende sommer opholdt både Krøyer, Viggo Johansen og Bernhard Middelboe sig på Hornbæk, da Holger Drachmann efter sin lange rejse til Tyskland og Italien med påfølgende ophold i Skotterup og Esrom Kro sluttede sig til selskabet og indlogerede sig hos Bjørn og Stine.

„Min Ungdoms forjættede Land – paa en Maade det tabte Paradis“, skriver Drachmann i 1892 om „Nordostsjælland“, hvilken udtalelse hans tilknytning til denne landsdel til fulde bekræfter. Efter moderens død 1857 besøgte Drachmann i ferierne ofte sine slægtninge i Nordsjælland, hvor fasteren Louise Drachmann var gift med den snurrige købmand Peder Steen i Fredensborg. Fra Fredensborg var der ikke langt til Havreholm, hvor ægteparret Steens datter Julie var gift med den tidligere omtalte lærer Christian Hansen, som i 7 år havde haft embede i Helsingør, indtil han i 1862 blev lærer i Havreholm. Gennem kusinen og hendes mand gjorde Drachmann bekendtskab med Christian Hansens forældre, lærer Hans Henrik Hansen og hustru Lorentze Clausen, der fra 1832 havde været lærerfolk i Gurre Skole. Drachmanns ungdomsbreve fortæller om lange spadsereture fra Fredensborg til Nødebo, Grib Sø, Esrom, Gurre, Snekkersten og Helsingør samt om sejlture på Esrom og Gurre Sø. I sommeren 1864 opholdt Drachmann sig i Gurre Skole,

og efter hjemkomsten skrev han som tak et smukt digt til det gamle lærerpar. Da han året efter blev student, tog han efter eksamen ud til lærer Hansens i Havreholm Skole, hvor han luftede sine tanker om at blive kunstmaler, hvilke brødes i hans sind med tankerne om at blive digter. I Havreholm mødte han sin skæbne i skikkelse af den godt 15-årige Polly Josephine Culmsee, datter af fabrikant Frederik Leopold Culmsee og hustru Nicoline Rasmussen på Havreholm papirfabrik. Polly Culmsee var født i Havreholm 10. februar 1850. Skønt vild og uregerlig i sin opvækst var hun afholdt i familien på grund af sin skønhed, livlighed og gode sangstemme, og det varede ikke længe, før den fyrige, knapt 19-årige Drachmann forelskede sig i „det lille Kid“, som han kaldte hende. Hun holdt måske også en smule af ham, men da hun på sin 16-års fødselsdag forlovede sig med proprietær Charles Thalbitzer på Lottesminde, sprang Drachmann, som var med til forlovelsesgildet på Havreholm, i desperation ud af et vindue på første sal, og den næste dag var han forsvundet fra egnen. Ombord på et skib til Skotland duvede han et år efter for en jævn brise forbi Nakkehoved og ud i Kattegat, hvor „Hun kulede op“, som han skriver i et brev fra denne rejse. Også på anden måde kulede stormene senere op mod ham! Da han i 1870 første gang tog ophold på Hornbæk, havde han året i forvejen forlovet sig med Vilhelmine Erichsen fra Bornholm, som han giftede sig med i 1871, men dette ægteskab blev allerede ophævet ved udgangen af 1874. Han havde i den forløbne sommer 1874 på molen i Helsingør, Nakkehoved og Hven tegnet forbisejende skibe i massevis, og det er meget tænkeligt, at „En Strandvaskers Historie“ og digtet „En Strandvasker“ skyldes en selvoplevelse på Hornbæk forstrand 1874, da liget af en ukendt sømand skyllede i land og blev begravet på Hornbæk Kirkegård den 16. september s. å. Også i efteråret 1875 synes Drachmann at have opholdt sig i Hornbæk Kro. En hyggelig skitse, skrevet af gæstgiver Mogens Petersen den yngres datter frk. Fanny Norddin i ugebladet „Hver 8. Dag“ for 25/12 1910, fortæller om en stranding ved Hornbæk en stormfuld og kold oktoberaften. „Det var den Gang, den store Digter var ung“.



„Sølyst“ og „Stokken“, fiskernes mødeplads, med kroens brændeskur, 1903. „Sølyst“, hvor Drachmann boede hos Store Bjørn og Stine, og hvor Bjørn døde 1885, blev i efteråret 1934 nedrevet for at give plads til vejens udvidelse. – Efter prospektkort.

‘Store Bjørn’s’ house “Sølyst” and the ‘Stock’, where the fishermen of Hornbæk gathered to chat.

„Digteren boede ved Havet, som han elskede“. Da efterårsdagens tunge mørke bredte sig, og der tændtes lys i husene, tog stormen til, men „inde i den gamle Kro, hvor Digteren boede, sad han tilligemed Dyrslægen, Toldkontrolløren og Værten hyggeligt sammen ved en Whist“. Nu og da skete en lille afbrydelse, når „den store, brave Fører af Postbaaden, Digterens bedste Ven“, et par gange i aftenens løb kom fra stranden og kikkede indenfor. „Hans prægtige skæggede Ansigt var næsten gemt under den store Sydvest, og han førte en Friskhed af Havluft med sig. Han kom stormende ind, glad som et Barn, der altid ved sig velkommen, og velkommen var han“. Ifølge fortællingen strandede så en norsk slup, lastet med salt sild for København, klokken halv elleve om aftenen på en sandrevle nord for byen. Denne stranding, om hvilken gæstgiveren senere har fortalt sin datter, er uden tvivl identisk med jagten „Nordstjernen“s stranding vest for Hornbæk om morgenen den 14. oktober 1875. Skibet kom fra Halmstad med brænde, og skipper, matros og dreng blev bjerget

af fiskerne på Hornbæk. I december 1875 rejste Drachmann til Tyskland og Italien, og fra denne rejse stammer sikkert de kendte strofer, som nu står på hans mindesten ved Hornbæk havn: „Jeg har været nok paa Rejser, Tumlet nok i fremmed Land, Og det bedste, hist jeg lærte, Var at længes mod min Strand“.

Efter hjemkomsten sidst i juni 1876 tog han ophold på Skotterup Kro, medens hans far med familie holdt sommerferie i Fredensborg. I Skotterup kom han „ud i Badelivet ved Kysten“ og havde her en opsigtsvækkende affære med en københavnsk frue, som han vekslede et kys med en smuk måneskinsaften. Her oplevede han også, at en ung, gift fisker Vilhelm Jonassen Villumsen på Snekkersten ved en tragisk ulykke druknede den 9. juli, da han skulle fæрге passagerer og gods ud til hjuldamperen „Gefion“. Ulykken greb Drachmann dybt, og han var med til begravelsen på Tikøb Kirkegård den 13. juli. Da han nu *var* kommet til Tikøb, tog han efter jordfæstelsen ind til sin kusine Julie Steen og dennes mand Christian Hansen, der i 1871 som lærer var flyttet fra Havreholm til Tikøb Skole. Her traf han tilfældigvis Polly Thalbitzers mor fru Culmsee, der på den tid fra Norge var på besøg hos datteren på Lottesminde, og da hun om aftenen skulle hjem, fulgte han med hende og blev på Lottesminde om natten. Efter 10 års forløb genså Drachmann atter Polly, der i den mellemliggende tid havde udviklet sig til en resigneret frue med to børn i sit ægteskab. Den næste dag fulgte Polly med Drachmann til Tikøb, og sammen med lærer Hansen og hans kone tog man til Gurre Skole på besøg. Om aftenen gik selskabet tilbage til Tikøb, og dagen derpå besøgte Drachmann atter Lottesminde. Han besluttede sig nu til at forlægge sit sommerophold fra Skotterup til Esrom, hvor han forøvrigt havde en god ven i den 32-årige dyrlæge Lars Larsen, møllersøn fra Nordskov, der selv efter evne dyrkede malerkunsten. Fra Esrom Kro besøgte Drachmann næsten daglig Lottesminde og kom også nu og da på besøg i Tikøb Skole. Hans ungdoms kærlighed til Polly var blusset op som en steppebrand, og den blev snart gengældt fra hendes side. Uden proprietær Thalbitzers vidende mødtes de i smug på en lille kratbevokset ø i et gammelt tørveskær

øst for Lottesminde, og her plejede de deres elskov til hinanden. Efter sit ægteskabs skibbrud havde Drachmann ligget syg og nedbrudt i udlandet, men nu vågnede han til nyt liv. I sommeren 1876 startedes den rigeste periode i hans lyrik. Under et ophold nogle dage i Tikøb Skole skrev han foruden et par af fortællingerne i „Paa Sømands Tro og Love“ også digtet „Den store Bjørns Endeligt“. Dette mesterværk blev til på loftværelset i den gamle rytterskole overfor Tikøb Kirke ni år, før Store Bjørn døde. Lærer Hansen var en dag under Drachmanns besøg travlt beskæftiget med et arbejde ude i skolens baggård, da Drachmann kom ned til ham og spurgte, hvor det stod i bibelen, at Jesus stillede stormen på søen. Læreren gik ind med ham og viste ham stedet i Det ny Testamente. Drachmann fortalte ham senere, at det var i anledning af arbejdet med det nævnte digt, at han gerne ville læse beretningen. Da Drachmann kort tid efter tog ophold hos Store Bjørn og Stine på Hornbæk og læste digtet for Bjørn, skal denne have moret sig kosteligt over digterens djærve skildring af hans tænkte endeligt.

Da Drachmann i de skønne sommerdage 1876 kom til Hornbæk, var Krøyer netop i færd med at fuldende sit bekendte maleri „Hornbækfiskere paa Sildefangst“, der bl. a. viser Store Bjørns stovte skikkelse stående midt i den vippende båd i færd med at hale garnene ombord. Samme sommer tegnede Krøyer også et billede af Store Bjørn og Stine samt børnene siddende ved måltidet omkring bordet i deres stue. Det nære venskab mellem Krøyer og Bjørn undgik ikke Drachmanns opmærksomhed, og i „Bjørn Sivertsens Brudfærd“ har han på en diskret måde gjort opmærksom på dette. Han beretter i denne fortælling, at Bjørn sammen med broderen kom sejlene op til København og lagde til ved Krøyers Plads. „Han kunde nu engang lide den Plads; hvorfor vidste han ikke, men måske for Navnets Skyld“, skriver Drachmann. I de følgende måneder opholdt Drachmann sig snart på Hornbæk og snart i Esrom Kro eller Tikøb Skole mellem besøgene på Lottesminde, hvor forelskelsen mellem ham og Polly Thalbitzer i september nåede sit klimaks. Pollys mand, et hjertensgodt, bravt og skikkeligt menneske, som også var Drach-

manns ven, anede intet om forholdet, men Drachmanns sindsstemning i disse dage afsløres i nogle optegnelser, som lærer Christian Hansen har gjort. Han, der som nævnt var en slægtning af Store Bjørn og gæstgiveren på Hornbæk, skriver, at han og hans hustru i denne tid var indbudt til et selskab i Hornbæk Kro, hvortil Drachmann også havde fået invitation. Han havde meldt sig syg og kom ikke til aftenbordet. „Efter dette gik jeg over til ham“, skriver Hansen. „Han laa paa Sengen, og jeg tror, hans Sygdom mest bestod i daarligt Humør. Jeg fik ham dog til at staa op og gaa med ind i Kroen, hvor hans Komme bragte almindelig Glæde. Da han havde nydt et Par Glas Vin, traadte han ned i Dansesalen, hvor Dansen allerede var begyndt, og han blev nu ellevild. – Stærk og behændig som han var, dansede han jævnlig rundt med en eller anden Dame, som han løftede op, saa hun ikke berørte Gulvet, og i Lanciers og „Vævevadmel“ smækkede han Fodsaalen mod Loftet, saa det rystede i Huset“.

Midt i oktober var Drachmann atter på Hornbæk, hvor han en nat over logerede på kroen, i hvis fremmedbog han endnu lod sig indføre som kunstmaler. Han kom da fra Tikøb og rejste tilbage til Tikøb, men 1. november tog han pludselig væk fra egnen og rejste over Hamburg til Paris, hvor han blev vinteren over. Krøyer blev endnu et stykke tid på Hornbæk, hvor han få dage efter Drachmanns afrejse tegnede Stine og Bjørns moder Bente Kristine Pedersdatter. Med et smil på læben sidder Stine med ørenringe og hårnet, medens svigermoderen, ældet og rynket, bærer en kappe på hovedet. Tegningerne er signeret „6 Novbr. 76 S K.“, og dagen efter tegnede Krøyer også Bjørn og Stines sønner, fire dejlige drengeansigter på samme billede, og øverst oppe skrev Krøyer: „Til min kjære Vært og Ven Peer Andersen til venlig Erindring om P. S. Krøyer“. Flere år senere, da Krøyer efter sin 4-års udenlandsrejse i sommeren 1881 vendte tilbage til Danmark, lovede han Stine en tegning af sønnen Anders Bjørn, der var kommet til verden 1880. Indfrielsen af dette løfte trak længe ud, men endelig stod Krøyer atter en dag i stuen og tegnede drengen, hvis billede han signerede „8 April 93. P. S.

Krøyer“. Stine, som aldrig ville give penge ud til at blive fotograferet, værnede om disse tegninger med stor pietet. Hun tog dem ned fra væggen og gemte dem hen hver sommer, når landliggerne boede i hendes hus. Hun ville ikke have, at de skulle udsættes for fremmedes nysgerrige blikke.

Da foråret 1877 stundede til, tog Drachmann efter sin udenlandsrejse atter ophold i Esrom Kro. Han trængte til ro og skrev i marts til faderen: „Ro – dertil har jeg Esrom“. I denne tid måtte han være i nærheden af sin elskede Polly, der ventede deres fælles barn, og fra Esrom var han ofte både i Tikøb og på Lottesminde. Han og Pollys mand tog lærer Hansen i Tikøb med på geddejagt ved Gurre Sø, og da gedderne ikke viste sig, holdt man gilde hos skovrider Schade på Valdemarslund og aftenen efter et mægtigt orgie hos gæstgiver Stahlhut i Marianelund Kro. Trods alle udskejelser var Drachmann dog i Pollys vold. Hendes store interesse for de sønderjydske spørgsmål inspirerede ham til bogen „Derovre fra Grænsen“, som han under en rejse til Sønderborg og Dybbøl omkring 18. april skrev i løbet af et par døgn på et ensomt hotelværelse. Om sommeren var han atter i Esrom, da Polly den 20. juni fødte en datter på Lottesminde. Hendes intetanende mand kom om morgenen himmelhenrykt ridende til Tikøb Skole for at fortælle om sit tredje barn, der ved dåben i Tikøb Kirke den 19. august fik hans navn og blev kaldet Agnes Gerda Thalbitzer. Navnets forbogstaver A og G fører tanken hen på en eventuel opkaldelse efter Drachmanns far marine-lægen Andreas Georg Drachmann. Drachmann havde da fra ca. 10. juli forlagt sit ophold fra Esrom til Hornbæk, hvor han sammen med broderen, student A. B. Drachmann boede hos Store Bjørn og Stine og spiste på kroen. Denne sommer blev Drachmanns store sommer på Hornbæk. Han plejede en del selskabelighed med sine mange kunstnervenner på lejet, af hvilke dog Krøyer i juni var rejst til Paris. En tidlig morgen lød der udenfor Drachmanns vindue i Store Bjørns hus en kraftig stemme, der råbte: „Hvor bor denne Mordbrænder, denne Kvindeforfører, denne Skurk Holger Drachmann?“ Det var skuespilleren Kristian Mantzius, som på denne

spydige måde gav sig til kende. Også lejets fiskere, der vel kendte den smukke mand med den majestætiske holdning, som til daglig færdedes imellem dem, havde deres mening om ham. En dag, da en af hans unge kunstner venner var kommet i ordstrid med en gammel fisker, som var forarget over Drachmanns meriter på egnen, og vennen forsøgte at formilde dennes forargelse, blev fiskeren ved med sit og sluttede striden med at sige: „Ja, du kan sige, hvad du vil. Drachmann er en dygtig Digter i sit Fag, men han skulde passe bedre paa sig selv, hvad Personen angaar“. Da Drachmann senere hørte denne udtalelse, sagde han: „Lov mig, at de Ord skal komme til at staa paa min Grav“. Store Bjørn var dog altid den „taktfulde Dusbroder“ overfor Drachmann, vist den eneste hornbækker digteren i modsætning til Krøyer var dus med. Bjørns umiddelbare natur, som havde bevaret barnets uvurderlige egenskaber i et godmodigt og føjeligt, bravt og åbenhjertet sind, tiltalte Drachmann, og i Stines stue fandt han i denne for ham så nedværdigende tid fred og ro til at skabe nogle af sine rigeste og skønneste digte. „Nu, da de alle sover, og Fiskerlejet er tyst, Og Vinden er vendt og staar over Imod den fremmede Kyst; Nu, da de trællende Vover Har Ro, til det atter blir lyst, Nu vil jeg lette ved Havets Strande mit fulde Bryst“. Da Drachmann først i oktober forlod Hornbæk, skænkede han Bjørn sin fotografi, taget i krohaven, og bagpå billedet skrev han: „Til min fortræffelige Vært Per Andersen i venligst Erindring. Holger Drachmann. Hornbæk. Oktober 1877“. Gæstgiveren Mogens Petersen den yngre ovre i kroen fik efter Drachmanns afrejse tilsendt en champagneprop ledsaget af et digt til sin fødselsdag den 12. oktober. „Til „Mons“. Kro-, Brand- og Hædersmand i Hornbæk. Gid alle Deres Levedage maa glide mere stille hen end mine, og gid De stedse uden Plage maa leve her med Unger og Eline. Gid De, naar Timen for Dem ringer og Død og Doktor Rohde siger, Stop, maa flyve let som denne Prop af Flaskens Hals til bedre Verdner op, hvor der er evig Fest og aldrig „Slinger“.“ Hen imod jul 1877 udkom Drachmanns „Sange ved Havet“, men da var han atter i Paris, hvor han holdt julegilde sammen med Krøyer.

Holger Drachmann i Hornbæk krohave under opholdet 1877. Fotografiet, der ikke tidligere har været offentliggjort, er en foræring fra Drachmann til Store Bjørn, og det bærer på bagsiden følgende dedikation: „Til min fortræffelige Vært Per Andersen i venligst Erindring fra Holger Drachmann. Hornbæk Oktbr. 1877“.

The poet Holger Drachmann in front of the inn at Hornbæk, 1877.



Drachmann og Store Bjørn havde taget afsked, men Bjørn og Stines stuer fyldtes af andre kunstnere, der ofte boede hos dem, når de gjorde deres studier på lejet. En gang var der fire kunstnere samtidig i hjemmet. De holdt nu og da store gilder og inviterede Bjørn med, og han var da rigtig i sit es, lavede op og mindedes vel de muntre ungdomsdage på Prøvestenen og i København. „Den store Bjørn var ikke længer ung. Aarene og det strenge Arbejde havde bidt Mærke i ham; men Kæmpekraften var der endnu. Der var mere end Styrke“. „Stine havde før plejet at komme og hente ham“ på kroen, skriver Drachmann i „Cyprianus“, „men det havde han omsider bedt sig fritaget for. Thi han sagde, at Konerne havde *deres* at ta' vare, og Mændene *deres*, og de skulde ikke mingelere deres Sager imellem. For han var en ordenlig Fisker og en dygtig Familjefa'r, og han skulde nok selv passe, naar han vilde hjem, saaledes at Bedriften aldrig led noget derunder“. „Jeg skylder Vorherre mine

stærke Lemmer, Kongen min Baad, og Livet skylder jeg at bevare for Mutter og Rollingerne derhjemme“, lader Drachmann ham sige i „Hun kuler op“. At der ved kunstneres gilder i hjemmet nu og da opstod lidt mere roderi i Stines nette og rene stuer, end hun just ønskede det, kan nok være, men i det store og hele var forholdet godt. Drachmanns anden hustru Emmy Culmsee, der var en ældre søster til Polly, og som han blev gift med i maj 1879, skriver til gæstgiveren på Hornbæk efter et ophold, som Drachmann havde haft hos Bjørn og Stine: „Drachmann beder Dem vise ham den store Villighed at se lidt over til hans Ting i Stines Stue. Han lod jo alt ligge rundt omkring og lukkede vel næppe Døren, ligesom Stine vel knapt ved, at han er rejst. Vær saa elskværdig at samle det lidt sammen“.

Drachmanns livsvej efter afskeden med Hornbæk i efteråret 1877 kom som bekendt til at gaa gennem mange kvaler og pinsler. Polly blev trods sin skilsmisse med Thalbitzer og bortrejse med Drachmann aldrig hans hustru. I efteråret 1878 forlod hun ham og deres lille datter for stedse, og Drachmann så hende aldrig mere. Han skriver: „Som Du er død for mig, Du svage Kvinde, saa skal Du være død i mine Sange; et Blomsterflor skal paa din Grav ej prange, kun Vedbend skal jeg over Stenen vinde“. Samme efterår udkom „Paa Sømands Tro og Love“ med de syv skildringer „af Bjørneslægtens Familjehistorie“. Bogens titelbillede var samme år tegnet i udlandet af Krøyer og viser Store Bjørn, som står ved stokken på Hornbæk og „paa Sømands Tro og Love“ fortæller et eller andet til Christopher Petersen, Hans Nielsen Tollerist og Jens Larsen, medens en fjerde mand er skjult bag Bjørns brede skikkelse. Christopher Petersen er optaget af at skænke sig et bredfuldt bæger, medens Hans Nielsen, som havde sit tilnavn efter faderen, der var artillerist, og den lille, krumbøjede Jens Larsen begge synes at være lydhøre overfor Bjørns fortælling. Da Hornbækkerne læste bogen, blev nogle af dem vrede på Drachmann. De troede, han ville gøre nar af dem, hvad der sikkert aldrig havde været Drachmanns tanke. Enkelte truede endog med at ville give ham en dragt prygl, hvis han atter vovede at vise sig på lejet, men det blev dog ved truslerne.



Tre Hornbæk-fiskere fra Store Bjørns tid. Fra venstre Johannes Peter Jensen, kaldet „Stokkepræsten“ (f. på Hornbæk 7/12 1837), Svend Larsen (f. i Helsingør 5/3 1832) og Svend Pedersen (Christoffersen) (f. på Hornbæk 20/11 1834). – Samtidigt foto.

Fishermen of Hornbæk, from ab. 1870–80.

I maj 1882 døde Store Bjørns moder Bente Kristine Pedersdatter, 81 år gammel, og godt tre år efter kom døden også og sagde stop til Bjørn, som da kun var knapt 49 år. Den sidste dag, han levede, var han som sædvanlig ved stranden og kom våd hjem. Om aftenen sad han rask og rørig i sin stue og kaldte sønnerne hen til sig og sagde: „Lad mig saa høre, hvad I lærer i Skolen“, hvorpå de læste for ham af bibelhistorien. Den næste morgen, da Stine vågnede, lå den kraftige og stærke Bjørn død i sengen ved siden af hende. Ingen havde hørt hans sidste suk. Ramt af et hjerteslag var han uden angst eller døds kamp gledet bort fra dette liv. Det var søndag morgen den 27. september 1885.

Store Bjørns pludselige død gjorde det stærkeste indtryk overalt på lejet. Man var så vant til at se hans stovte skikkelse, når han med sine hurtige skridt gik fra hjemmet til stranden eller omvendt,

og nu var han ikke mere. Frk. Fanny Norddin så aldrig sin fader gæstgiver Mogens Petersen mere bevæget end den morgen, da han hørte om sin ven og fætter Peder Andersens død. Stine annoncerede dødsfaldet i Helsingør Dagblad, hvor hun skrev: „Søndag Morgen fristede jeg den tunge Skæbne at miste min kjære Mand, Peter Andersen, 49 Aar gl., uden forudgaaende Sygdom, hvilket bekjendtgøres paa egne og Børns Vegne. Stine Andersen. Hornbæk 28/9 1885. Begravelsen foregaar, om Gud vil, fra Hjemmet Fredag d. 2' Oktober Eftermiddag Kl. 2“. Efter begravelsen finder man i samme blad følgende tak: „De mange, som fulgte min kjære Mand Peter Andersen til hans sidste Hvilested, takkes herved hjerteligst. Stine Andersen. Hornbæk 3/10 1885“.

Store Bjørn fik det smukkeste eftermæle. I en nekrolog over ham, som findes i Helsingørs Avis for 3/10 1885, skrives: „Igaar jordedes ifl. „Frdbg. Amtst.“ under alm. Deltagelse paa Hornbæk Kirkegaard en Mand, der almindelig gik under Navn af „Store Bjørn“. Dette Tilnavn har han faaet efter Holger Drachmanns Bog: „Paa Sømands Tro og Love“, thi hans rigtige Navn var Peder Andersen. For hvem, der kjendte denne djærve kraftige Mand med det rolige, bramfri Væsen og højt anset af alle paa Fiskelejet som en ualmindelig modig og dristig Sømand, var det ikke vanskeligt at genkende denne Type i Hovedpersonen „Den store Bjørn“ i ovennævnte Bog, især da de Fortællinger, der drejer sig om ham, er velbekendte Tildragelser i hans Liv. Det var derfor intet Under, at han saavel herved som ved sin hele Personlighed tiltrak sig en ikke ringe Opmærksomhed, som han dog selv ikke i mindste Maade lagde Mærke til. Som Fører af Postbaaden til Anholdt har han tilligemed sin Broder Jens Andersen i mange Aar gjort disse til sine Tider yderst farefulde Sejlture, og ofte har man næret Frygt for, at Postbaaden var gaaet under, da dens modige Fører aldrig undlod at gøre Rejsen under nok saa farefulde Forhold“. Berlingske Tidende aftrykte denne nekrolog, og i anledning af Drachmanns død findes i Ringsted Folketidende for 17/1 1908 en artikel, som også omhandler Store Bjørn. Artiklen er skrevet af lærer Carl C. Larsen i Ringsted, der var født på Hellebæk,

og som ganske ung en tid opholdt sig som lærer på Hornbæk. Han skriver bl.a.: „Store Bjørn var en ualmindelig Kraftkarl, djærv og haardfør, en Mand, der under mangan farefuld Sejlads havde set Døden i Øjnene og dog aldrig lært Frygt at kende. Af Karakter var han godmodig og føjelig, ikke videre kløgtig; men brav og aabenhjertig. Han var som et kæmpestort Barn, og det var netop Barnets Egenskaber, han havde bevaret. Om denne Mand har Drachmann skrevet et af sine berømteste Digte og tillige sin glimrende Fortælling „Den store Bjørns Brudefærd“, maaske den fornøjeligste af alle hans Sømandsfortællinger. Og den er sandfærdig nok. Den stammer fra Bjørns egen Mund“. En fuldkommen usandfærdig skildring af den „Store Bjørns Endeligt“, der endda fremkom under betegnelsen „hans sandfærdige Endeligt“, findes i Berlingske Søndags Magasin for 10/11 1940 og fortjener kun at forbigås uden nærmere omtale.

Da Store Bjørn døde, var Drachmann just på vej hjem fra et længere ophold i Østrig, og han nåede således ikke at følge sin bedste ven og dusbroder til graven. Da han i sin Edithperiode en aprildag 1892 sad på hotel „Boldt“ i Hamburg og skrev sin skildring af „Nordostsjælland“ til Galschiøts Værk, mindedes han de svundne dage på Hornbæk. Den gang han til selskab var henvist „til Kromanden, sig selv og den store Bjørn“. „Naa, hans Biografi er skrevet, og hans Portræt er malet . . . og overalt savner man ham her ude . . .“ Mange år senere førtes Drachmanns egen kiste en januaraften i faklernes skær langsomt forbi Store Bjørns hus og Tudepladsen om forbi kirkegården på Hornbæk, hvor Bjørn alt havde hvilet i 23 år. Lyset svandt mellem stammerne i Hornbæk Plantage. Der blev så stille. Kun bølgerne bruste ganske svagt ind mod strandens stene, som trak søen blot vejret så ganske, ganske blidt – nu som dengang.

Stine bar sin tunge skæbne med værdighed og ro. Hun foretrak at sørge i stilhed sammen med sine børn, hvoraf tre ved Store Bjørns død endnu var ukonfirmerede. Hun døde den 7. januar 1923, 81 år gammel, og den 13. januar blev hun nedsænket ved Store Bjørns side på Hornbæk gamle kirkegård.

De største Skibe, som sejler paa Vandet,
 strander engang omsider,
 hvad enten nu Revlernes takkede Saug
 eller Værfternes Øxer dem bider;
 de største Ege, som staaar paa Landet,
 staaar ej til evige Tider;
 de strækker de trætte Sider
 langs Jorden og hugges op.

KILDER

- Store Bjørns dagbog 11/6 1855–26/6 1861 (i privateje).
 Gæstgiver på Hornbæk Niels Christian Petersens dagbog 1/1 1833–31/12 1838.
 Familiebreve fra Hornbæk kro 1859–1874.
 Kirkebøger, skifteprotokoller, regnskaber m. m. i rigsarkivet og landsarkivet for Sjælland m. m.
 P. S. Krøyers breve (Den hirschsprungeske samling).
 Holger Drachmanns lommebøger og breve (Det kgl. bibliotek).
 Assistent P. W. Sørensen ved Fakkebjerg fyr: Erindringer fra krigen 1864 (Ny kgl. samling nr. 3271. II).
 Fhv. stationsforstander Mogensen: Optegnelser om Hornbæk (Slægtsgaardsarkivet).
 Hornbækkernes ansøgning til kongen 27/8 1820 om understøttelse til anlægelse af en bådehavn (Rigsarkivet).
 Skibsjournal for dampskibet „Limfjorden“ 1861 (Rigsarkivet).
 Skibsjournal for linieskibet „Frederik VI“ 1864 (Rigsarkivet).
 Dansk skibstilsyns fortegnelse over danske fartøjer af og under 20 tons 1867–1875.
 Helsingørs skibsregister 1894–1927.
 Dansk Søulykke-Statistik 1925, s. 32.
 Holger Drachmann: Paa Sømands Tro og Love. 1878.
 Holger Drachmann: „Nordostsjælland“, i Galschiøts „Danmark“, II, 1893.
 Harriet Bentzon: Holger Drachmann i Breve til hans Fædrenehjem, 1932.
 Inger Bentzon: Hornbæk i min Barndom. „Politiken“s Magasin, Aug. 1936.
 Chr. Hansen, Ørnholm: Fra Nordsjællands skønne Egne. Bladet „Nordsjælland“ 12/12 1936.
 H. Mogensen: Det skøre Kar. På drachmannske veje i Nordsjælland. Berlingske Søndags Magasin 15/10 1939.
 Fanny Norddin: Et Minde. Ugebladet „Hver 8. Dag“ 25/12 1910.
 Palle Rosenkrantz: Junkerdrømme. København 1918, s. 38 ff.

Kai Flor: Hornbæk. København 1940.

Alf Hjorth-Moritzen: Holger Drachmann og Tikøb-egnen. Saga 1960-61.

Den hirschsprungske samlings katalog.

Helsingør Dagblad 30/9 og 5/10 1885, Helsingørs Avis 3/10 1885 og Ringsted Folketidende 17/1 1908.

For en mængde oplysninger af forskellig art erindres med tak nu afdøde frk. Fanny Norddin, København, fru Sofie Andersen, Hornbæk, hr. Henrik Petersen, Hornbæk, og hr. læge Joh. Larsen, Hornbæk.

Endvidere skylder forfatteren hr. arkivar Hans Ellekilde, Øverød, hr. maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje, hr. arkivbetjent Fritz Nielsen, København, og hr. direktør E. H. Brünniche, Den hirschsprungske samling, tak for værdifulde meddelelser i forbindelse med arbejdet.

BIG BEAR

Summary

Between the years 1870 and 1877 Holger Drachmann, the Danish poet (1846-1908), paid several visits to the little fishing village of Hornbæk on the northern coast of Zealand. Here he made the acquaintance of a bluff fisherman and skipper by the name of Peder Andersen (1836-1885), or *Big Bear* as he was familiarly known. The acquaintance soon developed into a close friendship and on his visits to Hornbæk the poet often stayed with Big Bear and his wife, Johanne Kirstine Hansen (1842-1923), or Stine as she was called. Thus he had ample opportunity of getting to know and appreciate at close quarters both Big Bear's honest good nature and Stine's resolute and dignified manner. In his sketches "From the History of the Bear Family" Drachmann gives us a masterly portrait of "Big Bear, the great child, a giant who was a born gentleman, unselfish, generous, but all the same a hard worker, who might perhaps take a drop too much but was incapable of meanness. At sea he combined all the best qualities of a sailor and a fisherman, while on land he was the best companion, the funniest storyteller, the most diligent craftsman and the most tactful friend one could wish for". He came of a long line of fishermen in Hornbæk and following in their tradition at the age of nineteen he signed on the brig "Christian", a merchantman which plied between Copenhagen and Rio de Janeiro. In 1857 he did his military service in the navy and took part in cruises to Kronstadt and Cherbourg. During the summer of 1859 he was employed in the building of Prøvesten, the sea fort just outside Copenhagen. In 1861, during the period of political unrest between Denmark and Germany, he was appointed quartermaster on board Gunboat No. 19 which was stationed at Tønning in Schleswig. When the war with Germany broke out in 1864 he became jib-man aboard the "Frederik VI", a ship of the line, and took part in the evacuation of Danish troops from the

island of Als. When he returned home after the war he married Stine in 1865, and settled in Hornbæk for the rest of his life. He earned his living as a fisherman and also as skipper of the "Danmark", a packet which sailed between Copenhagen and the island of Anholt in the Kattegat.

The present article gives a biographical portrait of Big Bear and Stine against the background of life in Hornbæk at the time. Compared with Drachmann's writing it appears that by and large he has given a trustworthy picture of them both. Drachmann does not conceal his liking for his friend Big Bear, but at the same time he has depicted with sharp observation and sympathy characteristic features of the other inhabitants of the fishing village.

COG – KOGGE – KAAG

Træk af en frisisk skibstypes historie

Af

OLE CRUMLIN-PEDERSEN

*Spørgsmålet om, hvem der var aktive i såvel hand-
lens som skibsbyggeriets udvikling i vikingetiden, er
blevet stærkt diskuteret blandt historikere og ar-
kæologer. Forskningen er i de senere år gået i ret-
ning af at reducere den frisiske indflydelse herpå i
forhold til tidligere forskeres opfattelse af friserne
som grundlæggere af den „friserhandel“, der bl. a.
fører til opbygning af Nordens første byer. Også
for hansetidens storskib – koggen – har man villet
udelukke et frisisk forbillede. Museumsinspektør,
civilingeniør Ole Crumlin-Pedersen, der er Han-
dels- og Søfartsmuseets skibstekniske konsulent, teg-
ner i denne artikel nogle vigtige linier i udviklingen
af en af skibsbygningens grundformer – den flad-
bundede kogge – og kan på grundlag heraf tilføre
den stående diskussion væsentlige vidnesbyrd om
frisisk sejlads i nordiske farvande i århundrederne
før vikingetid og om den frisiske grundform, hvoraf
hansekoggen opstår.*

OPBLOMSTRINGEN af Hansestæderne i tidlig nordisk middelalder er nøje forbundet med fremkomsten af koggen som storskibstype. Med dette skib sikrede Hansaen sin politiske og økonomiske magtstilling i Nordeuropa, og det er naturligt, at mange forskere har søgt at indkredse sikre vidnesbyrd om koggens afstamning, form og størrelse. Ikke mindst tyske forskere har beskæftiget sig hermed, og det spinkle materiale, der hidtil har været til rådighed, og som ofte tilmed ikke er entydigt, har givet dette spørgsmål en sikker placering blandt skibsbygningshistoriens „klassiske“ stridsspørgsmål. Først med udgravningen i efteråret 1962 af det velbevarede vrage af en kogge

i Bremens havn er studiet af denne skibstype bragt så vel i vej, som studiet af det nordiske skib i vikingetiden blev det ved fundet af det første velbevarede gravskib ved Gokstad i Norge i 1880.

Denne artikel skal ikke beskæftige sig med hansekoggens egen udvikling, hvorunder den fjerner sig mere og mere fra sit eget ophav for til sidst at smelte sammen med skibstypen *holken* til et bygværk, der er fjernt fra såvel koggens som holkens „grundformer“. Den vil derimod søge at definere disse „grundformer“, spec. koggens, at spore disse tilbage mod ophavet og analysere deres spredning, så vidt dette lader sig gøre på grundlag af en kritisk gennemgang af arkæologiske fund, skibsgengivelser og endnu eksisterende bådtyper.

Koggen belyst af samtidige afbildninger og skriftlige kilder.

Før skibsfundet i Bremen omfattede materialet til belysning af koggens karakter alene arkivalsk materiale, der kunne give visse forestillinger om koggens lasteevne og dermed størrelse igennem tiderne, dens udbredelse o. l., samt et ganske rigt materiale i samtidige afbildninger, først og fremmest i bysegl og miniaturer, der imidlertid kun undtagelsesvis meddeler hvilken af datidens skibstyper, der tjener som motiv. Det kan derfor ikke undre, at selv dette at finde de træk, der tjener til at karakterisere koggen i forhold til andre skibstyper, har været vanskeligt. Det forhold, at et og samme skib i 1400-tallet benævnes både kogge og holk, har medvirket til, at man har betragtet det som tvivlsomt, om sådanne fællestræk overhovedet vil kunne udskilles. En sådan sammenblanding af betegnelserne vil dog naturligt forekomme på tidspunkter, hvor nye skibsformer udvikles ved sammensmeltning af ældre typer, og den bør ikke hindre forsøg på at analysere disses oprindelige træk.

Har bestemmelsen af koggens karaktertræk vakt diskussion, så har dens oprindelse det i ikke mindre grad. Almindeligst har antagelsen af en frisisk oprindelse været, men også en nordisk oprindelse har været foreslået, og endelig har man villet se en selvstændig hanseatisk skibstype deri. Den tyske historiker Paul Heinsius har

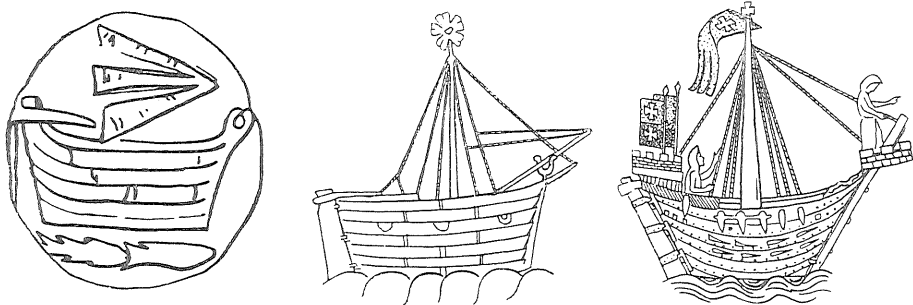


Fig. 1. Koggen gengivet i middelalderlige bysegl. Til venstre Stralsund 1267, i midten Harderwijk 1280 og til højre Elbing 1350. – Efter Heinsius.

The cog on mediaeval townseals: Stralsund (1267), Harderwijk (1280) and Elbing (1350).

udbygget denne sidste teori i sit i 1956 udkomne værk om den tidlige hansetids skibe.¹ Heri søger Heinsius at sammenfatte alt foreliggende materiale til belysning af koggens karaktertræk, oprindelse og byggemåde, og han når herved til, at koggen er en hanseatisk opfindelse, udformet på samme tid i næsten identisk form ved såvel Nord- som Østersøens sydlige kyster ved en selvstændig indsats af den hanseatiske tømrers skaberevne, inspireret af husbygningens konstruktioner i samtiden og – måske – af den keltiske bådebygnings skindbåds konstruktioner.

Imidlertid kan der være god grund til at se lidt nærmere på det grundlag, hvorpå denne konklusion hviler. Med støtte i et antal middelalderlige skibsafbildninger, specielt i søfartsbyernes bysegl, udskiller Heinsius² efter at have påvist billedernes utvivlsomme værdi som historisk kilde en række karakteristiske træk ved koggen. Disse træk genfindes ved alle koggebillederne trods en vis variation fra sted til sted (fig. 1), og de adskiller disse skibe fra de nordiske og vesteuropæiske skibstyper. Fællestrækkene er i 1200- og 1300-tallet følgende: en lige køl, der i skarpe vinkler møder de rette eller svagt krumme stævne, stor sidehøjde og – efter Heinsius' mening – en ret skarp, kølbygget bund.

På dette grundlag advarer Heinsius³ kraftigt mod at drage analogislutninger mellem koggen og fartøjstypen *kaag*, idet dennes flade bund ikke harmonerer med koggens formodede kølskarphed. Som vist nedenfor findes navnet *kaag* anvendt om en del forskellige – tildels endnu eksisterende – fladbundede skibs- og bådtyper i Danmark og Holland. Også et eventuelt slægtskab med andre fartøjstyper på frisiske område stiller Heinsius sig skeptisk til.

Efter at have påvist, at en række af de ældste afbildninger af koggetypen utvetydigt markerer, at overlapningerne i den klinklagte skibsside vender „forkert“, således at øvre planke ligger inden for istedetfor uden på den foregående planke som ellers vanligt i klinkbyggede fartøjer, hævder Heinsius,⁴ at en sådan opbygning kræver, at plankelægningen påbegyndes ovenfra og afsluttes ved kølen. En sådan fremgangsmåde forudsætter imidlertid, at plankerne kan fæstes direkte på spanterne, og da disse såvel i den traditionelle klinkbygningsteknik som i den romerske version af kravelbygningen indpasses i skroget *efter* at plankerne er føjet sammen til en skal i skrogets endelige facon, ledes Heinsius til den slutning, at koggens bygmester som første fase i byggeriet rejser et skelet af køl, stævne og spanter, der derpå beklædes med skibssidens planker. Er dette tilfældet, så har den hanseatiske skibsbyggeres indsats i skibsbygningens historie karakter af en veritabel revolution: Indførelsen af den i nutiden helt dominerende „skeletbygningsmetode“ som det middel, der har tilladt opbygningen af langt større skibe end datidens blandt andre folkeslag anvendte „skalbygningsmetode“, hvortil såvel den nordiske klink- som den romerske kravel-byggeform må henregnes.⁵ En egentlig håndværkergruppe af skibsbyggere synes først sent at opstå i hansestæderne, og koggen skulle da være skabt af den hanseatiske hustømmer med forbillede i samtidens bindingsværkshuse, dog eventuelt også under påvirkning af den keltiske skindbådsteknik – skindbåden bygges jo også over et skelet! Efter de skriftlige kilder at dømme dukker den hanseatiske kogge op i 1100-tallets sidste årtier, såvel i Østersøen som i Nordsøen, og Heinsius ser heri vidnesbyrd om den tyske håndværkers evne til på samme tid, men på forskellige steder at udvikle

helt den samme byggemåde og stil, så koggerne alligevel får deres umiskendelige fællestræk.

Denne teori for koggens oprindelse som en hanseatisk konstruktion, der er uafhængig af frisiske og nordiske konstruktionsprincipper, bygger således fundamentalt på to postulater: 1) at man af afbildningerne kan slutte sig til en kølskarp bund, der udelukker slægtskab med de fladbundede frisiske fartøjstyper, og 2) at opbygningen af et skrog i „omvendt“ klink forudsætter, at plankelægningen påbegyndes ved rælingen og dermed nødvendiggør et færdigrejst spantskelet i første byggefase.

Imidlertid understøtter ingen af Heinsius' illustrationer påstanden om en kølskarp bund. Tværtimod viser de (fig. 1) en påfaldende lighed med opstalten af fladbundede både som f. eks. den nedenfor omtalte kaagmodel fra Nibe kirke (fig. 4) og den vestjyske kystfiskerbåd i fig. 19. Hvad byggemåden med „omvendt“ klink angår, så forudsætter den *ikke* nogen principiel afvigelse fra den traditionelle klinkbygningsskalbygningsskema. Denne byggemåde møder man sporadisk idag,⁶ tilsyneladende blot som variationsform for almindelig klinkbygning uden forbindelse til middelalderens anvendelse heraf. En skotsk bådebygger, Ewing MacGruer fra Edinburgh har overfor forfatteren oplyst, at han blandt sin store produktion af klinkbyggede både har bygget en enkelt i „omvendt“ klink, uden at dette medførte nogen afvigelse fra klinkbygningens principielle skalbygningsteknik. En påstand om det modsatte kræver derfor en egentlig bevisførelse, som Heinsius imidlertid undlader.

Der er derfor god grund til påny at overveje den af Heinsius forkastede „vidt udbredte folkelige opfattelse“, at skibstyperne *kogge* og *kaag* er beslægtede. I denne forbindelse er skibsfundet fra Bremen af stor værdi.

Bremer Koggen 1962.

Som nævnt var man tidligere alene henvist til at bedømme middelalderkoggen ud fra arkivalier og samtidige afbildninger. Det var

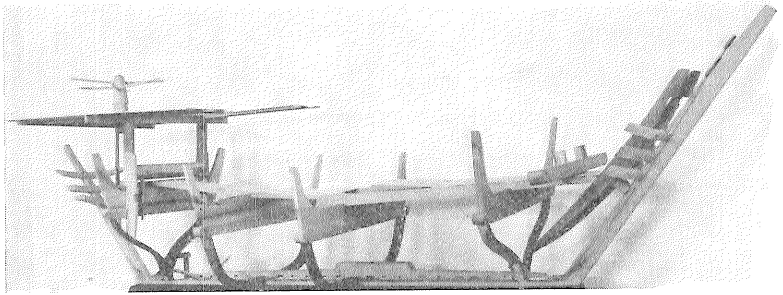


Fig. 2. Arbejdsmodel af koggen, fundet 1962 ved Bremen. Modellen viser de vigtigste dele af tømmerkonstruktionen. – Foto Focke-Museum, Bremen.

Working model of the mediaeval cog, found in Bremen in 1962, showing the timber construction.

derfor kærkomment, at man ved uddybningsarbejder ved Bremens havn i oktober 1962 traf på et meget velbevaret vrak af et skib, der ikke blot i de store linier passede til signalementet af koggen, men som også kunne vise, hvorledes seglenes gengivelse af mange konstruktive detaljer var korrekt og karakteristisk. Dette vrak bjærgedes ved en hurtig indsats fra Focke-Museet i Bremen, og konserveringen af skibsdelenes forberedes nu, så koggen vil kunne genopstå i en særlig hal til museet. Skibet måler 23,5 meter i længden og 7 meter i bredden, er klinkbygget i eg og forsynet med et antal kraftige tværbjælker, der gennembryder skibssiden, hvor bjælkeenderne er haget ned over den underliggende planke. Skibet har et gennemgående dæk, der ligger ca. 1 meter over disse bjælker, og agter en opbygning – kastel – der ikke indgår i „organisk“ forbindelse med selve skroget, men rækker ud over dette i begge sider. Roret fandtes ikke, men på agterstævnen sad en af rorløkkerne bevaret, så det klart fremgik, at skibet havde haft stævnror og ikke sideror som de første kogger. Mastespolets placering angav mastens plads nær midtskibs. Agter fandtes et bradspil på dækket og et gangspil på halvdækket ved kastellet. Desværre fandtes ingen daterbare løse genstande i skroget, men ved sammenligning med billederne på byseglene daterer Flidner⁷ skibet til 1200- eller 1300-tallet, mens en dendrokronologisk ana-

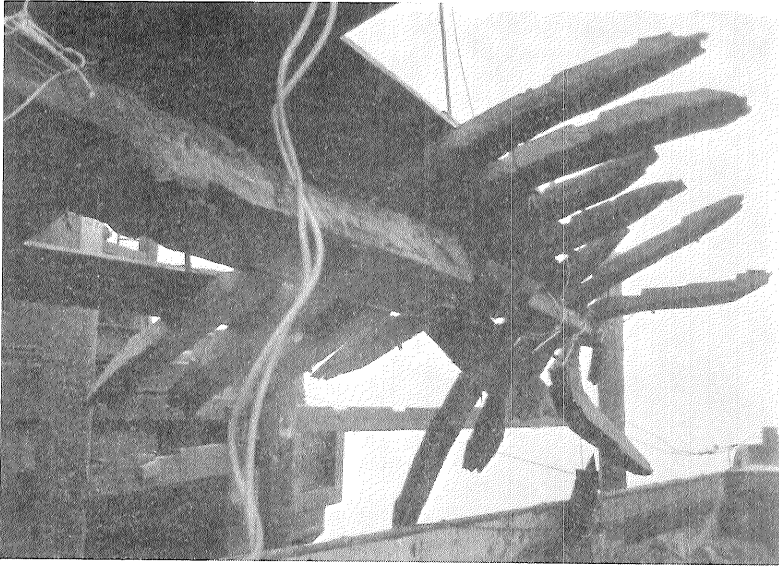


Fig. 3. Bremerkoggens flade, „kravelbyggede“ bundparti med kølsvin og bundstokke, fotograferet under bjergningen i december 1962. – Foto Focke-Museum.

The flat, carvel-built bottom of the Bremen cog, with keelson and floor timbers, during the salvage in 1962.

lyse (tidsbestemmelse ud fra årringsmønsteret i træ) angiver et byggetidspunkt omkring år 1400.⁸ Iøvrigt synes skibet at være sunket, inden det fra skibsbyggerens side har været færdigt til aflevering, og man tænker sig, at skibet af en flodbølge er revet af stablen på en nærliggende beddingsplads.

Bremerkoggen følger Heinsius' karakteristik såvidt angår de rette stævne med skarp overgang til kølen, den store sidehøjde m. v., men midtskibs har den en bund af decideret flad karakter og kun ved stævnene skarpe linier og en kraftigt markeret køl. Den ganske lave køl flankeres midtskibs på begge sider af tre planker, der ligger kant i kant – „kravel“ – istedet for med den overlappning, der er klinkbyggeriets karakteristiske form (fig. 3). Flidner forklarer dette med de krav, der må stilles til et skib med et stort fartsområde omfattende Weseren og Nordsøkysten med vadehav og skiftende sejltrender, hvor

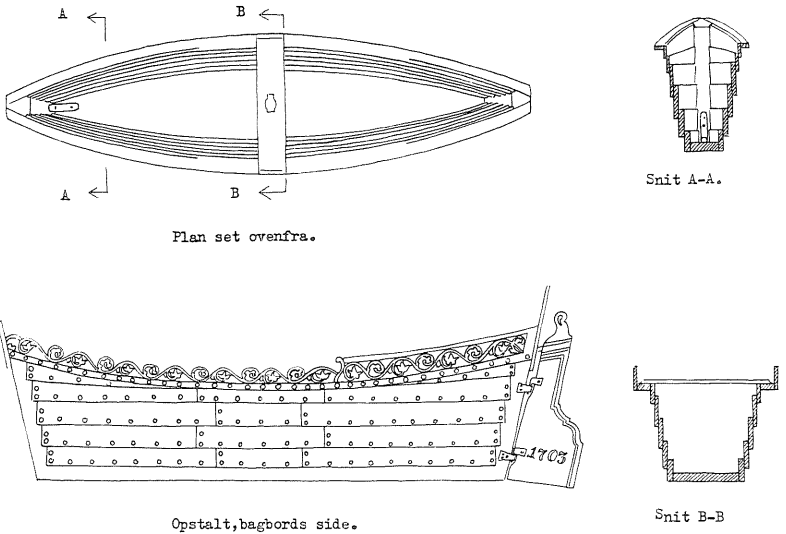


Fig. 4. Opmåling af model af *kaag*, dateret 1703, ophængt som kirkeskib i Nibe kirke ved Limfjorden. — Efter Holger Rasmussen.

The lines of a 'kaag', an ex-voto ship-model from 1703 in the church at Nibe.

farens for grundstødning med fuld last er stor. En „kravel“-bund anses da for bedre egnet til at tåle denne belastning end en klinkbygget bund, hvor de overlappende planker udsættes for beskadigelse langs naglerækkerne. Fliedner finder paralleller hertil dels i nordiske og tyske fund af primitiv stokkebåds karakter og dels i nordiske fund og sagnberetninger, der gengiver skibe, hvis plankelægning er udført således, at ydersiden er glat.

Desværre bruges almindeligvis ordet *kravel* om den glatte skibssides udformning, selv om betegnelsen ikke er eentydig, men i konstruktiv henseende dækker vidt forskellige måder at bygge skibe på. Alt for ofte sammenknyttes indbyrdes ubeslægtede byggeformer alene på grund af denne u hensigtsmæssige betegnelse. Dette er også tilfældet ved disse paralleller til koggens „bundflak“. En sammenligning af dette med f. eks. udformningen af de tre øverste bord på skibet fra Storhaugen på Karmöen i Norge,⁹ hvor en — principielt klink-

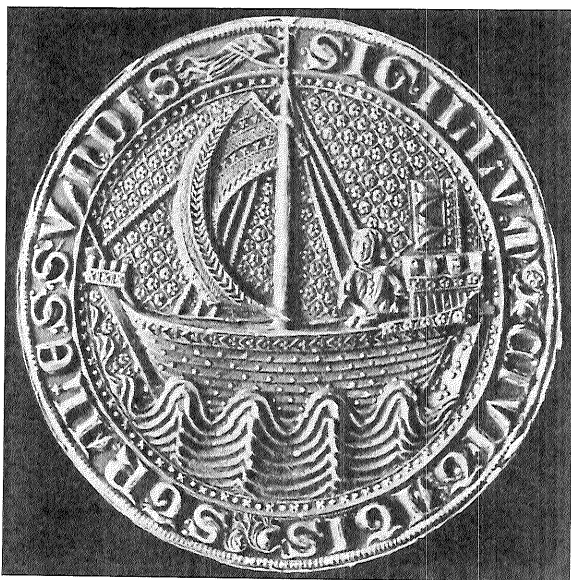


Fig. 5. Stralsunds bysegl 1329. Kogge med dekorativ udsmykning af rælingsbord og kasteller. – Foto Focke-Museum.

Town seal of Stralsund, 1329. Cog with ornamented gunwale plank and castles.

bygget – skibsside udføres med skjulte overlapninger, så den øverste del af skibssiden har været smukt glat, er ikke rimelig. Også her er det langt rimeligere at vende blikket mod de fladbundede fartøjer, specielt *kaagen*.

Sildekågen i Nibe kirke.

I Limfjordsbyen Nibes kirke hænger en skibsmodel, der indtager en særstilling blandt danske kirkeskibsmodeller med sin markante præsentation af den lokale, fladbundede fartøjstype, dateret 1703 og givet af boelsmand og fisker Jens Jensen Hurtigkarl. Her er ikke som så mange andre steder valgt en orlogsmand med høj rejsning og strittende kanoner. Nibemodellen viser øjensynlig en *kåg*, den fartøjstype, der tidligere var så godt som enerådende på Limfjordens

fladvandede bredninger. Henningsen¹⁰ tager den som type på de kåge, der tidligere brugtes til sildefiskeri og ålestangning på fjorden, mens Holger Rasmussen¹¹ ved at sammenholde modellens proportioner med en beskrivelse fra omkring 1830 af bundgarnskågenes mål finder en sammenhæng, der let forklares ved, at bundgarnsfiskeriet var det dominerende for Nibes borgere i 1700-årene.

Modellen (fig. 4) måler over bunden 115 cm og over stævnene 131 cm. Bredden midtskibs er henholdsvis 19 cm og 27 cm. Bunden er ganske flad, stævnene rette og sidernes planker klinklagte med kraftigt markerede naglehoveder. I snittene er den klinklagte side ret, og springet i rælingskanten er opnået ved indskydning af kileformede plankestykker for og agter. Langs den egentlige overkant af skibssiden løber en blomsterranke, udsavet af en planke, der er forbundet med skibssiden med en konsolagtig, vandretliggende planke. Agter er blomsterranken indrammet opadtil, i hækken er udsmykningen udarbejdet til en figurgruppe bærende en krone, og forstævnen prydes af et indrammet kors, hjerte og anker. Roret er smukt udsavet og forsynet med årstal og navnetræk.

En detalje blandt flere, der viser modelbyggerens fortrolighed med fartøjets byggemåde, finder man i bordplankernes udformning nær enderne (fig. 6). For her ved stævnene at eliminere skibssidens trappe-trinskarakter har modelbyggeren fulgt den almindelige klinkbygningspraksis og ladet overlægget forsvinde af syne ved at indfælde den øvre planke i overkanten af den underliggende. For at kunne kalfatre effektivt i dette parti har man i Danmark¹² og Holland¹³ brugt at udskære et spor på plankens yderside, så kalfatrejernet kan betjenes i den rette stilling så langt, det er muligt uden fare for flækning af bordplankerne. Sådanne spor kan ses på Nibemodellens planker mellem 2. og 3. nagle. Modellens ydre detaljer vidner således om en sagkyndig bygmester.

Et kig i modellens indre viser, at der af indre støttetømmer – bundstokke, knæ, tofter m. v. – alene findes et lille knæ mellem bund og forstævn samt en tofte til styring af ophængningen. Det er dermed klart, at modellen er bygget med henblik på en ophængning, hvor

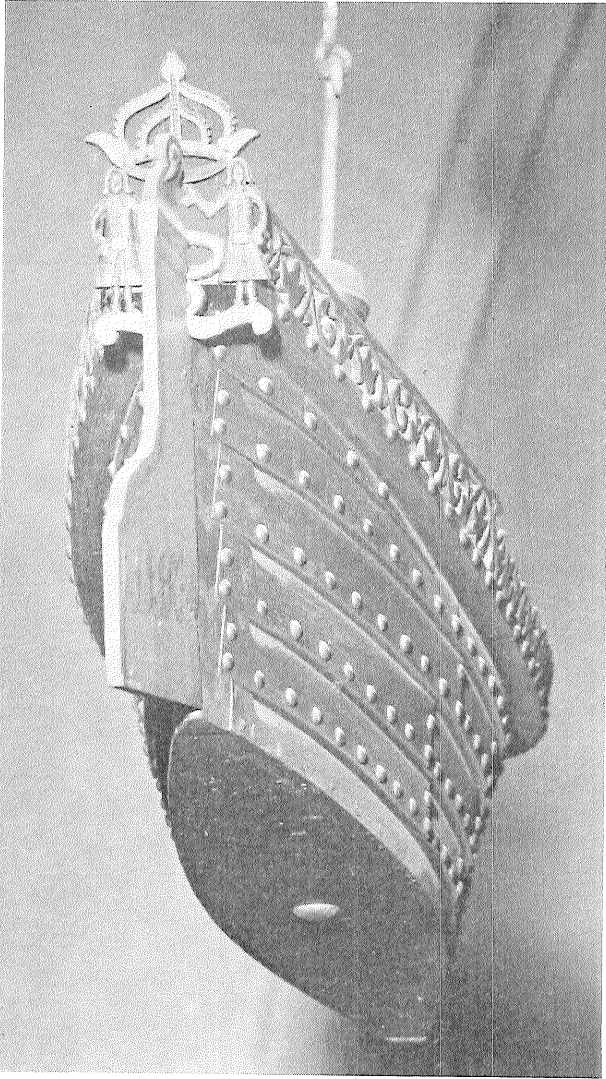


Fig. 6. Kaag-modellen i Nibe kirke.

The 'kaag' ship-model in the church at Nibe.

den ses nedefra. Hermed bortfalder imidlertid muligheden for at drage slutninger ud fra forholdet mellem fartøjets længde og bredde, idet skroget i sådanne tilfælde tidligere som oftest byggedes for smalt,¹⁴ da det i modsat fald virker for kluntet, når det ses nedefra. At modellens proportioner svarer til bundgarnskågens kan derfor ikke bevise, at modellen forestiller en sådan.

Giver modellen da i andre træk mulighed for en nærmere bestemmelse? Modellens udsmykning giver et vist holdepunkt, men er denne fuldstændig umotiveret for en limfjordskåg, blot sat på for at pryde dette kirkeskib i efterligning af udsmykningen af 1600-tallets orlogsfartøjer, som Holger Rasmussen¹⁵ foreslår?

Udsmykningen på modellen består af de gennembrudte blomster-ranker langs skibssiderne og dekorationerne på for- og agterstævn samt på roret. En sådan dekorativ komposition er imidlertid ikke karakteristisk for orlogsskibene fra 1600-tallet, hvor udsmykningen samler sig i større grupper om gallerierne agter og galionsfiguren for. I enkelte tilfælde forbindes disse dog af en sammenhængende frise,¹⁶ dette er specielt tilfældet med de kongelige jagter, hvis relativt beskedne størrelse knapt levner fornøden plads til udsmykningen, der specielt i barokken kunne være overdådig, uden at inddrage hele skibets omkreds.¹⁷ Imidlertid synes denne særlige skibstypes dekoration først hen i 1700-tallet¹⁸ at få et så jævnt forløb som på Nibemodellen, og selv da er forstævnssdekorationen væsensforskellig fra modellens tværstillede ramme omkring det kristne symbol for tro, håb og kærlighed.

Kan man således ikke helt afvise muligheden for en beskeden påvirkning på udsmykningen fra mere statelige af datidens skibe, så kan det vist alligevel svare sig at søge andre forbilleder, idet i det mindste dekorationens hovedform, den løbende ranke og forstævnss-udsmykningen synes at være hentet andetsteds fra. Stralsund bys segl fra 1329 (fig. 5) fortæller da anderledes tydeligt, hvor et forbillede kan søges. Lighederne mellem Nibemodellen og Stralsundseglet er slående, såvel hvad udsmykningen langs rælingen angår som for skrogets hele karakter. At rælingsudsmykningen i det dekorative segl

ikke blot er et udslag af denne seglstickers dekorative sans, fremgår af andre afbildninger, der viser samme rælingsudsmykning på kogger i andre segl¹⁹ og miniaturer²⁰ samt kalkmalerier (fig. 25). Desværre er mulighederne for at følge denne form for dekoration i det lange spænd af tid fra 1329 til 1703 meget små. De få afbildninger af skibe, der kendes fra disse århundreder, viser fortrinsvis tidens storskibe. Men i betragtning af det nære konstruktive slægtskab mellem skrog-formerne på de to skibe synes det rimeligt at regne med en ubrudt tradition også for dekorationen. Når denne fremtræder i gennembrudt udførelse på modellen, så er det dog næppe at betragte som en tro gengivelse af limfjordskågen omkr. 1700. Det er rimeligst at tænke sig, at modellens udskårne ranke gengiver en malet dekoration langs øverste bord på de største kåg-typer, og at rammen i forstævnen med det kristent symbolske indhold er føjet til modellen af hensyn til placeringen i kirken.

Denne lighed mellem Nibe modellen og koggen, som den kendes fra afbildninger og fra Bremen-fundet, underbygges iøvrigt af den måde, hvorpå dekorationen er fæstet til modellen. Den nævnte konsol-agtige udbygning, der forbinder ranken med selve skroget, er uden paralleller i 1600-tallets orlogsskibe, mens den påfaldende minder om forbindelsen mellem kastellet og selve skroget af koggen, to elementer der først groede rigtigt sammen længe efter kastellets første tilsynekomst. Der synes således at foreligge et nært slægtskab mellem koggen og Nibe-modellen af en kåg fra 1703. En nærmere udredning af dette slægtsforholds baggrund forudsætter, at opmærksomheden for en stund rettes mod friserens skibsbyggeri i tiden før hansekoggens opkomst.

Utrecht-skibet.

Der er næppe nogen kulturkreds, der som den nordiske kan gøre rede for såvel de større linier som detaillerne i det forhistoriske skibs- og bådebyggeri på grundlag af samtidige afbildninger og bevaret originalmateriale. Selv om der også heri er store huller, så er specielt

materialet fra vikingetiden og århundrederne umiddelbart før og efter denne så righoldigt – og idag også så forholdsvis repræsentativt – at det fuldstændige fravær af fartøjer med „bundflak“ må tages som et vigtigt indicium for, at fartøjer af karakter som kågen har hjemsted udenfor nordisk område.

Den hidtidige argumentation for at søge koggens hjemstavn ved Rhinens nedre løb og i Zuidersø-området bygger på det forhold, at navnet her har kunnet spores tilbage til ordet *cogschuld*, der optræder et par gange i kilder fra 900-tallet fra Utrecht, og som synes at henhøre til en afgift erlagt af skibstypen *cog*. Værdien af dette spinkle materiale betvivles af Heinsius,²¹ der heller ikke finder støttepunkter for den formodede frisiske herkomst i skibsfundene fra dette område.

Desværre er det hidtidige materiale af skibsfund fra vikingetid og tidlig middelalder beskedent indenfor frisisk område, og de omfattende og mønstergyldige undersøgelser,²² der i disse år foretages i den tidligere Zuidersøs inddæmmede områder, har hidtil kun haft få muligheder for at belyse disse spørgsmål, idet hovedparten af skibsfundene ligger i 15–1800-tallet, og kun et enkelt fund har hidtil kunnet føres så langt tilbage som til 1100-tallet.²³ Dette materiale kan dog supplere andre fund, hvorfor vi senere kort skal vende tilbage hertil.

Der findes imidlertid to vigtige ældre fund, der i den arkæologiske litteratur kendes under navnene „Brüggebåden“ og „Utrechtskibet“. Det første af disse fartøjer fandtes i 1899 ved udgravning til en havneudvidelse ved Brügge,²⁴ mens det andet kom for dagens lys i 1930 ved Van Hoornekade i Utrecht.²⁵ F. Hufnagel²⁶ har sammenstillet Utrechtskibet med dets jævne krumme form i såvel tvær- som længdesnit (fig. 7) med forskellige middelalderlige skibsgengivelser, og ser disse som eksempler på den vigtigste vestgermanske fartøjsform: skibet af facon som $\frac{1}{2}$ æggeskal, bygget uden egentlig køl, men med bundplanken fortsat i jævn runding i forlængelser, der ender ved et lille spejl ell. lign. for og agter, hvor ligeledes bordplankerne ender. Timmermann,²⁷ der giver en grundig skibsteknisk gennemgang af det rekonstruerede fartøj, ser ligeledes heri en frisisk type, mens Heinsius,²⁸ der i denne gruppe afbildninger ser hele to

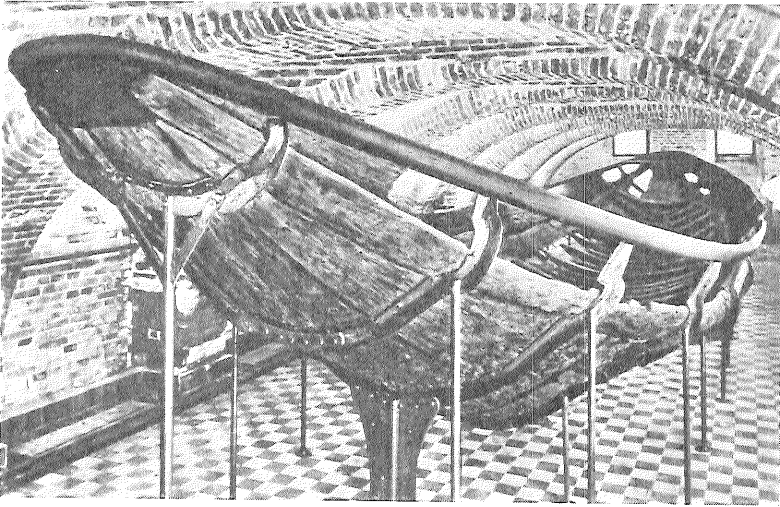


Fig. 7. Utrecht-skibet fra omkr. 800 e. Kr., udstillet i Centraal Museum, Utrecht.
Foto Centraal Museum.

The Utrecht boat from ab. 800 A.D.

skibstyper (typerne „Vesteuropa III“ og „Vesteuropa IX“), påviser gennem teksten på New Shoreham's segl fra 1295, at den sidste af disse er den fra de skriftlige kilder så velkendte skibstype *holk*. Af skibsfundene trækker Heinsius underligt nok de i alle detaljer fremmedartede North Ferriby-både fra Humber-floden i England frem og overser helt Utrechtskibet i denne forbindelse. Ifølge nylig foretagne C-14 dateringer hører North Ferriby bådene hjemme i bronzealderen²⁹ (900–600 f. Kr.), mens Utrechtskibet C-14 dateres til 790 ± 45 e. Kr.³⁰

Hasslöf³¹ fremdrager slående paralleller til Utrechtskibet blandt nordsvenske nutidsbåde, og også i den recente bådbestand langs Skageraks og Nordsøens kyster findes denne konstruktion i Holland, ved Elben som *Nordischer Kahn*,³² under navnet *pram* eller *prom* i Norge, *eka* i Sverige og *norsk pram* i Danmark. Typen har vundet stor udbredelse i Danmark i sen tid, bl. a. som skibsjolle til fiskerkutteren (fig. 8), og dens hovedudbredelse idag skyldes antagelig for

en stor del, at norske trælastskuder har bragt den med fra prambyggerne i Sydnorge til salg i Danmark, Tyskland og Holland.³³

Forud for denne sene udbredelse med tømmerhandelen synes typen foruden gennem fundet af Utrechtskibet i Holland at kunne påvises i norske og engelske fund. Hougen har påvist,³⁴ at placeringen af naglerne i vikingetidsbådgraven i høj nr. 8 i Lille Gullkronen i Vestfold ved Oslofjorden tyder på, at gravbåden i dette tilfælde har været en pram af denne type. Også nogle af gravbådene på vikingetids-handelspladsen Kaupang's gravplads i samme område kan efter beskrivelsen³⁵ tænkes at høre hertil, og det samme gælder bådgraven ved Snape³⁶ i Suffolk, England, dateret til omkr. 500.

Sandsynligvis har denne type i århundrederne forud for vikingetiden udviklet sig til friserens egentlige havskib, idet det øjensynlig er den, der gengives på mønter præget i Dorestad og Quentovic for Karl den Store og Ludvig den Fromme (814-840).³⁷ Dette forklarer også de engelske og sydnorske forekomster af mindre fartøjer af denne grundform i grave fra dette tidsrum. Et stykke ind i middelalderen tjener denne grundtype påny som det konstruktive grundlag for en storskibstype, som vi kender under navnet *holk*, og som i sin videre udvikling fjerner sig langt fra grundformen for tilslut at smelte sammen med *koggen*. I sin grundform afviger denne type imidlertid stærkt fra de ovenfor angivne kendetegn for *koggen*, og Utrechtskibet kan derfor ikke hjælpe ved overvejelserne vedrørende kogge-kåg spørgsmålet.

Brügge-båden.

Mens Utrecht-skibet opstilledes i Centraal Museum i Utrecht kort efter, at det var fundet, således at det kunne præsentere sig selv i mangel af en fyldestgørende publikation, så bjergedes kun enkelte dele af Brügge-båden, således at fantasien har haft friere spillerum med hensyn til dette fartøjs oprindelige udformning. Jonckheere daterer fartøjet ud fra en geologisk vurdering af aflejringerne over vraget og på skibsdelenes „konstruktivt gammeldags kendetegn“ til

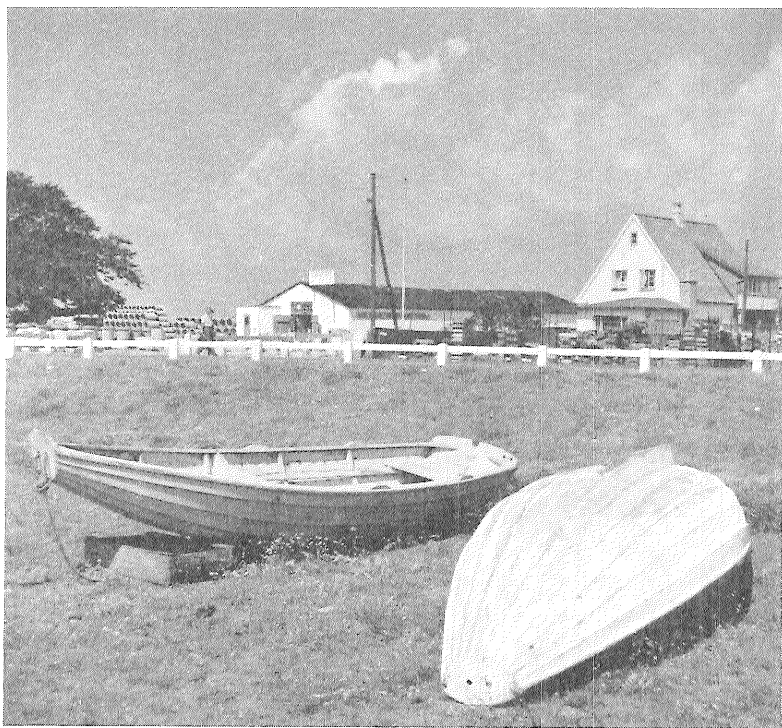
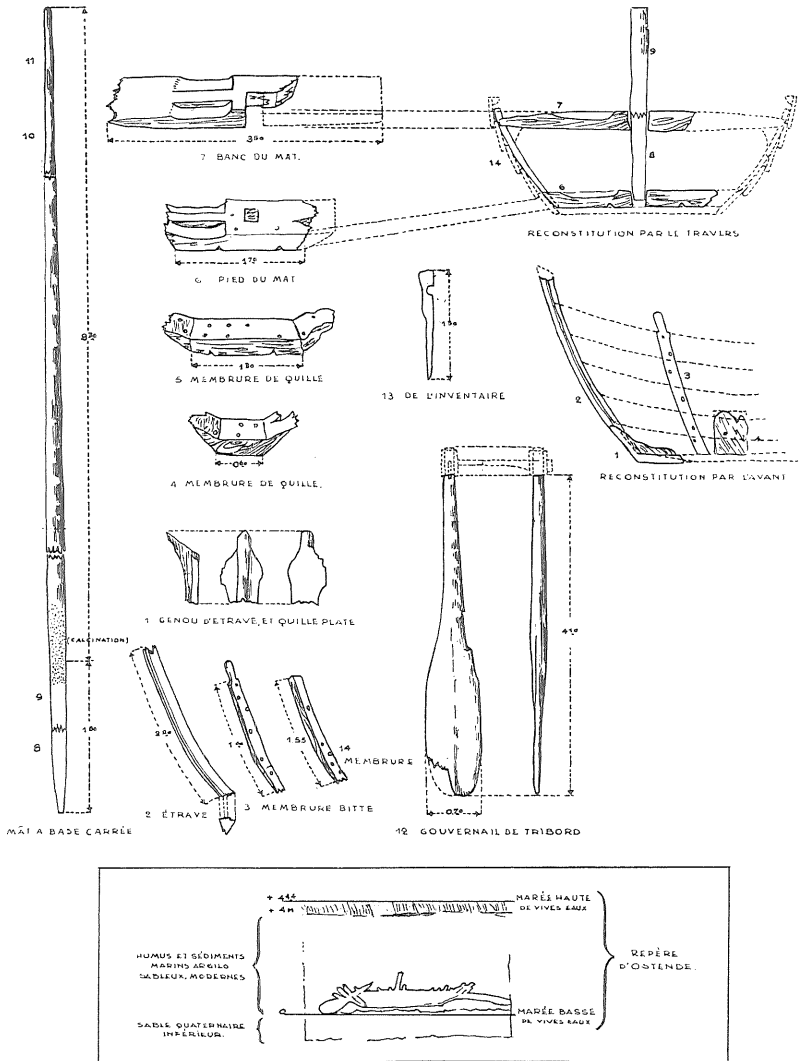


Fig. 8. To norske *pramme* oplagt på havnepladsen i Gilleleje omkr. 1955. –
Forf. fot.

Two so-called 'Norwegian prams'.

at være fra 400–500-tallet, og hans rekonstruktion af båden som et 14,5 meter langt, 3,5 meter bredt og 1,35 meter dybt, klinkbygget fartøj med rette stævne og bundflak vandt via W. Vogels „Geschichte der deutschen Seeschiffahrt“³⁸ vid udbredelse, ligesom Szymanski³⁹ heri så forgængerer for den fladbundede *evert*. I 1936 publicerede C. M. Pleyte⁴⁰ en ændret rekonstruktionstegning, udført af W. K. Versteeg på grundlag af nye opmålinger af de bevarede dele, og ifølge denne skulle fartøjet snarere have karakter som Nydambåden med en bred kølplanke, hvortil de klinklagte planker umiddelbart slutter sig i en jævn runding. Pleyte går imod tanken om en sam-



COUPE DU GISEMENT

JUIN 1902
EJ

Fig. 9. Brügge-båden. Opmålinger af optagne dele og rekonstruktion af tværsnit og stævn (ved Jonckheere).

The Bruges boat, salvaged parts and reconstruction.

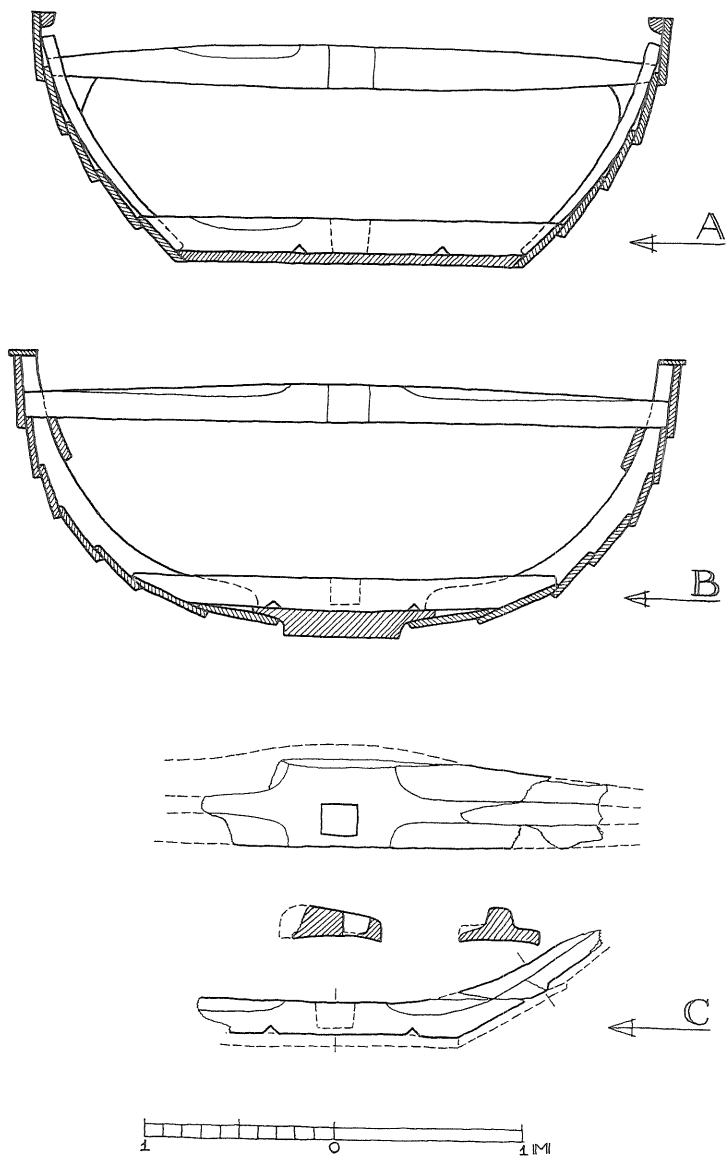


Fig. 10. Brügge-båden. Rekonstruerede tværsnit ved Jonckheere (A) og Pleyte/Versteeg (B) samt skitscopmåling (C) ved forfatteren af mastespanetet med dets bundflak og indhug for to bord i „omvendt“ klink.

The Bruges boat. Reconstructed midship sections by Jonckheere (A) and Pleyte/Versteeg (B). Sketch of mast-frame (C) with floorplate and notch for 'reverse' clinker planking.

menhæng mellem Brüggebåden og everten og vil i stedet gerne se den som grundstammen til skibstypen *pleyte*.

Hufnagel⁴¹ fandt dette fund for spinkelt at bygge på i sin oversigt over vestgermansk skibsbygning, bl. a. fordi rekonstruktionerne viste et sideror, som Hufnagel ikke mente var fundet. Nagelmackers⁴² fandt da også i 1954 lejlighed til at publicere mere detaljerede opmålinger af nogle af fundets dele for herigennem at give forskningen et mere objektivt billede af originalmaterialet – og derved basis for at vurdere rekonstruktionernes værdi.

I 1964 havde denne artikels forfatter lejlighed til at studere de bevarede dele, der nu findes på slottet Steen i Antwerpen, hvor Belgiens nationale søfartsmuseum har til huse. Som det fremgår af Jonckheere's opmålinger (fig. 9), var såvel mast som ror fundet sammen med vraget, og disse dele fandtes da også endnu sammen med de øvrige af Jonckheere gengivne stykker. Imidlertid skulle ingen af de publicerede rekonstruktioner vise sig at være fyldestgørende. Det „knæ“, som Jonckheere lod forbinde forstævn og bundflak, viste sig i virkeligheden at være sammenhørende med, men nu afbrudt fra det bevarede mastespant, så disse tilsammen dækkede et 1,2–1,3 meter bredt, vandret parti af bunden og 2 planker i *omvendt* klink (fig. 10 C). Der kan dermed ikke være tvivl om, at fartøjet har haft et egentligt bundflak med en markeret vinkel ved overgangen til den klinklagte side. Om Brüggebådens flade bund er bygget med eller uden køl kan ikke afgøres af det bevarede materiale, blot at bundens planker har ligget kant ved kant.

Den bevarede stævn fra Brüggebåden er krummet svagt konvekst, forholdsvis spinkel og med en fortløbende spunding. Øvre og nedre endes afslutning er vanskelig at bestemme. Blandt de øvrige dele findes en enkelt (nr. 13 på fig. 9), hvis udformning er af en særlig karakter. Det er et egebræt, der i den ene ende har indskæringer fra begge sider, så der dannes en rund skive af ca. 18 cm's diameter, oprindelig en cirkel, nu ved tørringen en oval, kun forbundet med det øvrige med en smal stilk. Desværre er stykket ikke komplet, men der synes her at være en parallel til en i Bremerkoggen fundet

mærkelig stævnprydelse, en egeplanke med to forbundne cirkler, af hvilke den øverste er ret afskåret foroven, fæstet til forstævnen på dennes agterkant. Brüggebåden kan dermed karakteriseres som et fartøj bygget med udfaldende sider i omvendt klink, med næsten ret stævn med en jævnt forløbende spunding og med et bundflak med eller uden køl. Endvidere synes den at have haft en stævndekoration, der ellers kun er kendt fra Bremerkoggen. Masten hviler i det brede mastespant, mens der øjensynlig ikke har været noget kølsvin. Højere oppe i skibet støtter masten ind mod et hak i den bevarede mastbjælke.

Disse karaktertræk er imidlertid helt sammenfaldende med de ovenfor for den tidlige hanse-kogge angivne, og det er da rimeligt at overveje, om det fundne vrage kan stamme fra en sådan kogge, sunket på stedet i Hansaens første år. Dette synes dog vragdelenes karakter at modbevise. Der er ved tildannelsen af f. eks. mastespant og -bjælke lagt et stort arbejde i at borthugge det træ, der ikke aktivt medvirker til styrken, således at tværsnittet har fået en optimal \perp -form i spantet udenfor området med mastesporet (fig. 10 C). Brüggebåden har i dette mastespant et element i konstruktionen, hvis form og tværsnit på slående vis genfindes i et romersk skibsvrag, udgravet i Themsen ved London i 1963 og dateret af to 200-tals mønter fundet i fyldlaget og af en mønt fra år 88 eller 89, der lå i mastesporet. Marsden⁴³ antager, at dette vrage stammer fra et flodfartøj, der er bygget under påvirkning af britiske byggetraditioner, men iøvrigt ud fra den fra andre fund kendte romerske kavelbygge-måde. Den friske anvendelse af mast og sejl synes således naturligt nok at have sit direkte forbillede i de romerske fartøjer, der er kommet sejlene til, og som måske også er bygget⁴⁴ ved de romerske befæstninger, der i de første århundreder af vor tidsregning fandtes nær grænsen for det romerske imperium indenfor frisisk område.

Mens de romerske fartøjer iøvrigt byggedes med svære tømmerdimensioner, så synes der ved Brüggebåden at være lagt vægt på at holde træmængden så lille som muligt. Denne tendens til reduktion af materialevægt er et fremtrædende træk ved klinkbygningen,

og indenfor nordisk område var den lette byggemåde i vikingetiden og tidligere selve grundlaget for skibsbyggeriet. For de frisiske skibe opgives dette øjensynlig tidligt som vist nedenfor, og Bremerkoggens bygmestre har i hvert fald ikke søgt at følge dette princip. I mangel af en C-14 datering på Brügge-fundet må man derfor lade sig nøje med Jonckheeres datering til 4-500-tallet, der ikke synes urimelig. Brüggebåden kan dermed betragtes som repræsentant for den grundform, hvoraf cog-kogge-kåg typen er udsprunget. Denne type har særligt egnet sig til sejlads på Rhinen og langs vadehavskysten, idet den flade bund dels tillader sejlads på fladvandede områder, dels efterlader fartøjet på ret køl, når det sætter sig på bunden ved ebbe. Den ældste afbildning, jeg har kunnet finde af et fartøj af denne karakter, findes på en gravsten fra Mainz over skipperen Blussus⁴⁵ (fig. 11) fra første halvdel af 1. årh. e. Kr.

Kåg-typer.

Efter at det således ved hjælp af Brügge-båden er blevet muligt at sammenkæde såvel den tidlige hanse-kogge som en senere tids kåg med et frisiskt, førmiddelalderligt fartøj, vil det være naturligt at følge udbredelsen af denne type for at se, om dette kan belyse friserens tidligere søfart. Men forinden må man gøre sig klart, at form og navn ikke altid følges ad, tværtimod opviser skibsbygningens historie mange eksempler på, at typenavne på forskelligt sted og til skiftende tider dækker tilsyneladende vidt forskellige fartøjer, jævnfør f. eks. *skuta*, der i vikingetiden betegner en krigsskibstype af anelig størrelse, overfor *skude*, der idag ofte anvendes med en lidt nedsættende eller humoristisk undertone om bl. a. ældre, mindre fartøjer. Men ofte vil det dog være muligt at påvise en naturlig sammenhæng i lighed med den her påviste mellem nutidens beskedne, åbne fiskerkåg og hansetidens store heldækkede, søgående kogge.

Ordet kaag er idag forsvundet som navn for en fartøjstype i Holland,⁴⁶ mens det endnu anvendes i Sverige og Danmark. Den svenske kåg-type fra Bohuslen, som Hasslöf⁴⁷ gengiver en opmåling af, og

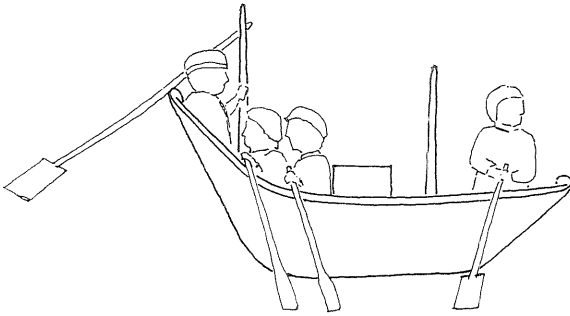


Fig. 11. Skib af kogge-karakter fra romersk gravsten over skipperen Blussus, Mainz. Første halvdel af 1. årh. e. Kr. – Efter Moll.

Ship similar to a cog from a Roman tombstone over the skipper Blussus, Mainz. First half of the first century A.D.

som også træffes i Sydnorge, er imidlertid jollebygget med en skarp og dyb køl, der adskiller den væsentligt fra danske og hollandske kåge. Hvorledes navnet kåg er blevet knyttet til denne type, står hen i det uvisse.

Indenfor dansk område fandtes tidligere en rigdom af kåg-typer. Funch,⁴⁸ der i sin *Marine-Ordbog* fra 1852 nærmer sig spørgsmålet fra den større skibsbygnings synsvinkel, anfører to typer. „Der haves *Ligterkaag* og *Færgekaag*. *Ligterkaagene* bruges i Almindelighed til at lægge paa Siden af et Skib for at indtage en Deel af dets Ladning, og derved bringe det til at stikke mindre dybt, så det kan flyde over en Grund eller ind i en Havn; *Færgekaagen* benyttes derimod oftest til Transport af Kreaturer, Vogne og andet svært Gods, som føres fra den ene til den anden Side af en Fjord.“ Limfjordskommissionen af 1741, der beskæftigede sig med fjordens fiskeriforhold, noterer⁴⁹ at „kågen af bygning er spids i begge ender, bunden flad, siderne perpendikulære, så kågen er lige vid oven og neden. Den er afdelt i forskellige rum, bygget af eg, sejler godt med sprød- og foksejl. *Nedkåg* er de mindste, *bundgarnskåg* større og *krejl-kåge*, som kan føre 30–40 tdr. gods, de største, thi vel er *færkåge* de allerstørste, men bruges ej til fiskeri og er af anden bygning. Øst for Løgstør bruges

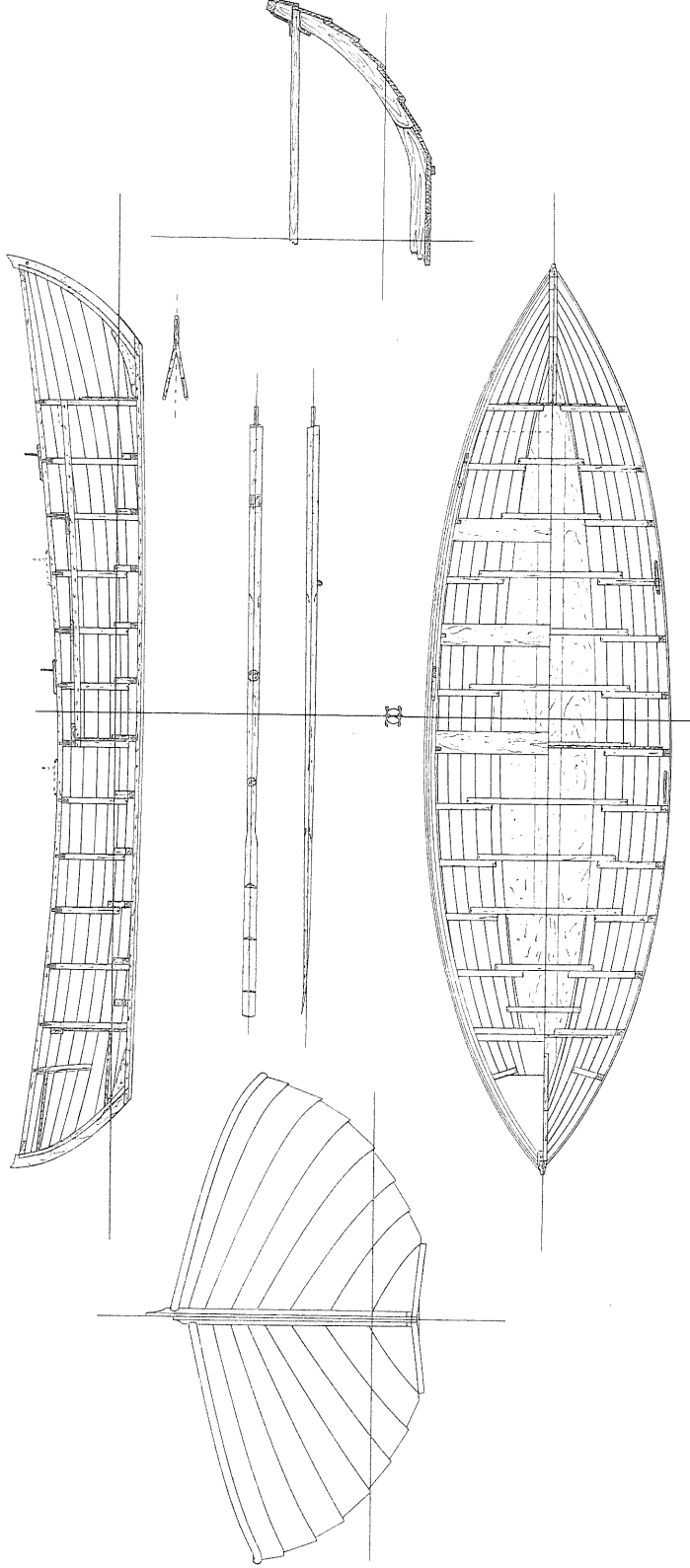


Fig. 12. Opmåling af *kaag* fra den vestlige Limfjord. Bygget o. 1915 i Vilsund. Mål: 7,40 × 2,00 × 0,80 m. Opmålt 1951 af konservator Christian Nielsen.

Lines of a 'kaag' from the western part of the Limfjord, built ab. 1915.

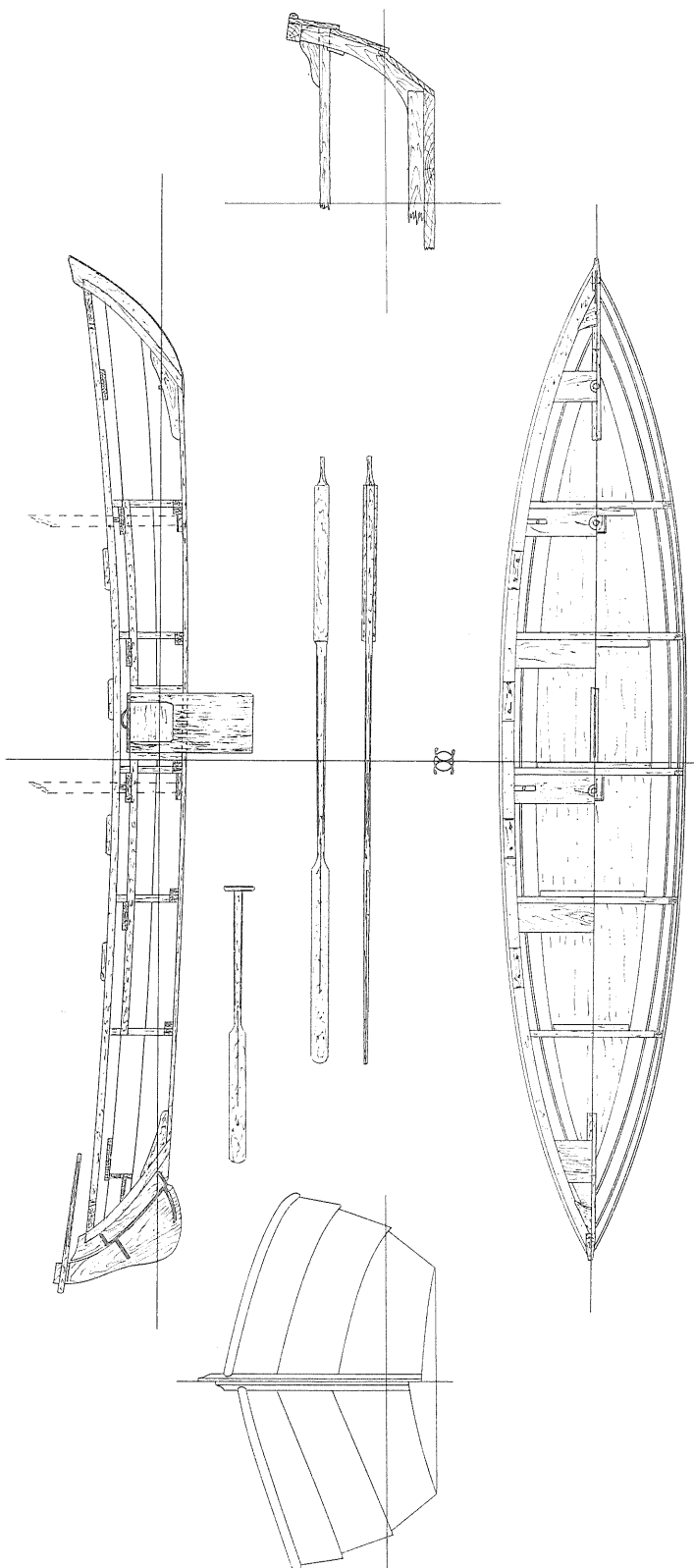


Fig. 13. Opmåling af kaag fra Slien. Bygget 1917 i Slesvig. Mål: 7,45 × 1,38 × 0,56 m. Opmålt 1951 af konservator Christian Nielsen.

Lines of a 'kaag' from the firth of Slien (Schlei), Schleswig, built in 1917.

alene kåge, men sønden og vest for Løgstør intet uden *både*. Disse er forskellige, nogle af eg, de fleste af fyr, spidse i begge ender, lange smalle og så lave, at den, der ikke kender dem, må anse dem som det underste vrug af en anden båd.“

Endnu idag findes enkelte af disse kåge med lodrette sider bevaret øst for Løgstør, hvor man hævder,⁵⁰ at dette er den rigtige kåg-type i modsætning til fiskerne i den vestlige Limfjord, der selv benævner de fartøjer, Limfjordskommissionen kalder både, for kåge⁵¹ (fig. 12). I kommissionens opremsning af kåg-typer i Limfjorden mangler øjensynlig den af Funch nævnte færgekåg, der dog ofte kaldes pram eller blot færge.

I Rigsarkivet findes bevaret en dansk tegning fra 1755 af, hvad der må antages at være en førerkåg (fig. 14). Det er en 50 fod lang *koge* på 16 læster, der kan bære 500 tønder korn med en dybgang på $3\frac{1}{4}$ fod, tegnet i København af P. Kiønig. Den synes ikke at have ret meget andet end den flade bund til fælles med de øvrige danske kåge, og det er da også klart, at dette er den i Holland videreudviklede kåg-type, hvis forandring i løbet af 1600- og 1700-tallet kan følges fra Witsens⁵² *kaagh* eller *kaeg* fra 1671 med smalle, rette stævne (fig. 15) til Rålamb⁵³ *cagh* fra 1691 med brede, men stadig rette stævne, hvorfra skridtet til den brede, buede stævn på *kogen* af 1755 synes mindre påfaldende. Rålamb introducerer typen med ordene: „Man will gifwa Läsaren ännu en Art af Fahrkåstar wed Handen, som uthi Hålland kallas Cagh, og det derfor, at hon här uthi Mälaren är mächta beqwemlig at bruka, i thet hon kan regeras af en Kar och en Poike, drager stoor Last, kan löpa på grundt Watn, lofwerar wäl, och woro mycket beqwemlig till at föra Jern med, och annan swår Last, ehuruwäl hon intet mindre tienar för Passenerare och resande Folck.“

Mens Witsens *kaagh* er klinkbygget i siden, er Rålamb⁵³ og Kiønigs begge øjensynlig kraelbyggede. Petrejus,⁵⁴ der følger den hollandske *kaags* forandring fra 1600-tallets tidligste afbildninger til typen klinger ud i Holland i 1800-tallet, viser hvorledes kraelbygningens glatte sider viser sig ved *kaagen* omkring 1660 uden dog straks at fortrænge

klinkbygningen helt. I løbet af disse århundreder gennemløber den hollandske kaag således en betydelig udvikling, ikke mindst hvad angår skrogets udformning ved stævnene, men allerede hos Witsen i 1671 har skrogets tværsnit den for de sene hollandske småskibstyper så karakteristiske opbygning: en flad bund, der overgår i en udfaldende skibsside for derefter ved en svær barkholtsrang at skifte til indfaldende skibsside. Derved adskiller denne sene hollandske kaag sig fra de ovennævnte kåg-typer fra Limfjorden, idet disse har udfaldende eller ganske lodrette sider.

Foruden de danske kåg-typer, der knyttes til Limfjordsområdet, skal nævnes endnu tre forekomster af dette typenavn indenfor den jyske halvø. Først Slien, hvor kåg-typer, der er nærligt identiske med den vestlige Limfjords, er opmålt af konservator Chr. Nielsen (fig. 13). Kågen anvendes her i udstrakt grad af fiskerbefolkningen, specielt i forbindelse med sildefiskeriet.⁵⁵ Udenfor selve Slien synes typen imidlertid at være mere sjælden, ved Sønderborg synes navnet således kun at have været knyttet til de ved sildefiskeriet anvendte slæbebåde, i hvilke garnet transporteres. Disse er bygget med en flad bund af gran, klinkbyggede sider med 5–6 lærkeplanker (sjældnere eg), fyldige ender og rette eller let krumme stævne. Den sidste af disse byggedes i Sønderborg i 1938–39.⁵⁶

På Danmarks eneste egentligt sejlbare „flod“, Gudenåen og Randers fjords indre del, var kåg-farten tidligere af stor betydning.⁵⁷ Hvornår den begyndte, vides ikke, men allerede 1443 førtes en retssag om retten til at sejle gennem Åbro, en bro mellem Ulstrup og Langå, og siden 1767 gjorde de skiftende ejere af godset Silkeborg, der med sine store arealer lå ovenfor Bjerringbro, hvor den naturlige sejlbarhed ophørte, forsøg på at få gjort åen sejlbar for pramme eller kåge, som man i flæng kaldte de store, fladbundede både, som man anvendte i åfarten. Da såvel bredde som dybgang af de anvendte kåge måtte holdes indenfor bestemte, meget snævre grænser, byggedes disse i tidens løb længere og længere. I 1946 opmålte Chr. Nielsen den sidste eksisterende Gudenå-kåg. Den er bygget 1917–18 og måler 80 fod i længden, 15 fod 8 tommer i bredden med en dybgang

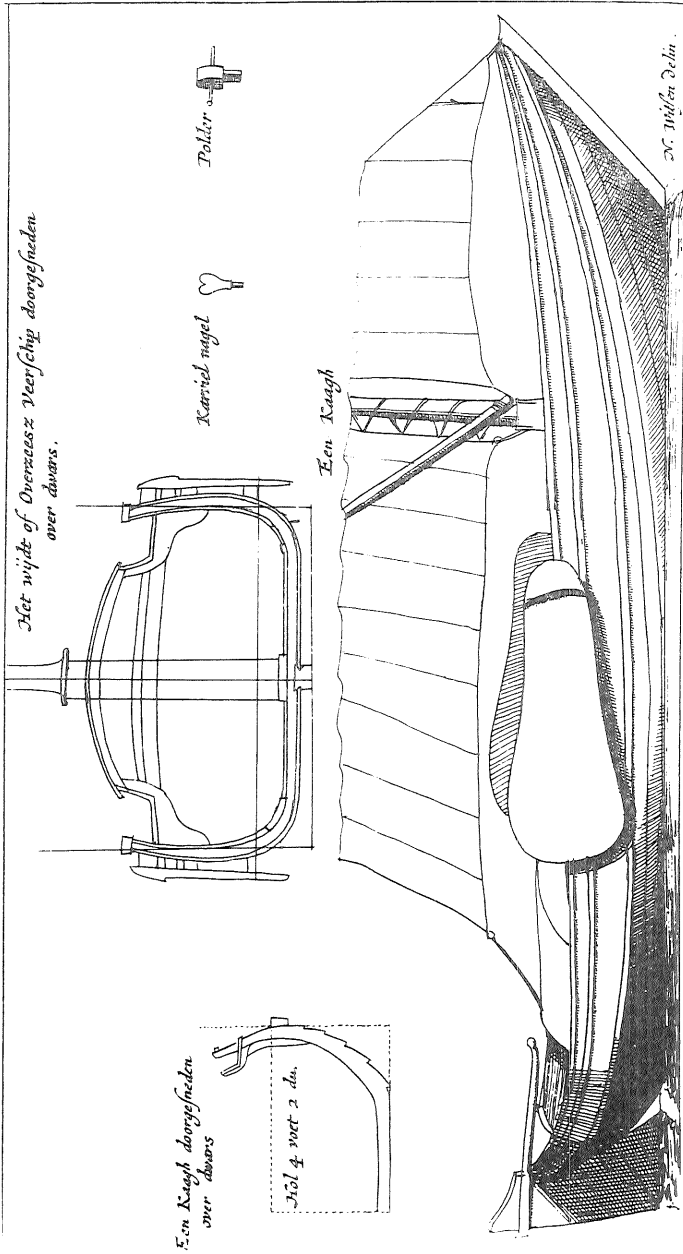


Fig. 15. En hollandsk kaagh fra 1671. — Stik af N. Witsen.

Dutch 'kaagh' from 1671.

på blot 14 tommer. Handels- og Søfartsmuseet har i sin samling af lokale danske småskibstyper udstillet en model af dette fartøj.

I et farvand af ganske anden karakter end de lukkede fjorde og smalle åløb finder man imidlertid også kågen. Det er på Hjørring amts Skagerakskyst, hvor den såkaldte „skudehandel“ med Norge dreves fra åben strand indtil omkring 1900. De benyttede fartøjer, *bageskuder*, *sandskuder* (da.),⁵⁸ *Danmarksslupper* (no.)⁵⁹ var norskbyggede, spinkle og elastiske med deres tynde, klinklagte egeplanker i bunden, der skulle kunne give efter uden at brydes ved de hårde påvirkninger, fartøjerne udsattes for under landing på den åbne kyst. Af hensyn til muligheden for at kunne lande og atter søsætte de lastede fartøjer, måtte disse holde en meget beskeden størrelse, og overfarten kunne da være meget risikabel. Tolderen i Hjørring kunne da også berette, at i de 15 år fra 1675 til 1690 forliste „en 30 stykker af samme små sandskuder“.⁶⁰ Senere hen i tiden blev det dog ikke almindeligt med landsætning for hver rejse, idet man på den vendsysselske kyst anskaffede store fladbundede både – *skibningskåge* – til transport af varer mellem stranden og skuden. I 1860 oplyses om disse: „Til udskibning benyttedes de såkaldte *fladbåde* (kåge), der kunne bære fra 50 til 100 tønder korn. Hver båd betjentes af 9 mand. Kornlæssene kørtes ud i havkanten, hvor fladbådene tog imod dem“.⁶¹ En fladbåd, bygget omkr. 1890 i Lyngby til Løkken Bjærgelav, er opmålt af Chr. Nielsen i 1945. Endnu i 1957 fandtes en sådan båd ved Ugerby strand; den havde ikke været i brug siden 1931 og var nu på vej ind i forgængeligheden⁶² (fig. 16).

Kåg-formen.

I det foregående er nævnt en række fartøjstyper, der foruden enhedstrækkene i bund- og stævkonstruktion alle bærer navnet kåg. Der findes imidlertid adskillige fartøjer, der uden at bære dette navn kan karakteriseres ved de samme træk. Deres bidrag til denne fladbundede grundforms historie er ikke de mindst interessante. Af hollandske typer er allerede nævnt *pleyten*, og typen *schokker* sættes

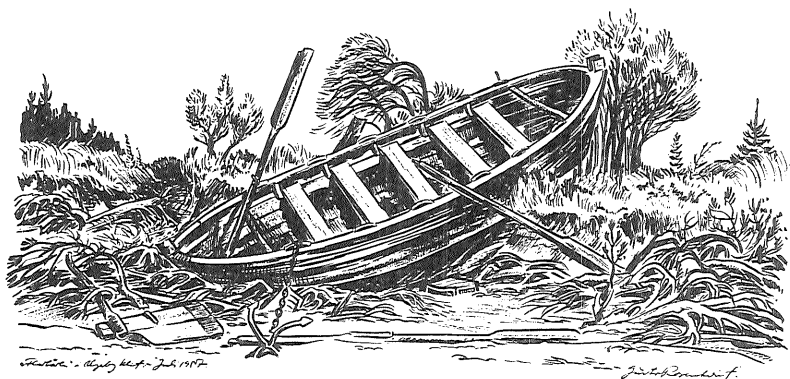


Fig. 16. *Fladbåd* fra Ugerby strand ved Hirtshals, tegnet 1957 af Gustav Rosenkvist.

'*Fladbåd*' (flat bottom boat) from Northern Jutland.

af Sopers⁶³ i forbindelse med koggen, af Petrejus⁶⁴ med kaagen. *Pink*,⁶⁵ *hengst* og *hoogaars*⁶⁶ kunne også nævnes i denne forbindelse, og disse typer kommer meget nær til en interessant fartøjstype, *rabão carvoeiro*, på floden Douro i Portugal.

François Beaudouin har i sin studie over oprindelsen af Douro-flodens klinkbyggede fartøjer⁶⁷ påvist den nære sammenhæng mellem disse og fartøjerne i det nordeuropæiske klinkbygningsområde i vikingetid og senere. Beaudouin sammenstiller tegningen af *rabão carvoeiro*, der er klinkbygget med bundflak, ret, stærkt faldende forstævn og næsten lodret agterstævn, med tegningerne af en 1300-tals kogge og en *lodka* fra Don (fig. 17) og finder en påfaldende lighed, der får ham til at antage, at også koggen har haft flad bund. Styreåren på den portugisiske flodbåd sidder iøvrigt fæstet til toppen af agterstævnen ligesom på skibet på Blussus' gravsten (fig. 11) og på tre flodbåde af kogge-kåg karakter, gengivet ved floden Wistula i Polen på Olaus Magnus' kort fra 1539.⁶⁸ Årebefæstelsen ved en fast pind, der går igennem et øje fæstet til åren, har paralleller bl. a. på Limfjordskågene (fig. 12), på både på Ejderen⁶⁹ – og iøvrigt på nogle af de irske skindbåde, *currachs*.⁷⁰ Slægtskabet med den franske

og portugisiske fiskers *doris* og dennes ætling i den nye verden, *lumberman bateaux*, drages også frem, og man kan idag opleve at se en bateau af kågens „klassiske“ form på Adirondack museet i staten New York, hævet fra en 200-årig hvile på bunden af en sø.⁷¹ I Sydgrønland er typen kommet ind med ilanddrevne dorier fra de store fiskebanker, hvor disse anvendes fra franske og portugisiske moderskibe, og det lokale sydgrønlandske bådebyggeri står idag overfor valget mellem de klassiske nordiske og frisiske typer repræsenteret ved henholdsvis *færøjollen* og *dorien*.

Det vil føre for vidt her at søge at følge de fladbundede, retstævnede fartøjer i detaljer langs Nord- og Østersøens kyster. Det skal blot nævnes, at typen optræder ved den sydlige Østersøkyst under navne som *Polte*,⁷² *Kahn*⁷³ m. v., idet disse dog ikke synes at være eentydige benævnelser, men at gælde for bådtyper med såvel agterstævn som spejl.

Indenfor dansk område kendes den fra det vestlige Limfjordsområde beskrevne lave kåg-form („som det underste vrug af en anden båd“) endvidere under navnet *pram*, således f. eks. i Roskilde fjord, men dette navn er lidet karakteristisk, idet det anvendes som betegnelse på alle slags fladbundede fartøjer uden større hensyn til disses stævnudformning.

I Dansk Fiskeriforenings modelsamling findes en model forestillende en vestjysk kystfiskerbåd fra omkr. 1720⁷⁴ (fig. 18–19). Den stammer fra Vestkysten, hvor Aggertangen lukkede Limfjorden mod vest, efter at havet omkr. 1100 havde spærret udløbet og – med korte afbrydelser – holdt Limfjorden afspærret mod vest, indtil havet igen brød sig vej igennem tungen i 1825.⁷⁵ Den tidligere omtalte Limfjordskommission af 1741 nævner,⁷⁶ at Harboøre- og Aggerboerne har deres *havbåde*, som de drager over sandet til Limfjorden. Modellen viser denne types rette, stærkt faldende stævne og smalle bundflak. Fiskeriet med havbåden eller *æ skiv*, foregik fra den åbne kyst, og båden måtte være robust, sødygtig og let at bjærge op på det tørre land. Havbåden beskrives⁷⁷ iøvrigt som en meget svær og ret ejendommeligt bygget båd, godt 10 meter lang, let flydende og god

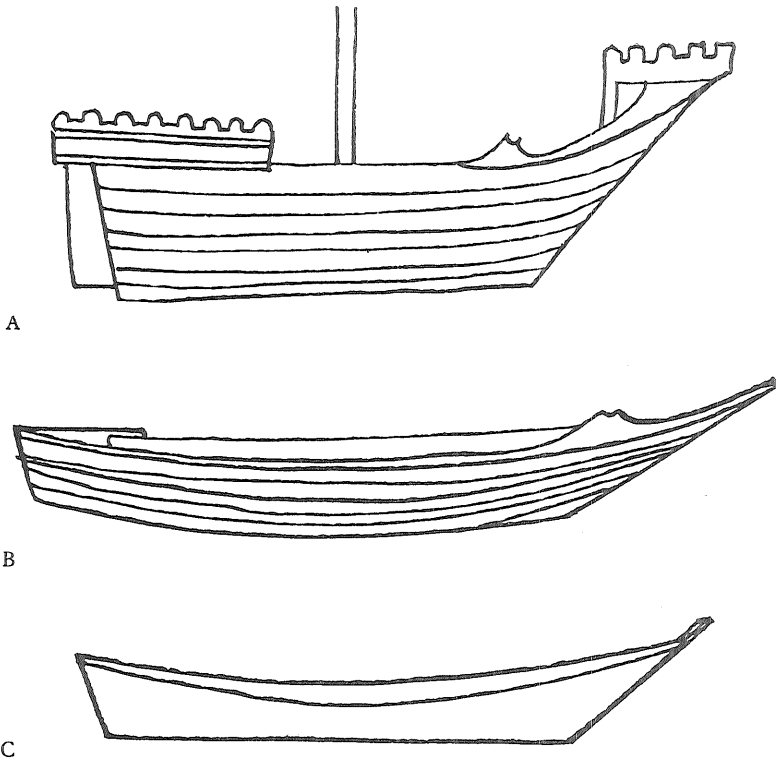


Fig. 17. Skibstyper af kogge-karakter. A: *Kogge* efter 1300-tals manuskript ;
 B: *Rabão carvoeiro* fra Douro, Portugal ; C: *Lodka* fra Don, Rusland. –
 Efter Beaudouin.

*Ships' of cog type. (A) Mediaeval cog, 14th century ; (B) Rabão carvoeiro
 Douro, Portugal ; (C) Lodka, Don, Russia.*

at manøvrere i brændingen. Laster forholdsvis meget og kræver 8–12 mand til roning. Bådene medførte sjældent sejl, fordi de ikke kunne sejle uden med vinden agter for tværs. Fra midten af 1800-tallet byggedes havbådene med køl og klinklagt bund. Et sådant fartøj udstilledes på fiskeriudstillingen i København i 1888 og er gengivet hos Drechsel.⁷⁸

Sammenfattende kan de indenfor Danmark forekommende fartøjs-typer, der bærer navnet kåg, eller som i form knytter sig til kågene,

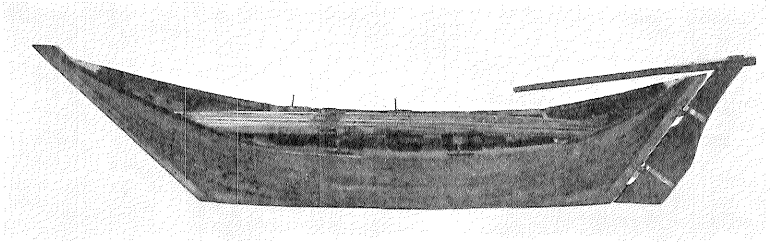


Fig. 18. Ældre model af *havbåd* fra Jyllands vestkyst, fra omkr. 1720. —
Fiskerimuseet, København.

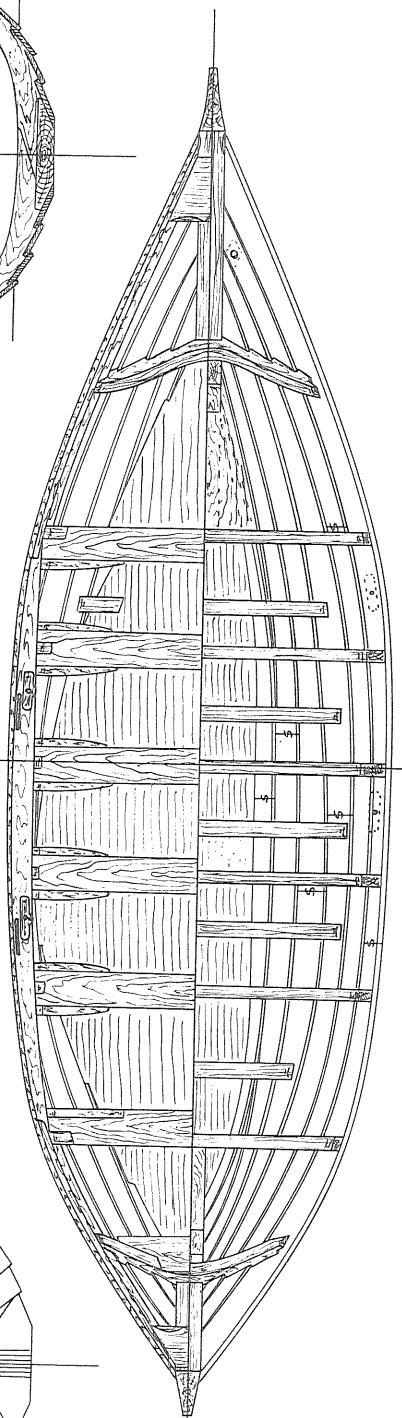
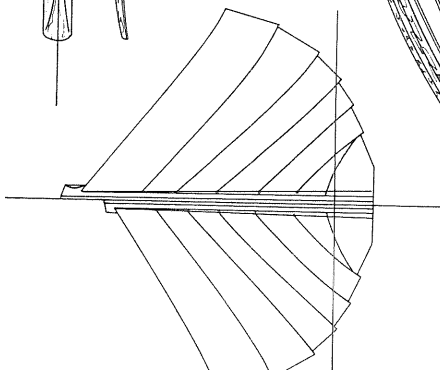
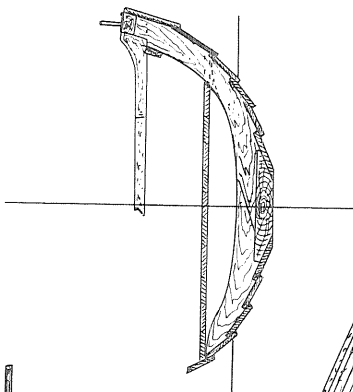
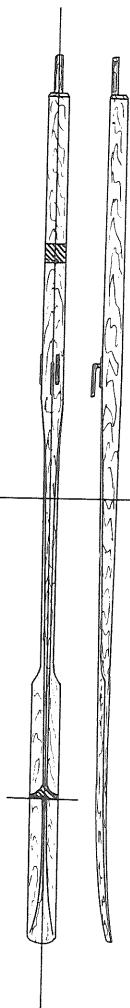
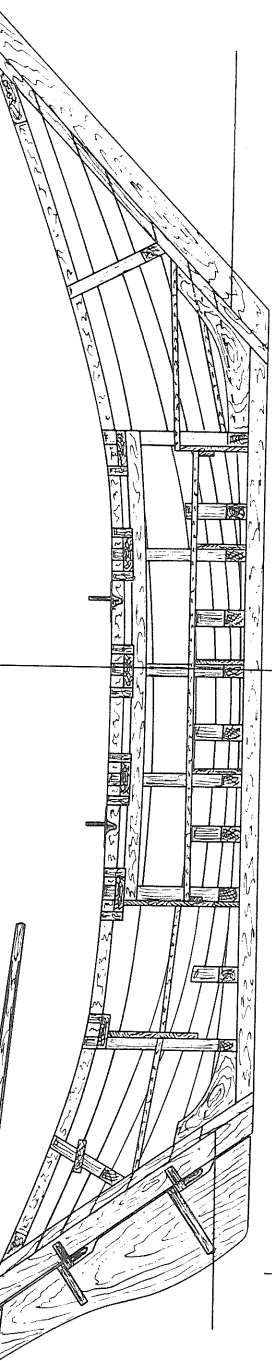
*Old model of a fishing boat, a 'havbåd', from ab. 1720 from the west coast
of Jutland.*

indeles i tre ret klart adskilte grupper, af hvilke *den første* udgøres af den vestlige Limfjords og Sliens forholdsvis lange og lave kåg med udfaldende sider og den bl. a. i Roskilde fjord anvendte pram af samme karakter, *den anden* af den østlige Limfjords og Gudenåens kåg med stejle eller lodrette sider og ofte af nogen størrelse („af størrelse som et lille dansegulv“⁷⁹) og *den tredje* repræsenteres af Kionigs tegning fra 1755 af den sent udviklede lastdragerkoge. Havbåden fra Aggertangen knytter sig naturligt til den første gruppe, mens skibningskågen fra Vendsysselkysten sammen med ligter- (lægter-) og færgekågene hører hjemme i anden gruppe.

Den sidste af disse former, gruppe 3, kan som nævnt gennem tegninger m. v. vises at være direkte importeret fra Holland i 1600-tallet. Gruppe 2 knyttes i navn og funktion til middelalderens „simple“ koggeform, som den forekommer i det hanseatiske storskib i tidlig middelalder og som lægter-, færge- og flod-båd ialtfald siden senmiddelalderen. De i det følgende nævnte kulturhistoriske og geografiske forhold understøtter det indtryk, at gruppe 1 repræsenterer spor af en endnu ældre frisisk indtrængning i de danske farvande.

Fig. 19. Fiskerimuseets model af *havbåd* fra Jyllands vestkyst fra omkr. 1720.
Opmålt af konservator Christian Nielsen.

Lines of the model of a 'havbåd' from ab. 1720. →



37

Sejlede friserne til Birka?

Handelsudvekslingen mellem Norden og Vesteuropa i århundrederne før og under vikingetiden har i længere tid været stærkt i søgelyset blandt arkæologer og historikere, der bl. a. i forbindelse med tolkningen af de første nordiske bydannelser har behandlet spørgsmålet om den frisiske indflydelse herpå på baggrund af den „friserhandel“, hvis glanstid ligger i 800-tallet, og hvis formodede frisiske dominans i de senere år har været stærkt omdisputeret. Poul Enemark har i 1960 redegjort for problemerne omkring denne friserhandel,⁸⁰ således som de tegner sig på grundlag af den meget omfattende litteratur, der behandler bl. a. arkæologiske og historiske kilder fra det pågældende tidsrum. Der synes at være et godt stykke vej tilbage, inden man når til enighed om afvejningen af nordisk og frisisk i dette spørgsmål. En af vejene hertil synes at tilbyde sig i studiet af det frisiske skibsbyggeri, der hidtil har været belyst så beskedent, at Enemark konkluderer: „Om friserskibenes udseende vides utrolig lidt“.⁸¹

I forbindelse med tolkningen af resultaterne af de betydningsfulde udgravninger af vikingetidens to vigtigste handelscentre indenfor nordisk område, Hedeby ved Slien og Birka ved Mälaren, har kendskabet til handlens ruter været af den største betydning. Fundene fra Birka⁸² vidner om, at dette bysamfund er opstået omkring 800 e. Kr. på et sted, hvortil produkter fra bl. a. hele Mellem- og Nord-sverige er blevet bragt til udveksling med udenlandske varer, ikke mindst af vesteuropæisk oprindelse, herunder „frisisk“ klæde, glas fra Rhinområdet og keramik fra det frisiske handelscentrum Dorestad. Hedeby synes efter de sidste undersøgelser⁸³ at have været beboet siden midten af 700-tallet. Her på den smalleste del af den jyske halvøes rod har handelsvejen fra de frisiske kyststrækninger og det øvrige Vesteuropa mødt de vigtige forbindelser op igennem Østersøen såvel som forbindelsen nordpå langs den jyske østkyst til den sydnorske handelsplads Kaupang.

Endnu inden grunden til disse bydannelser var lagt, fandtes dog

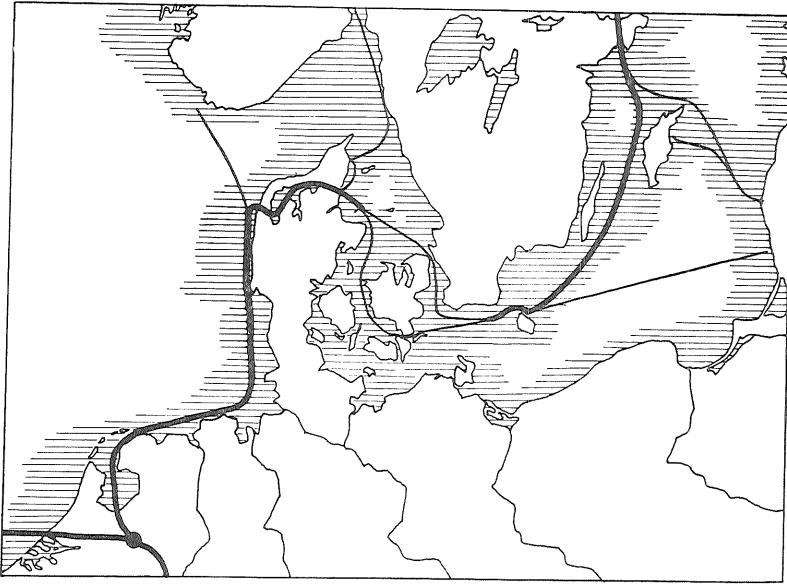


Fig. 20. Limfjorden som den store handelsvej mellem Norden og Vesteuropa omkr. 700 e. Kr. – Efter Becker.

The Limfjord as the big trading route between Scandinavia and Western Europe, ab. 700 A.D.

allerede livlige forbindelser mellem Nord- og Østersøen. Becker⁸⁴ påviser på grundlag af det danske og sydsvenske fundmateriale fra 600-tallet og begyndelsen af 700-tallet, at en vigtig rute synes at have passeret Limfjorden (fig. 20). Der er her fundet spor af bymæssig bebyggelse flere steder i den østlige del af fjorden, og af disse viser den ældste del af gravpladsen hørende til Lindholm Høje-bopladsen tydelig forbindelse med frisiske fund som vidnesbyrd om en meget nær kontakt mellem frisisk område og Limfjorden i 600- og 700-tallet. De yngre grave på dette sted er derimod af rent skandinavisk udseende.⁸⁵

Skønt fund af vesteuropæisk, specielt frankisk/frisisk oprindelse indgår rigt i det nordiske fundmateriale, så kan dette ikke tages som et fuldgyldigt bevis for, at friserne har bragt varerne rundt i

Norden i egne skibe. Handelspladserne i Limfjorden kunne opfattes som omladningspladser, hvorfra varerne fragtedes videre på nordiske skibe, og en omladning til andre skibe i forbindelse med, at varerne transporteredes med hest og vogn over land det sidste stykke vej til Hedeby, forekommer ialtfald i vikingetid. De foreløbige undersøgelser af Hedeby's „modpol“, Hollingstedt ved Trene, viser, at der her har været et regulært havnebassin.⁸⁶ Materiale opgravet i udkanten af dette tyder på, at denne havn har haft beskeden anvendelse i 800-tallet, den blomstrende periode har tilsyneladende ligget i 900- og 1000-tallet, mens havnen iøvrigt har været i brug et stykke ind i middelalderen.

At Hedeby kan følges længere tilbage i tiden end Hollingstedt, kan skyldes, at dette sidste sted ikke er systematisk undersøgt af arkæologerne. Det kan dog også tænkes, at man i Hedeby's første år og i tiden før Hedeby's grundlæggelse har slæbt sine skibe over land de ca. 5 km, der udgør den korteste „tørre“ afstand fra Hedeby vestpå. Endnu i sen tid har man transporteret skibe over land i Holland, de såkaldte *damlopers*, der på grund af deres udformning og beskedne størrelse kunne trækkes over diger m. m.⁸⁷ En sådan transport er dog næppe tænkelig med større fartøjer af type som Utrechtskibet, dels på grund af bundens krumme form, dels på grund af vægten, der af v. d. Wijk⁸⁸ sættes til 10,4 tons, mens Timmermann⁸⁹ vurderer den til ca. 8 tons. Derimod har mindre fartøjer af kogge-type kunnet transporteres denne vej.

At de frisiske skibe allerede i 600-tallet byggedes kraftige og tunge synes at fremgå af Haarnagels udgravning i 1949 af et regulært skibsværft i Hessens store „Werft“⁹⁰ (opkastet banke i marsken). I den 20 meter lange byggehal fandtes den kraftige og solidt afstivede beddingskonstruktion som vidnesbyrd om, at der her byggedes skibe af anselig størrelse og vægt.

Øjensynlig har de frisiske byggetraditioner for større skibe allerede da ligget ret fjernt fra de skandinaviske, hvor det fornemste konstruktive kendetegn var den spinkle konstruktion. Af de frisiske skibstyper kan der således kun have været tale om at transportere

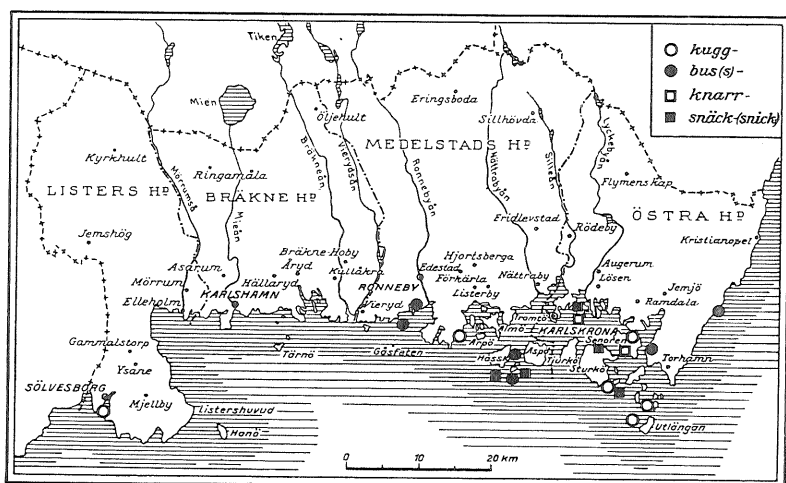


Fig. 21. Vikingetids-skibsnavne som indgår i stednavne langs Blekingekysten. – Efter Ohlsson.

Placenames along the coast of Blekinge, of which names of Viking ships' types form a part.

koggen over land til Hedeby. Men har *koggen* overhovedet besejlet Østersøen forud for hansekoggens opkomst? Dette spørgsmål kan nu belyses på afgørende måde.

På grundlag af den i det foregående viste forbindelse mellem det tidligt-frisiske fladbundede fartøj repræsenteret ved Brügge-båden og senere fartøjstyper af navnegruppen cog-kogge-kåg åbner der sig en mulighed for gennem stednavneformer med sikkerhed at påvise denne type i Østersøområdet helt op til Birka. Det danske navnestof er ikke undersøgt nøjere, og det er af tvivlsom værdi i denne forbindelse, idet navneformer, hvori kåg indgår, f. eks. Kåglænding, har været direkte knyttet til en sen tids anvendelse af kågen.⁹¹ Ved Blekingekysten, hvor navneformen kogge-kåg ikke kendes for de lokalt brugte fartøjer,⁹² forekommer en række stednavne, hvori indgår vikingetids-skibsnavne som *buss-*, *knarr-* og *snäck-* foruden *kugg-* (*kogg-*) i følgende forbindelser: Koggaskärsbåde, Kuggaskär, Kuggaviken, Kuggeboda, Kuggen og Kuggskär⁹³ (fig. 21). Her, som flere

andre steder i Sverige, hvor Kugg-navne forekommer, kan den mulighed ikke helt udelukkes, at navneformen først er kommet med hanseaterne, men når Birka, der forsvinder som by senest omkring år 1000, har navngivet en vig ved nordkanten af „sortjordsområdet“ som Kugghamn, så forekommer det søgt at forklare dette ved ordet kogge i betydningen fad eller kar henvisende til en kort, rund form,⁹⁴ som iøvrigt ikke er karakteristisk for Kugghamn ved Birka. Her må det gælde skibstypen. I dette som antagelig i nogle af de andre svenske kugg-navne må man se sikre vidnesbyrd om, at frisernes egne fartøjer virkelig har sejlet helt til Birka. Hovedparten af sejladsen er vel foregået i datidens kogger, men de tidligere nævnte paralleller til Utrecht-skibets „holk“-type blandt recente fartøjer langs Bottenhavets kyster kunne iøvrigt tyde på, at begge disse frisiske skibstyper har været deltagere i sejladsen.

Forekomsten i såvel Slien som den vestlige Limfjord af navneformen kåg anvendt om næsten identiske bådformer af speciel karakter tyder på, at de frisiske fartøjer indledningsvis er trængt ind i de danske farvande ad begge veje, hvorved fartøjstypen er fundet egnet til disse farvande, og et lokalt byggeri inspireret heraf er begyndt. De frisiske fartøjer har været af beskedne dimensioner, ellers kunne de næppe bringes over land til Hedeby. Også for sejladsen gennem Limfjorden har det været af betydning, at skibene har været små og grundtgående, idet farvandet udfor Løgstør med kortvarige undtagelser har været lukket for større skibe af de stadigt omljrede sandbarrer, der har betydet en regulær isolation af det store vestlige Limfjordsområde, efter at Aggertangen lukkedes omkr. 1100, og de egentlige fragtskibe voksede i størrelse. Først med bygningen af Frederik den 7.'s Kanal ved Løgstør i 1856-61 og Thyborøn kanal i årene efter 1862 ophævedes den isolerede karakter, og Limfjorden kunne påny tjene som forbindelsesled mellem Nordsøen og Kattegat.⁹⁵

Begge disse ruter synes i vikingetiden at komme ud af brug som vigtige indfaldsveje for de frisiske skibe. Medvirkende hertil har nok været en stigende piratvirksomhed. Ansgar blev overfaldet af sø-

røvere på sin første rejse til Birka omkr. 830 og slap kun med nød og næppe frem med livet i behold, og i forbindelse med hans anden rejse til Birka omkr. 852 berettes det, at farerne ved at besejle de nordiske farvande var steget stærkt siden begyndelsen af 800-tallet.⁹⁶ Rent skibstekniske forhold kan dog også have spillet en rolle herved. „Det nordiske skib“ har i århundrederne forud for år 800 gennemløbet en udvikling, hvorunder egentlige handelsskibstyper synes at være skilt ud. Kendetegnene, hvormed de mødes senere i vikingetiden som relativt korte, kølbyggede sejlskibe med åbent lastrum midtskibs og med halvdæk for og agter, træffes i Äskekärrs-båden fra Göta-elven, hvor den geologiske og pollenbotaniske datering til slutningen af 700-tallet eller begyndelsen af 800-tallet,⁹⁷ stemmer godt overens med C-14 dateringen til 840 ± 75 e. Kr.,⁹⁸ og i Skuldelevfundets vrug 3 fra omkring år 1000,⁹⁹ der også illustrerer denne type. Med disse skibe har nordboerne fået mulighed for at drive egentlig søhandel på egen køl på lige fod med friserne, og flere forhold taler derfor for at antage, at nordboerne selv har overtaget initiativet på de internordiske ruter omkring år 800, hvorefter man 810 hjemsøgte Frisland med den første af mange vikingestorme. Den tidlige frisiske koggetype lever dog stadig i et vist omfang videre i de danske farvande i vikingetiden og op til idag som brugsfartøj på steder, hvor den har vist sig egnet til de lokale forhold, f. eks i Limfjorden og Slien.

Vikingetidens „kantede“ stævnform.

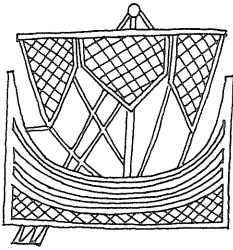
Der synes i den nordiske bådebygningstradition at være en udpræget tilbøjelighed – affødt af selve klinkbygningsteknikkens krav – til at lade alle skrogets linier tegne bløde kurver i såvel essingens tredimensionale spring-kurve som køl-stævn-profilen. Alle hidtidige vikingeskibsfund har da også kunnet understøtte denne fornemmelse, og først ved Sune Lindqvists fremlæggelse af det rige billedstof på de gotlandske billedstene¹⁰⁰ blev der lagt op til en diskussion af de i disse billeder forekommende skibsformer med skarpe knæk mellem

bund og stævne. Skibe med samme kantede stævn findes gengivet på adskillige af de såkaldte Birka-Hedeby mønter (fig. 22 *A-D*), på runesten (fig. 23 *F*) og som indridsede stævnskitser på horn- og træstykker i Osebergfundet¹⁰¹ (fig. 24).

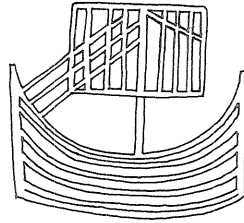
Lindqvist¹⁰² sætter denne type i forbindelse med en tradition fra Hjortspringbåden, hvor der mellem de to snabler er fastgjort et kløftet stævnstykke og to lodrette planker,¹⁰³ og han henviser til, at denne stævnform bedrer sejlegenskaberne ved at mindske afdriften. Alternativt til denne forklaring tænker Halldin¹⁰⁴ sig, at den „kantede“ stævn indridset på et hornlåg i Osebergfundet kan være „ett förslag att förstärka ett (eventuellt ryggburut) skrov till ett långskepp“. Arne Emil Christensen, der analyserer Birka-Hedeby mønterne som kilde til skibets historie på 800-tallet,¹⁰⁵ finder, at der næppe kan være tvivl om, at motivvalget er nordisk, og at skibene med kantede stævne antagelig primært har været beregnet til handelsfærd, omend nogle billeder med skjolde langs rælingen tyder på, at typen også har kunnet bruges til mere krigerske formål.

Efter at det i det foregående er sandsynliggjort, at frisiske kogger har besejlet de nordiske farvande, længe inden Birka-Hedeby mønterne udmøntedes omkring 800–850 e. Kr. – tildels efter frisisk forbillede¹⁰⁶ – og at disse kogger netop blandt deres vigtigste kendetegn havde den skarpe vinkel mellem bund og stævne, er det naturligt at efterprøve, om skibene med denne „kantede“ stævnform repræsenterer en nordisk type, den frisiske kogge, eller om de afspejler flere byggeformer af forskellig oprindelse.

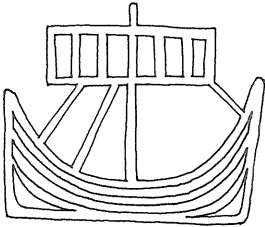
Trods det lille format og stiliseringen giver de skarpvinklede skibe på mønterne et anskueligt og karakteristisk billede af skrogets opbygning gennem det markerede plankeforløb. I fig. 22 *A-D* ses fire retstævnede skibe fra Birka-Hedeby mønterne. Skønt skibenes ydre kontur er ens, fremgår det af plankeforløbet, at *C* og *D* er bygget med lodrette stævne, hvortil plankerne fæstes i en ligeledes lodret spundingslinie, så plankerne udfylder hele stævnpartiet fra bund til ræling. Ved *A* løber plankerne derimod parallelt med springlinien, hvorved der under skrogets bælg dannet af de klinklagte planker



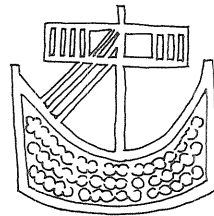
A.



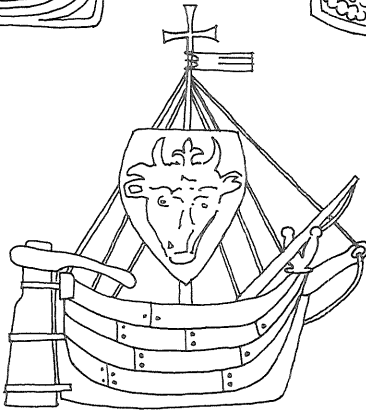
B.



C.



D.



E.

Fig. 22. Retstævned skibe gengivet efter Birka-Hedeby mønter fra første halvdel af 800-tallet (A–D) og koggen i Wismars bysegl fra 1256 (E).

Ships with straight stems represented on coins from Birka and Hedeby, first half of the 9th century (A–D). Cog from the town seal of Wismar, 1256 (E).

udskilles et krydsskraveret parti, der får skrogets ydre afgrænsning til at antage samme karakter som i fig. 22 *C* og *D*. De trekantede partier ved stævnene er utvivlsomt de fra sagalitteraturen kendte *barder* (af *barð*).¹⁰⁷ Endnu hedder stævnhullet for ophalingstovet i færingerbådene *barðhol*.¹⁰⁸

Mønterne synes dermed at vise to skibstyper, der trods den identiske ydre kontur afspejler to vidt forskellige byggemåder. Af betragtningerne i det foregående og ved jævnførelse med middelalderlige kogge-segl, f. eks. Wismar 1256 (fig. 22 *E*) fremgår det, at typen repræsenteret ved fig. 22 *C* og *D* må være *den frisiske kogge*, bygget med bundflak og rette stævne. Det er ikke uventet at finde den her i de første egentlige nordiske mønter, skønt de samtidige frisisk/frankiske mønter gengiver „holk“-typen,¹⁰⁹ for mens denne var det egentlige havskib, så var det som nævnt koggetypen, der egnede sig bedst til at forcere vejene til Østersøen. Det er heller ikke mærkeligt, at datidens nordiske skibsbygger til en vis grad har efterlignet typens ydre form som fig. 22 *A* viser. Der kan nemlig ikke være tvivl om, at dette skib i sine grundtræk er *en nordisk type*. Ganske vist kan det krumme plankeforløb og bardernes (der krydsskraveredes) udstrækning lede tanken hen på både af norsk pram/holk typen, der kan forsynes med store udvendige køl-stævn trekanter, men de tydeligt markerede stævne viser, at der her er tale om et stævnbygget skib.

En række fund og afbildninger belyser denne types fremkomst (fig. 23). Den formodede udvikling fra Hjortspringbådens ret afsluttede, kløftede stævnklods til vikingeskibenes stævnformer agtes behandlet mere udførligt i forbindelse med publikationen af en række bådgrave fra de første århundreder e. Kr. udgravet ved Slusegård på Bornholm; her skal blot nævnes, at Bjørkebåden¹¹⁰ (fig. 23 *A*), som Humbla daterer til ca. 100 e. Kr., på forkant af sine stævnstykker har „barder“ med gennemboringer – vel netop til ophalingstov. Her virker det kantede som et rudimentært tilskud til en iøvrigt jævnt rundet skrogform, som den kendes fra Nydambåden¹¹¹ og den gotlandske 400-tals billedsten Bro I (fig. 23 *B*). Til gengæld viser

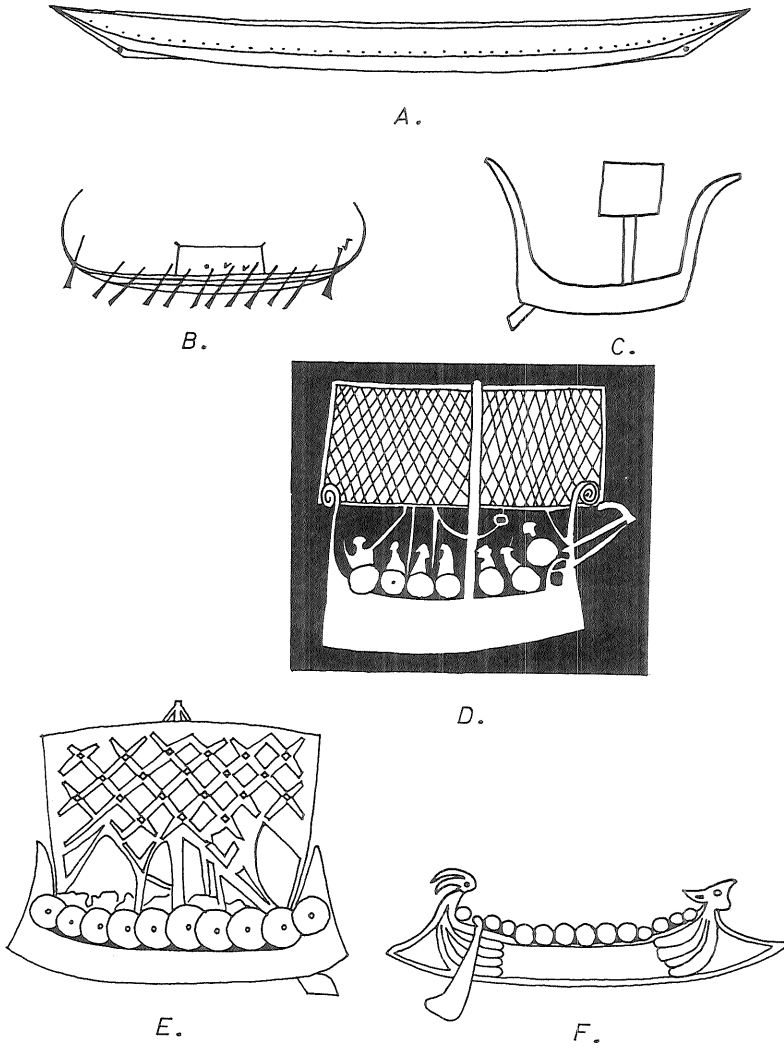


Fig. 23. A: Björkebåden fra Gästrikland, omkr. 100 e. Kr. – B–E: Gotlandske skibsristninger, B: Bro I, 400-tallet, C: När Rikvide, 5–600-tallet, D: Klinte Hunninge I, omkr. 700, E: Halla Broa IV, omkr. 700. – F: Skib på Tullstorps-runestenen, Skåne, 900–1050.

A. Björke boat, ab. 100 A.D. – B–E. Stone carvings, Island of Gotland, ab. 400–700. – F. Ship from the Tullstorps runic stone, 900–1050.

nogle af de nævnte Slusegård-både en bådtype, hvor en jævnt krummet bundlinie går over i stævne, der afsluttes for og agter i lodrette linier, så der forekommer ganske markante, flade stævn-partier af barde-karakter.

Der er således endnu et stykke op i 1. årtusinde en nordisk tradition i Østersøområdet for bygning af fartøjer med stævne, der afsluttes ved lodrette linier, og det er værd at lægge mærke til, at da sejlet dukker op første gang i de nordiske skibsafbildninger, på gotlandske billedsten fra 500-600-tallet, så ses det kun i et enkelt tilfælde på et skib med rundede stævne,¹¹² resten af skibene har markante overgange mellem stævnene og bundlinien (fig. 23 C).

På grund af ristningernes skematiske karakter er det ikke muligt direkte at afgøre, hvordan disse skibe er opbygget, og de *kan* altså tænkes at vise fartøjer af nordisk byggetradition. Af hensyn til, at disse billeder netop introducerer sejlet, der vitterligt ikke er nogen nordisk opfindelse, men vel snarest er kommet til Norden vestfra, og til at den lange, lave karakter af fartøjerne stemmer overens med kågformer, der endnu er bevaret i Slien og den vestlige Limfjord, indfaldsvejene for de frisiske produkter i 600- og 700-tallet, er det ikke urimeligt i disse billeder af det retstævnede sejlskib på de tidlige gotlandske billedsten at se det frisiske skib – koggen – der afspejler sig i stednavnene.

Det er dermed muligt at skitsere en rimelig forklaring på den seneste udvikling af det nordiske skib med barder. Senest i 600-tallet lærer nordboerne øjensynlig bl. a. gennem handelssamkvemmet med frisiske købmænd, der besøger de nordiske farvande via Limfjorden og Slien i deres sejlførende skibe af kogge-type (fig. 23 C), at modificere egne byggemåder, så også det nordiske skib kan føre sejl. Forudsætningerne herfor er flere, dels at der inde i skroget anbringes bærende og støttende konstruktioner for masten, dels at skrogets ydre udformning giver kursstabilitet og yder tilstrækkelig modstand mod afdrift.

Den indre konstruktion kan ikke aflæses i billederne på mønter og sten, men den ydre karakter belyses i visse tilfælde meget klart.

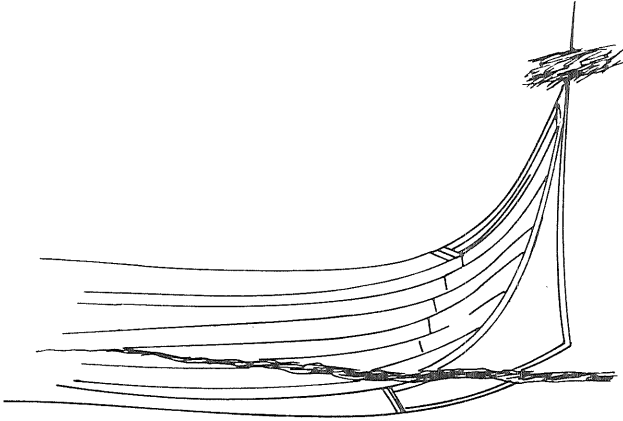


Fig. 24. Tegning af en „kantet“ stævn på et hornlåg fra Osebergfundet.
Omkr. 800. – Efter Arne Emil Christensen.

‘Angular’ stem. Drawing from ab. 800 (Oseberg find).

Nydambådens type, der genfindes i fig. 23 *B*, er på grund af de afrundede bundlinier og den flade kølplanke mindre velegnet til sejl-skib, idet den vil have for stor afdrift og være lidet kursstabil. I så henseende er typen med barder mere velegnet, idet de fladt udragende stævnpartier øger lateralplanet på gunstig måde.

Den på Birka-Hedeby mønterne illustrerede identitet mellem silhuetten af den frisiske kogge (fig. 22 *D*) og den nordiske barde-type (fig. 22 *A*) må sikkert ses som vidnesbyrd om, at den nordiske købmand har ladet sit skib bygge efter nordiske principper, men med frisisk forbillede i den ydre fremtoning. På mønterne har ingen af de retstævnede skibe skjolde langs rælingen, mens sådanne vidnesbyrd om krigerisk karakter findes på andre af mønterne, hvor skibene har Oseberg-skibets præg med de krumme stævne.

Der synes dog i løbet af 700–900-tallet at ske en ændring i brugen af barde-stævnen, som stedse hyppigere optræder i forbindelse med skjolde langs skibssiden (fig. 23 *D, E, F*). Klinte Hunninge-skibet (fig. 23 *D*) viser, at dette forekommer allerede omkring år 700, men det er her svært at afgøre, om skibet er bygget efter nordiske eller

efter frisiske principper. Åkerlund¹¹³ rekonstruerer det dog efter nordisk mønster. I skibsbilledet på Tullstorp-runestenen i Skåne (fig. 23 *F*) fra vikingetidens senere del er der imidlertid ikke tvivl om, at der er tale om et nordisk skib med en spidst fremskydende barde ved hver ende, så stævnene får karakter som en sen tids vædderstæвне på orlogsskibe, skønt plankeforløbet viser en jævnt rundet overgang mellem køl og stævnspunding.

Forklaringen på, at barde-stævnen tilsyneladende først optræder i det sejlførende handelsskib for derefter at overføres til krigsskibet, er antagelig at søge i et samspil mellem tekniske og psykologiske forhold. Som nævnt er der god grund til at udbygge barderne for at hindre afdrift og stabilisere kursen på de første nordiske sejlskibe. Med udviklingen af den kølskarpe bundform, som f. eks. i Skuldelevfundets vrug 3,¹¹⁴ bortfalder behovet for denne sårbare udbygning i handelsskibene. I det lave krigsskib, hvis kendte eksempler indenfor dansk område udgøres af Ladbyskibet¹¹⁵ og Skuldelev 5,¹¹⁶ har den manglende kølskarphed udgjort en vis teknisk begrundelse for anvendelsen af barde-formen, der dog ikke er påvist i fundene.

Men hertil kommer, at barde-formen sikkert har forlenet skibets ejer med en vis ekstra prestige. Den tidlige vikingetids handelsskib med barder efterlignede i sin ydre form datidens førende handelsskib, den frisiske kogge, og som „fin“ modeform overtages den kantede stævn af krigsskibene, hvis barder kunne være jernbeslåede for at beskytte dem mod svære påvirkninger ved landsætning, hvor de let udsattes for stød. Den nærliggende tanke, at jernbarderne har været anvendt som egentlige rammestævne afvises af Falk,¹¹⁷ og den af Engelhardt¹¹⁸ og Knud E. Hansen¹¹⁹ foreslåede rekonstruktion af en rammestævn på fyrretræsbåden fra Nydamfundet imødegås af Åkerlund,¹²⁰ der fæster stævnen på denne båd i direkte fortsættelse af „sporen“.

Skibsbygningshistorien byder på adskillige andre eksempler på, at en stævnform lanceret i tidens førende skibe „smitter af“ på andre skibstyper, der derigennem søger at hente sig ekstra prestige, samtidig med at ændringen eventuelt også giver basis for skibstekniske

forbedringer. *Klipperstævnen* er et godt eksempel på dette. Den lanceredes med 1800-tallets hurtige sejlskib, det skarptbyggede klipperhandelsskib, hvorfra den hurtigt bredte sig til andre typer. Idag anvendes den ved nybyggeri så godt som udelukkende i lystyachter og lignende „fine“ fartøjer.

Andre koggefund.

Det hidtil ældste skibsvrag fra Zuidersøen, vrag Q 75 fra tidlig middelalder, udgravet i Nordøstpolderen, har bundflak med plankerne kant i kant,¹²¹ så det vil være naturligt heri at se en kogge-repræsentant. Det samme gælder øjensynlig andre af vrage fra dette område, og det vil utvivlsomt ved publiceringen af dette materiale og koggefundet i Bremen være muligt at belyse koggens senere udvikling, hvorunder den fjerner sig stærkt fra grundformen for til sidst helt at forsvinde som selvstændig storskibstype.

Af de efterhånden ret talrige nordiske fund af middelalder-skibe er der et enkelt, der ganske øjensynligt repræsenterer koggen. Det er et vrag, der lokaliseredes i Kolding fjord i 1943,¹²² og hvorfra der bjærgedes væsentlige stykker ved en dykkerundersøgelse samme år. Skibet ligger på 3,5–4 meters vanddybde lige udenfor Kolding havn, og dets mål kunne ved undersøgelsen bestemmes til: længde mellem stævnene ca. 18 m, bredde ca. 6 m. Ret forligt i skibet, nemlig ca. 7 m fra forstævnen, fandtes et velbevaret, kraftigt bygget mastespor, støttet sideværts med svære knæ. Blandt det bjærgede tømmer var en svær tværbjælke af eg, hvor bjælkehovedet har indskæringer, der viste, at det har stukket ud gennem skibssiden, som det kendes fra middelalderlige afbildninger og først er påvist i fundene på nordisk område i Kalmar-I skibet fra 1200-tallet.¹²³ Ovenpå bjælken fandtes med trænagler befæstet et svært knæ med udhugning svarende til den klinklagte klædning. Af denne opfiskedes en 0,65 m bred planke, hvis tværsnit er udformet således, at det udefra giver indtryk af to bord lagt på klink. Af stævnene, der rejste sig fra kølen i en skarp overgang,¹²⁴ var kun ca. 1 m bevaret. Fra agterstævnen optoges en

spuns med tydeligt aftryk af beslag for agterstævnror. Ved frispulningen af et parti af bunden viste det sig, at skibets bund var kravelbygget, mens skibssiden iøvrigt er klinkbygget. Det turde dermed være klart, at dette vrage repræsenterer kogge-typen med dens karakteristiske træk, og den fuldstændige bjærgning heraf byder dermed en inspirerende fremtidig arbejdsopgave for dansk arkæologi.

En ikke mindre spændende opgave har nylig meldt sig i Sundet, hvor der øst for Amager i efteråret 1964 opfiskedes et spant af eg, af hvilket er bevaret partiet over kølen og den ene side med indhug for syv bord i *omvendt* klink. Ifølge en C-14 undersøgelse af en ene-bærnagle fra spantet dateres dette til 1250 ± 75 e. Kr. De spinkle dimensioner af spantet tyder på, at det stammer fra et mindre fartøj, og dersom det lykkes at stedfæste det vrage, hvortil spantet hører, byder der sig dermed en lejlighed til at undersøge, hvad der synes at være et fartøj, der måske – men ikke nødvendigvis – er af kogge-type, og som meget vel kan have forbindelse med det rige sildefiskeri i Sundet i den tidlige middelalder. Om muligt vil arbejdet hermed blive indledt i 1965 af Nationalmuseets skibshistoriske laboratorium.

Indenfor de nordiske middelalderfund kan enkelte vrage således repræsentere kogge-typen. Afbildninger og andre fund kan vise de gensidige påvirkninger mellem nordisk og frisisk-hanseatisk af detaljer ved skibsbygningsprincipperne i århundrederne før og efter vikingetiden, idet materialet til belysning af nordiske handelsskibstyper i vikingetid og tidlig middelalder snart er så rigt, at det vil kunne danne grundlag for en nærmere behandling af hovedtrækkene i disse skibes udvikling, hvorunder også spørgsmål i forbindelse med eventuel frisisk påvirkning af den nordiske konstruktion samt nordiske træk i hansekoggens opbygning. Disse spørgsmål falder dog udenfor denne artikels emne, og det skal blot nævnes, at mens nordisk skibsbygning øjensynlig modtog vigtige impulser fra frisisk skibsbygning i århundrederne før vikingetid, så har det omvendte sikkert også været tilfældet, ihvertfald i forbindelse med udformningen af middelalderens kogge. Det er således sandsynligt, at når f. eks. hansekoggens bundkonstruktion fjerner sig fra den oprindelige frisiske ud-

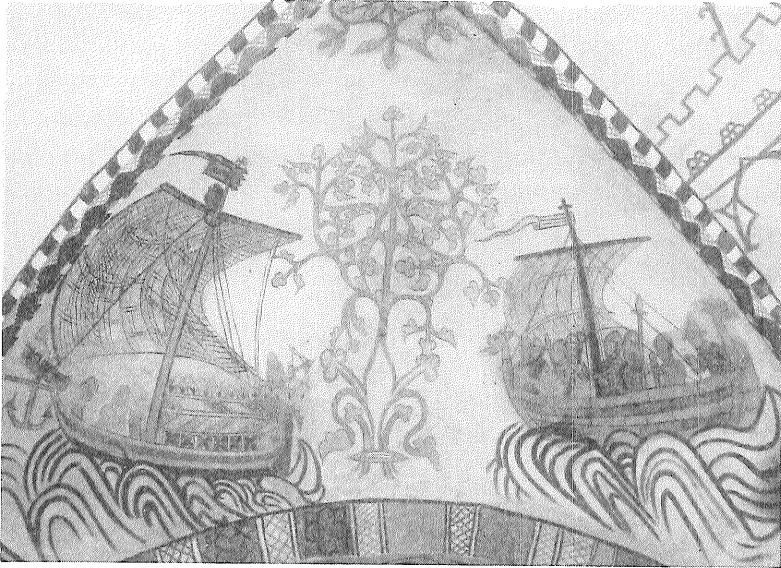


Fig. 25. Hellig Olavs kapsejls i „Oksen hin lade“ mod „Ormen hin glade“, fremstillet på kalkmaleri i Skamstrup kirke (Holbæk amt). Sidste halvdel af 1300-tallet. — Fot. Nationalmuseet.

The Norwegian king St. Olave's race with his brother, according to the legend. Frescoes in the church of Skamstrup, second half of 14th century.

formning, sker dette på grundlag af træk, der er overtaget fra nordisk tradition, således den kølskarpe form ved stævnene, ja måske endog selve kølen.

De formgivningstraditioner, som grundformerne er udtryk for, er deres „hjemsteders“ styrke og svaghed. At sætte sig ud over disse ved at indføre nordiske elementer i koggen, så denne kunne udbygges til et virkeligt storskib, var *måske* kun forundt Hansaens første skibsbyggere. Den nordiske skibsbygger, der på et tidligt stadium forstod at drage nytte af konstruktive detaljer ved koggen, kunne næppe tænke sig at overføre dennes *form* på de hjemlige storskibe. Og hansaens skibsbyggere har øjensynlig netop stræbt efter at gøre sig fri af koggetypens oprindelige bundflak.

En slående illustration af middelalderens danskers opfattelse af koggens sejleegenskaber sammenlignet med det nordiske langskibs finder man i folkevisens beretning¹²⁵ om Olaf den Helliges kapsejlsads med broderen Harald om Norges trone, hvor de to brødre bytter skibe, så Hellig Olaf istedet for „Ormen hin glade“ får „Oksen hin lade“. Hellig Olaf kan være tryk ved udfaldet, han har højere magter i ryggen, og „Oksen“ stryger da også forbi „Ormen“ med en sådan fart, at en pil, der afskydes fremefter, falder ned bag skibet.

St. Olaf spændte buen for sit knæ,
 pilen faldt bag det sejle træ.
 Han skød ud af fremmer stav, n,
 Pilen faldt bag Oksen i havn.

Visen lader ingen tvivl tilbage om de guddommelige magters medvirken. Navnene på de to skibe kunne ellers nok få én til at forvente et andet resultat under mere lige vilkår, og den maler, der i sidste del af 1300-tallet prydede hvælvingerne i Skamstrup kirke i Vestsjælland med denne scene (fig. 25), vidste hvorledes skibene skulle tegnes for at give de rette associationer til navnene. Olaf står agter i „Oksen“, der er en kogge med dennes særlige træk, mens broderen Harald følger i „Ormen“, der helt har vikingeskibets karakter.

Konklusion.

På grundlag af materiale, der strækker sig fra ældre og nyere skibsfund over skibsbildninger til endnu eksisterende bådtyper er det muligt i grove træk at tegne billedet af „grundformen“ for en fartøjstype med rette stævne og bundflak, hvis vigtigste udviklingsområde fra de første århundreder af vor tidsregning til ind i 1800-tallet var de frisiske kyststrækninger. I en stor del af perioden benævnes fartøjstyper, der udvikles af grundformen, med navne, der sprogligt er beslægtet med ordet *kogge*, omend grundformen øjensynlig også påvirker dannelsen af fartøjstyper, der er beslægtet med koggen uden dog at bære dens navn. Jævnside med disse fartøjer udvikles – an-



Fig. 26. Roskilde havn i vinteren 1964–65. I forgrunden ligger en fladbundet båd af *kaag*-type og en *jolle* oplagt. I baggr. skimtes en *norsk pram* på kajen. *Koggens*, *knarrens* og *holkens* grundformer lever stadig side om side. – Forf. fot.

The harbour of Roskilde with crafts of different types, showing that the basic forms of the 'cog', the 'knar' and the 'holk' still are in use.

tagelig ligeledes indenfor frisisk område, men til egentlig havsejlsd i modsætning til koggetypen, der synes udformet fra først af som flod- og vadehavsskib – en grundform, hvis fornemste kendetegn er den jævnt krumme, opadbøjede kølplanke, der slutter uden egentlige stævne, og hvortil bordplankerne føjer sig i en jævn runding. Fra denne grundform udvikles bl. a. den fra middelalderen kendte fartøjstype *holk*, der antagelig ved at optage træk fra andre skibstyper udvikles til en af senmiddelalderens storskibstyper.

I århundrederne forud for vikingetiden trænger fartøjer af disse to grundformer ind i nordiske farvande, hvor de påvirker det nordiske skibsbyggeri og bl. a. giver impulser til den konstruktive omformningsproces, der er nødvendig for at tilpasse det nordiske skib til brugen af mast og sejl. De endnu eksisterende kåg-former i den vestlige Limfjord og i Slien bestyrker indtrykket af, at den tidlige indtrængning af kogge-typen i Østersøområdet er foregået ad netop disse to veje. Koggernes sejlads langs den svenske kyst kan følges i stednavnematerialet, hvor ihvertfald nogle af kogge-navnene går tilbage til vikingetid.

Grundprincipperne for den tidlig frisiske kogge er så simple og lidet krævende for skibsbyggeren i modsætning til opbygningen af de nordiske skibstypers form, at det har været naturligt for Hansestædernes uskoledede håndværkere at opbygge det hanseatiske storskib ud fra disse. Dette indebærer dog ikke, at det nordiske handelsskib var uegnet til videre udbygning. De økonomisk-politiske forhold omkring Hansaens opkomst – og ikke det nordiske skibs egenskaber – er bestemmende for, at den tidlige middelalders vigtigste storskib bliver den tungtsejlende kogge.

Den brede kåg med stort bundflak, der træffes i danske farvande, og som afspejles i modellen i Nibe kirke, repræsenterer sandsynligvis middelalderens udformning af lægtertyper ud fra koggens grundform, mens 1600- og 1700-tallets lastdrager-kåg er direkte importeret fra Holland.

Den dag i dag kan man i Danmark opleve at se den kølbyggede nordiske bådtype ligge side om side med fartøjer udformet over koggens og holkens grundformer, og det påbegyndte arbejde med at undersøge og følge udbredelsen af de enkelte typer indenfor bådebyggeriet er derfor af lige så stor betydning for studiet af fortidens skibsbygning og søfart, som arbejdet med den arkæologiske udforskning af den enestående rige kulturhistoriske arbejdsmark på havbunden langs de danske kyster.

NOTER OG HENVISNINGER

¹ P. Heinsius: *Das Schiff der hansischen Frühzeit*. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge, Bd. XII, Weimar 1956.

² Heinsius o. a., s. 55-56.

³ Heinsius o. a., s. 56, 80.

⁴ Heinsius o. a., s. 109-118.

⁵ Olof Hasslöf: *Wrecks, Archives and Living Tradition*. The Mariner's Mirror, vol. 49 (1963), s. 162-177.

⁶ *Nordens Båtar*, Del III, Stockholm 1941, s. 103.

⁷ Siegfried Fliedner: *Die Bremer Kogge*. Nr. 2. Hefte des Focke-Museums Bremen, u. å. (1964).

⁸ Weser-Kurier 19/3 1965, s. 9.

⁹ A. Lorange: *Storhaugen paa Karmøen*. Bergens Museums Aarsberetning 1887, nr. 4.

¹⁰ Henning Henningsen: *Kirkeskibe og kirkeskibsfester*. Søhistoriske skrifter III, Kbh. 1950, s. 20.

¹¹ Holger Rasmussen: *Sildekågen i Nibe kirke*. Budstikken 1954-55, Kbh. 1955, s. 88-90.

¹² Oplyst af konservator Chr. Nielsen, Kronborg.

¹³ P. J. V. M. Sopers: *Schepen die verdwijnen*. Amsterdam u. å., s. 32.

¹⁴ Henningsen o. a., s. 16.

¹⁵ H. Rasmussen o. a., s. 86.

¹⁶ F. eks. *Catalogue*. Henry Huddleston Rogers' Collection of Ship Models, United States Naval Academy Museum (u. å.), Model no. 13, 15.

¹⁷ Ill. i G. C. E. Crone: *De Jachten der Oranjes*. Amsterdam 1937 og G. P. B. Naish: *Royal Yachts*. The National Maritime Museum London 1953.

¹⁸ Fr. H. af Chapman: *Architectura Navalis Mercatoria*. Stockh. 1768, Pl. XIV, No. 5.

¹⁹ F. eks. Lübeck 1280 (Fliedner, Abb. 1), Barth 1304 (Heinsius, Abb. 36).

²⁰ *Historia Troyana des Don Pedro 1 de Castillio* 1350 (Heinsius, Abb. 43).

²¹ Heinsius o. a., s. 70.

²² G. D. van der Heide: *Archaeologie van het Zuiderzeegebied*. (Særtryk af *Antiquity and Survival* no. 2 og 3 (1955).

²³ v. d. Heide o. a., s. 65.

²⁴ E. Jonckheere: *L'Origine de la côte de Flandre et le bateau de Bruges*. Bruges 1903.

²⁵ P. H. van der Wijk: *Beschouwingen over het Utrechtsche Schip*. Jaarboekje van „Oud-Utrecht“ 1933, Utrecht 1933.

²⁶ Friedrich Hufnagel: *Der westgermanische Schiffbau*. Germania XXIV, Berlin 1940, s. 213-222.

²⁷ G. Timmermann: *Vom Einbaum zum Wikingerschiff*. Das Utrechter Schiff, Schiff und Hafen 1956, H. 3, s. 223-226.

²⁸ Heinsius o. a., s. 46, 49, 215-218.

- ²⁹ E. V. Wright: *The North Ferriby Boats—A Reappraisal*. The Mariner's Mirror, Vol. 50, No. 2, London 1964, s. 85.
- ³⁰ J. P. W. Philipsen: *The Utrecht Ship*. The Mariner's Mirror, Vol. 51, No. 1, London 1965, s. 37.
- ³¹ Olof Hasslöf: *Arkeologiska båtfynd och levande tradition*. Västerbotten 1958, Umeå 1958, s. 50–59.
- ³² G. Timmermann: *Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen*. Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. XI, Heft 4, Stuttgart 1962, s. 48.
- ³³ Knut Weibust: *Holmsbuprammen*. Norsk Sjøfartsmuseum 1914–1964, Oslo 1964 s. 94.
- ³⁴ Bjørn Hougen: *Islendingen i eika*. Viking V, Oslo 1941, s. 61–62.
- ³⁵ „— Også i konstruksjonen varierer båtene ganske meget, fra slanke, vakre typer til breie, klompete, „hjemmegjorte“, —“. Charlotte Blindheim: *Kaupangundersøkelsen etter 10 år*. Viking XXIV, Oslo 1960, s. 52.
- ³⁶ G. H. Boehmer: *Prehistoric Naval Architecture of the North of Europe*. Smithsonian Instit. U.S. Nat. Mus., Washington 1893.
- ³⁷ Hufnagel, o. a., s. 217 og Kolbjørn Skaar: *Skipsavbildninger på Birka-Hedeby mynter*. Norsk Sjøfartsmuseum 1914–1964, Oslo 1964, s. 79.
- ³⁸ Walther Vogel: *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*. Bd. I, Berlin 1915, s. 67–68.
- ³⁹ H. Szymanski: *Der Ever der Niederelbe*. Lübeck 1932, Pl. 1.
- ⁴⁰ C. M. Pleyte: *Het schip van Brugge*. Annales de la Société d'Émulation, Bruges 1936, s. 59–66.
- ⁴¹ Hufnagel o. a., s. 214.
- ⁴² M. A. Nagelmackers: *Le bateau de Bruges*. Mededelingen van de Marine Academie van België, Boek VIII, Antwerpen 1954, s. 193–204.
- ⁴³ Peter R. V. Marsden: *The Blackfriars Ship*. The Mariner's Mirror, Vol. 51, No. 1, London 1965, s. 59–62.
- ⁴⁴ Skibsdeler, huggespåner, beg m. v. fundet ved prøvegravning i 1964 ved formodet romersk Castellum ved Velsen (nær IJmuiden, Holland). Haarlems Dagblad 31/10 1964. Se iøvrigt Joh. Ledroit: *Die römische Schifffahrt im Stromgebiet des Rheins*. Kulturgeschichtlicher Wegweiser durch das Römisch-Germanische Zentral-Museum, Nr. 12, Mainz 1930.
- ⁴⁵ Friedrich Moll: *Das Schiff in der bildenden Kunst*. Bonn 1929, B IV, 72.
- ⁴⁶ E. W. Petrejus: *Scheepsmodellen 1, Binnenscheepen*. Bussum 1964, s. 27.
- ⁴⁷ Olof Hasslöf: *Svenska Västkustfiskarna*. Göteborg 1949, s. 326–27.
- ⁴⁸ D. H. Funch: *Dansk Marine-Ordbog*. Kbh. 1852, s. 66.
- ⁴⁹ Hugo Matthiessen: *Limfjorden*. Kbh. 1941, s. 187.
- ⁵⁰ Meddelt af konservator Chr. Nielsen, Kronborg.
- ⁵¹ Chr. Nielsen: *Opmåling af fartøjer*. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1958, s. 62–63.
- ⁵² N. Witsen: *Aeloude en hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier*. Amsterdam 1671, pl. LXIX, s. 169, 174.

- ⁵³ Åke Classon Rålamb: *Skeps Byggerij eller Adelig Öfnings Tionde Tom*. Stockholm 1691, (faksimileudg. 1941), pl. E, s. 17–22.
- ⁵⁴ Petrejus, o. a., 1964, s. 20–29.
- ⁵⁵ Walther Mitzka: *Deutsche Bauern- und Fischerboote*. Wörter und Sachen. Beiheft 6, Heidelberg 1933, Abb. 77.
- ⁵⁶ Meddelt 1964 af skibsbygmester Niels Knudsen, Sønderborg.
- ⁵⁷ Chr. Thor Møller: *Pramfarten paa Gudena og Nørreaa*. Turistforeningen for Danmark, Aarbog 1946, Kbh. 1946.
- ⁵⁸ C. Klitgaard: *Den vendsysselske Skudehandel*. Vendsysselbogen 1953, s. 301–13.
- ⁵⁹ Nils P. Vigeland: *Danmarksfarten fra Sørlandet*. Norsk Sjøfartsmuseum, skrift nr. 23, Oslo 1936.
- ⁶⁰ Klitgaard, o. a., s. 302.
- ⁶¹ Klitgaard, o. a., s. 313.
- ⁶² Vendsyssel Tidende, d. 28/7 1957.
- ⁶³ Sopers, o. a., s. 104–110.
- ⁶⁴ Petrejus, o. a., 1964, s. 22.
- ⁶⁵ E. W. Petrejus: *De Bomschuit, een verdwenen scheepstype*, Rotterdam 1954, s. 7 ff.
- ⁶⁶ J. van Beylen: *Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde*. Mededelingen van de Marine Academie van België, Boek XIII, Antwerpen 1961.
- ⁶⁷ Francois Beaudouin: *Les Bateaux du Douro, Étude des Origines*. Museu de Etnografia e Historia, Junta Distrital do Porto, u. å. (1963?)
- ⁶⁸ Olau Magnus: *Carta marina*. Venedig 1539.
- ⁶⁹ Mitzka, o. a., fig. 76.
- ⁷⁰ J. Hornell: *The Curraghs of Ireland*. The Mariner's Mirror, Vol. 23, London 1937, s. 153.
- ⁷¹ Ray M. Seborg & R. B. Inverarity: *Conservation of 200-year-old Waterlogged Boats with Polyethylene Glycol*. Studies in Conservation, Vol. 7, Nov. 1962.
- ⁷² Reinhard Peesch & Wolfgang Rudolph: *Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee*. Berlin 1961, s. 228–233.
- ⁷³ G. Timmermann, o. a., 1962, s. 14–16, Mitzka, o. a. fig. 22 m. fl.
- ⁷⁴ Jens Videbæk: *Fiskeri og Fiskehandel*. Danmarks Søfart og Søhandel, II Bd. Kbh. 1919, s. 727.
- ⁷⁵ Hugo Matthiessen, o. a., s. 102–03.
- ⁷⁶ Hugo Matthiessen, o. a., s. 187.
- ⁷⁷ J. Gr. Pinholt: *Vestkystfiskeri og Havfiskere gennem et halvt Aarhundrede*. Hardsyssels Aarbog 1921, s. 89–90.
- ⁷⁸ C. F. Drechsel: *Oversigt over vore Saltvandsfiskerier*. København 1890, s. 37.
- ⁷⁹ K. Hansen: *Eftermæle* (1922), s. 24 (cit. eft. Ordbog over det danske sprog).

- ⁸⁰ Poul Enemark: *Om problemer vedrørende friserhandlen*. Jyske Samlinger, Ny række V, 2, Århus 1960.
- ⁸¹ Enemark, o. a., s. 155.
- ⁸² Holger Arbman: *Birka, Sveriges äldsta handelsstad, I-II*. Stockholm 1939.
- ⁸³ Herbert Jankuhn: *Haithabu, Ein Handelsplatz der Wikingerzeit*. Neumünster 1963.
- ⁸⁴ C. J. Becker: *Zwei Frauengräber des 7. Jahrhunderts aus Nørre Sandegaard, Bornholm*. Acta Archaeologica, Vol. XXIV, Kbh. 1953, s. 153-54.
- ⁸⁵ Thorkild Ramskou: *Lindholm Høje*. Nationalmuseet, Kbh. 1960, s. 8-11.
- ⁸⁶ Jankuhn, o. a., s. 148-51.
- ⁸⁷ Petrejus, o. a., 1964, s. 18-20.
- ⁸⁸ v. d. Wijk, o. a., s. 43.
- ⁸⁹ Timmermann, o. a., 1956, s. 225.
- ⁹⁰ Jankuhn, o. a., s. 44, og „Die Welt“ 10/11 1949.
- ⁹¹ N. Sodborg: *Krejlerliv paa Limfjorden*. Historisk Aarbog for Thisted Amt 1920, s. 173.
- ⁹² Meddelt af landsantikvarie Ingemar Attenman, Karlskrona.
- ⁹³ Bertil Ohlsson: *Blekingskusten mellan Mörums- och Ronnebyån*, Namn-historisk Undersökning, Lund 1933, s. 23, 234.
- ⁹⁴ E. Wadstein: *Norden och Västeuropa i gammal tid*. Stockholm 1925 og Wogel, o. a., s. 93.
- ⁹⁵ Hugo Matthiessen, o. a., s. 61-68.
- ⁹⁶ Rimbart: *Ansgars Leved* ved P. A. Fenger og H. Olrik, København 1926, s. 144-145. „— Men midt i denne almindelige Larm rejste sig saa en gammel Mand blandt Almuen og sagde: „— Det er jo ikke saa sjældent, at nogle af os rejste til Dorstad og frivillig antog denne Gudsdyrkelse, da de fornam, at det vilde blive dem til Gavn. Nu ligger der mangt et Baghold imellem, og ved Vikingernes Overfald er denne Rejse bleven meget farlig for os. —“.
- ⁹⁷ Philibert Humbla: *Båtfyndet vid Åskekärr* og H. Thomasson: *Åskekärrsbåtens ålder*. Göteborgs och Bohusläns fornminnesförenings tidskrift 1934, Göteborg 1934.
- ⁹⁸ „Fynd 1962“, Årsberättelse från Göteborgs arkeologiska museum.
- ⁹⁹ Olaf Olsen: *Die Kaufschiffe der Wikingerzeit*. Visby-symposiet för historiska vetenskaper 1963, Stockholm 1965, s. 27-28.
- ¹⁰⁰ Sune Lindqvist: *Gotlands Bildsteine I-II*, Stockholm 1941-42, og samme: *Fartygsbilder från Gotlands forntid*. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, Årsbok 1941, Stockholm 1942.
- ¹⁰¹ Arne Emil Christensen jr.: *Birka-Hedeby mynterne som kilde til skipets historie på 800-tallet*. Norsk Sjöfartsmuseum 1914-1964, Oslo 1964, s. 83.
- ¹⁰² Lindqvist: *Fartygsbilder* —, s. 15-16.
- ¹⁰³ G. Rosenberg: *Hjortspringfundet*. Nordiske Fortidsminder III: 1, Kbh. 1937, pl. II.
- ¹⁰⁴ G. Halldin (red.): *Svenskt Skeppsbyggeri*. Malmö u. å. (1963), fig. 30.
- ¹⁰⁵ A. E. Christensen, o. a., s. 81.

- ¹⁰⁶ K. Skaare, o. a., s. 79–80.
- ¹⁰⁷ Hjalmar Falk: *Altnordisches Seewesen*. Wörter und Sachen, Band IV, Heidelberg 1912, s. 36–37.
- ¹⁰⁸ Carl V. Sølvér: *Færingerbåde*. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1957, s. 148.
- ¹⁰⁹ Hufnagel, o. a., s. 217.
- ¹¹⁰ Philibert Humbla: *Om Björkebåten från Hille socken*. Från Gästrikland 1949.
- ¹¹¹ Haakon Shetelig: *Das Nydamschiff*. Acta Archaeologica, Vol. I, Kbh. 1930. Pl. I–II, og – med forøget krumning m. v. – Harald Åkerlund: *Nydamskeppen*. Göteborg 1963, pl. IV.
- ¹¹² S. Lindqvist, *Gotlands Bildsteine I*, s. 64–66.
- ¹¹³ Harald Åkerlund: *Åss och beiti-åss*. Unda Maris 1955–56, Göteborg 1956, fig. 44. I sine seneste værker har Åkerlund beskæftiget sig med principperne for opbygningen af langskibsstyrken i Nydamskibene og herunder også berørt forholdene i såvel Hjortspringbåden som vikingeskibene. Den stærke krumning af skroget i Nydambåden og i andre fund og afbildninger beskrives som „den spændte bues princip“, hvilket leder til et forsøg på at påvise, at Nydambåden har haft spændtov fra stævn til stævn, har haft streng på buen. De skarpe stævnvinkler på andre afbildninger betragtes som en sidste rest af en ældre langskibs-gitterkonstruktion, et „fackverk“, der eventuelt kan kombineres med et spændtov, så resultatet bliver et „spännverk“ (*Nydamskeppen*, s. 63–73 og *Vikingetidens skepp och sjöväsen*, Svenska Kryssarklubbens årsskrift 1959, s. 38–40). Disse konstruktionsprincipper skal ikke diskuteres nærmere her, men da barde-konstruktionen forøger vægten ved stævnene uden at dette i synderlig grad kompenseres ved forøget opdrift, kan denne kun have en (beskeden) negativ indflydelse istedet for positiv indflydelse på langskibsstyrken. Den af Halldin overtagne forklaring på fig. 24, at barderne kan forstærke et evt. kølsprængt langskibsskrog, er dermed konstruktivt urimelig.
- ¹¹⁴ Olaf Olsen & O. Crumlin Pedersen: *The Skuldelev Ships*. Acta Archaeologica Vol. XXIX, 1958, fig. 2–4.
- ¹¹⁵ Knud Thorvildsen: *Ladbyskibet*. Nordiske Fortidsminder VI, 1. Kbh. 1957, pl. 5.
- ¹¹⁶ Olaf Olsen, o. a., 1963, fig. 3.
- ¹¹⁷ H. Falk, o. a., s. 36–38.
- ¹¹⁸ C. Engelhardt: *Nydam Mosefund*, Kbh. 1865, fig. f.
- ¹¹⁹ Knud E. Hansen: *Forstævnformer*. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Aarbog 1946, s. 141.
- ¹²⁰ Åkerlund, o. a., 1963, s. 95–99.
- ¹²¹ v. d. Heide, o. a., fig. 62.
- ¹²² Knud E. Hansen: *Kolding Skibet*. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, Aarbog 1944, s. 119–129.
- ¹²³ Harald Åkerlund: *Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar*. Uppsala 1951.

¹²⁴ Knud E. Hansen, o. a., 1946, fig. 34.

¹²⁵ M. Mackeprang: *Hellig Olafs Dyrkelse i Danmark*. Det kgl. norske videnskabers selskabs forhandlinger, bd. III, s. 58–60.

Foruden de mange kolleger i ind- og udland, hvis imødekommenhed og hjælp har været af afgørende betydning for arbejdet med denne artikel, er forfatteren skyldig at takke bestyrelsen for „Fru Johanne Louise Berg, født Oppermann, og direktør Ditlev Berg's legat til højnelse af den danske ingeniørstand“ for økonomisk støtte til en studierejse til Tyskland, Holland og Belgien i efteråret 1964, hvorunder materiale til denne artikel indsamledes. Endvidere takkes Stadt Antwerpen for tilladelse til at publicere opmåling og iagttagelser vedrørende Brügge-båden.

COG – KOGGE – KAAG

An Outline of the History of a Frisian Ship-Type

Summary

An attempt is made in the article to outline some of the important features in the early development of the ship-type *kogge* (cog), to determine its original Frisian design, and to follow its distribution in Danish coastal waters in an effort to explain among other things, the question of Frisian trade in the North during the centuries prior to the Viking period. By way of introduction, the much-debated subject concerning the origin and appearance of the Hanse-cog is discussed.

The Cog in Contemporary Portrayals and in Written Sources.

A number of pictures and records of the Hanseatic cog exist, and these have been brought into the discussion of whether the origin of the cog should be sought in the Frisian, the Nordic or an independent Hanseatic shipbuilding tradition. The German historian, Paul Heinsius¹, concludes on the basis of this material that the cog is a Hanseatic invention, inspired by contemporary half-timbered houses, and possibly by the Celtic skin boat. Because of the characteristic features which the cog portrayals have in common: a straight keel joining the slightly curved or straight stem and stern posts at sharp angles, high sides and, according to Heinsius, a sharp keel-built bottom—any possible connection with the flat-bottomed Frisian vessels is rejected. A series of early pictures of the cog show a “reverse” clinker construction and this, maintains Heinsius, demands a pre-erected frame skeleton. The Hanseatic shipbuilders should thereby have revolutionized shipbuilding technique by introducing the “skeleton principle”, which enabled bigger ships to be built than with the Roman and Nordic “shell principle”.

However, neither the sharp keel construction nor the pre-erected frames

can be proved by Heinsius's argumentation. To the contrary, the side-view of a flat-bottomed *kaag* (fig. 4) provides a close parallel to the older cog portrayals (fig. 1), and "reverse" clinker boats are built to-day on the "shell principle". Therefore, the author rejects the revolutionary theory, and deals instead with the possible links between the ship-types *cog* and *kaag*.

The Bremen Cog 1962.

The well-preserved wreck of a ship 23.5 m long and 7 m broad was salvaged in Bremen harbour in 1962⁷, and it could be identified as a cog because of its striking resemblance to engravings on town seals etc. The ship has a through deck and strong cross-beams which pierce the ship's sides. The bottom of the vessel is markedly flat in character amidships, with a low keel flanked on both sides by three strakes laid edge to edge—flush planking or "carvel"-built, while the rest of the hull is clinker-built. Constructional parallels to this feature could be found in flat, flush-bottomed boats like the *kaag*.

Treering analysis shows that the ship was built in about the year 1400 A.D., while typologically it was placed in the 13th or 14th century. The ship appears to have been sunk before it was completed.

The Kaag Model Boat in Nibe Church.

In the parish church of Nibe, a town by the shores of the Limfjord in North Jutland, Denmark, hangs a model boat of the *kaag* type dated 1703 (fig. 4). The model is flush-bottomed with almost vertical sides of clinkered planks. The outer details of the model are correct, but the frames etc. are missing, as the model was only meant to be seen from below. A carved festoon of flowers is fastened to the gunwale and passes fore and aft, where the stern is ornamented with a composition consisting of two figures carrying a crown. This decoration does not appear to have been modelled on the embellishments of contemporary men-of-war, but a close parallel can be found on the town seal of Stralsund, Germany, from 1329 (fig. 5), where a cog is reproduced with a hull that has exactly the same character as the Nibe *kaag*. Similar decorations can be found in other instances where cogs are portrayed (e.g. fig. 25). Therefore the Nibe model of a *kaag* appears to be closely related to the early Hanse cogs.

The Utrecht Boat.

In Scandinavia, the material on boat and ship building around and during the Viking period is so rich and representative, that the total absence of craft with a flat bottom with flush planking must mean that the home waters of the *kaag* were not in the North. In the 10th century the term *cogsculd* occurs, which was apparently a duty paid by boats of the *cog* type in Utrecht, Holland. However Heinsius doubts the value of this source.

Apart from the finds²² recovered when Lake Zuider in Holland was

drained, and which are chiefly 16th/18th century, with a single find from the 12th century, there are two important earlier boat finds in the Frisian area: the Bruges boat excavated in 1899²⁴, and the Utrecht boat excavated in 1930²⁵. The Utrecht boat is without a keel and with the bottom line forming an even semicircular curve, longitudinally as well as in the cross-sections (fig. 7). Hufnagel²⁶ as well as Timmermann²⁷ find in this a Frisian ship-type. The type occurs on various mediaeval town seals, i.e. the seal of New Shoreham from 1295, where its name is given as *holk*. The Utrecht boat has recently been C-14 dated to circa 800 A.D.³⁰

The basic form of this type can still be found today in the small boats of Holland, Germany, Norway, Sweden and Denmark. It is presumably also to be found in one or more of the Norwegian ship burials from the Viking period³⁴, as well as in the ship burial at Snape in Suffolk³⁶, England. The same type of boat is depicted on Frisian coins struck in the 9th century³⁷. This basic form has apparently fostered the sea-going Frisian ship which was used in the 9th century, and as it appears later under the name *holk*. However the *holk* type differs basically from the flat-bottomed, straight-stemmed *cog*.

The Bruges Boat.

On the basis of strata deposits and salvaged pieces, the Bruges boat has been dated to the 5th/6th century, and reconstructed as a 14.5 m long and 3.5 m broad craft with a straight stern and a flat, flush-planked bottom²⁴. Pleyte,⁴⁰ however, reconstructs the bottom with a broad, flat keel as in the Nydam boat, so that the vessel is clinker-built in the usual way. In 1964 the author measured the mast-frame (fig. 10) which proved to cover a 1.2–1.3 m broad flush-planked bottom section, and two strakes of the raked side in a “reverse” clinker construction. This mast-frame and the preserved, practically straight stern-post with rabbet show that the Bruges boat is of the same character as the oldest portrayals of the Hanse *cog*. Otherwise, the nature of the ship’s parts appear to support Jonckheere’s dating because of the slender construction, and the similarity of the mast-frame to the corresponding element in a Roman wreck excavated in London in 1963⁴³, and dated to the Roman period by coin finds.

The author considers the Bruges boat a representative of the basic form from which the *cog/kaag* type was developed for sailing in shallow tidal waters and on the Rhine. The oldest known version of it appears to be the carving on a tombstone from Mainz (fig. 11) from the first half of the 1st century A.D.

The Kaag Types and Shapes.

The term *kaag* was used at a later period in Denmark for a series of variations on the flat-bottomed, double-ended type of craft. In Holland the *kaag*

type disappeared during the 19th century after having passed through many phases of development⁵⁴. Among the clinker-built boats of the Douro river in Portugal, the type *rabão carvoeiro*⁶⁷ appears to have derived from the same basic principle, and the same seems to apply to the Portuguese and French *doris* and the *lumberman bateau* in the U.S.A.

The author divides the Danish *kaag* types into three groups: 1) the long, low *kaag* types with narrow, flush bottoms and raked sides. This is found particularly in the western end of the Limfjord in North Jutland and in the Schlei in South Schleswig. 2) *kaag* types with a larger flush bottom and steep or vertical sides. Used as lighters, ferries or fishing boats. 3) the late, developed cargo vessels as for example fig. 14. It can be established that this third group was imported from Holland some time at the beginning of the 17th century. The second group seems to belong to the early Hanseatic cog type and the late mediaeval lighter forms, while the article establishes that the first group indicates an early Frisian encroachment into Danish waters.

Did the Frisians Sail to Birka?

In interpreting the excavations of the most important trading centres in the North during the Viking period, Birka by Mälaren and Hedeby by the Schlei, the trade connections between the North and Western Europe before and during the Viking period have been discussed in order to explain the relationship between the Frisian and the Nordic influence⁸⁰. Birka appears to have been founded in about 800 A.D., while the oldest traces of settlement of Hedeby in Schleswig go back to circa 750 A.D. However prior to this, a considerable trade existed between the Northern countries and Central Europe—an important route seems to have passed through the Limfjord in about 700 A.D. (fig. 20), where archaeological investigations have shown a distinct 7th/8th century Frisian influence. But it is not possible to judge from the finds whether cargoes were brought all the way from Western Europe to Birka by Frisians or by Norsemen. Of the two basic Frisian boat-types, the cog is more suitable for penetrating the Baltic via the two possible routes: the Limfjord and the Treene/Schlei. A series of Swedish place-names beginning with the syllable *kugg* or *kogg* refer to this type of ship, either the Frisian or the Hanseatic cog. Birka as a town disappeared in about the year 1000, but part of the natural harbour by it is called *Kugghamn* or Cog Harbour, and this could only be explained by the voyages of the Frisians, which must indeed have reached as far as this.

The *kaag* types of group 1, particularly, are found in the isolated waters of the western part of the Limfjord and the Schlei, which were in those times the focal points on the routes of the Frisians, and the types can be explained on the basis of their similarity in principle to the Bruges boat, as being a vestige of this Frisian influence.

Nordic cargo vessels appear to have developed competitively in about the

year 800 A.D., which together with increased plundering activity gradually forced the Frisians out of northern trade.

The Angular Ship's Profile of the Viking Period.

All the Viking ship finds in the North have hitherto demonstrated the predilection in Nordic shipbuilding traditions for elegantly sweeping and gentle curves in their hull shapes. However, a number of depictions of ships of the 6th to the 10th centuries show an angular ship's profile, for example on 9th century coins found at Birka and Hedeby (fig. 22 A–D). This form is explained by the fact that the Frisian cog was first introduced to Baltic waters in the 6th/7th centuries (fig. 23 C), and that Nordic shipbuilders have copied the exterior of the cog by extending the round stern of their own type with *barde*—underwater projections, which gave the Nordic ship (fig. 22 A) the same profile as the cog, while increasing her own capacity under sail. With the development of the keel-sharp bottom in cargo vessels, the *barde*-construction was abandoned, but it was still kept for a time in certain types of warship.

Other Cog Finds.

The oldest of the wrecks from Lake Zuider (wreck Q 75) appears to be a cog (like some other finds from this area), and together with the Bremen cog, it can help clarify the development of the cog type in the Hanse period, and its gradual divergence from the basic form, and finally its disappearance as the type for large ships.

A wreck¹²² examined in 1943 in Kolding Fjord, Denmark, is apparently a mediaeval cog, approximately 18 m in length with a flush-planked bottom and clinker-built sides with strong cross-timbers. A frame fished up from the Øresund in 1964, and dated by the C-14 method to ab. 1250 A.D. appears to have belonged to a small vessel constructed in the reverse clinker method, perhaps a cog.

During the 13th century Nordic cargo boats increased in size and became large vessels, but economic and political conditions caused the heavy cog to gain in preference, and to become the basic design for the large ships of the 14th and 15th centuries. The untrained Hanseatic boatbuilders were able to enlarge the simple cog-type, but not the complicated Nordic design, into a strong and ample craft in keeping with the needs of the times.

Even today the basic types of the large ships of past centuries are preserved in the small boats found along the Danish coast (fig. 26). They provide a valuable supplement to the abundant Scandinavian material on maritime history and archaeology.

DET ÆLDSTE KORT OVER NORDEUROPAS SØRUTER

Af

A. W. LANG

Den tyske kartografihistoriker, dr. A. W. Lang, der tidligere har bidraget til årbogen med en oversigt over de ældste søkort over danske farvande samt landtoninger af danske kyster (årbog 1955, 49-76), behandler her det første søkort, der angiver sejl-ruter gennem danske farvande. Det findes i et håndtegnet pragttatlas fra 1592 i Madrid og er tegnet af den tyske kartograf s'Grooten, der arbejdede i spaniernes sold som en slags spion.

DA den spanske regerings ærgerrige ekspansionsplaner i anden halvdel af 1500-tallet mødte stadig stærkere modstand i Nederlandene, kom det som bekendt i 1566 til åbent oprør imod spaniernes herredømme. Dermed begyndte den hårdnakkede, 80 år lange kamp imellem nederlænderne og det spanske tvangsherredømme, der til slut endte med hele landets befrielse.¹ De svære politiske og militære opgør, som i tidens løb gentagne gange truede med at brede sig ud over landegrænserne og videreudvikle sig på fremmede områder,² stillede de spanske politikere og militærfolk over for nødvendigheden af at skaffe sig klarhed over de geografiske forhold i de lande, der grænsede op til Nederlandene.

Dengang havde man kun nogenlunde tilforladelige landkort over få europæiske egne, og disse grænsede for størstedelen ikke engang op til operationsområdet. Bortset fra en så nøjagtig kortlægning som muligt af selve Nederlandene koncentrerede den spanske generalstab derfor sin interesse om den overfor beliggende engelsk-irske kyst. Men først og fremmest gjaldt interessen de nærmestliggende tyske lande, som for øvrigt i årevis havde været draget mere eller mindre konkret

ind i Brussels vidtrækkende politiske planer. Nogen tid senere, måske i slutningen af 1580'erne, blev det åbenbart ligeledes nødvendigt at skaffe sig større geografisk klarhed over de lande, der lå længere mod nord og øst og derfor lade dem kortlægge også. Man regnede i øvrigt f. eks. i 1588, ikke bare fra de neutrale staters side men også fra spansk side, med den mulighed, at den berømte armada, der med erobringen af England for øje var udrustet af Filip II, kunne sejle gennem Kanalen nordpå til Norge eller til Sundet.³

Således fremkom i løbet af ca. 20 år to samlinger generalstabskort, sat sammen til atlas, ens i princippet, men forskellige i udførelsen. I betragtning af den omstændighed, at man fra spansk side stod over for et folk, der hørte til de mest fremragende søfartsnationer, måtte man naturligvis til enhver tid regne med muligheden af større operationer til søs. Man havde derfor i klog forudelse af senere virkelige indtrufne forhold åbenbart fra først af lagt vægt på at lade både det ældre atlas fra 1573 og det fra 1592 ledsage af oversigtskort, hvorpå de vigtigste søværts forbindelser var aftegnet.⁴

Opgaven med kortlægningen af de nævnte europæiske områder overdrog regenten over de spanske Nederlande, Alvarez de Toledo, hertug af Alba, hhv. 1566 og 1573 til en kartograf, Christian s'Grooten, der arbejdede i det tysk-nederlandske grænseområde; hans ry som fremragende fagmand var dengang nået langt ud over hans hjemegn. Han var god bekendt af den samtidige berømte Gerhard Mercator.

Titelblad til 1566-udgaven af den af Cornelis Anthonisz bearbejdede sejlads-håndbog, som går under navnet den „visbyske læsekortbog“. Af denne udgave, trykt i Amsterdam, er kun eet eksemplar bevaret, nemlig på det Kgl. Bibliotek i København. Alle de andre eksemplarer af denne beskedne, men nyttige brugsbog er simpelthen slidt op i tidens løb. — Foto Kgl. Bibliotek. →

Titelblatt des von Cornelis Anthonisz bearbeiteten Segelhandbuchs von 1566, nach dem einzig erhaltenen Exemplar (Kgl. Bibliothek, Kopenhagen).

Dit is die Waerte vander See om oost ende

west te seplen / ende is van die beste Piloots /
ende wt die alder beste Waerten / ghecorrigeert diemen
weet te vinden / ende elke cust opt zyn ghesleel / Verbes
tert / ende vermeerdert / met veel schoone Figueren dace
by gemaecht. Ende oock salnen hier in vinden / wat
een Man van noode is / omme Stuurmans
schap te leeren. Anno. 1566.



Christian s'Grootens liv og værker.

Vi ved ikke ret meget om ophavsmanden til atlasserne. Han blev født ca. 1530 i Tyskland i Sonsbeck, et lille sted i området omkring Xanten ved den nedre Rhin, og han fik borgerrettigheder i 1548 i Kalkar, ikke langt fra Xanten. Det vides ikke, hvor han tilbragte sin ungdom, og hvilken uddannelse han indtil da havde fået. I 1557 vakte han opmærksomhed hos de spanske myndigheder ved et åbenbart særligt vellykket landkort over et sydnederlandsk område, Veluwe. Det har uden tvivl været en af årsagerne til hans ry som dygtig kartograf og har på afgørende vis bidraget til, at forvaltningen i Brussel i den følgende tid gentagne gange overlod ham at udarbejde yderligere landkort over nordvesteuropæiske områder.⁵

I september 1568 fik han af hertugen af Alba, som Filip II et år tidligere havde sendt til de spanske Nederlande for at slå opstanden ned, det allerede tidligere omtalte hverv at gøre udkast til et stort kortværk. Til dette formål rejste s'Grooten i flere år rundt i Nordvesteuropa og blev under sin virksomhed lejlighedsvis endog mistænkt for spionage, men kunne i det væsentlige afslutte sit hverv i 1573.⁶ Trods de mange detaljer og den kunstneriske udformning fandt kortene dog ikke i alle måder nåde for en militær undersøgelseskommission under forsæde af Alba, fordi de gengav både mange steder beliggenhed og i flere tilfælde grænserne for enkelte områder unøjagtigt. s'Grooten fik derfor til opgave at rette kortene.

Dette betød, at han atter gik i gang med at fæstne Europas nordvestlige lande på kort. Hans nye hverv er øjensynligt blevet udvidet, thi denne gang er en del af det europæiske Norden medtaget i hans nye kortværk. Atter drog han i årevis omkring trods de dermed for-

Side i den af Cornelis Anthonisz bearbejdede sejlads håndbog 1566, hvorpå sejl-ruten fra Skagen over Læsø og Anholt til Kullen og ind i Sundet beskrives med angivelse af kurser, afstande og dybder. — Foto Kgl. Bibliotek. →

Seite aus dem von Cornelis Anthonisz bearbeiteten Segelhandbuch von 1566, mit Beschreibung der Seeroute von Skagen bis zum Sund.

Vesou is een leech Oecht Vant en Anoudt dat is hō,
pelachtich/en dat Rif streckt verre daer af.

Col is een hooch Vant/en het doet hem op aen drie
houelen.

Item dit is te seplen wt die Hoof- den nae Schaghen.



Item dpe Noordwaert van Calis / is vier
mijlen / ende wil seplen naeden Keuc / dpe
sal ghaen Noordt noordtook in wel so noor-
delijck tot op dat Rif / op twintich vadem
en dat is versheyden tweentachtich mij-
len/en Noordt noordtook ten Oosten / totten holme
noort noordtook nae Schaghen.

Van Schaghen tot Vesou Supt oock ten Oosten
versheyden ses mijlen dat is vi noorden de Trentel.

Van Vesou tot Anoudt/supt oock versheyden ses
uen mylen.

Van Anoudt binnen Colle/supt supttook tot Vap-
pelande toe.

Item Anoudt Rif/en Col ligghen van den ander
supttook/en noortwest versheyden acht mijlen.

Item als Col een groote halue myle van v leydt
Noordtook daer ist vyftthien vadem diep oft daer on-
trent. Ende tusschen Col/ende Zeelant ist veerthien
ende vyftthien vadem diep. Ende coempt Zeelandt/
by nachte niede naerder/dan twaelf vadem/ende tuss-
schen Anoudt Rif / ende Col ist .xxij. ende .xx. vadem
diep.

Item dpe Swijne boede ligghen een Goet stuck

bundne farer for hans personlige sikkerhed. Om han nogensinde har berejst egnene øst for Weser, er ganske vist meget tvivlsomt. At han vist aldrig betrødte dansk område, turde være så godt som sikkert (se nedenfor).⁷

Endvidere anskaffede han sig med kopiering for øje talrige kartografiske fremstillinger af enkelte lande, udarbejdet af fremmede forfattere. Han arbejdede påviseligt indtil 1576 eller evt. 1579 på disse nye kort. Herunder kom han et stykke tid i økonomiske vanskeligheder, så at han en dag måtte søge tilflugt i jesuitterkollegiet i Köln. Han vendte tilbage derfra til Kalkar i 1592. Samme år afleverede han sit nye kortværk, et kæmpestort atlas, bestående af 38 store kort af en sjælden skønhed. Fra da af hører vi så godt som ikke mere noget til s'Grooten; i særdeleshed får vi ikke at vide, om han siden har virket som kartograf. Ikke engang hans dødsdag kan man påvise med nøjagtighed. Det står kun fast, at han døde i Kalkar mellem 1603 og 1604.

Begge atlas, det ældste fra 1573 og det, der fuldførtes i 1592, nåede med et mellemrum af ca. 30 år til Spanien. Her blev de kostbare militærkort, hvoraf der af forståelige årsager ikke blev udfærdiget kopier, holdt bag lås og slå gennem århundreder som hemmeligt materiale. Selv om de begge hører til de mest detaljerede og kunstnerisk mest værdifulde kortsamlinger af denne art, som skabtes i ældre tid, har de af den grund næppe øvet nogen nævneværdig indflydelse på den almindelige udvikling inden for den europæiske kartografi og har været glemt i århundreder. Først i 1859 dukkede det ældste atlas op.⁸ Det yngste atlas blev først i 1892 gjort tilgængeligt for offentligheden.⁹

I det ældste atlas (1573), som idag befinder sig i Brussel, omtaler s'Grooten på et almindeligt oversigtskort og på et større specialkort,¹⁰ der rækker fra Weser til Danzig, og som er skitseret med let hånd efter et ældre forlæg fra tredjemand, kun lejlighedsvis det sydlige Jylland samt dele af øerne Fyn, Sjælland, Langeland, Lolland, Falster og Bornholm.

Farvandene i „Descriptio Daniæ regni“ i Madrid-atlasset.

I modsætning til Brussel-atlasset (1573) indeholder det storslåede Madrid-atlas (1592)¹¹ flere kort, som gengiver hele kongeriget Danmark.¹² Blandt dem fæstner vi os særligt ved tavle VII. Kortet herpå gengiver tydeligere end alle andre det danske kongerige. Bladet bærer i kartouchen til venstre titlen „Descriptio regni Daniæ et partis Sueciæ adiacentiumque regionum“ („Beskrivelse af kongeriget Danmark, en del af Sverige og de tilstødende egne“). I den højre kartouche hedder det „Descriptio maris Germanici orientalis una cum cursuum navigationibus a nautis nostratibus obervatis. Ubi numeri indicant locorum profunditates, puncta vero navium vias regias“ („Beskrivelse af det østgermanske hav med sejlruiter iagttaget af vore søfolk. Numrene angiver de stedlige dybder, men punkterne skibenes kongeveje“). I betagende kunstnerisk form forstår s’Grooten her at fremstille de nævnte lande. Fremfor alt kendetegner han¹³ for første gang i danske, svenske og delvis også i norske farvande den daværende søfarts hovedruiter, som ved hjælp af punkterede linjer antydes som „skibenes kongeveje“ med angivelse af dybder og kompasretninger.

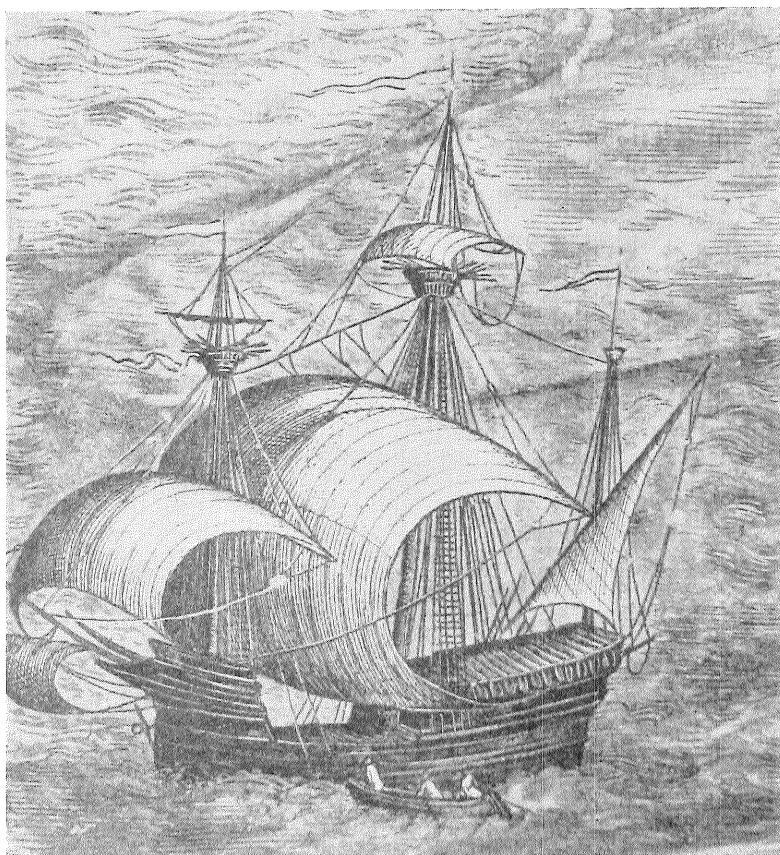
Kortet, som måler 64×119 cm, er tegnet i kegleprojektion og er forsynet med gradnet; det gengiver den del af jordoverfladen, der strækker sig fra ca. 53° til $60^\circ 30'$ nordlig bredde og fra ca. 5° til 24° østlig længde. På grund af den stærke fortegnings – øst-vest udstrækningen er blevet alt for lang – er målestokken svær at bestemme nøjagtigt. Skalaforholdet kan i gennemsnit sættes til ca. 1 : 1.200.000. Bladets sydligste punkt viser egnen omkring Bromberg, det nordligste egnen omkring Gävle i Nordsverige. I vest ender det i området omkring den nautisk vigtige ø Utsire („Wtt chyrzer oghe“), der ligger ud for Norges vestkyst; i øst i området Riga-Pernau. Af denne omfattende fremstilling interesserer os fortrinsvis Vesteuropa og fremfor alt gengivelsen af Danmarks, Norges, Sveriges og Tysklands kyster og farvandene imellem dem, men ganske særligt fremstillingen af forløbet af de her dengang benyttede sejlruiter. En mere indgående undersøgelse af fremstillingen af fastlandet må forbeholdes en yderligere publikation.

Et blik er nok til at fastslå, at den jyske halvø i de væsentlige træk blev skitseret efter et blad, der støtter sig til aftegningen på det berømte „Caerte van oostlant“ af Cornelis Anthonisz af Amsterdam (1543).¹⁴ Desuden har s’Grooten uden tvivl brugt endnu flere samtidige kort, f. eks. et af den danske kartograf Marcus Jordanus, hvad der først og fremmest synes at fremgå af gengivelsen af området Eiderstedt-Nordstrand.¹⁵

Fra egnen omkring Elbmunden går kysten, foran hvilken der ligger adskillige øer, i let vestlig retning nordpå til Bovbjerg („Bouenberghe“), hvorfra den fører videre i omtrent nordøstlig retning, krummet en smule konveks, til Skagen („Scaghen“). Herfra går den i sydøstlig retning til egnen omkring Stavnshoved („Steinshouede“), løber så i en bue først sydvestligt til området omkring Kolding („Coldingen“), dernæst sydøstligt over Als til Slesvig, for til slut med dannelsen af bugterne ved Kiel („Kyll“) og Lübeck i næsten østlig retning i en let svungen krumning over Rügen at gå over i Odermunden.¹⁶

Kystudformningen af Skåne, Halland og resten af Norden samt for de store danske øers vedkommende afviger tildels fra opfattelsen hos Anthonisz og hans meningsfæller. Her synes s’Grooten delvis at støtte sig til det berømte verdenskort „ad usum navigantium“ („til brug for de søfarende“) af Gerhard Mercator (1569) samt til kortet „Danorum Marchia“ af G. de Jode, som går tilbage til Liévin Algoet, og måske også til T. Stella (1578).¹⁷ Fra Skåne („Skonlandt“) slynger kysten sig fra øst først i vestlig retning, bøjer i egnen omkring Falsterbo („Falsterbuy“) mod nord og fører med mange bugter over Helsingborg, Varberg („Werdingsborgh“) og Marstrand til området omkring øen Søstrene („Sydheroghe“) i Sydnorge. Herfra får den et næsten sydvestligt forløb til Kap Lindesnæs („Lyndes Naz“). Norges sydkyst er aftegnet overordentligt stærkt opdelt, en fremstillingsmåde, for hvilken s’Grooten efter vor viden ikke kunne fremdrage nogen kartografiske forbilleder, hidrørende fra kendte kartografer.

Den store danske ø, Sjælland („Sialandia“), er af udpræget rund form; de øvrige øer, Fyn („Fionia“), Lolland („Lalandia“) og Fal-



Tremastet skib fra 1500-tallet, afbildet på s'Grootens kort over Maas' og Rhinens munding, fra 1572-atlasset (i Brussel).

Dreimastiges Schiff. Ausschnitt aus s'Grootens Karte der Maas- und Rheinmündung (1572).

ster („Falster“) samt Langeland viser en mere eller mindre oval form.

s'Grootens kort viser påfaldende mange store og små lokaliteter, talrige floder og vandløb, bugter og fjorde, bjerge, skove og søer, ikke bare på øerne men også overalt på fastlandet. De lader formode, at der for s'Grooten, ligesom for franskmanden André Thevet,¹⁸ har

været kartografiske forlæg til rådighed, som vi idag ikke mere har noget kendskab til.

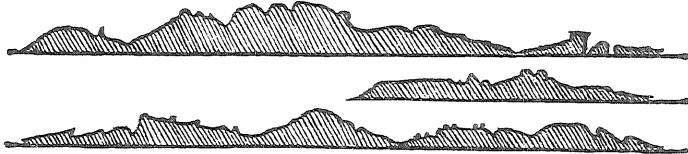
Disse rige enkeltheder, der på kartografiens tidlige tid måtte stå som forholdsmæssigt righoldige, føjede s’Grooten sammen i højeste kunstneriske fuldendelse til et hele, der æstetisk virkede meget overvældende. Man får samtidig indtryk af en uangribelig geografisk sikkerhed og af en uovertruffen omhyggelig bearbejdelse af en mængde hidtil ukendte, objektive, geografisk-morfologiske kilder og undersøgelser samt af en suveræn kartografisk teknik.

Ved nærmere undersøgelse af kortet kan man imidlertid hurtigt fastslå, at den kunstneriske formgivning og de ofte frapperende detaljer forgæves formår at dække over en række tungtvejende fejl. Det gælder for øvrigt alle s’Grootens blade.¹⁹ At opregne fejlene her med henblik på gengivelsen af landet og de store øgrupper i detaljer ville sprænge rammerne for denne undersøgelse. Men lad det dog være slået generelt fast, at s’Grooten trods den virtuose form, han har givet „*Descriptio regni Daniæ*“, sætter os kartografisk tilbage til en epoke, der i 1592, det år, han afleverede sit værk, allerede lå mange år tilbage. Der var i virkeligheden indtil da fremkommet landkort og søkort over det samme område, som på mange punkter frembød en væsentligt større nøjagtighed og udførlighed end s’Grootens forældede opfattelse.²⁰

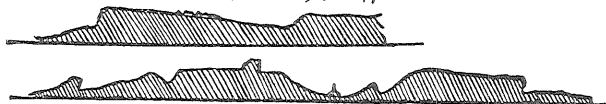
Søruiterne.

Noget lignende må også gøre sig gældende for gengivelsen af Nord- og Østersøen og navnlig af farvandene langs kysterne. Søen er gennemtrukket af et tæt net af punkterede linjer, de allerede omtalte „skibenes kongeveje“. Deres hovedretning er næsten altid angivet i henhold til kompasset (øst til nord, vest sydvest osv.). Adskillige fragtskibe med fyldte sejl fremhæver i særlig grad de vigtigste af dem. Tal angiver dybden af farvandet, målt i favne (à ca. 1,8 m). De mindre dybder, der er kendetegnet ved en mørkere farvetone af undergrunden, supplerer de overordentligt vigtige angivelser for søfarten.

Rubbetnude.



Hirtshals.



Landtoninger af vestjyske kystpartier: Rubjerg Knude og Hirtshals. – Træsnit i Laurentz Benedichts danske læsekortbog: Søkartet over Øster- og Vestersøen (1568).

*Vertonungen von Rubjerg Knude und Hirtshals in Westjütland,
nach Laurentz Benedicht 1568.*

I området omkring henholdsvis den jyske halvø og de store danske øer inklusive Bornholm fremhæver s'Grooten følgende skibsruiter: Fra klippeøen Helgoland („Heylich Landt“),²¹ som for alle søfarere fra gammel tid har haft overordentlig stor betydning af nautiske og andre grunde, fører stråleformet forskellige søfartsruiter til mundingerne af Weser („SSW“), Elben („SO“) og Ejderen („OTN“) endvidere til det gamle vestjyske handelscentrum Ribe,²² („OTN“), samt til området omkring det markante, højtliggende punkt på halvøen, Bovbjerg („Bouenberghe“, „NTW“),²³ som alle søfolk, der sejlede mod nord eller øst, var fortrolige med. Til det sidste sted udgår der desuden en direkte linje fra Elbmundingen („NNW“).

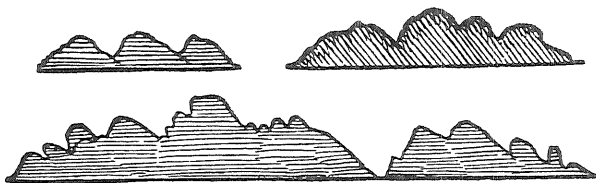
Fra Bovbjerg udgår en rute („NNO“) over Hanstholm („Holmsz.“) i retning NO til Rubjerg Knude („Robben duyte“), som rager højt op over det omliggende landområde. På halvvejen, på højde med „Iutlander Ryff“, bøjer en søvej af til Kap Lindesnæs („Lyndes Naz“) i Sydvestnorge („NWTN“). Nordøst for revet ligger en grund med ulæseligt navn, som passerer syd om af ruten, der fører videre til

Skagen.²⁴ Den går i nord uden om en grund, betegnet „Banck“ med en loddet dybde på 3 favne, og tager retning („NOTO“ og „ONO“) over Hirtshals („Harthals“) til Skagen („Scaghen“), som på grund af sin overordentlige betydning for skibsfarten fremhæves ved hjælp af fire fragtskibe.²⁵

Vigtigheden af dette sted, som på grund af dets farlige sandbanker har været frygtet fra gammel tid, kendetegnes tillige af talrige sørute-linjer: Foruden den allerede omtalte er der en, der forbinder „Scaghen“ med det netop nævnte Kap Lindesnæs („W“); yderligere to fører i retning af den sydnorske ø Mærdø („Mardo“, „NWW“);²⁶ en femte fører op til den længere mod øst beliggende klippeø, Færder („Weder oghe“, „NTW“). Den sjette rute forbinder Skagen med området omkring Vedholm („De Holme“) på den nutidige svenske vestkyst („NNO“);²⁷ den syvende forbinder samme sted med området omkring Marstrand („Mal Strand“, „ONO“), idet den undervejs passerer øen Brattø²⁸ („Betrow“), karakteriseret ved et højt bjerg. Den ottende fører fra Skagen direkte til Varberg („Werdingsborgh“, „OTSS“),²⁹ og den niende over øen Læsø („Lessow“, „SOTO“) ligeledes dertil („OTS“). Den vel nok mest befarne og ældgamle sørute Skagen-Læsø og videre over et af de vigtigste anduvningspunkter i Kattegat, den bakkede ø Anholt med „Anholz Ryff“ til Sundet („SO“, „NW“), kendetegner s'Grooten i forhold til sin betydning igen ved flere fragtskibe.³⁰ Den tiende og sidste rute, som skønt mindre befaren ikke bør undervurderes, forbinder Skagen forbi grundene Trindelen („Tryndel“), Dvalegrundene („De dwal gronden“) og Sviringen („De Sweterongh“) over Stavshoved („Steinshouede“) og øen Vejro („Weder oghe“) med Storebælt („De Bylt“, „NTW“, „NNW“ og „NNO“). Herved går man uden om øen Hjelm („Holms oghe“) i vest.

Forskellige søfartslinjer, som omslutter området omkring øerne Marstrand og Vinga („Wyngh“), mødes syd for samme ved den lille klippeø Niddingen („Nydingh“), hvorfra der fører en linje over Anholt, forbi øen Sejro („Syr oghe“) i retning af Storebælt („NTO“), og en anden fører over Varberg („NW“) og Kullen („Col promont.“)

Kullen.



Landtoninger af Kullen „paa tre Maneringer“, efter Laur. Benedicht 1568. Først viser forbjerget sig „udi tre humpler“ (de to øverste tegninger), men når man kommer det nær, ser det fra nordvest ud som nederst aftegnet.

*Vertonung von dem Vorgebirge Kullen am nördlichen Eingang des Sundes,
nach Laur. Benedicht 1568.*

til Sundet („De Sundt“, „STO“). Desuden gør s’Grooten os bekendt med en direkte forbindelse mellem Anholt og Varberg. Nord for Sjælland truedes skipperen af Lappegrunden („Lappezande“), „De Hassel oghen“ og „Hassel orth“, hvorved vi måske skal forstå Lysegrund og den lille ø Hesselø.

Skibsruuten gennem Storebælt fører over øen Samsø („NNO“), her fejlagtigt betegnet som „Ryssnes“, endvidere over øerne Romsø („Ryms“, „NTW“) og Sprogø („Spier oghe“, „NWTW“ og „NWTN“) langs med Langeland („NTO“) til ud for sydspidsen af denne store ø. Her deler sejladsen sig i tre forskellige retninger, hvoraf en fører til Slesvig ad Slien („ONO“); de to andre fører derimod over Femern („Femeren“, „NWTW“, „WNW“ og „NW“) til Lübeckerbugten („NNO“).

Den ovenfor omtalte, langt vigtigere sørute fortsætter fra Kullen over Helsingør („Helskenor“)-Helsingborg („Helsingborgh“) forbi København-Drager („Draker oghe“, „NTW“) med de farlige rev („De Reue“) eller Drogden („De Dröge“), sydpå („NTO“) til området omkring Falsterbo („Falsterbuy“) med dets farlige rev („Tryff“). Herfra fører en rute uden for dette rev, nemlig til Møn og Falster („NTO“ og „NNO“) over Gedser rev („Gester oghe“) og ind i Lübeckerbugten („NO“),³¹ ved det sidste rev en linje mod Warne-

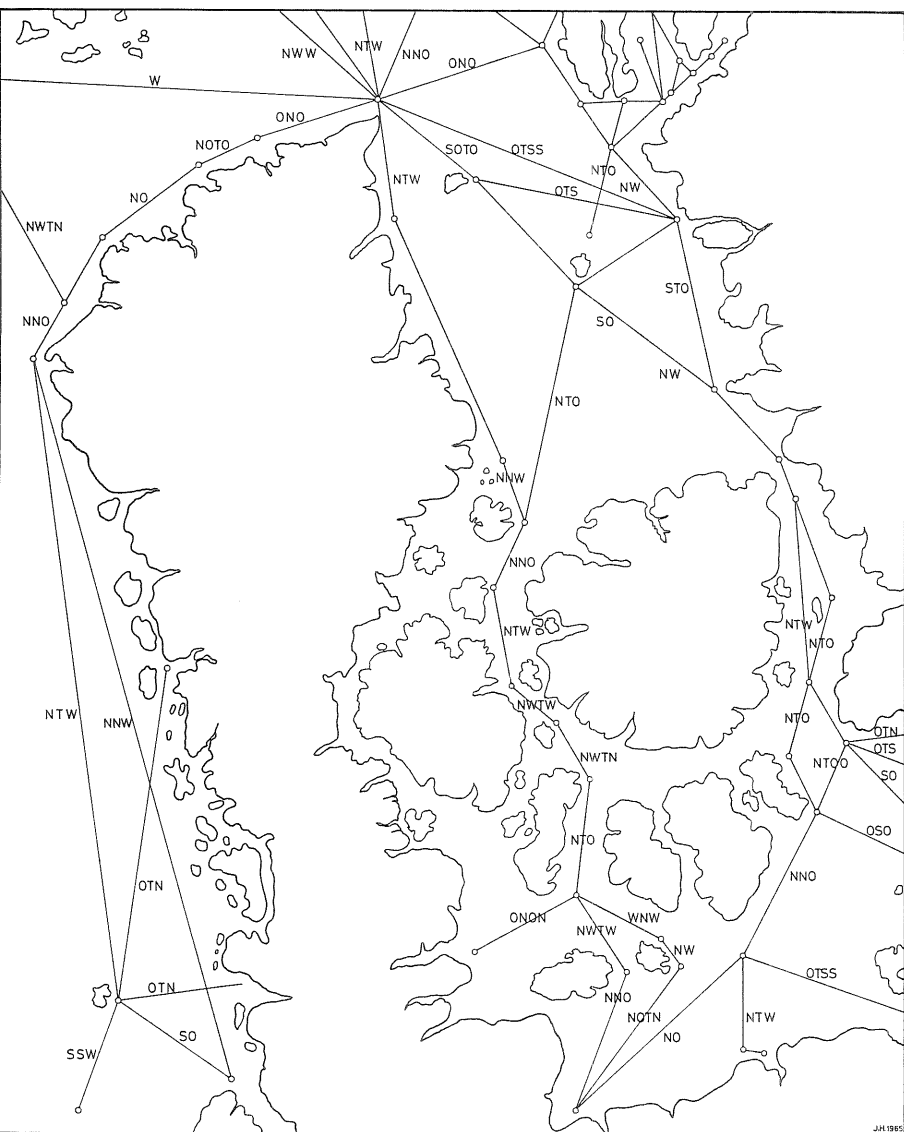
münde-Rostock („NTW“), og en anden bøjer af i retning af Stralsund („Straell Sunde“, „OTSS“).³²

Endnu en sørute forbinder området omkring Falsterbo med Nordrügen („SO“), en anden med Bornholm („OTS“), og en tredje løber langs Blekinges kyst mod øst til området omkring Åhus („OTN“). Hertil slutter sig en rute, der går fra Bornholm mod nordvest forbi øgruppen Ertholmene („NW“). Endelig forbinder endnu en linje sydspidsen af Møn med Falsterbo rev („NTO“) samt med den nordlige ende af øen Rügen („OSO“); desuden kan der på kortet skelnes en siderute vest for Bornholm, der fra Rønne („Rottum“) tager retning nordpå og videre mod øst til Ertholmene.

De vigtigste søveje i dette tætte net af ruter mellem Skagen og Rügen-Bornholm kendetegner s’Grooten tillige ved talrige dybdeangivelser, hvis rækkefølge bliver tættere i forhold til, hvor uoverskueligt og snævert, d.v.s. farligt det pågældende farvand er.

Over for den ældste kendte beskrivelse i den såkaldte „Seebuch“ fra 1400-tallet³³ af de søruter, der går fra Nordsøen gennem sund og bælt mod øst, udviser fremstillingen af søvejene på vort kort betydeligt fremskridt. „Seebuch“ var i det væsentlige begrænset til beskrivelse af to sejlruiter, der førte gennem de danske farvande. Den ene, den vigtigste, førte fra Skagen over Læsø-Anholt-Helsingør-Helsingborg til Falsterbo og derfra henholdsvis nord og syd om Bornholm videre mod øst. Den anden gik, med et delvis bugtet forløb, fra Skagen mod syd gennem Storebælt over øerne Hjelm, Vejrø, Romsø, Sprogø og Vresen til sydspidsen af Langeland og derfra mod sydøst mod Warnemünde.³⁴

Denne noget knappe beskrivelse forstår s’Grooten, takket være en teknisk videreudvikling af sejlads håndbøgerne, hans hovedkilde, der strækker sig over ca. 100 år, at udvide og uddybe så betydeligt, at der af hans bearbejdelse af de beskrivende tekster til en billedlig fremstilling opstår et tæt net af forskellige ruter, som kunne tyde på, at der i anden halvdel af 1500-tallet i de dansk-svenske farvande har været en livlig søfart i de mest forskellige retninger.³⁵



Oversigtsskitse over ruterne gennem de danske farvande, således som s'Grooten har indlagt dem på sit kort 1592.

Die Seerouten durch die dänischen Gewässer nach s'Grooten 1592.

Kilder.

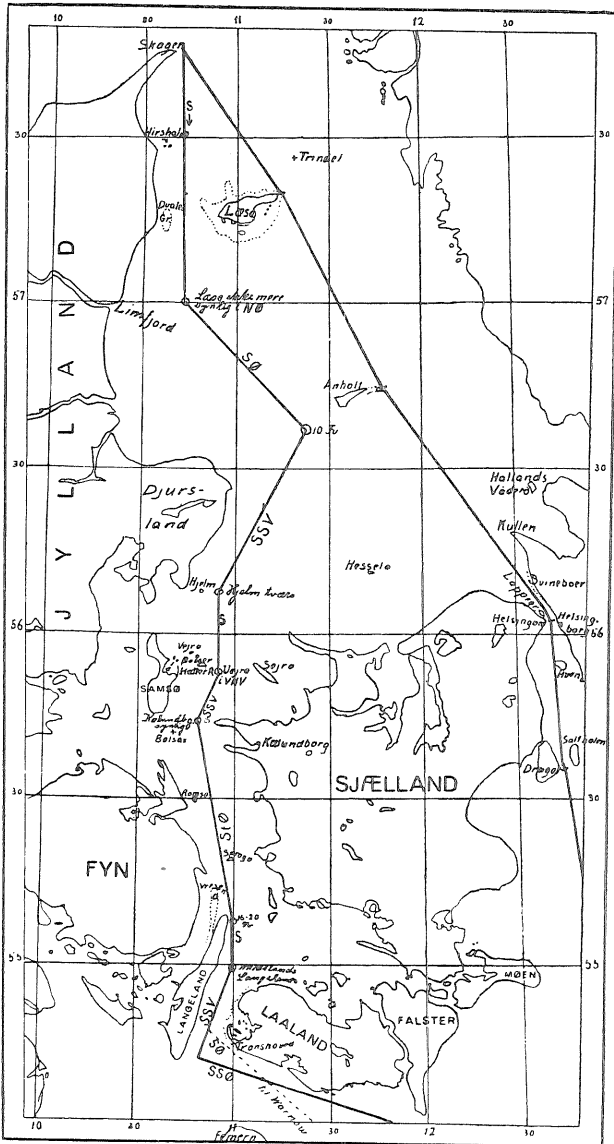
Gengivelsen af de forskellige sejlruiter i den nord- og østeuropæiske søfart, angivelserne af deres kompasretninger og farvandsdybder giver os mulighed for forholdsvis let at finde frem til de forlæg, som s'Grooten har brugt til at tegne søruterne efter. Samtidig har man dermed fundet frem til en vigtig del af de kilder, som han har anvendt til udarbejdelsen af sit kort. Man kan ikke på forhånd afvise sådanne kilder på det nautiske område, thi ellers ville man ikke kunne forklare hans ofte slående kendskab til selv de mindste enkeltheder angående farvandsdybder, beliggenheden af visse rev og grunde, hans omtale af usædvanlige stednavne på søen og i kystegnene, som ikke er til at finde på noget landkort.

Da kysternes aftegning ikke påviseligt røber noget tilfælles med „Spieghel der zeevaert“ af L. J. Waghenaer (Leiden 1585), må dette epokegørende værk af s'Grootens berømte samtidige fra den vestfrisiske søfartsby Enkhuizen udelukkes som kilde. Ud fra lignende overvejelser gælder det samme også for flere andre samtidige sejlads-håndbøger: „Amsterdamsche zeecaerten“ af A. Haeyen fra henholdsvis 1585 og 1591, som desuden kun beskriver den jyske halvøes kyster og farvande fra Elbmundingen til Skagen; endvidere „Caerte van der Zee“ af Goeyvaert Willemsen van Hollesloot fra året 1587, samt til slut „Zeevaert“ af A. Gerritsz fra 1588.

De forlæg, som s'Grooten har brugt til udarbejdelsen af den nautiske del af sin fremstilling, må derfor nødvendigvis søges blandt de ældre sejlads-håndbøger, de såkaldte „Leeskaart“-bøger, som uden sø-

Søruterne gennem de danske farvande, således som de beskrives i den flamsk-nedertyske „Seebuch“, hvis ældste tekst formentligt går helt tilbage til 1300-tallet. Rutebeskrivelserne, der måske endda er ældre, går igen og igen i de følgende århundreders læsekortbøger. — Skitse af Johs. Knudsen i Tidsskrift for Søværnen 1913.

*Die Seerouten durch die dänischen Gewässer, nach dem mittelalterlichen
flämisch-niederdeutschen „Seebuch“.* →



kort blev trykt og udbredt efter 1532. Således som han påviseligt allerede benyttede en sådan sejlads håndbog til sit ældre sørutekort, som findes i Brussel-atlasset fra 1573, og som kun omfatter vesten, således har han også her i virkeligheden støttet sig til de angivelser, der var at finde i de vidt udbredte nederlandske læsekortbøger fra anden halvdel af 1500-tallet.³⁶ Det er ikke sandsynligt, at han i denne forbindelse brugte det i 1532 i Amsterdam udkomne „Kaert vander zee“,³⁷ men derimod en af de senere væsentligt mere udførlige udgaver fra omkring 50'erne til 70'erne i samme århundrede,³⁸ som udkom i Nederlandene, i Hamborg eller Lübeck. Det er så godt som sikkert, at han ikke benyttede udgaven „Søkartet over Øster og Vester Søen“, som blev oversat til dansk af Laurentz Benedicht og udkom i 1568 i København.³⁹

I virkeligheden har s'Grooten i praktisk taget alle sine kartografiske angivelser om nautiske forhold holdt sig slavisk til en nederlandsk udgave af denne sømandsfører, som var forældet senest omkring 1585.⁴⁰ næppe en rute, næppe en dybdeangivelse har s'Grooten, som han ikke i trykt form har haft til rådighed i teksten af en læsekort-bog.⁴¹ Hans afhængighed af dette forlæg går endog så vidt, at han gengiver selv trykfejl i teksten billedligt. Således hedder det fejlagtigt i „Leescaertboek van Wisbuy“ fra året 1566 om den lille ø Vinga, at den ligger øst for Marstrand istedet for korrekt syd for.⁴² s'Grooten overtager kritikløst denne angivelse og placerer øst for Marstrand fantasifuldt en ø „Wynghē“, påfaldende stor og med mange bugter. Af ukendte årsager omtaler de tekster, der er trykt efter 1541, ganske vist ved den jyske vestkyst retning og afstand fra Ejdermunden til klippeøen Helgoland; det samme er derimod ikke tilfældet for Hever med den opløstrende søfartsby Husum, der dog var langt vigtigere for sin tid. s'Grooten følger også her slavisk læsekort-bogen og nøjes alene med at nedtegne ruten, der fører til Ejdermunden.⁴³ Tro mod angivelserne i disse hans forlæg⁴⁴ afbilder han på en klippe i Sydnorge i egnen omkring Hesnes og Tromlingerne – „daer Staen twee Stenghen op“ – et par båker, eller han skitserer øen Brattø i overensstemmelse med sejlads håndbogens angivelser om,

at det drejede sig om „eenen hooghen ronden Berch“ som en stejl klippeø⁴⁵ „Betrow“, der ragede op over de omkringliggende højder som en kegle.

Disse få eksempler, hvortil der nemt kunne føjes endnu en række, beviser i tilstrækkelig grad, at de nævnte læsekort-bøger har tjent som hovedkilde for skitseringen af søruterne. Desuden har han måske også lejlighedsvis fået andre, evt. mundtligt overleverede, oplysninger fra søfarer kredse. Således synes det, som om Sydnorges kyst, ganske vist utroligt fortegnet, i det mindste delvis bygger på visse vage meddelelser fra søfolk, der har sejlet her. Hvor disse ikke rakte til fuldstændiggørelsen af kortbilledet, har s’Grootens kunstneriske fantasi øjensynligt afhjulpet mangelen.⁴⁶

Bedømmelse.

Da s’Grooten i 1592 afleverede sit atlas, hvori bl. a. også „Descriptio Regni Daniae“, ville en udnyttelse af nederländeren Waghenaers i 1584-85 udkomne epokegørende, store søkortværk „Spieghel der zeevaert“ som kilde til udarbejdelsen af hans kort ikke blot have været tidsmæssigt absolut gennemførlig, men også i sig selv nærliggende, ja ubetinget nødvendig. Da Waghenaers søkort⁴⁷ er mere nøjagtige, virker de mere moderne i forhold til s’Grootens kystudformning, som trods hans kunstneriske virtuositet har et næsten forældet præg.

Der kan i s’Grootens værk påvises et stærkt afhængighedsforhold til læsekort-bøgerne med hensyn til de nautiske angivelser, og der mangler enhver henvisning til, at der er overtaget angivelser fra „Spieghel“ eller andre samtidige, lignende nautiske værker. Det tvinger os til at drage den slutning, at „Descriptio regni Daniae“ ikke først har ligget klar i 1592, eller nogle få år før, men betydeligt tidligere, allerede ca. i slutningen af 1570’erne, i det mindste som udkast, og at det derefter ikke mere er ført à jour. Denne formodning støttes af, at der på kortet over Østfrisland i samme atlas fra 1592 mindre iøjnefaldende står angivet 1579 som året for udarbejdelsen.⁴⁸

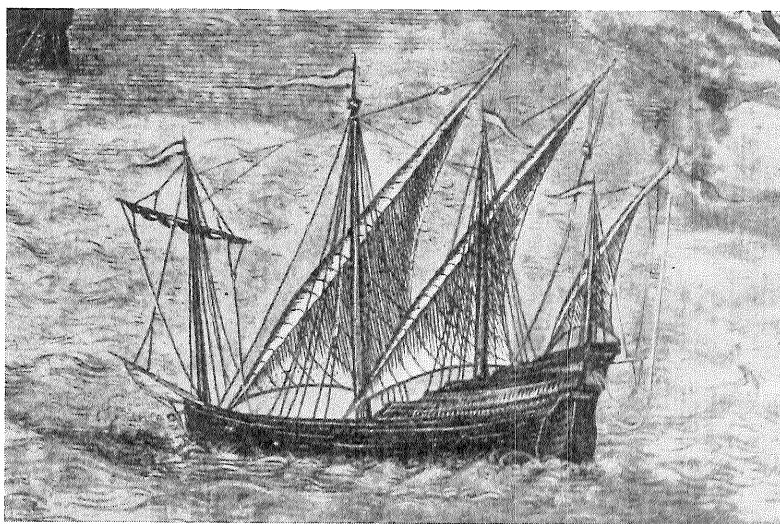
Man tør vel derfor antage, at „Descriptio“, bortset fra dets mange, delvis tungtvejende fejl, i det væsentlige genspejler 1570'ernes „officielle“, d.v.s. i tryk foreliggende viden om de geografiske og geomorfologiske faktiske forhold og de vigtigste søruter inden for dansk område. På tidspunktet for afleveringen af det samlede værk i 1592 havde derfor fremstillingen af kysterne og søruterne på vort kort i årevis været teknisk distanceret, d.v.s. stærkt forældet. Dette kommer bl. a. også til udtryk derved, at s'Grooten forbigår de fyr, som blev oprettet 1560 på Skagen, Anholt og Kullen;⁴⁹ alle disse tre omtales nemlig heller ikke i de tidligere nævnte læsekort-bøger.

Den påviste stærke afhængighed af de primitive læsekort-bøger gør det desuden klart, at der er meget stor sandsynlighed for, at s'Grooten aldrig selv har besøgt de farvande, han har skildret; de delvis alvorlige fejl i hans fremstilling ville ellers næppe kunne tænkes. Disse forringer yderligere kortets værdi.

Af det her sagte fremgår klart, at s'Grooten ikke har gjort sig den ulejlighed først at efterprøve rigtigheden af sine sejladsanvisninger, før han brugte dem som grundlag for sin kartografiske fremstilling.

Foruden den allerede omtalte helt forkerte afbildning af Vinga og den vilkårlige skitsering af Brattø kan man påvise talrige andre fejl hos ham: Således konstruerer han i Storebælt vilkårligt en overmåde stor ø, Romsø, ene og alene for at følge teksten i sin sejlads-håndbog, som af vanvare lader en rute sydfra føre forbi Romsø i retning NtW i stedet for korrekt NtØ.⁵⁰ Endvidere benævner han Samsø med navnet „Ryssnes“ (Refsnæs), der hører til på den modsatte kyst, på Sjælland, og han konstruerer af den ganske lille ø Vejro, en gevaldig ø, „Weder oghe“. Ligeledes udlægger han kursbeskrivelsen af Femern forkert,⁵¹ idet han afbilder Femerns stejle sydøstlige spids, Staberhuk, som en selvstændig lille ø og lader en østlig og vestlig sørute føre forbi denne fantasifulde nydannelse. Trindelen forlægger han til syd for øen Læsø i stedet for nord for. Desuden er det nemt at påvise et stort antal mindre unøjagtigheder hos ham.⁵²

Den kritikløse „udskrivning“ af læsekort-bøgerne medfører, at kortet i sine angivelser på det nautiske område lader savne næsten en-



Firmastet skib med latinersejl fra s'Grootens kort over Maas' og Rhinens munding, fra 1572-atlasset (i Brussel).

Viermast-Schiff. Ausschnitt aus s'Grootens Karte der Maas- und Rheinmündung (1572).

hver originalitet. De talrige grove fortegninger i kysternes og terrænets linjeføring og den ofte vilkårlige fastlæggelse af søruterne nedsætter betydeligt de høje forventninger, som beskueren først mener at kunne stille til bladet, der er udformet med en mesterlig elegance, og forringer væsentligt dets videnskabelige værdi.

Alligevel må man absolut sige, at s'Grooten har løst den opgave, han havde fået af den spanske generalstab, nemlig at give en oversigt i grove træk over Nord- og Østeuropas søruter. De vigtigste af disse har han i det store og hele gengivet virkelighedstro, yderligere godtgjort deres forløb ved at indføje den pågældende kompasretning og desuden angivet de farvandsdybder, der kunne forventes på de mere betydelige ruter.⁵³

Ingen vil vel bestride, at s'Grooten – trods det på hans tid endnu ret nødtørftige almenkendskab til geografiske og hydrografiske forhold i Nord- og Østeuropa og på trods af ret primitive og utilstræk-

kelige kilder – har forstået at nedfælde den vanskelige og komplicerede søfart til henholdsvis Sundet og videre til Baltikum og de dermed forbundne farer på sit kort på ganske overbevisende måde. Dette er så meget mere bemærkelsesværdigt, som fremstillinger af søruter på kort i lang tid var ret sjældne. Uden tvivl lå det fremfor alt i, at det ikke her, som ved landkort, drejede sig om gengivelsen af virkeligt forhåndenværende, fastliggende terrænbestemte trafiklinjer, men derimod om hypotetiske, lige, men i virkeligheden meget variable, retninger af skibsruter, som kun lader sig fæstne kartografisk som teoretiske, lige linjer på den jævne havoverflade.⁵⁴

Først henholdsvis 1700- og 1800-tallet bragte som bekendt en grundlæggende ændring på dette område.⁵⁵ s'Grootens fremstilling er altså i Nordeuropa praktisk taget uden forbillede og trods alle mangler et vigtigt fremskridt i sørutekartografiens udvikling og i denne sammenhæng et af de tidligste eksempler på den tematiske kartografi. „Descriptio regni Danicæ“ må gælde som det ældste sørutekort over Nord- og Østeuropas farvande. Heri ligger den egentlige værdi af dette kunstnerisk fuldendte kort.

NOTER

¹ Jfr. *J. H. Gosses & N. Japikse*: Handboek tot de staatkundige geschiedenis van Nederland (Haag 1947), 335 ff. Endvidere *R. Fruin*: Tien jaren uit de tachtigjarige oorlog, 1857, og: Het voorspel van den 80-jarige oorlog, i: *De Gids*, 1859.

² I virkeligheden foregik et af de vigtigste slag i den lange krig 1568 på rigstysk grund (Jemgum i Østfrisland). Jfr. hertil og til det følgende: *H. Mortensen & A. Lang*: Die Karten deutscher Länder im Brüsseler Atlas des Christian s'Grooten (1573) i: *Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Phil.hist. Klasse. Dritte Folge, Nr. 44* (Göttingen 1959). Textband 9–14 og den dér anførte litteratur.

³ Jfr. *Calendar of State Papers, Spanish IV*, 400 (cit. efter *B. Hagedorn*: *Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden* (Berlin 1912), 182, note 5. Jfr. sst. note 4).

⁴ Afbildning af sørutekortet i atlaset 1573 hos *Mortensen & Lang*, tavle II (østlige del). Vestlige del sst., tekstbind, kortbilag. Foruden angivelse af de vigtigste søruter indeholder begge atlas landevejsnet, som hører til de ældste fremstillinger af denne art.

⁵ Mest udførligt skildres s'Grootens liv i: *F. van Ortrøy*: Chrétien Sgrooten, Cartographe, i: *Annales de l'Académie Royale d'Archéologie de Belgique*, 71, 7^e Série, Tome 1, 1^e et 2^e Livraisons (Antwerpen 1923), 152-180. Nogle nyere henvisninger findes hos *Mortensen & Lang*, 12-14, efter stadsarkivar dr. F. Gorissen, Kleve.

⁶ Jfr. med hensyn til s'Grootens eventuelle spionagevirksomhed til fordel for spanierne: *S. J. Fockema-Andraë & B. van't Hoff*: Christiaan Sgrootens Kaarten van de Nederlanden (Leiden 1961), „Inleiding“, 6.

⁷ Jfr. s. 162.

⁸ Under heldige, men ikke helt klare omstændigheder kunne en belgisk arkivar dengang erhverve atlasset fra 1573 ved køb og bringe det tilbage til Brussel, hvor det idag opbevares i Bibliothèque Royale som kostbart manuskript under signaturen „Ms. Nr. 21596“.

⁹ I anledning af Amerika-udstillingen i Madrid. Det opbevares dér i Biblioteca Nacional som nr. 1 i Vitrina 9.

¹⁰ Tabula XXIX „Totius Wandalia delineaio . . .“. Som landkortene over egnene øst for Weser i atlasset fra 1573 allerede tydeligt viser med deres ændrede stil, beror de ikke på s'Grootens egne undersøgelser, men er udkastet efter ældre kartografiske forlæg. Det samme må efter arrangement og indhold gælde for de kort i atlasset fra 1592, som gengiver Europas østlige og nordlige egne.

¹¹ Atlasset bærer titlen „Orbis terrestris tam geographica quam chorographica descriptio vna cum veteri et recenti locorum omnium nomenclatura“. Det måler i lukket tilstand 83 × 68 cm og indeholder ialt 38 pragtfuldt kolorerede oversigts- og specialkort, hvis højde opslået måler indtil 1,2 m og længden indtil 1,88 m.

¹² Nærmere hos *L. Bagrow*: *A. Ortelii Catalogus cartographorum II*, i *Petermanns Mitteilungen, Ergänzungsheft Nr. 210*, 65 ff.

¹³ I stil med tavle III i Brussel-atlasset (1573) „Generalis descriptio totius Germaniæ inferioris et regni Angliæ“ (uden det europæiske Norden).

¹⁴ Om Cornelis Anthonisz. jfr. *J. Keuning*: *Cornelis Anthonisz.*, i: *Imago Mundi VII* (Stockholm 1950), 51 ff., endvidere *A. Lang*: *De ældste trykte fremstillinger af de danske kyster, i nærværende årbog, 1955*, 49 ff. og den dér anførte litteratur. Om eftervirkningerne af „Caerte van oostlant“ af C. Anthonisz. jfr. bl. a. *N. E. Nørlund*: *Danmarks Kortlægning, Geodæt. Publ. IV* (København 1944), passim, og *Bo Bramsen*: *Gamle Danmarkskort* (København 1952), 42 ff.

¹⁵ *A. A. Bjørnbo & Carl S. Petersen*: *Anecdota cartographica septentrionalia* (København 1908), fasc. VI.

¹⁶ I sit ældre atlas fra 1573 havde s'Grooten med hensyn til gengivelsen af øen Rügen i det væsentligste støttet sig til *T. Stella* („Gemeine Landtaffel des deutschen Landes“, 1560, faksimile i *A. Herrmann*: *Die ältesten Karten von Deutschland bis Gerhard Mercator* (Leipzig 1940), Tafel 17). Her vender s'Grooten sig dog bort fra dette ret tilforladelige kartografiske forlæg og ud-

kaster et langt mere ukorrekt billede af øen end 20 år tidligere. Noget lignende gælder også for gengivelsen af de store danske øer.

¹⁷ *Mercator*: „Nova et aucta orbis terræ descriptio ad usum navigantium“ (Duisburg 1569). Faksimile i: *B. van 't Hoff*: Gerard Mercators map of the world, Publicaties van het Maritiem Museum „Prins Hendrik“ Nr. 6 (Rotterdam/'s-Gravenhage 1961) med beskrivelse. Jfr. også: *A. Heyer*: Drei Mercator-Karten in der Breslauer Stadtbibliothek, i: Zeitschrift für wissenschaftliche Geographie, VII (Weimar 1890), 379–389; 474–487; 507–528. — *Algoet*: Faksimile i: *Bramsen*, fig. 44; endvidere *E. Bratt*: En krönika om kartor över Sverige (Stockholm 1958), fig. 18. — *Stella*: jfr. note 16.

¹⁸ *Bramsen*, fig. 50.

¹⁹ Jfr. *Mortensen & Lang*, 73 f.

²⁰ Jfr. f. eks. *Bramsen*, fig. 36 (Jordanus 1585), 50 (Thevet 1575) og fremfor alt 49 (Waghenaer 1584).

²¹ Jfr. hertil: *H. Schwerin*: Helgoland, Historisk-geographisk undersökning (Lund 1896) og *A. Lang*: Helgoland auf alten Karten, i: „Helgoland ruft“ (ed. *James Packross & P. Rickmers*) (Hamburg 1952), 47 ff.

²² Jfr. *Hugo Matthiessen*: Middelalderlige Byer (København 1927), 74 ff. samt *G. Neufeldt*: Ripen og Esbjerg, die Haupthäfen der cimbrischen Westküste (Diss. phil., Kiel 1937), 8 ff. Kompassretningen må hedde „NTO“ (i stedet for „OTN“).

²³ I 1400-tallet fremhæver den såkaldte „Seebuch“ her „Bovenberge“ som markant fastlandspunkt (ed. *K. Koppmann*, Bremen 1876, 48), og det nævnes fra da af i næsten alle sejladshåndbøger og afbildes på søkort. Den ældste afbildning (landtoning) af Bovbjerg findes i sejladshåndbogen „Hier beghint die Caerte van die Oosterse See“ af *Cornelis Anthonisz.* (Amsterdam 1558).

²⁴ Åbenbart „Steenbanck (in Maniere als de Trindel van Lezou) daar niet meer op en is als twalf voeten“ (vanddybde), som *W. J. Blaew* beskriver i „Zeespiegel“ (Amsterdam 1623) II/1, 36. Alle nævnte danske punkter på fastlandet anføres ved navn som vigtige pejlemærker bl. a. allerede i 1462 på portolankortet af *Petrus Roselli*. Jfr. *A. Lang*: Traces of lost North European sea charts of the 15th century, i: *Imago Mundi* XII (Leiden 1955), fig. 4.

²⁵ „Het Leeskaartboek van Wisbuy 1566“ (ed. *Johs. Knudsen*, Haag 1920), 135, 46/19: „Item west van Robbeknuyt leyt een Banck van twaelf oft derthien vaden diep, ende leydt drie mijlen vant Lant“.

²⁶ Skrivefejl: Skal rigtigt hedde „NWTW“.

²⁷ „De Holme“. Hos *Blaew*, anf. værk: „Noorder-“ og „Zuyder-wycxholm“.

²⁸ Brattø („Betrow“) er fuldstændigt forkert placeret (jfr. nedenfor).

²⁹ Den angivne retning „OTSS“ skal ændres til „OSO“. Jfr. *Blaew*, anf. værk, 39.

³⁰ Læsø såvel som Anholt omtales allerede gentagne gange i „Seebuch“ (jfr. note 23), cap. XII. Denne rutes altovervejende betydning fremgår bl. a. også af, at den som den første blev sikret med fyr på Skagen, Anholt og

Kullen i 1560 (jfr. *H. Henningsen*: Papegøje og vippefy, i nærværende årbog 1960, afb. s. 7).

³¹ Hvilken stor betydning denne søvej tidligt fik, fremgår af den omstændighed, at byen Lübeck til dens sikring allerede omkring 1220 lod oprette et sømærke i området omkring Falsterbo. (Urkdnb. d. Stadt Lübeck I, Lübeck 1843, Nr. XXIII).

³² Skrivefejlen „OTSS“ bør rettes til „OTS“.

³³ Jfr. skitseringen af ruterne i „Seebuch“ i *Johs. Knudsen*: Styrmandskunstens udvikling, i: Danmarks Søfart og Søhandel (ed. *Bering Lüsberg*) II (København 1919), 350, afb. 110 og fremstillingen af søruterne syd for Skagen gennem Storebælt, som afviger fra s'Grooten.

³⁴ Jfr. afb. hos *Bering Lüsberg* og „Seebuch“ 52, XII, 6 ff.

³⁵ Jfr. hermed den indgående fremstilling af den ældre udvikling af sejladsen i Sundet – fortrinsvis hvilende på Sundtoldsregistre (ed. *Nina Ellinger Bang & Knud Korst*, København 1906 ff.) – i *Aksel E. Christensen*: Dutch trade to the Baltic about 1600 (København-Haag 1941) og den dér anførte litteratur.

³⁶ Jfr. *A. Lang*: Cornelis Anthonisz, i: Neues Archiv für Niedersachsen, Jhgg. 1953, Heft 5/6, 242, note 64.

³⁷ Ed. *Johs. Knudsen* (København 1914). Her beskrives f. eks. sejlkursen til Hever, når man kommer fra Helgoland, som mærkværdigvis mangler i de senere sejladshåndbøger, og som heller ikke s'Grooten har nævnt. Ligeledes gengiver „Kaert van der zee“ fra 1532 korrekt beliggenheden af øen Vinga ved den svenske vestkyst i en kort sejlplanvisning, i modsætning til de fejlagtige, udførlige sejlforskrifter i de senere udgaver (1561, 1566 osv.), som forledte s'Grooten til en grov fejl i fremstillingen. Jfr. hermed også: *Mortensen & Lang*, 35, hvor det med en vis sandsynlighed formodes, at de samme sejlads-håndbøger har været brugt til atlasset 1573.

³⁸ Jfr. hermed *Johs. Knudsens* udmærkede oversigt over forskellige, indtil 1541 ukendte, detaljerede beskrivelser af de danske farvande, som påny blev optaget i udgaverne af 1566 og 1568 i „Søkartet“, i: Tidsskrift for Søvæsen, 86 (København 1915), 222 f.

³⁹ Således forbigår s'Grooten f. eks. begge de nautisk vigtige øer Hven og Saltholm i Øresund, som *Benedicht* omtaler udførligt i 1568, men som heller ikke nævnes i de nederlandske udgaver af 1561 og 1566.

⁴⁰ „Leeskaart“-bøgerne var senest forældet med fremkomsten af „Spieghel der zeevaert“ af Waghenaer i 1584–85, skønt de udkom i stadig „nye“ oplag til ind i 1600-tallet (jfr. *Johs. Knudsen*: Indledning og Oplysninger til Søkartet 1568, i: Ts. f. Sø., 86, s. XIV („Søkartet“-udgave af 1608)). Også Waghenaers „Enchuyser Zeekaartboeck“, som første gang udkom i lignende format i 1598, og som med en enkelt undtagelse ikke indeholdt nogen søkort men udelukkende sejladsanvisninger og landtoninger, kom endnu i to oplag, i 1601 og 1605. (Jfr. *C. Koeman*: The history of Lucas Janszoon Waghenaer and his „Spieghel der zeevaert“ (Lausanne 1964), 67).

⁴¹ Jfr. hermed „Het Leeskaartboek van Wisbuy 1566“. Lejlighedsvis fremstillinger af sådanne søruter, som ikke beskrives i læsekort-bøgerne fra omkring 1550–70, beror i almindelighed – som f. eks. i de sydnorske farvande – på s’Grootens fantasi, selv om det måske ikke kan afvises, at der i hans fremstilling lejlighedsvis gives udtryk for et mere indgående kendskab til farvandene omkring kysterne, et kendskab, som udviklede sig i løbet af 1500-tallet, og som han erhvervede gennem vage oplysninger fra søfolk.

⁴² „Leeskaartboek van Wisbuy“, 128 (45/19).

⁴³ s’Grooten følger udgaven af en „Leeskaart“-bog fra 1560’erne eller 70’erne (jfr. note 37). Om Husums handelsmæssige betydning, se *A. Fürgens: Zur schleswig-holsteinischen Handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts* (Berlin 1914), 68 passim, endvidere *U. A. Christiansen: Die Geschichte Husums* (Husum 1903).

⁴⁴ „Leeskaartboek van Wisbuy“, 125 (45/4).

⁴⁵ „Når Brattø ligger ONO for jer, befinder I jer ud for Marstrand“, sst., 129 (45/28).

⁴⁶ Jfr. med denne for s’Grooten typiske arbejdsmåde også *Mortensen & Lang*, 37, 46 passim.

⁴⁷ Jfr. *Bramsen*, afb. 49.

⁴⁸ Angivelsen af årstallet, som er skrevet ganske småt, står i en lille firkant inden for kortets rigt udstyrede kartouche.

⁴⁹ Jfr. hermed *Henning Henningsen: Papegøje og vippefyrr*, i nærværende årbog 1960, 5 ff., især 7.

⁵⁰ „Leeskaartboek van Wisbuy“, 163 (71/7).

⁵¹ Sst., 162 (71/1).

⁵² Således glemmer han her at indføje den i 45/31 omtalte rute Anholt-Trindelen, tager gentagne gange fejl med hensyn til den rigtige skrivemåde af retningsangivelserne for enkelte kurser osv. Ligeledes forbigår han søtønderne i Sundet; de omtales første gang i 1515 (*Nanninga Uitterdijk* (ed.): *Charters en bescheiden in het oude archief van Kampen*, II (Kampen 1863), Nr. 1353), og de fremhæves f. eks. udtrykkeligt i „Leeskaartboek van Wisbuy, 1566“, 49/1.

⁵³ Lejlighedsvis glemmer han ganske vist også at bemærke disse, som f. eks. dybdeangivelsen ud for Møn.

⁵⁴ *M. Eckert: Die Kartenwissenschaft*, II (Berlin og Leipzig 1925), 649.

⁵⁵ Ikke sjældent ser man på ældre landkort, men især på søkort, fremstillinger af skibsruter, som går langs kysterne og undgår rum sø, i særdeleshed sådanne, som skal anskueliggøre farvandene omkring bugter og flodmundinger. Hertil hører bl. a. en fremstilling, som ikke er tænkt som søkort, af skibsruterne på nedre Weser i året 1589 (Oldenburg, Staatsarchiv), et kort over Maas fra 1665 af nederländeren *J. Quack* (jfr. *B. van ’t Hoff: De reproductie van de Maaskaart . . . 1665*, i: *Zuid Holland*, X/1 (1964), 1 ff.), kortet over Elben af *Zimmermann & Hasenbanck* fra året 1721 og et kort over Humber af *J. Scott* fra 1734 m. fl.

Dette arbejde tilegner jeg mindet om professor, dr. Theodor Stocks, Hamborg († 1964), som tak for hans aldrig svigende interesse og venskab.

Jeg takker museumsassistent Svend Jørgensen for den danske oversættelse af det tyske manuskript.

DIE ÄLTESTE SEEVERKEHRSKARTE DES EUROPÄISCHEN NORDENS

Zusammenfassung

Im Zuge militärischer Auseinandersetzungen der spanischen Krone mit den aufständischen Niederlanden liess der spanische Generalstab 1573 und 1592 durch einen deutschen Kartographen zwei zu Atlanten zusammengestellte Sammlungen von Militärkarten entwerfen, denen aus begründeter Voraussicht jeweils eine grosse Übersichtskarte über die wichtigsten Seerouten beigegeben war. So enthält der 1592 geschaffene – heute zu Madrid befindliche – Atlas eine umfangreiche kartographische Darstellung der Schifffahrtslinien ganz Nordeuropas vom südlichen Norwegen bis zum Bottnischen bezw. Finnischen Meerbusen.

Der Autor, der um 1530 zu Kalkar bei Xanten am Niederrhein geborene Christian s'Grooten, stand als einer der geschicktesten Kartographen seiner Zeit jahrzehntelang in spanischen Diensten, wobei er wiederholt in Verdacht der Spionage geriet. Seine Atlanten, die aus Gründen militärischer Geheimhaltung jahrhundertlang verborgen blieben und daher auf die Entwicklung der älteren Kartographie Westeuropas kaum einen nennenswerten Einfluss ausübten, zählen zu den detailliertesten und künstlerisch wertvollsten Kartensammlungen ihrer Art. Mit ihnen hat der um 1603/04 Gestorbene sich ein bleibendes Denkmal gesetzt.

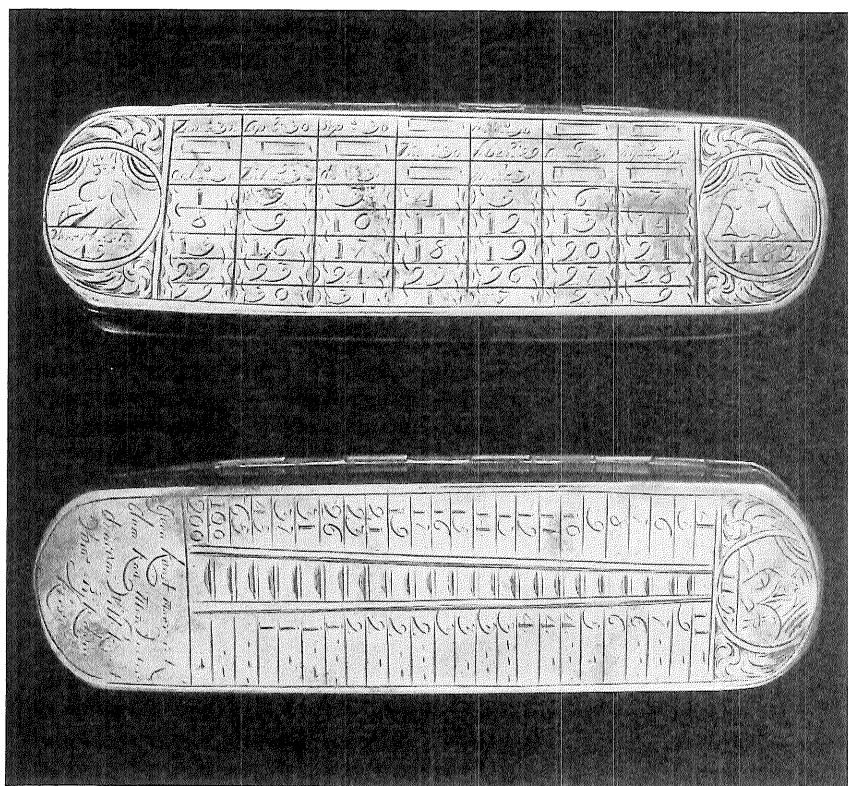
Die Tafel VII des Madrider Atlas, die „Descriptio regni Daniae et partis Sueciae“ gibt u.a. die durch punktierte Linien markierten Haupttrouten des damaligen Seeverkehrs im Bereich dänischer Gewässer wieder. Das Festland des Königreichs ist offensichtlich in Anlehnung an die berühmte „Caerte van oostlant“ des Cornelis Anthonisz aus Amsterdam (1543), zum Teil auch aufgrund von Angaben der Karten des Liévin Algoet, Mercators und Stellas entworfen. Hier sind besonders durch s'Grooten die für die Seefahrt wichtigen markanten Punkte herausgestellt. Bei näherer Überprüfung stellt sich freilich bald heraus, dass die künstlerische Formgebung in der Darstellung des dänischen Festlandes oft eine mangelnde Detailkenntnis zu überdecken sucht.

„Die königlichen Strassen der Seeleute“ legte der Kartenautor neben den bereits erwähnten punktierten Linien durch Angabe der jeweiligen Kompassrichtungen, Lotungstiefen und durch verschiedenartige Kennzeichnung des Meeresuntergrundes fest. Sie führen über Helgoland–Bovbjerg–Skagen zum Grossen Belt, zum Sund und durch den Kleinen Belt und weiter über Falsterbo–Rügen bezw. Bornholm ostwärts. Zahlreiche Abzweigungen zu den je-

weiligen Gegenüfern ergänzen die wichtigen Angaben. Sie alle werden in der kritischen Betrachtung des Blattes ausführlich beschrieben.

Als Quelle zum Aufbau dieses Seeverkehrsnetzes diene s'Grooten – was an sich naheliegend gewesen wäre – nicht etwa das epochemachende Werk seines Zeitgenossen L. J. Waghenauer aus Enkhuizen (Holland): der 1585 erschienene „Spieghel der zeevaert“, sondern offenbar ausschliesslich die Vorläufer dieser wichtigen Veröffentlichung, kleine niederländische Segelhandbücher des 16. Jahrhunderts, die als sog. Leeskaartbücher handlichen Taschenbuchformats allein beschreibende Texte und Vertoonungen –, nicht dagegen Seekarten, – boten und weit verbreitet waren. Selbst die dänische Übersetzung eines solchen Büchleins, die „Søkartet“ des Laurentz Benedict (Kopenhagen 1568), scheint ihm unbekannt gewesen zu sein. Die Abhängigkeit unseres Kartographen von einem solchen niederländischen Leeskaartbuch, d.h. also von einer zur Zeit der Ausschöpfung dieser Unterlagen für den Aufbau seiner Karte bereits veralteten Quelle, lässt sich anhand verschiedener – im einzelnen ausgeführter – Entlehnungen schlagend nachweisen.

Diese Umstände sowie die Gewissheit, dass s'Grooten niemals die abgebildeten Gewässer gesehen –, niemals dänischen Boden betreten hat, beinträchtigen naturgemäss von vornherein den Wert seiner Arbeit. Trotzdem verdient sie hohe Anerkennung. Ist es ihm doch durch seine auf recht dürftigen geographischen, kartographischen und hydrographischen Quellen beruhenden, in ihrer künstlerischen Wirkung unerreichten Darstellung durchaus gelungen, seinen militärischen Auftraggebern ein im grossen und ganzen zutreffendes Bild über den Verlauf der hauptsächlichen – durch dänische Gewässer führenden – Schifffahrtslinien und der hier vielerorts dem Seemann drohenden Gefahren zu vermitteln. Seine „Descriptio“ muss darüber hinaus als älteste Seeverkehrskarte des europäischen Nordens und als solche zugleich auch als eines der frühesten Beispiele thematischer Kartographie gelten.



Tobaksdåse, en såkaldt „kalenderdåse“, fremstillet af Pieter Holm i Amsterdam 1729, med kalender og logtabel. — Handels- og Søfartsmuseet.

Dutch tobacco box, 1729, with calendar and log-table.

HOLLANDSK TOBAKSDÅSE

Efter Amerikas opdagelse kom tobakken ret hurtigt til Europa. Det var hovedsageligt datidens store søfartsnationer: Spanien, Frankrig, Holland og England, der først gav sig til at „drikke tobak“, som det kaldtes dengang. Skikken vandt navnlig indpas hos søfolk og soldater, vel fordi disse som de første oplevede den på deres rejser og krigstogter og oftest kom i forbindelse med ligestillede, som allerede havde lært at benytte det nye nydelsesmiddel.

Vore læremestre på dette kulturområde har sikkert for en stor del været hollænderne. Det fremgår af vor import af tobaksvarer og piber og dåser, som på den tid synes at være foregået gennem hollandske handelsforbindelser.

Hollandske kridtpiber træffes ofte i udgravninger af datidens kulturlag i mange af vore købstæder. I vore museer og private samlinger findes et ikke ringe antal tobaksdåser, som i reglen går under fællesbetegnelsen „hollandske tobaksdåser“, skønt mange af dem påviseligt hidrører fra England, Tyskland, Sverige og vel også Danmark. Fællesbetegnelsen kunne jo imidlertid tyde på, at Holland tidligt har været førende leverandør af den slags tobaksdåser, som senere er blevet eftergjort i andre lande.

En særlig gruppe af de hollandske tobaksdåser, der fremstilledes i 1700-tallet, er de såkaldte „kalenderdåser“, som tydeligt nok har været fremstillet specielt til søfolk og vel især skippere. I disse dåsers låg og bund er der nemlig graveret henholdsvis en evighedskalender og en tabel, hvorved man under sejladsen kan udregne skibets fart.

I låget på den af museet ejede kalenderdåse findes i hver ende et billede af en mand; manden t.v. er forsynet med krone på hovedet og under billedet står: „Voor Christi 45“; t.h. bærer manden bispehue og under billedet ses årstallet 1482, som må være fejl for 1582. De to billeder tjener til illustration af kalenderen, idet de sikkert skal forestille Julius Cæsar og pave Gregor XIII og dermed hentyde til de to kalenderreformer, den julianske i år 45 f. Kr. og den gregorianske i 1582. Mellem de to billeder findes som før nævnt den stedsevarende kalender. Den kan kun bruges, såfremt man ved, på hvilken ugedag 1. januar indtræffer det pågældende år; kalenderen anfører nemlig kun datoerne for denne ugedag året igennem, undtagen i skudårene, hvor de efter 1. marts anførte datoer gælder for den følgende ugedag. Desuden kunne skipperen bruge sin kalenderdåse, som han altid havde ved hånden, til at udregne tidspunktet for månefasernes indtræden i årets løb; ved sejlads i farvande med særlig lav vandstand var man ofte afhængig af den såkaldte springflod, som indtræffer ved ny- og fuldmåne. At gå i detaljer med hensyn til denne udregning vil dog føre for vidt på dette sted. Nederst i kalenderens felter ses fremstillingsåret, 1729.

Logningen foregik på den måde, at man havde afsat et stykke på 40 fod på dækket og lod skibet passere en udkastet træspån el. lign. på vandoverfladen, imedens man talte i en bestemt rytme, gerne to tal pr. sekund. Da man ikke havde lommeur med sekundviser, fandt man rytmen på følgende måde: Man tog en blykugle med vilkårlig vægt, bandt en tråd eller silkesnor fast på kuglen og lavede et øje i snorens anden ende, så at afstanden fra midten af kuglen til enden af øjet var nøjagtigt $38\frac{1}{2}$ engelske tommer; dernæst hængte man øjet på et sted, så kuglen kunne svinge frit og satte den i svingning. Kuglen brugte, hvad enten den var stor eller lille eller gjorde store eller små udsving, et sekund til hver svingning.

Tallene i kolonnerne angiver t.v. de talte halve sekunder og t.h. det antal sømil, som skibet ifølge den foretagne tælling tilbagelægger i vagten. Hver af de korte, vandrette streger efter tallet betyder $\frac{1}{4}$ sømil.

Målene, der ligger til grund for tabellen, er rhinske, idet de folk, der købte disse dåser, hovedsageligt var fra egne, hvor disse længdemål var i anvendelse,

og når dåserne tilsyneladende i størst tal er bevaret i Nederlandene, England, Tyskland og Skandinavien, er det sikkert fordi disse lande til søs i 1700-tallet for det meste har brugt de rhinske længdemål.

Over tabellen findes et billede af en mand med en globus og en passer; det skal formentlig forestille Amerigo Vespucci, der som den første menes at have betrådt Amerikas jord på en rejse i 1497. Dette årstal ses under billedet. Under tabellen er indgraveret en indskrift: „Geen konst maer rijkdom kan Men Verlise daarom Wilt konst Voor rijkdom kiese“: Ingen kunst (dvs. kunnen), men rigdom kan man miste, vælg derfor kunst fremfor rigdom!

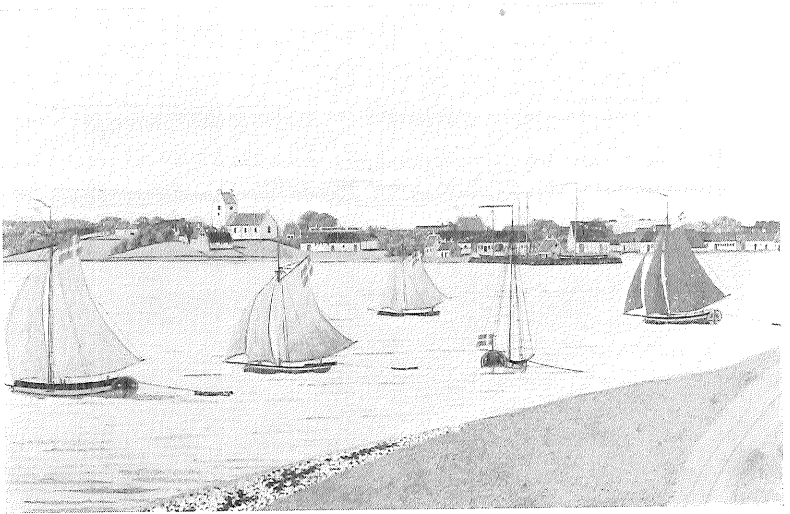
Indskriftens moraliserende indhold står sikkert i forbindelse med livsindstillingen hos den hollandske læremester i sømandskunsten, Pieter Holm i Amsterdam; det var ham, der i sin tid fik den gode idé at anbringe logtabellen på en tobaksdåse; dels fordi sømanden altid havde dåsen ved hånden, når der skulle logges, hvilket skete flere gange i vagten, og dels fordi dåsen, hvis sider er af kobber og bund og låg af messing, var af et egnet materiale, således at tabellen ikke udviskedes. Han døde 1776. Hans valgsprog var: „’t Schip Recht door Zee“ (styr skibet lige over søen); herfra stammer ordene, der findes indgraveret på dåsens forside: „Reght Door Zee“ (lige over søen).

Denne kalenderdåse måler i højde, bredde og længde henholdsvis $3,5 \times 5 \times 17,6$ cm. I materiale, størrelse og form svarer den ret nøje til øvrige kendte „hollandske tobaksdåser“, og interessen for den samler sig da også især om den specielle form for udsmykning, fordi den ud over det rent dekorative også har haft en stor praktisk betydning, og tobaksdåsen har, som det fremgår, engang været en ret væsentlig del af sømandens udstyr.

S. 7ø.

HAVNEN I NYKØBING MORS

Nykøbing nævnes første gang i 1299, da Erik Menved under striden med kirken for sin gæld til ærkebisp Jens Grand tilbød denne blandt andet gods den „Købstad, som kaldes Nykøbing (nova civitas) på Morsø“. Byens heldige beliggenhed ved Limfjorden bød på rige muligheder for fiskeri, søfart og handel, og dens handelsprivilegier blev tidligt udvidet, således at byen i 1460 fik eneret på handelen på Mors. Byens vigtigste indtægtskilde op igennem tiden indtil omkr. 1600 var sildefiskeriet i Limfjorden, der dengang var meget rigt. Svenskekrigene betød en hård belastning for byen i form af indkvartering og skatter. Fra 1700 kan man dog spore en opgang, og korneksporten til Norge tager fart. Sejladsen hæmmes imidlertid stærkt ved de dårlige besejlingsforhold på Limfjorden; oprindelig måtte man overføre ladningen i lægtene. Ved Aggertangens gennembrud 1825 opnåede man fri sejlads til Vesterhavet, og skibsfarten fik et stort, men kortvarigt opsving. Byen nåede at få eget toldsted 1841. Først ved anlæggelsen af Frederik VII's kanal ved Løgstør blev søvejen stabiliseret, og dette har sammen med jernbaneanlæggene og færgeforbindelsen gjort Nykøbing til det, den er idag: en



Indsejlingen til Nykøbing Mors, 1837. Udsnit af gouache af R. H. Kruse. – Handels- og Søfartsmuseet.

The entrance to Nykøbing Mors, 1837.

efter forholdene betydelig handelsby, der kan regne hele det frugtbare Mors og en del af Salling med til sit opland, og en by med højt udviklet industri.

Havnen i sin nuværende skikkelse er anlagt som privat havn i 1788; den blev overdraget til kommunen i 1843, hvorefter den blev istandsat og udvidet. Senere er den blevet udvidet flere gange og består nu af et nordligt og et sydligt bassin, som blev anlagt i 1883. Det nordlige bassin blev ombygget og udvidet i 1926. På østsiden af dette ligger fiskerihavnen med ophalingsbedding. Færgehavnen syd for byens havn blev anlagt i 1889 og rummer færgeleje for statsbanefærgen til Glyngøre.

Nykøbing er depotsted for østersfiskeriet i Limfjorden. Dette fiskeri blev fra begyndelsen, efter at den første østers blev fundet i Limfjorden i 1849, drevet af staten; men siden 1853 har det været bortforpagtet, nu til Limfjords-østers-Kompagniet. I 1880'erne aftog fiskeriet, og i 1885–90 standsede man det helt for dermed at stimulere bestanden. Siden da har fiskeriet været stigende. Kompagniets bygning og depot findes på Ørodde, hvor kompagniet også har egen anløbsbro.

Billedet, en gouache, som er malet 1837 af Rasmus Henrich Kruse, viser Nykøbing havn fra østsiden, fra Ørodde. T.v. ses den dominerende kirke, ragende op over den øvrige lave bebyggelse, næsten på middelalderlig vis. Kirken, der var indviet til St. Clemens, de søfarendes skytshelgen fra gammel tid, blev revet ned i 1890, hvorpå man opførte den nuværende kirke, som

stod færdig året efter på den gamles plads, dog anderledes vendt, således at koret vender mod syd og tårnet mod nord ud til torvet.

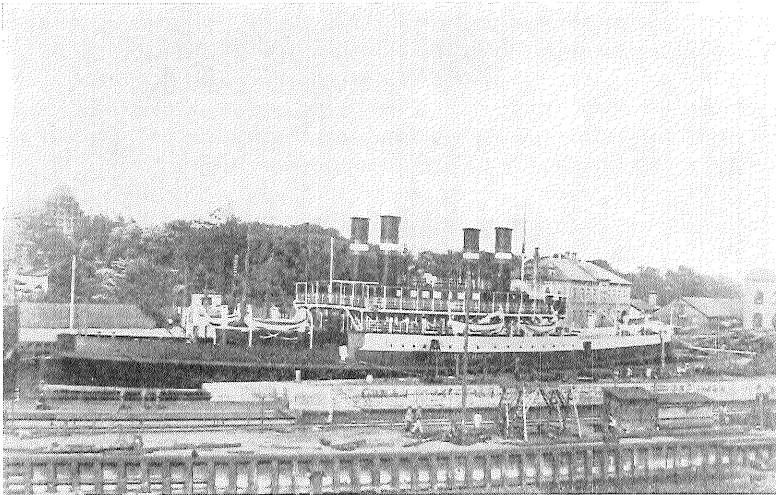
R. H. Kruse (1796–1877) var maler og forfatter. Han blev født i Nautrup som søn af sognepræst Jørgen Kruse. Fra 1828 var han bosat på Fur, hvor han forblev resten af sit liv. De første tredive år foretog han dog lange rejser, særlig i Jylland, hvor han i gouache malede en lang række naive, farveglade prospekter af herregårde, kirker m. v. På disse rejser indsamlede han ligeledes en stor del folkeminder gennem sin rige kontakt med den jævne befolkning, og han var således en årrække meddeler til både J. J. A. Worsaae og Svend Grundtvig ved disses indsamling af danske folkesagn. R. H. Kruse døde 1877 på Fur, hvor han også ligger begravet.

Foruden det her gengivne billede ejer Handels- og Søfartsmuseet en anden gouache fra Kruses hånd, nemlig et prospekt af Ålborg, set fra nord og ligeledes malet i 1830'erne.

S. 70.

H/F „PRINSESSE ALEXANDRINE“

Allerede tidligt foregik overfarten til Nordtyskland fra Gedser, som med sin geografiske beliggenhed syntes at frembyde et naturligt udgangspunkt for en søværts forbindelse til kontinentet. En overfart herfra nævnes omkring



H/F „Prinsesse Alexandrine“ af Gedser på værft ved ombygningen i Helsingør ca. 1905. – Handels- og Søfartsmuseet.

Paddle ferryboat "Prinsesse Alexandrine" of Gedser, built 1903.

midten af 1200-tallet i kong Valdemars jordebog med en afgift af 10 mark sølv „de conductione navium“. Mere kendt bliver overfartsstedet i 1500-tallet, idet denne vej benyttes af kongerne Frederik II og Christian IV og af flere fyrstelige personer på deres rejse mellem Tyskland og Danmark, således f. eks. af hertug Ulrich af Mecklenburg 1556 og 1577 og kurfyrst August af Sachsen 1557 og 1559. Undervejs på den lange rejse benyttede man gerne borgen „Gjetzøgaard“ som bedested; den hørte under kronen og var sæde for lensmanden. Det vides, at Frederik I's datter, Elisabeth, hertuginde af Mecklenburg, døde her 14/10 1586, da hun var på hjemrejsen efter at have besøgt Tyge Brahe på Hveen. Fra denne periode betegnes ruten fra Gedser ligefrem „fyrsteruten“. Da borgen udslcttedes i midten af 1600-tallet, døde ruten hen og opstod først igen i 1886, da der i forbindelse med anlæggelsen af jernbanen fra Nykøbing F. til Gedser samt bygningen af en havn sammesteds oprettedes forbindelse derfra til Warnemünde med de såkaldte postdamper. Denne dampskibsroute blev først drevet af Tysk-Nordiske Lloyd; i 1894 overgik driften til de mecklenburgske baner.

Dampskibsforbindelsen afløstes i 1903 af den allerede længe forberedte dansk-tyske færgerute. Indvielsen af denne rute fandt sted den 1. oktober 1903 under store festligheder, som overværedes af bl. a. kong Christian IX og storkurfyrst Friedrich Franz IV af Mecklenburg, dronning Alexandrines fader. Til besøgelse af trafikken blev der fra dansk side indsat to nybyggede dampfærger, „Prins Christian“ og „Prinsesse Alexandrine“. Førstnævnte blev bygget på Helsingør Skibsværft og var Danmarks hidtil fineste færge, og vel dermed Europas. Den pløjede Østersøen, indtil den i 1953 blev sendt på aftægt i Korsør og blev ophugget to år efter. Den var fra ny lidt af et teknisk vidunder for sin tid, med skrue og dobbeltspor og promenadedæk. Da den med 17 kullastede jernbanevogne den 19. september 1903 lagde ud fra Gedser på sin prøvetur, måtte selv de mest skeptiske sydfalstringer indrømme, at det kunne lade sig gøre at sejle på havet med et tog ombord.

„Prinsesse Alexandrine“ var en efter sin tid mere almindelig færge, men samtidig også mere særpræget. Den blev bygget 1903 af F. Schickau, Elbing, og var et hjuldrevet fartøj. Særpræget skyldtes nok i første række, at den var udstyret med fire skorstene, og det danske folkevid var da heller ikke længe om at give den tilnavnet „det omvendte spisebord“. I modsætning til „Prins Christian“ havde den kun et enkelt jernbanespor og blev derfor i reglen kun brugt til passagerbefordring. Den blev allerede et par år efter indsættelsen på ruten ombygget i Helsingør, og de fire skorstene erstattedes med to mindre pompøse, men mere praktiske. Desuden blev den forsynet med endnu et jernbanespor, hvilket forøgede dens og dermed rutens kapacitet betydeligt, idet det samme skete med de to tyske færger, der samtidig var sat ind, „Friedrich Franz IV“ og „Mecklenburg“. I 1922 havde den tjent sig ud på ruten Gedser-Warnemünde og måtte give plads for færgen „Danmark“. Sine sidste år henlevede den som reserve på forskellige ruter, indtil den i 1935 blev ophugget hos Petersen & Albech i København.

Tidsskriftet for Danmarks handelsmarine, „Nautisk Tidende“ bringer i sin udgave 28. oktober 1903 en skildring af færgerne på ruten:

„Af hensyn til det temmelig aabne Farvand mellem Gjedser og Warnemünde og den deraf følgende ikke ringe Søgang er Færgerne byggede særligt med dette Forhold for Øje, de have en Bov, som i Sammenligning med de ældre Færger er mere egnet til at bryde Søen, og til Beskyttelse for Passagerer og Vogne er de helt overbyggede i Forenden. For at kunne køre Vognene igennem Færgeren og derved undgå den tidsspildende Svajning udenfor Havnene har man konstrueret en bevægelig Bak, som, naar Vognene skulle sættes iland eller køres ombord, kan løftes ved Hjælp af Dampkraft og kommer til at staa som en Portal, hvorunder Vognene kører. Til Bekvemmelighed for Passagererne er Færgerne forsynede med et stort Promenadedæk ovenover Vognene, paa dette findes endvidere en Fællessalon, Rygesalon og Styrehus med Lukaf for Føreren. Skøndt Sovevogne overføres, findes der i hver Færge under Dæk et Antal af 14 à 16 Sovekahytter med Plads til 35 à 40 Passagerer; desuden er der ligeledes under Dæk rummelige Saloner saavel for 1ste og 2den Klasse som for 3die Klasse Passagerer. I øvrigt er Færgerne udstyret med al mulig Komfort i Saloner m. m.

De enkeltsporede Færger, som kunne rumme 10 à 11 Vogne, er særlig beregnet paa Passagertrafikken, de skulle overføre Ekspres- og Iltogene og er for at skaffe den størst mulige Ro i Søgang bygget med Hjulmaskiner. Det er Meningen at overføre saavel Post- og Bagage- som Passagervogne, og Opholdet i Gjedser og Warnemünde indskrænkes til det mindst mulige.

De dobbeltsporede Færger er nærmest beregnede paa Godstrafiken og kunne rumme 17 almindelige Godsvogne. For at kunne bruges under Isforhold er disse Færger byggede som Skruefærger med 2 Skruer agter; de have ligesom Hjulfærgerne Ror i Forenden for at kunne styre under Bakning. Da de skulle kunne overføre Iltogene under Isforhold, eller naar Hjulfærgerne er til Efter-syn er de udstyret ganske som disse og er ligesaa hurtigsejlende.“

S. 70.

MATROSARBEJDE

Sømandserhvervet er et af de få fag fra ældre tid, hvori der ikke krævedes nogen prøve før oprykningen og heller ingen fast lærtid. Man startede som skibsdreng, blev ungmand, steg til letmatros (halvbefaren) og endte som matros. Matrosen var fuldbefaren, og det forventedes af ham, at han som sådan var en fuldt uddannet sømand, som kunne sit fag til bunds. Det var heller ikke nødvendigt med aflæggelse af prøver, for under det daglige arbejde ombord, som også skibsdrengene måtte deltage i, fik man i løbet af kort tid et ganske præcist indtryk af, hvad hver enkelt duede til. Ved forhyringen angav sømanden, i hvilken egenskab han ville påmønstres, og det var først for ham selv, om han ikke opfyldte de krav, der blev stillet til ham i denne egenskab. En matros, der ikke kunne udføre matrosens gerning, blev af kap-

tajnen uden videre snak degraderet til letmatros med nedsat hyre og medfølgende vanære. Selv en styrmand kunne risikere at blive degraderet.

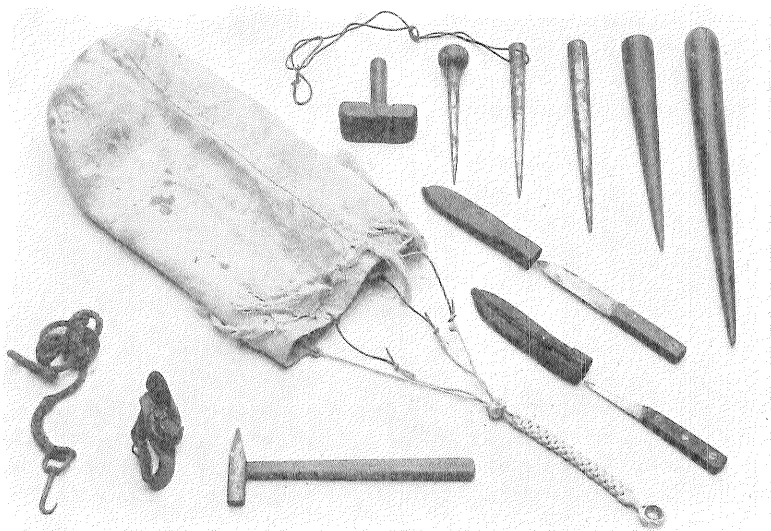
Hvilke krav kunne man nu stille til en fuldbefaren? Et gammelt ord opsummerer sømandens pligter i at *beslå, rebe og styre*. Det er dog en lovlig forenklet formulering, for i virkeligheden skulle han kunne så at sige alt ombord, bortset naturligvis fra navigeringen og andre officersarbejder. Den middelalderlige sølov *Consolato del mare* opremser, hvad man kan forlange af sømanden: han skal kunne gå i skoven og fælde og save tømmer, gøre rebslagerarbejde, bage brød, bemande en båd, laste og losse, hente drikkevand i land, bringe købmændenes gods ombord, kølhale skibet, arbejde med sejlene, bære brænde og hjælpe med til at vedligeholde skibet.

Det 19. århundredes opfattelse udtrykker skibslægen *A. G. Drachmann*, digterens far, der i sine erindringer beretter om et togt til Vestindien 1831-32: „En virkelig matros, en fuldbefaren mand, . . . er en mand, man skal have agtelse for, fordi han fortjener det. Han har nemlig, førend han nåede så vidt at fortjene matrosnavnet, gået en praktisk skole igennem, så alvorlig og så farefuld som få eller måske ingen af hans på den sociale stige ligestillede på landjorden. Han er begyndt som lærling (kahytsdreng i koffardimarinen), er derefter avanceret til halvbefaren og omsider til helbefaren, hvilket mindst har taget fem-seks år af hans levetid, som er tilbragt på kortere og længere sørejser på alle årstider og i reglen i de forskellige klimater, ikke sjældent under de mest farefulde omstændigheder, under mange slags savn, og til tider har han måttet arbejde og anstrænge sig mere end nogen usøkyndig kan forestille sig, thi i ihærdigheden af hans anstrængelser har undertiden hans eget liv og skibets sikkerhed været afhængig.

Han har i sin læretid lært at kende takkel og tov af hele rejsningen, at færdes der med en kats smidighed og en øvet håndværkers behændighed, ofte om natten i mulm og mørke, i storm og uvejrs; som rorgænger lært at styre skibet efter den angivne kurs og, såvidt muligt, holde skibet fri for bråd- og styrtsoer, og med snarrådighed og ikke sjældent med den alvorligste fare lige for øjnene øjeblikkelig at udføre den givne kommando. Han har lært at forfærdige det skibmandsgods, der jævnlig bruges om bord, og den forskellige måde, hvorpå linegoods befæstes på de forskellige genstande (stik osv.); som skamfilingsgast at udbedre og sammenføje (splejse), hvad der er slidt eller bristet; at stuve en last på den hensigtsmæssigste og mest betryggende måde, selvfølgelig under opsyn og vejledning af skibmand eller styrmand, osv., osv. Den mand, der har gennemgået denne skole og tilfredsstillende udfylder sin plads ombord, er en virkelig matros.“

Som man ser var det både en farlig og meget krævende uddannelse.

Hver sømand satte en ære i at have sin skibskiste og sin køjesæk i bedste orden. Til sit værktøj syede han selv en sejldugspose, som han pyntede med frynser og andet knyttarbejde, ofte med påsyede eller påmalede initialer og årstal. Posen, der var ca. ½ m lang og ca. 20 cm i diameter, havde rund bund. Den var ophængt i 4-6 snore, som løb sammen i en strop i flettet



Sømandens værktøjs- eller sejl(mager)pose med indhold: klædekølle, pren, merlespir, fid, skedeknive, sejlkrog, sejlmagerhandske og hammer.

Sailor's ditty bag, or rig bag, with serving mallet, marling-spikes, splicing fids, sheath knives, sailmaker's hook and palm, and hammer.

fancy-work med knobe ved enderne og et øje til ophængningen. Ved hjælp af en forskydelig ring kunne posen snøres til. Indeni var der langs siderne lommer til de små redskaber. Posen havde sin plads ved køjens hovedende.

Den indeholdt fremfor alt det værktøj, sømanden havde brug for til splejsning og bændsling: flere *prene*, *fid*, *merlespir* og *splejsehorn*, dvs. spidse „pinde“ i forskellig størrelse, de mindre af stål, de større af træ, til at bore ind i tovværket, når der skulle splejSES, og tvinge de enkelte dugter fra hinanden. De blev holdt pudsede og blanke af sømanden og var hans kæreste eje. Mest havde de et øje i den tykke ende og en strop derigennem, så han kunne have dem om halsen, når han arbejdede i riggen, og ikke risikerede at tabe dem. Det kunne blive en alvorlig sag for den, der fik en sådan tung genstand i hovedet. Dernæst var der en *klædekølle*, som brugtes, når et tov skulle bevikles eller bændsles, en rulle *merling*, dvs. tjæret hyssing, hvormed man lagde bændslingen, og et stykke *voks* til indgnidning af merlingen.

Så var der sejlmagerværktøjet: en *sejlkrog* med stjert, til at hugge i sejlet for at holde sømmen strakt, mens man syede, *sejlmagernåle* og *lignåle*, i reglen anbragt i et *fedthorn*, dvs. et kohorn, ornamenteret med indskæringer og fyldt med fedt, tælle eller marv, så nålene dels ikke rustede, dels gled lettere

gennem den svære sejldug, – og en *sejlmagerhandske*, bestående af en læder-ring til at spænde om hånden, med et fingerbøllignende metalstykke med fordybninger i til at presse nålen gennem sejldugen.

Endvidere var der andre redskaber som *hammer*, *knibtang*, *mejsel*, *syl*, *kal-fatrejern* og – ikke at forglemme – sømandens vigtigste redskab, hans *skede-kniv*.

En saks var ikke noget, man brugte ombord; kun kniven kom i betragtning, når et reb skulle kappes eller et stykke sejldug skæres til. Ved arbejdet i takkelagen, hvor man måtte holde sig fast med den ene hånd, måtte man altid have den beredt.

God kniv i rette tid
redder mangan sømands liv!

citerer Holger Drachmann. Kniven er et mandighedssymbol; sømanden sleb den skarp og var stolt af den. Undertiden kunne han forsyne den med et fint håndtag af hvaltand, som var ornamenteret med indridsede tegninger. Kniven sad i skeden, som var fastgjort til livremmen og i reglen var skudt om på ryggen; her generede den ikke under arbejdet, og man kunne trække den både med venstre og med højre hånd. Man kunne også have den i en strop om halsen. Under slagsmål kunne kniven hurtigt trækkes, og strenge bestemmelser i ældre tiders søartikler skulle forhindre sår og mord, når knivene blev blottet. På de store sejlskibe brækkede styrmanden tit spidsen af knivene for at undgå den slags.

Den her viste pose er foræret til Handels- og Søfartsmuseet af kaptajn F. Kaadtmann i Randers, der for et halvt hundrede år siden syede den til sine grejer ombord på den engelske fuldrigger „Olona“ på rejse fra Portland til Queenstown. Tidens tand, eller rettere musenes, har gnavet den, og rusten har plettet den, men den fører tankerne hos den gamle sømand tilbage til den tid, da skibene var af træ og mændene af jern.

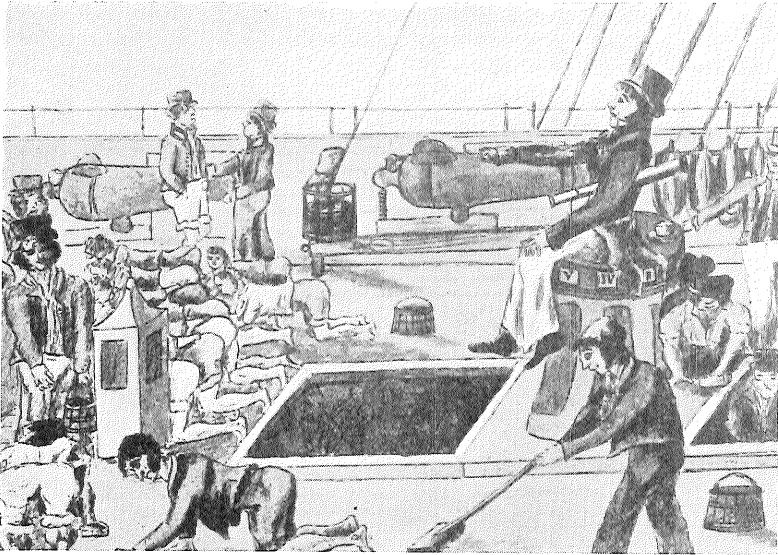
H. H.

„SALMEBØGER“, „BØNNEBØGER“ OG „BIBLER“

Der er ikke mange, der er så renlige som søfolk. Deres skibe er pinligt propre, så man kan spise pandekager fra dækket, og deres hjem på landjorden er ligeledes nette. Trangen til renlighed går langt tilbage. 1634 besøgte den franske gesandt de danske orlogsskibe, og hans sekretær melder, at han og hans følge undrede sig over, at alle dæk skinnede af renlighed.

Denne nethed og sirlighed var imidlertid købt dyrt, når man ser det fra mandskabets side. Det var dem, der måtte slide og lægge „knofedt“ til, og det var dem, der opsummerede sømændenes slavetilværelse på yankee-skibene i den berømte *Philadelphia katekisme*:

Six days shall you labour and do all you are able,
And on the seventh holystone the decks and scrape the cable.



Morgenvagten på et engelsk orlogsskib i begyndelsen af 1800-tallet ifærd med at *holystone* dækket under løjtnantens befaling. Tegning af forfatteren, kapt.

F. Marryat på National Maritime Museum, Greenwich.

“Holystoning” the quarterdeck on board an English man-o’-war. Drawing by Capt. Marryat, beginning of the 19th century.

For de fleste sejlskibssømænd stod skuringen af dæk som noget af det værste og mest meningsløse ombord, navnlig i sejlskibenes sidste periode. I ældre tid var man øjensynlig ikke så skrap med skuringen. Dækket blev selvfølgelig skrubbet og spulet grundigt og længe hver morgen i søvand, og man brugte skrabejern til at fjerne snavs og maling fra dæk og skibssider. Men op i 1700-tallet opkom den praksis at strø vådt sand på dækket og skure det med en sten, så det blev blændende hvidt. Og dermed begyndte for alvor martyriet for „begsnuderne“, som i forvejen ikke var forkælede af deres officerer.

Sandet – man kunne også bruge aske – var billigere end soda, hvorfor det på danske skibe med en fin hentydning til marstalskippernes sparsommelighed kaldtes „marstallersoda“. Pudsigt nok kaldtes det på de berygtede *Blue Nose hell ships* fra Nova Scotia for „Nova Scotia-soda“. Man hentede sandet gratis i sække fra stranden. Det kunne gnides over dæksplankerne med et stykke sejldug, der i reglen var lagt om en træklods, men langt almindeligere var det at bruge en skuresten.

Fra først af har man anvendt mursten, og dem holdt man fast ved på alle

nationers skibe. Men også pimpsten kunne bruges, og på engelske skibe fandt man ud af, at sandsten var bedre end mursten. Man brugte en finkornet, forholdsvist blød og porøs, grå eller gullig sandsten. Af og til sendte man folkene i land for at hente nogle sække sandsten, hvor der var et stenbrud, man kunne få dem fra. Disse sandsten kaldtes *holystone*s (hellige sten). De fandtes i forskellige størrelser. Selve *holystone'n* var af form som en mursten, men lidt mindre. En større slags kaldtes *bibles*. De sad i en træ- eller jernramme og havde et skaft, så de kunne skubbes frem og tilbage, mens sømanden stod op. De små flade sten, der kunne holdes i hånden og komme ind i alle kroge, kaldtes *prayer books*, og de var måske de mest forhadte af dem alle.

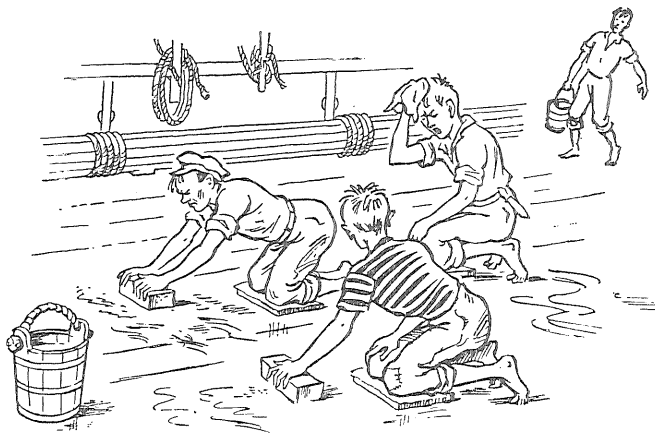
Man har spekuleret på, hvorfra disse kirkelige navne stammer. Den mest populære forklaring er nok den, at de første sten var sønderslagne gravsten, som man fik fat i på kirkegården ved St. Nicholas kirke i Great Yarmouth, da man gik i land for at hente sand. Derfra betegnelsen „hellige sten“ eller *ecclesiastical bricks* (kirkelige sten). Mere sandsynlig lyder den forklaring, at man måtte knæle ned og bøje sig ligesom i bøn, når man brugte dem. Det kan også være, at ordene „bibler“ og „bønnebøger“ er blevet brugt fra først af i spøg for at angive stenenes størrelse, og man ud fra dem har dannet udtrykket *holystone*s, som altså da er sekundært.

Også i andre sprog blev lignende betegnelser benyttet. På tysk talte man om *Gebet-* og *Gesangbücher* (bønne- og salmebøger), og på norsk og dansk kaldte man murstenen for *sømandens salmebog*.

De helt store sten, som der måtte to eller flere søfolk til at hale frem og tilbage over dækket, kaldtes *hand organs* (lirekasser). De kunne være store som seks mursten og var omgivet af et jernbånd. Men det allerstørste monstrum var en *bear* (på dansk kaldet *bjørnen* så tidligt som 1839). Det var en tung trækasse, som var fyldt med tunge brokker af *holystone*s og vådt sand og med en groft knyttet matte nedenunder. I hvert hjørne var der et stærkt tov, så fire sømænd kunne trække bæstet frem og tilbage, frem og tilbage i monotont idioti. Sandet dryssede ud gennem matten og ned på dækket.

Den ældste omtale vi kender af skuring med sten og sand er fra 1772, hvor der fortælles fra en hollandsk slavefarer på rejse fra Guinea til Surinam: „Efter at dækket er blevet vædet med saltvand, lader man alle slaverne sætte sig på hug ved siden af hinanden i flere rækker. Hver får en hollandsk mursten („mopssten“) i hånden, og med den må de skure dækket i takt, idet de skraber ind imod sig. Alle må vende sig på samme tid, og mens de snart arbejder forlæns, snart baglæns, bliver der hele tiden hældt nyt havvand over deres hoveder og over dækket. Denne noget anstrengende øvelse varer henimod to timer og har blot til formål at beskæftige dem og give dem bevægelse, så de kan holde sig raske.“

Her siges det altså rentud, at skuringen er blot for at beskæftige slaverne. Spørgsmålet er nu: er skikken fra først af opstået på slaveskibene, eller har man før den tid kendt den på almindelige koffardiskibe? Det kunne være fristende at tro, at den virkelig står i forbindelse med slaveskibene, for sku-



Dækket skures ombord på en af de store tyske Kap Horn-farere, bark „Nürnberg“ af Hamburg, 1902. – Efter Carl Kircheiss: Wasser, Wind und weite Welt (Hamburg 1953).

“Holystoning” on board the German bark “Nürnberg” of Hamburg, 1902.

ringen er jo slavearbejde, men vi mangler samtidige vidnesbyrd, der kan oplyse os om sagens sammenhæng.

I 1805 hører vi fra det danske skib „Fredensborg“, at dækket på søn- og helligdage blev skuret med hvide sandsten. I kahytten brugte man små sten og på dækket en kvadersten, som blev trukket frem og tilbage i tove. Det tyder på, at skuringen ikke er noget nyt, der lige var indført. – Omkring 1800 gjorde den engelske skibslæge Blane opmærksom på, at den daglige spuling og vand-pjaskning på dækket gjorde skibene fugtige og dermed sundhedsfarlige. Han anbefalede derfor, at man brugte sand, der var varmet ved kabyssen, så det kunne opsuge fugtigheden på dæk, samt sten til skuring, og dette indførtes i den engelske flåde. 1809 hører vi fra et engelsk lineskib, at 6–12 mand trak tunge sten hen over dækket og skurede det. Et hold matroser, hver med sin kalksten i hånden, fulgte og skurede efter. På dette tidspunkt er slaveriet allerede sat i system, som man ser.

I det kommende århundrede lå mandskabet på de fleste skibe vagt efter vagt, i godt som i dårligt vejr, i sol og i måneskin – det sidste påstås i hvert fald om Nova Scotia-farerne – på knæ på dækket og gned med hver sin sten, overvåget af bådsmænd, der tømte pøse af vand og strøede sand på, og styrmænd, som skældte ud, så snart der blev en pause i arbejdet, og var parat til at knalde synderne ned med en kofilnagle eller sparke dem hårdt. Hver enkelt måtte sørge for at holde trit med kammeraterne. For rytmens skyld talte bådsmændene ofte højt: et – to, et – to, eller søfolkene istemte en lang og dræ-

vende *skureshanty*; det kunne godt lyde som bøn og salmesang, – jfr. udtrykkene „saying prayers“ og „syngne salmer“ derom.

Anstrengelsen og den uhensigtsmæssige stilling gav rygsmerter og hold i nakken, hudløse knæ, følelseløse arme og blodige fingre og negle. Tørst og sult plagede dem, og sand og træpulp svinede dem til. „Et fint skib giver en skidden matros!“ I dårligt vejr skyllede de kolde søer over dem.

Resultatet af skuringen blev ikke sjældent katastrofalt. Sømandene blev glimrende skurematroser, men dårlige søfolk, sagde man, og på de rigtige *hell-ships* mistede de ofte helt pippet og blev åndeligt knækket under det komplet formålsløse, trættende arbejde og den fysiske mishandling. Det værste var, at de vidste, at når dækket var snehvidt, fik de ordre til at smøre kultjære på det, hvorefter de kunne begynde forfra igen. Som man forstår havde skuringen ikke altid blot det formål at få dækket pænt; meningen var ikke sjældent at nedbryde folkenes frihedsvilje og selvstændighed, at plage dem ud over alle grænser og at gøre dem dødtrætte, så de ikke kom på gale tanker. Sømanden kendte ikke til moderne fritidsproblemer; de blev løst ved overarbejde, – naturligvis uden betaling. Og var der ikke nok arbejde, fandt man nemt på noget. Man kunne f. eks. begynde at skure med sejldug og sand, først vådt, så tørt, derpå med en mursten, og så igen med tørt sand og kork, så gik tiden så dejligt. Skuringen var en slags beskæftigelsesforanstaltning, men af den slags som i vore øjne er det rene vanvid.

Men selvfølgelig var skipper stolt af sit dæk, der var „hvidt som hundetænder“, og når så alt messingværket var pudset så det skinnede, og kabyskorstenens kobberrør lyste som solen, blev han rost af de gæster, der kom ombord i havn. Men det kunne hænde, at sømanden i raseri smed de forhadte skuresten overbord trods fare for at blive straffet. I reglen var det dog nok således, at han trods sin værkende ryg og i uskyldig uvidenhed om, hvor umenneskeligt han var blevet misbrugt, selv var stolt over resultatet af sin flid.

Skipper vågede som en vagthund over sit fine dæk. Søfolkene måtte ikke gå med søm i sålerne for ikke at sætte mærker i plankerne, og ve den arme mand, der kom til at spille tjære eller maling på dæk – han kunne næsten risikere at blive myrdet. Der er eksempler på, at hvis én kom til at spytte en klat skrâsovs på dækket, blev han tvunget til at lægge sig ned og slikke den op.

Men tiderne ændres. Sømandene rykkede op fra at være slaver til at blive mennesker, og redere og officerer opdagede til deres forbavselse, at de ikke mere fandt sig i alle ydmygelser og hensigtsløse arbejder. Tilmed var der ikke tvivl om, at den idelige skuren sled dæksplankerne ned i løbet af kort tid, så de ret hurtigt måtte fornyes. Det var for dyrt at skure dæk på den måde; der var mere effektive og skånsomme rensmidler.

I 1931 kom der en generel ordre for den amerikanske orlogsmarine, at det fra da af var forbudt at bruge holystones til dæksplankerne, med mindre klatter og pletter ikke kunne fjernes på anden måde.

Længere er det altså ikke, siden den gamle skik officielt blev afskaffet i USA. Det lyder vist utroligt for de fleste.

Vi vil ikke tage sømandens stolthed over hans properhed fra ham, – selv om den dybeste årsag til den måske simpelthen er den, at den er blevet ham påtvunget og indpodet ubevidst i form af unyttigt skrubbe- og pudsearbejde, for at få hans fritid beskåret og hans sjæl kuet. I så fald er den måske alligevel for dyrt købt.

H. H.

MUSEETS KOMITE

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

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

Skibsreder O. AMSINCK, R¹.

Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN

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

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

Orlogskaptajn P. HOLCK, R., DM.

Kontorchef, cand. jur. H. E. HOLTEN, R¹.

Skibsreder E. B. KROMANN, R.

Skibsreder MÆRSK MCKINNEY MØLLER, R.

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

Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.

Borgmester SIGURD SCHYTZ*

Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, R¹.

Komiteens sekretær: Ekspeditionssekretær i Handelsministeriet
E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale :

Museets leder : Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM

Museumsinspektør: dr. phil. HENNING HENNINGSEN

Museumsassistent: SVEND JØRGENSEN

Skibsteknisk konsulent: Museumsinspektør, cand. polyt. OLE CRUMLIN-
PEDERSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Kustoder: H. ECKHAUSEN og JØRN DAHLSTRØM-NIELSEN

Konservator: CHR. NIELSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1964-65

DEN gamle danske ostindiehandel har alle dage stået med en særlig eventyrlig glans indenfor dansk søfarts historie. Derfor har erhvervelser til den ostindiske afdeling altid været velkomne. Indeværende år byder på en meget værdifuld nyerhvervelse: et miniaturechatol af en indisk træsort beklædt med elfenben og prydet med indridsede tegninger i sort forestillende prospekter og blomsterornamenter på front, sider og topstykke. Chatollet, der betegnes det „Lykkeske Chatol“, blev udført i 1700-tallets sidste halvdel på bestilling af faktor Lykke som morgengave til dennes hustru, tidligere gift med pastor Møller i Trankebar og nedarvet i slægterne Hornbech, Meyer og Lund. Det har været udstillet i Kunstindustrimuseet 1894 og er omtalt og afbildet i Tidsskrift for Kunstindustri 1894. Chatollet er skænket museet af Konsul George Jorcks og Hustru Emma Jorcks Fond og Venneselskabet.

Til skibsbygningsafdelingen har museet fra fru Laura Kofoed, Odense, modtaget en meget stor gave, der stammer fra fruens fader, den velkendte skibsbygmester N. F. Hansen, Odense, der bl. a. er kendt for nybygninger til krydstoldvæsenet. Gaven omfatter tegnebord, tegnerekvisitter, bl. a. et sæt skabeloner, mærket NFH 1869, en større samling konstruktionstegninger, nogle skibsbygningskontrakter, 24 kasse- og andre regnskabsbøger, kopipresse og kopibøger, pengekasse, 39 bind skibstekniske lærebøger, beregningsbøger, tabeller, kataloger, skibstømmerkiste og værktøj, værftets klokke der har kaldt skibsværftets arbejdere til og fra arbejde. Hertil spyttebakke, askebægre, spritlampe m. m. Det er museets håb inden altfor længe at kunne op-

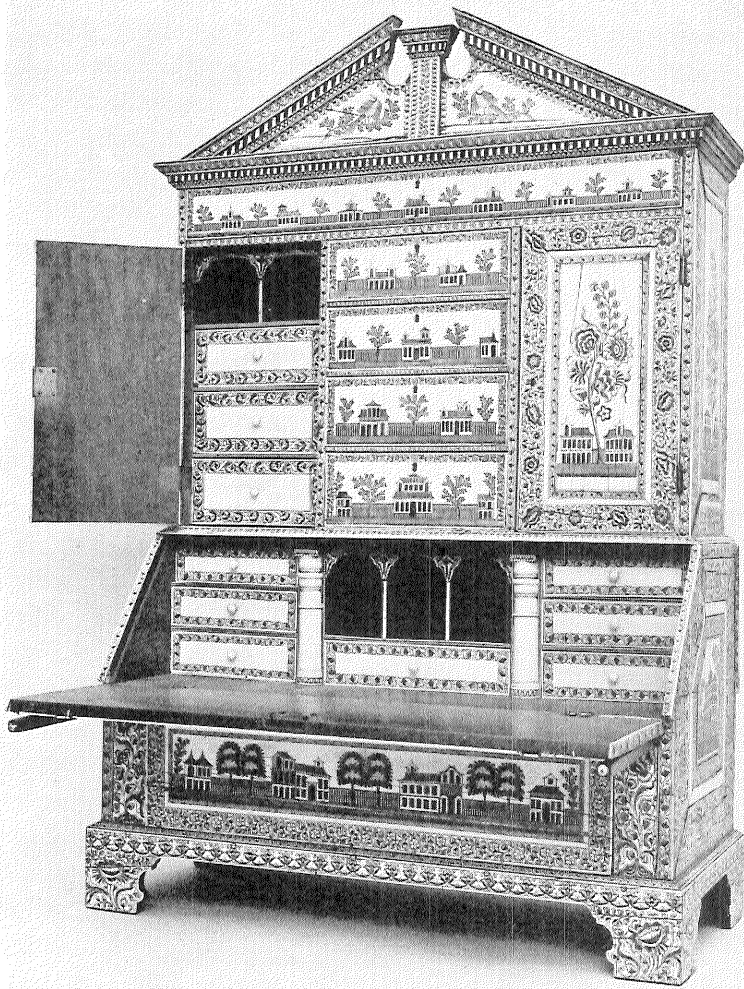
stille dette samlet, således at man kan få et indtryk af en skibsbygmesters daglige arbejdsplads. Konstruktionstegninger er endvidere skænket af Faaborg Baade- og Skibsbyggeri, Falck-redder Arne Petersen, Store Heddinge, og Dampskibsselskabet „Hetland“, København. Til denne kategori slutter sig også en skibstømrerkiste skænket af museets tidligere arkivmedarbejder Sophus Hansen, Sletten, et læderbetrukket bestik samt en vinkel af messing, der har tilhørt flådens fabrikmester E. W. Stibolt og er foræret af frk. Thyra de Stibolt, Ålsgårde, en toskivet blok, fundet i søen to mil syd for Dueodde, givet af ingeniør Henning Larsen, Nexø, samt en samling blokke-drejsersager, omfattende modeller, værktøj og blokke, hidrørende fra den o. 1960 afdøde blokkedrejermester Jens Jørgen Jensen, Mosestræde, Thurø, skænket af viceskoleinspektør E. Gøbel Poulsen og frue, Helsingør. En svær søfunden bronzekæde fra et større sejlskibs rør er erhvervet ved køb.

En interessant samling skibmandsarbejde er skænket af kaptajn J. B. Jørgensen, Svendborg, omfattende en rebskinkel og et stykke af en fodpert monteret med fastsiddende 3-løbet tyrkerknob, en fender med græstovsfletning og -line, et stjerneknob, et par plattingsko samt en værktøjspose indeholdende stålpre, træpre, stålmerlespir, klædekølle, sejlmagerhandske, sejlkrug med line og et fedthorn. Af kaptajn F. Kaadtman, Randers, er foræret en sejlpose med indhold, bestående af 5 stkr. fid af træ og stål, en klædekølle, to skedknive, en hammer, en sejlmagerhandske og en sejlmagerkrog; hertil en hjemmelavet kasket til brug under arbejdet.

Museets venneselskab har skænket et værdifuldt nautisk værk,

Det lykkeske chatol, et miniaturechatol, 93 cm højt, fremstillet i Ostindien i 1700-tallet på bestilling af faktor Lykke i Trankebar som morgengave til hans hustru. Chatollet, hvis træ er beklædt med elfenben med indridsede og udfyldte ornamentter og prospekter, ses her i oplukket tilstand. Det er en gave fra Konsul George Jorcks og Hustru Emma Jorcks Fond og Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner. — Fot. Arne Magnussen, Helsingør.

Miniature ivory bureau, made in the East Indies, end of 18th century. →



Jørgen Rasch: Den Møenske Styrmands-Bog, udgivet i 1702. Det er et meget smukt eksemplar, dertil et meget sjældent eksempel på navigationslæreboøger, benyttet på en af de små navigationsskoler, der tidligere fandtes rundt omkring i landet. Den møenske skole fik ikke nogen lang varighed. Til samme kategori hører også en håndskreven opgavebog, „zifferbog“, signeret C. W. Rasmussen af Faøe (Fejø), 1846, skænket af fhv. typograf Emil Linde Sømberg, København. En logbog 1888–90 fra skonnertribriggen „Dana“ er givet af fhv. skibsfører F. C. Bønnelycke, Frederiksværk. Fra fhv. lærer H. V. Bohn Christianesen, Virum, er som gave modtaget en logbog fra skonnerten „Rolf“ af København, kaptajn H. E. Lyster, benyttet marts 1869 til oktober 1870, en ankerlanterne af kobber med oliebrænder samt en Walker's Patent Harpoon Ship-Log. Pens. statslods P. A. Gruelund, Aarhus, har skænket 4 engelske søkort fra Østersøen, Nordsøen og Middelhavet, og en meget værdifuld gave er modtaget fra kaptajn Einar F. Pasbjerg, København, omfattende en serie søkort over Beringstrædet med tilstødende farvande. I kortene har kaptajnen, der er en ivrig Vitus Bering forsker, indlagt alle den berømte søfarers rejser. Søkort er endvidere skænket af skibstømrer Hans J. Hansen, København, samt fru fhv. statsminister Viggo Kampmann, ligesom dr. A. W. Lang, Nordseebad Juist, har overgivet museet gengivelser af Waghenaers kort over Helgolandsbugten fra 1580'erne samt Zimmermann og Hasenbancks kort over samme farvand fra 1721. Fem kobberstukne søkort fra 1700-tallet, fremstillet af det hollandske søkortfirma van Keulen, er skænket af fhv. søfartschef Carl Neergaard, København. Til afdelingen „livet om bord“ må følgende sager nærmest henregnes: to tinkrus med låg og med krog til ophængning, benyttet under skafning, er skænket af direktør C. J. Brandt, Ålsgårde, en samling minder fra skoleskibet „Viking“, bestående af en linedåbsattest, en skibsavis, huebånd m. m., er givet af Gunnar Hansen, København, nogle sange fra skoleskibet „Viking“ er skænket af kaptajn P. Jacobsen, København; en „syklemme“ af træ formet som en fugl og benyttet om bord er overladt museet af grosserer V. Bolinder, København, en spyttebakke fra et ukendt skib o. 1910 er foræret af frk.

Agnete Jørgensen, København, en emaillet blik tallerken fra Nansens ekspeditionsskib „Fram“ med påmalet tekst er modtaget som gave fra fru Mary Schmidt, Hellerup, en fajancetallerken mærket S/S „Harald“ er modtaget fra fru Mulle Wagn, Trørød; to par søstøvler er skænket af fisker Ejler Kulle, Fejø; en køjesæk af skibstømmer Hans J. Hansen, København. Endvidere er som gave fra fhv. tatovør N. C. Fischer, København, modtaget fem tatoverings-mønsterbøger samt en scrapbog med fotos og avisudklip vedrørende tatovering.

Museets samling af skibstegninger er suppleret med følgende: en farvelagt tegning af Aage Jensen, 1888: fuldskipet „Cambrian Princess“, skænket af fru Mulle Wagn; som testamentarisk gave er fra frk. A. L. J. Ægidiussen, København, modtaget en farvelagt tegning af Vilh. Arnesen, 1879: 3-m. bramsejlskonnert „Caroline Smith“ af Aalborg; et maleri af S/S „Stensnæs“ er foræret af grosserer V. Bolinder, en farvelagt tegning af 3-m. skonnert „Karen“ af Svendborg af postmester Aage Ringborg Larsen, en akvarel af briggen „Thyra“ af Nyborg, bygget 1863 i Kiel, af kontorchef Knud Hjersing, København. En farvelagt tegning af Jacob Petersen: briggen „Fisherames“, capt. Greenland, taget 11. juli 1810 af kaperen „Maria“, kapt. S. Petersen, er skænket af automekaniker Vagn B. E. Jensen, Saunte; et kinesermaleri af skonnertbriggen „Dana“ er foræret af skibsfører F. C. Bønnelycke. Endelig er fra Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Tokyo, gennem mr. S. Matsumoto, modtaget en farvelagt tegning af en gammel japansk fartøjstype „Sengoku Bune“.

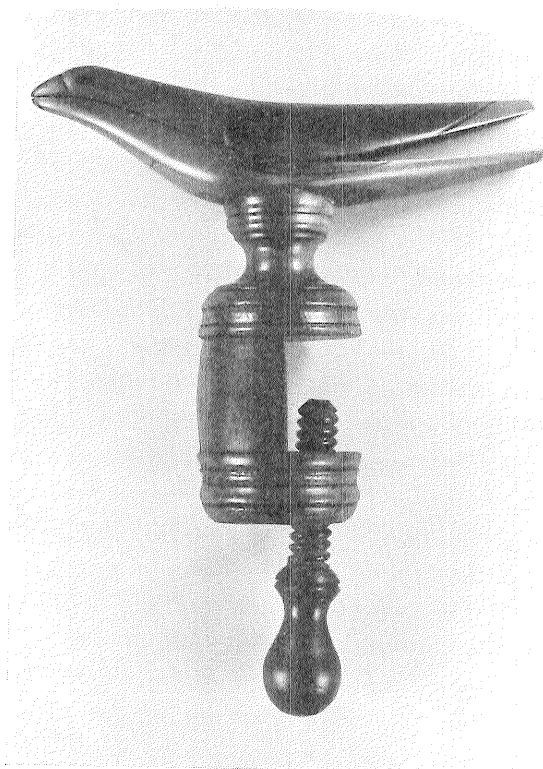
Endelig er modtaget en række nyrehvervelser indenfor mange forskellige interesseområder. Den kgl. grønlandske Handel har skænket en samling grønlandske pakkeportomærker fra perioden 1926–37. Fru Mulle Wagn har skænket en større samling genstande vedrørende kaptajnerne E. H. Mathiesen og J. L. Ginge samt fru Marie Ginge, hertil også en sortkridtstegning med portræt af kaptajn J. G. Mathiesen. Fru Aase Teilmann, Nykøbing F., har foræret J. H. Mansas kort over Danmark 1898 samt sammes jernbanekort over Danmark fra 1897. En kanonkugle, der er fundet på grunden Disken sydøst for Helsingør og mulig stammer fra slaget ud for Kronborg d. 29. okt.

1658, er givet af fyrbøder E. Wagner, København. Fra billedhugger Bertel Børge, Vejenbrød, er modtaget en interessant blyantstegning fra 1800-tallets begyndelse med portrætter af forskellige folketyper, bl. a. en sømand. Reproduktioner af en serie tegninger af gallionsfigurer er skænket af firmaet Dansk Esso A/S. Frk. Thyra de Stibolt har skænket en vindmåler fra o. 1800 og afd. kunstmaler Poul Sæbye to signeter med initialer RMB, skibsbilleder samt inskriptioner: „Søenerner mig“ og „Gud os bevarer som paa Søen farer“. Initialerne kan desværre ikke identificeres, men de har utvivlsomt tilhørt en søensmand. Endelig må nævnes en såkaldt „Riga-ske“, der er skænket af museumsleder Povl Fredholm, Bregninge på Tåsinge, og har tilhørt dennes oldefader, skipper Niels Eriksen, Troense, som har fået den af mæglerfirmaet Fenger & Co. i Riga. Firmaets navn er indpunsllet i skeen. En sølvske med indgraveret skibsbillede er skænket af museumsinspektør, dr. phil. Sigurd Schoubye, Tønder. Skeen er udført af sølvsmed Michael Mogensen Foght, København, 1806. Den har tilhørt købmand Andreas Espersen, København, der i årene 1797–1807 var reder for briggen „Anna Carina“, og skibsbilledet skal muligvis forestille dette skib.

Arkivalier er modtaget fra følgende givere: K. B. Bjerling, Halmstad, fuldmægtig Willie Bodenhoff, Snekkersten, lærer H. V. Bohn Christiansen, Virum, skibsfører F. C. Bønnelycke, Frederiksværk, købmand Peer Christiansen, Kastrup, Dansk Esso A/S, København, museumsinspektør, cand. mag. Povl Eller, Frederiksborg, kaptajn C. G. Eriksen, Gentofte, maskinmester Erik Fencker, København, købmand Jens Hansen, Marstal, Marius J. Hollender, Vanløse, kaptajn F. W. Jacobsen, København, kaptajn Poul Jacobsen, Valby, kaptajn B. M. Jensen, Hunderupgård, Lønstrup, fhv. museumsleder D. A. Jensen, Glud, kaptajn F. Kaadtman, Randers, stud. polyt. Jørgen Kjems, Løgumkloster, kaptajn Niels Knudsen, Sønderborg, Anker Krarup, Odense, typograf Ove Kristensen, Virum, Gunnar Kvorning, Nykøbing M., B. Helmø Larsen, Kastrup, afd. fyrforvalter N. Larsen, København, styrmand C. M. Lund, København, overbibliotekar A. Nielsen, Søfartens Bibliotek, kapt. C. M. Nielsen, Kgs. Lyngby, overlærer

„Syklemme“ i form af en fugl, foræret af en sømand til sin forlovede som kærestegave ca. 1830. Sådanne „syklemmer“ eller „skruer“ i forskellige udformninger brugtes til at fastholde tøjet under syning og reparation.

Wooden „mending-“ or „sewing-bird“, a sailor's gift to his sweetheart ab. 1830.



Heinrich Nielsen, Vanløse, fru Vibeke Otterstrøm, København, grosserer Alfred Raffel, København, typograf Emil Linde Sømberg, København, styrmand Ernst Sørensen, Virum, fru Mulle Wagn, Trørød, og Rolf Joachim Wiswe, Düsseldorf-Kaiserswerth, Vesttyskland.

Til biblioteket er indgået gaver fra K. B. Bjerling, Halmstad, lærer H. V. Bohn Christiansen, Virum, Borch-Nielsen, København, fuldmægtig A. Bruhn, Charlottenlund, lektor G. Brøndsted, Bagsværd, A/S Burmeister & Wain, civilingeniør O. Crumlin-Pedersen, Roskilde, Dansk Esso A/S, pastor Fr. Vilh. Eilschou-Holm, København, maskinmester Erik Fencker, overskibsinspektør P. Fischer, København, dr. Siegfried Fliedner, Bremen, Det Forenede Dampskibs Selskab, P. Fri- bert, London, pens. statslods P. A. Gruelund, Aarhus, Handelsmini-

steriet, Sophus Hansen, Sletten, skoleinspektør Valdemar Hansen, København, fhv. fyrmester E. Haubirk, København, Dampskibsselskabet „Hetland“, København, direktør Asger M. Hirschsprung, Charlottenlund, Historisk-arkæologisk Forsøgscenter, Lejre, A/S Jakob Holm & Sønner, København, fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg, København, generalsekretær pastor S. Ingstrup Mikkelsen, Holte, Institut für Völkerkunde, Göttingen, ved professor dr. G. Spannaus, museumsdir. Robert Bruce Inverarity, New York, arkivar Peder Jensen, Aarhus, Reimund Kvideland, Universitetet i Oslo, Gunnar Kvorning, Nykøbing M., Rederiet J. Lauritzen, forfatteren Mogens Lebeck, København, The London Port Authority, styrmand C. M. Lund, København, kontorchef Kaj Lund, København, skoleinspektør Vald. Madsen, Hellerup, Marinens Bibliotek, København, Marstal Museum, The Institution of Mechanical Engineers, London, Mr. Jerzy Micinski, Gdynia, Rederiet A. P. Møller, H. T. Møller, København, ordbogsredaktør, dr. phil. Kristen Møller, København, A/S Nakskov Skibsværft, fhv. sognepræst Kristian Nissen, Lysaker, Norge, Norske Veritas, Oslo, direktør K. Oldendow, København, forlagsdirektør Jørgen W. Schmidt, København, kontorchef E. Spang-Hansen, Charlottenlund, Mr. Edouard A. Stackpole, Marine Historical Association, Mystic, Conn., U.S.A., Statens sjöhistoriska Museum, Stockholm, dr. R. E. J. Weber, 's-Gravenhage, antikvarie, fil. lic. Per-Uno Ågren, Umeå. Hertil kommer foruden køb tilgangen fra museets bytteforbindelser.

Fotosamlingen har modtaget gaver fra arkitekt Abrahamsen, Dragør, fuldmægtig Willie Bodenhoff, Snekkersten, kaptajn H. C. Bollerup, Sønderborg, boghandler Brinch-Fischer, Esbjerg, Mr. Alexander Crosby Brown, Warwick, U.S.A., Mr. Robert H. Burgess, Newport News, U.S.A., A/S Burmeister & Wain, dr. phil. F. Børgesen, Ålsgårde, kaptajn A. T. Dambmann, København, kaptajn C. G. Eriksen, Gentofte, styrmand A. S. Frederiksen, Sønderborg, Focke-Museum, Bremen, Foreningen til Søfartens Fremme, København, Fåborg Både- og Skibsbyggeri ved skibsbygmester Johansen, Handelsministeriet, fhv. fyrmester E. Haubirk, København, Mr. Robert Bruce Inverarity, New York, kaptajn B. M. Jensen, Hunderupgård, Lønstrup, fhv. museums-

leder D. A. Jensen, Glud, skibsinspektør Erling Jensen, Snekkersten, Friedrich Jorberg, Hiddesen, Vesttyskland, kaptajn Chr. Jordt, Sønderborg, kaptajn F. Kaadtmann, Randers, pastor T. V. Kristensen, Hersom, afd. fyrforvalter N. Larsen, København, rederiet J. Lauritzen, fisker Robert Martens, Karrebæksminde, korrespondent Viggo Meilvang, København, A/S Nakskov Skibsværft, Nationalmuseets III. afd., fotograf Ulf Nielsen, København, Odense Stålskibsværft og Lindø Værft, Falckredder Arne Petersen, Store Heddinge, grosserer Alfred Raffel, København, dr. Ernst Schmidt, Reinbek b. Hamburg, professor, dr. G. Spannaus, Göttingen, H. C. Strand, København, cand. pharm. Carl Søgaard, Helsingør, styrmand Ernst Sørensen, Vium, fru Mulle Wagn, Trørød, driftsleder B. C. Winther-Frandsen, Søborg, Rolf Joachim Wiswe, Düsseldorf-Kaiserswerth, Vesttyskland, og Ålborg Værft A/S. Museet takker alle der har bidraget til på forskellig vis at forøge museets samlinger, ligesom det også retter en tak til selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ såvel som til de firmaer og privatpersoner, fonds m. m., der har støttet museet med kontante pengebeløb. En liste over disse bidrag er aftrykt ved museets regnskab.

Den i sidste årsberetning omtalte spørgeliste, som museet har udsendt med det formål at modtage oplysninger fra søens folk om søfartens traditioner og sømandslivet til søs og til lands er i stor udstrækning besvaret og der modtages stadig meddelelser. I nogle tilfælde er besvarelsene særdeles omfattende. Foruden fra flere af de i sidste årbog nævnte meddelere er der modtaget stof fra maskinmester Knud Christensen, Ålborg, Dansk Esso (afdøde overskibsinspektør J. Ingerslev-Nielsens erindringer), fhv. tatovør N. C. Fischer, København, skibsfører F. M. Frandsen, Odense, John Hansen, København, H. Hemmingsen, Vanløse, kaptajn C. M. Nielsen, Lyngby, og orlogskaptajn E. Wulff, København.

Museet takker for disse besvarelser og gentager sin opfordring til søens folk om at sende os oplysninger. Selvom man ingenlunde føler sig som skribent kan man yde museet en stor tjeneste ved at være meddeler. I øvrigt stiller spørgeskemaet konkrete spørgsmål, som det

er nemmere at svare på end at forsøge sig med et selvstændigt forfatterskab.

Med støtte af Tuborgfondet påbegyndte museet i sommeren 1964 en etnologisk undersøgelse vedrørende bådebyggeriets og træskibsfartens traditioner og arbejdsformer. Undersøgelsen skete i samarbejde med Statens sjöhistoriska Museum i Stockholm. Fra museets side deltog den skibstekniske konsulent, civilingeniør O. Crumlin-Pedersen, museets konservator Chr. Nielsen samt museumsinspektør, dr. phil. Henning Henningsen, fra svensk side docent, fil. dr. Olof Hasslöf samt amanuensis Nils Nilsson fra Kulturen i Lund, sidstnævnte fordi denne er specielt interesseret og kyndig i emnet. Undersøgelsen fandt sted på værfter i Skåne og på Sjælland og Fyn og har været meget givende. Det er museets håb at kunne fortsætte undersøgelsen og da gerne med deltagere også fra norsk side. Det gamle bådebyggeris traditioner går langt tilbage i tiden, men under de store ændringer, der finder sted som følge af rationalisering og udviklet teknik, må man se i øjnene, at de gamle traditioner helt forlades. Der ligger derfor megen vægt på at gennemføre disse undersøgelser, mens der endnu lever gamle folk, som har deltaget i det gamle håndværk.

I årets løb har museets konservator foretaget opmåling af en limfjordskåg fra Attrup, Torslev sogn, Øster Han herred, samt af en bergensjolle i Gilleleje Museums eje. Der er sket udlån fra museets bibliotek dels gennem Statens bibliotekstilsyn dels direkte til museet bekendte lånere. Museet har udsendt en engelsk oversættelse af sin vejleder igennem samlingerne, udført af fru Maureen Neiiendam.

Museet har som i tidligere år stået i faglig forbindelse med tilsvarende institutioner i andre lande. Det har vejledet adskillige studerende, som har henvendt sig i studieøjemed, fremskaffet konstruktions-tegninger til hobby-modelbyggere og vejledet ved bygning af og op-hængning af kirkeskibsmodeller i Danmark og også i udlandet, for så vidt som det amerikanske religiøse samfund „The Saxon Fathers of the Missouri Synod“, der kom til Amerika i 1838 med et emigrant-skib, nu har ønsket at ophænge en kirkeskibsmodel af dette skib. Her-

Titelbladet til „Den Møenske Styrmands-Bog“, trykt i København 1702 og skrevet af Jørgen Rasch til brug for undervisningen i navigationsskolen i Stege, hvor forfatteren var „Navigations Informator“, som han kalder sig selv. Handels- og Søfartsmuseets eksemplar af den sjældne bog er et ualmindeligt fint mæccenatseksemplar på svært papir med kobberstukne figurer i teksten.

Title page of a navigation manual, written in 1702 by the director of the Navigation school at Stege, Jørgen Rasch.

Den
Møenske
Styrmands=Bog/
 Efter Hvis
Anledning
 Ungdommen i Styrmands-Kun-
 sten der paa Stæden skal oplæres.
 Samt
 Noogle Betænkninger
 Om
Flodde og Flood.

Kjøbenhavn /
 Trykt i Kongl. Maj. og Univerf. privil. Bogtrykkerie
 udi Studst-Stræde. Aar. 1702.

til har museet fremskaffet tegninger og bragt de amerikanske kirkefædre i forbindelse med en dansk modelbygger, som har lovet at løse denne opgave. Af museets besøgsprotokol anføres følgende navne: handelsminister H. Baunsgaard, konservator W. J. Petrejus med frue, Prins Hendrikmuseet i Rotterdam, Schiffbauingenieur Gerh. Timmermann og frue, Altonaer Museum, den danske ambassadør i Ghana H. Biering, Mr. A. W. Brewington og frue, The Peabody Museum, Salem, Mass., U.S.A., museumsdir. G. A. Cox, Nederlandsch Scheepvaartmuseum i Amsterdam, dr. F. Carstens, Brake Museum, Mr. Matsumoto, Tokio, guvernøren over St. Helena, Sir John Field, den franske fyrdirektør Petry i selskab med fyrdirektør Legind og fyringeniør Skov Knudsen, kaptajn David B. McMichael, atomskibet „Savannah“,

hvalfangsthistorikeren Emil G. Bai, Hamburg, Mr. Francois Cordeau, Quebec, der især studerede 1500-tallets skibstyper, samt fil. dr. Albert Sandklef, Varberg. 15. maj 1964 besøgte museet af „The Fourth United Nations Port and Shipping Training Centre“, 25. juni af et selskab af engelske sejsportsfolk. I marts-april 1965 besøgte museet af en tysk studerende Helge Gerndt fra universitetet i Kiel, der arbejder på en disputats med maritimt-folkloristisk emne. Hr. Gerndt opholdt sig her en ugestid og udskrev oplysninger om emnet fra museets arkiv.

Ved velvillig imødekommenhed fra lejrchef Funder, Gribskovlejren, og fra indenrigsministeriet har museet haft udstationeret et vekslende antal civile værnepligtige fra lejren; en af disse medarbejdere har udført almindeligt kontorarbejde, andre har været beskæftigede med udskrivning af folkloristisk materiale eller med historisk stof fra arkiverne, og en har virket som fotograf. Samarbejdet har været værdifuldt for museet og tilsyneladende også for de pågældende civile værnepligtige. Også med revalideringscentret i Glostrup har museet haft samarbejde og har beskæftiget et mindre antal revalidenter.

I sommeren 1964 deltog museet i udstillingen „Trafik i 100 år“ i Helsingør, i anledning af nordbanens 100 års jubilæum.

Museets forretningsudvalg har afholdt møde 2. juni 1964 og 17. februar 1965, komitemøde afholdtes 15 juni. Kronborgudvalget og bestyrelsen for Vikingemuseet i Roskilde, i hvilke museet er repræsenteret, har afholdt møde henholdsvis 26. og 30. juni 1964. Dansk kulturhistorisk Museumsforening afholdt studiemøde i Kolding og Fredericia 9. og 10. maj, og årsmøde – sammen med Dansk historisk Fællesforening – i Göteborg 27.–30. august. Museet var ved disse lejligheder repræsenteret ved museumsdirektør Klem, der ligeledes var tilstede ved 75-års jubilæum i Museet på Koldinghus d. 19. febr. 1965. Direktør Klem deltog som repræsentant for danske kolleger i Svenska Museimannaföreningens årsmøde i Stockholm d. 27.–29. sept. Museumsinspektør Henningsen er tiltrådt som medarbejder ved en på initiativ af Commission d'Histoire Maritime planlagt nyudgave af A. Jal: Glossaire Nautique. Ved skrivelse af 14. okt. 1964 er mu-

seumsdirektør Klem af Ministeriet for kulturelle anliggender beskikket til medlem af Statens lokalmuseumstilsyn.

Der er i årets løb i museets protokoller indført 371 museums-genstande og 1078 fotografier. Museets bibliotek er vokset med 364 numre. Museumsbesøget omfattede i 1964-65 108.716 personer, det hidtil største i museets historie, uagtet tilgangen til Kronborg i de sidste fem-seks måneder har været hæmmet stærkt på grund af reparation af broerne over voldgraven. Et brud på slottets varmeanlæg bevirkede, at varmetilførslen var standset i flere måneder i slutningen af vinteren. Fornøden reparation er foretaget og varmen påny tilsluttet ved regnskabsårets slutning. Endnu er ingen skader konstateret på museets genstande under lokalernes opvarmning.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1964-31. MARTS 1965

Udgifter

Administration og drift:

Lønninger, honorarer m. m.	233.499,22	
Rengøring	14.514,73	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter	16.916,23	
Assurancer	5.095,65	
Kørsel og transport	3.521,93	275.047,76

Museets samlinger:

Museumsgenstande	2.329,32	
Biblioteket	2.979,63	
Fotografisamlingen	3.073,47	
Opstillinger m. v.	11.955,58	20.338,00

Kr. 295.385,76

Indtægter

Indtægt ved forevisning	74.991,35	
Statens tilskud	171.468,12	
Private bidrag ifølge specifikation	35.950,00	
Renter	537,15	
Salg af søhistoriske skrifter m. v.	1.030,36	
Underskud overført til kapitalkonto	11.408,78	

Kr. 295.385,76

Specifikation af private bidrag i 1964/65:

Anonym giver	5.000,00
Danmarks Rederiforening	5.000,00
A/S Det danske Kulkompagni	300,00
Dansk Esso A/S	1.000,00
A/S Dampskibsselskabet D. F. K.	100,00
A/S De danske Sukkerfabrikker	200,00
Helsingør Kommune	4.500,00
J. C. Hempels Legatfond	1.000,00
Holm & Wonsild	500,00
Rhederi M. Jebsen A/S	100,00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier	2.500,00
Otto Mønstedts Fond	5.000,00
Dampskibsselskabet Norden A/S	100,00
Dampskibsselskabet Orient A/S	200,00
Det store Nordiske Telegraf-Selskab A/S	200,00
Dampskibsselskabet Progress	500,00
Skibsreder Hans Svenningsen	250,00
Tuborgfondet	6.000,00
Kryolitselskabet Øresund A/S	1.500,00
A/S Det Østasiatiske Kompagni	2.000,00
	Kr. 35.950,00

Udover ovennævnte bidrag er der i indeværende regnskabsår indgået og anvendt kr. 15.000,00 fra Konsul George Jorck og hustru Emma Jorck's fond til køb af „Det Lykkeske Chatol“.

De efter 1. april 1965 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1965

*Aktiver**Samlingen:*

Saldo 1. april 1964	2.059.125,02	
Indkøbte genstande m. m. 1964/65 ...	20.338,00	
Modtagne genstande m. m. 1964/65 ...	30.813,00	2.110.276,02
		<hr/>

Likvide midler:

Kassebeholdning	654,97	
Landmandsbanken, checkkonto 3493 ..	290,83	945,80
		<hr/>

Diverse tilgodehavender 9.325,02

Beholdning af kataloger 7.200,00

Inventar og indretning af lokaler:

Anskaffelsessum	18.460,16	
Tilgang i 1964/65	2.584,00	
	21.044,16	
Afskrivninger pr. 31. marts 1965	14.576,14	6.468,02
		<hr/>

Kr. 2.134.214,86

Passiver

Diverse kreditorer 1.200,00

Kapitalkonto:

Saldo 1. april 1964	2.093.272,64	
Indkøbte genstande m. m. 1964/65 ...	20.338,00	
Modtagne genstande m. m. 1964/65 ...	30.813,00	
	2.144.423,64	
Underskud ifølge driftsregnskab	11.408,78	2.133.014,86
		<hr/>

Kr. 2.134.214,86

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret. — København, den 4. maj 1965.

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET
„HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1964

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER afholdt sin ordinære generalforsamling tirsdag d. 18. aug. 1964 kl. 16 i „Kongens Kammer“ på Kronborg slot. Ca. 50 medlemmer var mødt.

Formanden, afdelingschef J. Worm, Handelsministeriet, bød velkommen til de fremmødte, hvorefter direktør H. Westergaard, København, valgtes til dirigent. Direktør Westergaard konstaterede, at generalforsamlingen var indkaldt i overensstemmelse med lovene.

Formanden aflagde følgende beretning: Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“s formål er at være til støtte for museets virksomhed især ved indkøb af gaver men også på anden måde. En meget væsentlig støtte årene igennem har været udsendelsen af museets årbog. Sidste efterår udsendte vi den 22. i rækken og den kommende årgang bliver altså nr. 23. Den foreligger i korrektur og vil udkomme om en god månedstid. Denne årbog fremtræder som en ydelse til medlemmerne og er vel det væsentligste bindeled mellem disse og selskabet. Selskabets bestyrelse og ikke mindst naturligvis årbogens redaktion har altid bestræbt sig på at gøre denne årbog interessant og give den en tiltalende typografi, og vi er så fri at tro, at resultatet har været ganske tilfredsstillende. Årbogen lader til at interessere medlemmerne, og den har altid mødt megen velvilje fra offentlighedens side, og her tænker jeg naturligvis først og fremmest på pressen. Vi takker medlemmerne for, at de ved deres medlemskab har muliggjort årbogens udsendelse og pressen for venlig omtale, og

det er mig en glæde samtidig at takke de annoncører og bidragydere, som har ydet bidrag til årbogen og derved dækket en meget væsentlig del af udgivelsesomkostningerne. Alle parter har også herved ydet museet en stor støtte; årbogen er museets ansigt udadtil. Den markerer det faglige og videnskabelige arbejde, der udføres på museet, og den er indirekte medvirkende dels til museets kontakter med andre kulturelle institutioner, herunder ikke mindst de udenlandske, dels til forøgelse af museets bibliotek, idet den benyttes som bytteobjekt overfor museets mange bytteforbindelser. Det er ikke mindst af hensyn hertil, at redaktionen i de senere år har indført fremmedsprogede resuméer af de forskellige afhandlinger. To gange i tidens løb, i 10. og 20. årgang, har der været trykt et register til årbogen, men redaktionen har tænkt sig, at det fremtidig bør ske hvert 5. år for at gøre brugen af årbogen lettere.

Af museumsgenstande, der i løbet af det sidste år er skænket museet, skal jeg nævne et smukt bogværk Jørgen Rasch „Den Møenske Styrmands-Bog“ udsendt i 1702. Den har været anvendt på den lille navigationsskole, som i sin tid fandtes på Møen. Disse små navigationsskoler er jo forlængst borte, men det er interessant at have bevaret en lærebog herfra. Det er tilmed et overmåde smukt eksemplar, og det er bemærkelsesværdigt at se, at sådanne smukke bogtrykarbejder kunne udsendes til brug på disse små skoler. Bogen er til lige overmåde sjælden. Den er vistnok ikke forekommet i handelen i det sidste halve århundrede eller mere. Jeg har bogen liggende her og interesserede vil bagefter kunne gøre sig bekendt med den.

De vil ligeledes her i salen se en anden interessant genstand, et elfenbens-chatol, der stammer fra Trankebar. Det er det såkaldte Lykkeske chatol, udført på bestilling af faktor Lykke i 1700-tallet og skænket af denne som morgengave til hans hustru, tidligere gift med pastor Møller i Trankebar. Minder fra Trankebar er overmåde sjældne, og der er derfor grund til at glæde sig over, at museet har erhvervet dette sjældne stykke. Det var indsat på auktion hos Bruun Rasmussen først på sommeren men blev på ejerens ønske trukket tilbage fra auktionen. Siden hen blev det af ejeren tilbudt museet.

Det har været en temmelig kostbar ting, og museet var derfor taknemlig for, at det fra konsul Jorcks fond fik en betydelig bevilling til erhvervelsen. Da beløbet imidlertid ikke strakte til, har selskabet sikret museets køb ved en bevilling på 5000 kr. Chatollet er udført i en teknik, der er karakteristisk for Ostindien i sidste halvdel af 1700-tallet. Det mest fremtrædende træk er de sorte indridsede ornamenter forestillende prospekter og blomsterornamenter, der i rigt mål ses på chatollets front og sider og på topstykket. Museet har i mange år ejet et bøffelhorns skrin fra Trankebar indeholdende to tedåser, hvis låg har en tilsvarende ornamentik. De ser det her anbragt til sammenligning med chatollet, der er et prægtigt stykke, en virkelig værdifuld erhvervelse til museets afdeling for Asiatick Kompagni.

Rækken af genstande skænket til museet eller erhvervet ved selskabets hjælp er, som De ser, ikke stor, men derfor ikke mindre værdifuld. Jeg ønsker dog gerne at tilføje, at bestyrelsen har vedtaget at skænke museet en model af et 1700-tals skib. Det drejer sig om en såkaldt fløjte, en skibstype, der anvendtes i koffardifarten, og som var fremtrædende især i perioden 1650 til 1750. Som bekendt har museet i sit arkiv en stor samling fotografiske gengivelser af originale konstruktionstegninger til 1700-tals skibe. Af disse er allerede udført modeller af en fiskejagt, en fiskehukkert, en snau og en tremastet galiot, skænket dels af venneselskabet dels af Tuborgfondet. For tiden er en model af en vestindiefarer i arbejde. Tegningen af fløjten er fra 1707 og bærer Judichærs signatur. Denne fløjte var især beregnet til tømmertransport og havde særlige anordninger til en sådan transport. Det vil være værdifuldt for museet at erhverve en model af denne skibstype, og det er i højeste grad af interesse, at tegningen bærer Judichærs navn. Ole Judichær var som bekendt den første videnskabeligt uddannede fabrikmester i den danske marine og beklædte fabrikmesterembedet fra 1692 til han trådte tilbage i 1727 efter 35 års virksomhed.

Jeg plejer at lade en bemærkning falde om medlemstallet. Pr. 15. august havde selskabet 140 livsvarige og 1161 årsbetalende medlem-

mer, ialt 1301 medlemmer. Det er en stigning på ca. 40 fra samme tidspunkt i fjor, og selvom det ikke er nogen stor stigning så giver tallet dog udtryk for en støt fremgang, som der er grund til at glæde sig over. Det vil være lykkeligt, om vi stadig kan gå frem i medlemstal. Jeg skal røbe, at museet næste år fylder 50 år, idet det åbnedes for offentligheden den 1. august 1915. Det vil naturligvis være en udmærket måde at fejre det runde tal med en kraftig medlemsfremgang.

Formandens beretning godkendtes ved håndklap og uden afstemning.

Kassereren, museumsdirektør Klem, fremlagde det reviderede regnskab. Driftsregnskabet balancerede med en sum af 27.998,97 kr. og sluttede med et overskud på 5.111,82 kr. der var overført til selskabets kapitalkonto. Til reservefondet var overført 1.300 kr., der var indkommet som kontingent for livsvarige medlemmer. Kassereren oplyste at et beløb af 5.173,39 kr., der omfattede gaver til museet, var medgået til nyindretning af værelse nr. 1 og til indkøb af det for museet meget værdifulde amerikanske fagtidsskrift „The American Neptune“, der i karakter og betydning svarer til det engelske „Mariner's Mirror“. Kassereren gav endvidere nogle oplysninger om udgifterne i forbindelse med udgivelsen af museets og selskabets årbog. Selskabets aktiver andrager nu 127.085,93 kr. Efter besvarelse af en forespørgsel fra dirigenten om selskabets obligationsbeholdning gaves decharge for regnskabet uden afstemning.

De afgående bestyrelsesmedlemmer, borgmester Sigurd Schytz, direktør Ernst von Kauffmann og formanden, genvalgte alle.

De to revisorer, statsautoriseret revisor A. Engell-Nielsen, København, og statsautoriseret revisor Eigil Bruhn, København, genvalgte ligeledes.

Et medlem ønskede nærmere oplysning om den projekterede udvendige belysning af Kronborg slot. Klem gav en kort oversigt over denne sags forløb og oplyste, at den nu havde passeret alle instanser og formentlig meget snart kunne gennemføres.

Da ingen yderligere ønskede ordet, afsluttedes generalforsamlingen

kl. ca. 16.30. Efter indtagne forfriskninger i værelse nr. 1 foretog selskabet derefter en rundgang i museets lokaler under ledelse af museumsdirektør Klem.

Selskabets medlemstal andrager pr. 15. sept. 1965 143 livsvarige og 1193 årsbetalende, ialt 1336 medlemmer.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1964

Indtægter

Kontingent fra 993 årsbetalende medl.	21.346,00	
Kontingent og bidrag fra 5 livsv. medl.	1.000,00	22.346,00
Renter af bank, postgiro og obligationer		6.680,26
		6.680,26
	Kr.	29.026,26

Udgifter

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:		
Udgivelse af årbog 1964	24.565,95	
÷ salg af årbøger og særtryk	2.188,96	
annoncer og tilsk. til denne	12.650,00	
refunderet papirafgift	229,12	15.068,08
		9.497,87
Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg		5.850,00
Kontorhold m. v.:		
Porto, fragt m. v.	2.711,17	
Kontorhold	1.233,36	
Revision og regnskabsassist. for 1963	1.000,00	
Diverse udgifter	543,41	5.487,94
		5.487,94
Henlæggelse til reservefonden ifølge vedtægternes § 9		1.000,00
Overskud overført til kapitalkonto		7.190,45
	Kr.	29.026,26

STATUS PR. 1. JANUAR 1965

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	871,20	
Landmandsbanken, Helsingør, checkkonto 11130	32.837,55	
Postgiro	3.287,63	36.996,38
		<hr/>

Debitorer:

Tilgodehavender for annoncer og tilskud til årbog ...	700,00
---	--------

Obligationer:

Kr. 8.000 6 % Østift. Kreditforening 15. s. (udtrukket)	8.000,00	
Kr. 16.000 6 % Østift. Kreditforening 15. s. 4. a. à 73¾	11.800,00	
Kr. 24.000 5 % Østift. Kreditforening 15. s. 3. a. à 68	16.320,00	
Kr. 10.000 5 % Østift. Kreditforening 16. s. 2. a. à 65¾	6.575,00	
Kr. 10.000 5 % Ny Jydsk Købst. Kre- ditforening 11. s. à 66	6.600,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Grundejer Kre- ditforening 1. a. à 67	7.370,00	
Kr. 26.000 5 % Østift. Hypotekforen. 6. a. à 63¾	16.575,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Hypotekforening 11. a. à 67	7.370,00	80.610,00
		<hr/>
	Kr.	118.306,38
		<hr/>

Passiver

Vedtagne, endnu ikke ydede gaver			19.400,00
Reservefond:			
Saldo 1. januar 1964	26.897,12		
Henlagt ifølge driftsregnskab	1.000,00		27.897,12
			<hr/>
Kapitalkonto:			
Saldo 1. januar 1964	100.188,81		
+ overskud ifølge driftsregnskab	7.190,45		
			<hr/>
			107.379,26
÷ kursregulering m. v. af obligationer	16.970,00		
gaver vedtaget på bestyrel- sesmøde d. 29. juni 1964, men endnu ikke ydet ...	19.400,00	36.370,00	71.009,26
			<hr/>
			Kr. 118.306,38
			<hr/>

JENS M. BARFOED

V. FALBE-HANSEN

ERNST V. KAUFFMANN

KNUD KLEM

SIGURD SCHYTZ

J. WORM

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

Obligationsbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bank- og postgiroindestående er afstemt.

København, den 3. maj 1965

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM, R¹., formand.
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN, R., DM., næstformand.
Bankdirektør ERNST v. KAUFFMANN, R., DM.
Direktør, civiling. JENS M. BARFOED, R.
Borgmester SIGURD SCHYTZ.
Fyrdirektør, kommandørkaptajn AXEL LEGIND, K., DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Ahlefeldt-Laurvig, W., greve, Næstved.
Alsing, Svend, LRS., Kbh.
Amsinck, Ove, skibsreder, Klampenborg.
Andersen, Chr., skibsreder, Hellerup.
Andersen, H. H., skibsreder, dir., Kbh.
Andersen, N., dir., Odense.
Andersen, Ole Erik, gross., Kbh.
Ankjærgaard, Gunnar, elværksbestyrer,
Egedesminde.
Barfoed, H. L., skibsf., Trørød.
Bendix, Adam B., dir., Hellerup.
Benzon, Bøje, fabrikejer, dr. sc., Stokkerup.
Benzon, Aage von, bankier, Kbh.
Bille, Torben, underdir., civ.ing., Virum.
Bonde, L., lods, Søborg.
Brinch-Fischer, K., boghandler, Esbjerg.
Buck, Aage, gross., Kbh.
Bærentzen, Axel, red., Kbh.
Bøgelund-Jensen, S., dir., Kbh.
Børge, Bertel, billedhugger, Vejlenbød.
Cahnbley, John, gross., Kbh.
Chennells, F. B., headmaster, Christchurch,
N. Zealand.
Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut.
skibsmægler, Vejle.
Dinesen, O., propr., Præstø.
Dithmer, G., dir., ing., Kbh.
Ekman, Lia, fru, Valby.
Elving, Jens, komm.kapt., Kbh.
Enderborg, Erik, overtoldass., Kbh.
Falbe-Hansen, V., ORS., Kbh.
Fink, Dan, arkitekt, M.A.A., Kbh.
Fischer-Jørgensen, P., apoteker, dr. pharm.,
Rønne.
Funder, J. Reedtz, skibsinsp., Birkerød.
Goddik, Peter, gross., Vedbæk.
Granzow, Ernst, dir., Klampenborg.
Gundel, E. A., kaptajn, Kbh.
Gütel, Poul, H.D., civilekonom, Landskrona,
Sverige.
Hagedorn, H. C., overlæge, dr. med.,
Gentofte.
Hansen, Henning, arkt., Valby.
Hansen, Knud, skibsreder, Kbh.
Hansen, fru skibsreder Willie C. K., Hgør.
Harhoff, Chr., skibsreder, Kbh.
Harhoff, Preben, skibsreder, Kbh.
Hasselbalch-Larsen, J., prokurist, civ.ing.,
Kbh.
Heering, Peter, fabrikant, Kbh.
Hemmingsen, Erik, prof., Syracuse, N.Y.,
U.S.A.
Henningsen, Bent, maskiningenør, Hgør.
Henningsen, Gunner, Montevideo, Uruguay.
Henningsen, Henning, mus.insp., dr. phil.,
Hgør.
Henriques, H., vekselerer, Vedbæk.
Hjorth, Poul, dir., Kbh.
Hoffmann, J. H., civiling., Charlottenlund.
Horn-Lassen, Kaj, gross., Kbh.
Høgstedt, Carl J., Brooklyn, U.S.A.
Højgaard, Kn., civiling., Kbh.
Illum, Svend, dir., Vedbæk.
Ingelsson, Kai, konsul, dir., Valby.
Ingholt, Poul, bankdir., Kbh.
Jacobsen, Helen Lise, cand. pharm., fru,
Gentofte
Jacobsen, Svend F., dir., Kbh.
Jebsen, Hans Jacob, skibsreder, Åbenrå.
Jensen, Henry L. W., gross., Kbh.
Jensen, J. Gotfred, skibsreder, Århus.
Jensen, P. C., skibsreder, Gentofte.
Jensen, P. J., godseksp., Kbh.
Jeppesen, H. Hjernø, statsaut. revisor,
lic. merc., Kbh.
Juel-Christensen, Ove, gross., Hellerup.
Jørgensen, Svend, mus.ass., Hgør.

Kalm, K., dir., Charlottenlund.
 Karsten, Preben, sekretær, H. A. & H. D.,
 Aabyhøj.
 Kauffmann, Ernst v., bankdir., Kbh.
 Klem, Karen, skolepsykolog, cand. psyk., fru,
 Hjør.
 Klem, Knud, mus.dir., cand. mag., Hjør.
 Klem, Lone, mag. art., Kbh.
 Knudtzon, Th., HRS., Gentofte.
 Koch, Peter, kgl. byg.insp., M.A.A., Kbh.
 Kromann, E. B., skibsreder, Marstal.
 Kure, O., pastor, Assens.

Lading, Henry P., dir., Hellerup.
 Langebæk, Steen, LRS., Charlottenlund.
 Lauritzen, Knud, skibsreder, konsul, Kbh.
 Lemvig-Müller, C. J., dir., Kbh.
 Lemvig-Müller, Johan-Frederik, Rungsted.
 Leth, Peter, dir., Kbh.
 Lindberg, William, autoforhdl., Esbjerg.
 Lorentzen, Poul, civiling., Randers.
 Lotz, M. E., overlærer, Hjør.
 Luiting, Dick, dir., Alkmaar, Holland.
 Lund, Carl C., tandlæge, Hellerup.
 Lund, Svend Aage, chefred., Charlottenlund.
 Lyman, John, dr., Washington, U.S.A.

Mansa, H. H., dir., civiling., Gentofte.
 Marx-Nielsen, C. C., dir., Bøgedal pr.
 Fruens Bøge.
 Matzen, F., skibsf., Sønderborg.
 Munck, Niels, civiling., dir., Charlottenlund.
 Mülertz, C. M., Port au Prince, Haiti.
 Møller, Mærsk McKinney, skibsreder, Kbh.
 Møller, S. Scherffenberg, civiling., Hellerup.

Nedergaard, Hans R., ing., Holbæk.
 Nielsen, Carl, dir., Kbh.
 Nielsen, Chr., konservator, Hjør.
 Nielsen, Ejnar J., tømrermester, Hjør.
 Nielsen, Georg, dir., Kbh.
 Nielsen, Kai, dir., Kbh.
 Nielsen, N. C. A., LRS., Kbh.
 Nielsen, Niels, prof., dr. phil., Kbh.
 Nielsen, Otto V., res. kapellan, Ringsted.
 Nielsen, Severin, ing., Kbh.

Niordson, Frithiof, prof., Rungsted.
 Nissen, Børge, dir., Hellerup.
 Næser, Vincent, læge, Gentofte.
 Nørregård, Georg, prof., dr. phil., Århus.

Olsen, Chr., tømrermester, Frederiksværk.
 Olsson, Ole, stud. polyt., Bagsværd.

Pedersen, Ole W., Hellerup.
 Penter, Emil, gross., Kbh.
 Petersen, Axel, dir., Kbh.
 Petersen, Hans Jørgen, kunsthdl., Åbenrå.
 Petersen, K. K., dir., Charlottenlund.
 Petersen, Marianne Ungstrup, fru, Hjør.
 Pontoppidan, F. C., komm.kapt., Kbh.
 Poulsen, Kr., fodermester, Kbh.

Ragoczy, L., dir., Kbh.
 Reinhard, Erik, dir., Kbh.
 Reinhard, Grete, fru direktør, Kbh.
 Rosenløv, Mogens, oberst, Königswinter,
 Tyskland.

Scheen, Rolf, orlogskapt., Haslum, Norge.
 Schmidt, Axel, kontreadmiral, Kbh.
 Schwiegershausen, Gunter, retouchør, Kbh.
 Siefert, Ernst, husejer, Korsør.
 Simon, L., gross., Charlottenlund.
 Skov, Axel Urup, skibsmægler, Randers.
 Stage, Sven, dispacheur, Kbh.
 Strand, Victor B., gross., generalkonsul, Kbh.
 Strand, fru generalkonsul Victor B., Kbh.
 Sundberg, K. A., vekselerer, Kbh.
 Svane, C. M., statsaut. skibsmægler, Kolding.
 Svenningsen, Hans, skibsreder, Kbh.
 Svensson, Roland, kunstner, Nacka, Sverige.

Thomasen, S. A., gross., Kbh.
 Tomdrup, Bernh., fabrikjer, Hellerup.
 Tuxen, K. H., skibsreder, Kbh.

Winslow, Wiggo, fabrikant, Kbh.
 Wittus-Hansen, E., afd.-leder, Kbh.
 Worm, Kai Toxen, ingeniør, Nakskov.
 Wright, H. K., ing., Kbh.

ARSMEDLEMMER

Abildgaard, Erik, stud. techn., Hjør.
 Abrahamsen, Mogens, ing., Tåstrup.
 Agger, Knud, kunstm., Hjør.
 Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
 Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt., Kbh.
 Alexandersen, Ove Riff, værkfører, Kbh.
 Alstrup, Carl L., pens. værkfører, Kbh.
 Alsøe, Erik, fuldmægtig, cand. jur.,
 Charlottenlund.
 Alsøer, Poul-E., kapt., Hjør.
 Ammundsen, Vibeke, o.bibl., cand. mag.,
 Kbh.
 Andersen, Allan E., købmd., Hjør.
 Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
 Andersen, Aug., advokat, Ålborg.
 Andersen, Bent, lærer, Tåreby.
 Andersen, Bjarne, elektriker, Hillerød.
 Andersen, Børge Bjørn, skibsing., Sønderborg.
 Andersen, Carl, postmester, Tølløse.
 Andersen, C. Mazanti, skibsreder,
 Charlottenlund.
 Andersen, Ebbe, overstyrmand, Brovst.

Andersen, Georg, dir., Kbh.
 Andersen, Harry, bogtrykker, Hjør.
 Andersen, H. C., fhv. postkontrollør, Hjør.
 Andersen, Helge Rode, maskinmester, Hjør.
 Andersen, Henning, skibstømrer, Kbh.
 Andersen, John, kontorass., Kbh.
 Andersen, Jørgen, overlærer, Charlottenlund.
 Andersen, Leif Saalbach, civ.ing., Hjør.
 Andersen, N. O., civ.ing., Nærum.
 Andersen, P. E. T., rest., Hjør.
 Andersen, T. Scavenius, læge, Marstal.
 Andersen, V., tømrermester, Tostenæs pr.
 Askeby.
 Andersen, Villy, smed, Hjør.
 Andersson, Børge J., lods, Køge.
 Andreason, Holger, gross., Kbh.
 Andresen, Cyril R., skibsreder, Kbh.
 Andrup, Birthe, bibliotekar, frk.,
 Charlottenlund.
 Angelo, Erik S., fabrikant, Vedbæk.
 Ankensen, C., kapt., Kbh.
 Ankjærgaard, H. J., togfører, Hjør.

- Arbejdernes Fællesorganisation, Hjør.
 Arendrup, Adolf, bankbestyrer, Rungsted Kyst.
 Arnbak, Lars, civ.ing., Rungsted Kyst.
 Arnesen, A. J., brygmester, Hellerup.
 Arnold-Larsen, A. E., læge, Nyborg.
 Aschengreen, J. Chr., dir., Søllerød.
 Asmund, Berit, lektor, Snekkersten.
 Asmussen, Alfred, gross., Kbh.
 Aspmann, A. V., sk.bøtmer, Hjør.
- Bager, Dirch, Charlottenlund.
 Bager, L. J., hovedbogholder, Hjør.
 Bagh, Axel, ing., Hundested.
 Bai, Emil G., skibsbygm., Altona, Tyskland.
 Baker, William A., curator, Cambridge, U.S.A.
 Balleby, Carl E., boghldr., Thisted.
 Bang, Aksel, fisker, Fejø.
 Bang, Hjalmar, dir., Gentofte.
 Bang, Jens, Dragør.
 Bang, Ole, apoteker, Svendborg.
 Bangert, Kaare, Kbh.
 Bardenfleth, Henrik, afd.led., Holte.
 Barfod, Jens Ivar, toldkontrollør, Snekkersten.
 Barfod, Jørgen H., lektor, Kgs. Lyngby.
 Barfoed, Jens M., dir., Gentofte.
 Barfoed, Sven, dir., civiling., Gentofte.
 Bay, Bjørn B., prokurist, Nykøbing F.
 Bay, Oluf, O.R.S., Kbh.
 Bech, Erik, politimester, Kgs. Lyngby.
 Beck, Herman, sejlmaermester, Kbh.
 Beckett, Th., politimester, Hjør.
 Bendtsen, Bendt, trælastassistent, Hjør.
 Bengtsson, Erik, prokurist, Hellerup.
 Bentzen, K. M., musikk., Skodsborg.
 Benzon, O., skibskonstruktør, Kbh.
 Berg, Erik, gross., Kbh.
 Berg, Henry Pein, snedkerm., Kbh.
 Berg, Leif, dir., cand. polit., Kbh.
 Bering, Aage, skibsmægler, Skive.
 Berning, A. G., L.R.S., Hjør.
 Bertelsen, Erik Bruun, civiling., Hjør.
 Bertelsen, Hans Bruun, reklametegner, Højbjerg.
 Bertelsen, P. J., ørelæge, Thisted.
 Beuck, O., ing., Kgs. Lyngby.
 Bischoff, J., prokurist, Brønshøj.
 Bjerregaard, N., auktionsm., Frederikshavn.
 Bjerre-Petersen, Jørgen, dir., Kbh.
 Bjørklund, Tage, dir., Charlottenlund.
 Bjørn, Acton, arkitekt, M.A.A., Kbh.
 Bjerneboe, Lars, Kbh.
 Blichert, Ejnar, kommunelæge, Hellerup.
 Blixt, Knud Erik, overlænik, Nærum.
 Blok, L. M., distriktsing., Ringkøbing.
 Blume-Knudsen, F., dir., Hørsholm.
 Boa, Asger, snedker, Gentofte.
 Boa, Gorm, typograf, Gentofte.
 Boa, Ulf, bagersvend, Hjør.
 Boas, Jørgen, overlæge, Dianalund.
 Bohn, C. V. Sehestedt, toldforvalter, Ærøskøbing.
 Boisen-Møller, Finn, læge, Kbh.
 Bolinder, Doris, fru, Kbh.
 Bolinder, Viggo, grosserer, Kbh.
 Bonde, Fer J., dir., Hornbæk.
 Borch, Iver, grosserer, Haderslev.
 Borch, Karsten, journalist, Århus.
 Bortal, Frank, lærer, Hjør.
 Borg, Chr., gross., Kbh.
- Botfeldt, Niels E., arkt., M.A.A., Rungsted Kyst.
 Brahdde, Mogens, arkitekt, Holte.
 Brammer, Kai, boghldr., Hjør.
 Brask, Georg, indkøbschef, ing., Hellerup.
 Braun, Peter, Kbh.
 Bredgaard, Egon S., matros, Hjør.
 Bredmose, F., civ.ing., Hjør.
 Bremerstent, E., fhv. overbibl., Hellebæk.
 Brewington, Marion V., dir., Salem, U.S.A.
 Briand de Crèvecoeur, E., kontreadmiral, Humlebæk.
 Brink, Øjvind, maskinmester, Kalundborg.
 Broch, Axel, stadsskoleinsp., Hjør.
 Brodersen, F. E., gross., Kbh.
 Broegaard, Jørgen A., forstander, Ollerup.
 Broen, Poul, revisor, H. D., Klampenborg.
 Brøholm, Fr. S., stud. mag., Kbh.
 Brøstrom, Erik, direktør, Kbh.
 Brun, Erik, landsdommer, Hellerup.
 Brunoe, Søren, billedhugger, Kbh.
 Bruun, Jørgen G., købmd., Skodstrup.
 Brøchner-Mortensen, P., skibsmægler, Fredericia.
 Brøste, Ulf, kunsthdl., Kbh.
 Buch, Helge, ing., Charlottenlund.
 Buch, Jørgen, dir., H.D., Højbjerg st.
 Buchthal, Fritz, dr. med., Kbh.
 Buhl-Madsen, P., lærer, Roskilde.
 Burmeister & Wain, A/S, Kbh.
 Busch, Julius A., kaptajnltj., Charlottenlund.
 Bünner, Ellen, viceinsp., fru, Hjør.
 Bystrup, N., arkitekt, M.A.A., Hørsholm.
 Bærentsen, H., L.R.S., Rungsted.
 Bøgh-Hansen, E., forvalter, Kbh.
 Børge, Holger, læge, Hjør.
 Børgesen, B. E., murermester, Hjør.
 Børsen, H., civiling., Kbh.
 Baastrup, Vilh., kommunelæge, Kbh.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbh.
 Carlsen, E. A. P., skibstømrer, Kbh.
 Carlsen, Ove, skibsbygm., Hjør.
 Carlson, J., barberm., Hjør.
 Carlson, Oscar W., kapt., Halsngborg, Sverige.
 Carstens, Karen, lektor, Kolding.
 Christensen, Aksel, E., prof., dr. phil., Kbh.
 Christensen, B., bankass., Hjør.
 Christensen, C. A., pens. skibsfører, Svendborg.
 Christensen, Carl G., befragter, Sæby.
 Christensen, Ejvind, købmd., Kbh.
 Christensen, Folmer, malerm., Snekkersten.
 Christensen, H. K., kapt., havariexpert, Kokkedal.
 Christensen, Holger Bøgh Leth, Stige.
 Christensen, K., stationsforstander, Ikast st.
 Christensen, K. E., maskinmester, Usserød.
 Christensen, Knud I., tømrer, Ribe.
 Christensen, N. C., radiotelegrafist, Kolding.
 Christensen, N. O., landshøvding, Godthåb, Grønland.
 Christensen, Olaf P., rådmand, Århus.
 Christensen, Paul, statsaut. elektroinstallatør, Faxe Ladeplads.
 Christensen, Regnar Bang, skibsff., Søborg.
 Christensen, S. Aa., Peløkke pr. Rudkøbing.
 Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbh.
 Christiansen, Arne Bergmann, kommis., Virum.
 Christiansen, Chr., skibsbygm., Rønne.
 Christiansen, Haldur, snedkerm., Hjør.
 Christiansen, Hans V., Bohn, lærer, Virum.

- Christiansen, Hans Aa., snedker, Hjør.
 Christiansen, H. J., montagechef, Brønshøj.
 Christiansen, Inger, fr., Kbh.
 Christiansen, Irving, ing., Guderup, Als.
 Christiansen, Leif, Charlottenlund.
 Christiansen, Michael Bohn, ing.,
 Vestbjerg pr. Nørresundby.
 Christiansen, O. C. V., kontorchef, Kbh.
 Christiansen, Palle, bådbygger, Snekkersten.
 Christiansen, Per, arkitekt, Espergærde.
 Christiansen, Vermund, repræsentant,
 Kokkedal.
 Christiansen, Werner, radiotekniker, Horsens.
 Christie, Andreas, afd.chef., Rungsted Kyst.
 Christoffersen, Chr., tømmehdl., Lundby.
 Christy, Agnes, provisor, fru, Kbh.
 Clark-Christensen, N. O., Hørsholm.
 Clausen, E. Th., gross., Kbh.
 Clausen, H., prøveinspektør, Kbh.
 Clausen, Halfdan, støberiing., Hjør.
 Clausen, Age, Gentofte.
 Cleeman, P. F., skibsreder, Abenrå.
 Cornelius, Finn, prokurist, Valby.
 Cortsen, Henning, fabrikant, Kbh.
 Cronkjær, Niels, Hjør.
 Crumlin-Pedersen, Ole, civ.ing., mus.insp.,
 Roskilde.
 Cruse, Erik Bang, ing., Kbh.
- Dahl, Paula, sygeplejerske, Hjør.
 Dahlstrøm, Sven, arkitekt, Kbh.
 Dahlstrøm-Nielsen, Henry, klejnsmedem.,
 Hjør.
 Dahlstrøm-Nielsen, Jørn, kustode, Hjør.
 Dalgaard, A., boghdl., fru, Hjør.
 Dam, Anton, diakon, Tåstrup.
 Dam, J. Seidelin, læge, Søborg.
 Damborg, E., kontorchef, Brønshøj.
 Damkjær, A., afdelingschef, Århus.
 Dammann, Herbert, Hamborg.
 Tyskland.
 Dampskibsaktieselskabet „Progress“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Dannebrog“ A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Heimdal“ A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Torm“ A/S, Kbh.
 Danielsen, Birgit, sygeplejerske fru, Odense.
 Danielsen, Otto, befragter, Kbh.
 Danmarks Skibskreditfond, Kbh.
 Dansk Esso A/S, Kbh.
 Dansk Skibstømrerforbund, Kbh.
 Davidsen, Frantz, ing., Kbh.
 Deichmann, Johan, fuldmægtig, Skodsborg.
 Deleuran, W., vinhdlr., Fredericia.
 Den danske Landmandsbank, Kbh.
 Den kongelige Porcellainsfabrik, Kbh.
 Den polytekniske Læreanstalt, Kbh.
 Det danske Kulkompagni A/S, Kbh.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kbh.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S, Kbh.
 Dich, Poul, læge, Dragør.
 Didrichsen, C. J., gross., Charlottenlund.
 Diurhuus-Gundersen, Gunder, gross., Malmö,
 Sverige.
 Djurhuus, Michael, søløjtn., Ballerup.
 Djørup, Johs., læge, Kbh.
 Dragsted, Jørn, civ.ing., Kbh.
 Dragstrup, Vagn, prokurist, Tikøb.
 Drejer, Jørgen, skibstømrer, Kbh.
 Dreyer, Thorvald, arkt., Kbh.
 Drosted, Mads, arkt., M.A.A., Hjør.
 Dyreborg, Harry, inspektør, Hjør.
 Destrup, Max, ing., Hjør.
- Eckhardt-Hansen, I., civiling., Espergærde.
 Eckhausen, Henry, kustode, Hjør.
 Eggers, Johan, skibsfører, Rungsted Kyst.
 Eggers, Jørgen, redaktør, Kbh.
 Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.
 Ejbøl, Viggo, dir., Kbh.
 Ekholdt, M.A., fru, dir., Middelfart.
 Elkjær, G. V., viceskoleinsp., Hjør.
 Ellekilde, O., fru overing., Charlottenlund.
 Elling, Jørgen, fuldm., cand. jur.,
 Charlottenlund.
 Elsåe, Herluf, dir., Kbh.
 Elving, Ingeborg, Hjør.
 Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.
 Engel, Otto, arkitekt, M.A.A., Kbh.
 Engelstoft, E. H., LRS., Hjør.
 Eriksen, Richard, Virum.
 Eriksen, Egon Ellegaard, maskinmester,
 Skjern.
 Eriksen, Erling, fylkeskonservator, Tønsberg,
 Norge.
 Eriksen, Hans, dir., Hjør.
 Erlandsen, Arne, guldsmed, Frederikshavn.
 Ernst, Max, lektor, cand. mag., Hjør.
 Erting, Aksel, tømrerm., Hjør.
 Ertner, E. G., Kbh.
 Esbjerg Tovværksfabrik A/S, Esbjerg.
 Eschen, Jørgen, læge, Valby.
 Eskildsen, Viking, ing., Hjør.
- Fabeck-Larsen, Sv. A., repræsentant,
 Hørbelev.
 Fabricius, Th., pens. fyrass., Kbh.
 Fage-Pedersen, P., lods, Hjør.
 Falck, Mogens, gross., Virum.
 Fencker, Erik, maskinmester, Kbh.
 Fischer, O., orlogskapt., Risskov.
 Fischer-Knudsen, dir., Odense.
 Fisker-Andersen, Jacob, ing., Seattle,
 Washington, U.S.A.
 Fjeldborg, Børge C., dir., civiling., Birkerød.
 Fog-Petersen, dir., Kbh.
 Foldager, Reinald, o.toldkontrollør, Hjør.
 Folke, Leif, amtslæge, Thisted.
 Forsmark, A., stemmer, Hjør.
 Fossing, A., antikvitetshdl., Næstved.
 Frandsen, Geo, maskinm., Brønshøj.
 Frederichsen, Fr., prokurist, Kgs. Lyngby.
 Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.
 Frederikshavns Værft og Tørdok,
 Frederikshavn.
 Fredfeldt, Knud V., overlærer, Vanløse.
 Fredholm, Povl, malerm., Bregninge pr.
 Svendborg.
 Friberg, Arne, arkitekt, Charlottenlund.
 Friberg, Trojel, chauffør, Hadsund.
 Friis, Bent, styrmænd, Hjør.
 Friis, Claus Achten, arkt., Kgs. Lyngby.
 Friis, Otto, sekr., cand. jur., Kbh.
 Friis-Hansen, Jan, civiling., Springforbi.
 Frydensberg, Finn, skibsing., Frederikshavn.
 Frørup, Dan, lab.ing., Kbh.
 Frøslang-Damgaard, H., biskop, dr. theol.,
 Kbh.
 Funck-Rasmussen, C., insp., Kbh.
 Fyhn, Hans, fabrikant, Kbh.
 Fyrdirektoratet, Kbh.
- Gade, Christian, grovsmed, Hjør.
 Gardé, H. A., civiling., Kbh.
 Garnum, Otto, læge, Kbh.
 Geisler, K., skibsinsp., Brønshøj.
 Genster, Helge, læge, Sønderborg.

- Gents, E. Th. V., fhv. forretningsfører, Espergærde.
- Gerfelt, Jørgen, skibskonstr., Kgs. Lyngby.
- Giltoft, Keld A., lærerstud., Kgs. Lyngby.
- Gimsing, Sv., fhv. hovmester, Kbh.
- Gjermansen, Richard, civiling., Hjør.
- Gleerup, Alfred, læge, Kbh.
- Gløde, F., statsaut. translator, Kbh.
- Gorrissen, N. J., HRS., Kbh.
- Grau, Ove, dir., Vejle.
- Greisen, Bent, eksped.sekr., Humlebæk.
- Gren, I. C., civiling., Glostrup.
- Gribsoe, Erik, red.sekr., Kbh.
- Grønnemose, Kai, driftsleder, Kastrup.
- Gullacksen, J. C., arkitekt, Klampenborg.
- Gulmann, Niels, Charlottenlund.
- Gundel, Mogens, direktør, Skodsborg.
- Gustafson, Nils, direktør, Hillerød.
- Gaarde, Chr., forstander, Hjør.
- Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
- Hagelund, F., assurandør, Hjør.
- Hagen, Poul, civiling., Charlottenlund.
- Haglund, F., kapt., Kbh.
- Hahn-Petersen, Ejgil, skibseder, Kbh.
- Halldin, Hans, skræddermester, Nykøbing F.
- Hansen, Allan, maskintegner, Fredensborg.
- Hansen, Bendt, civiling., driftsbest., Fredericia.
- Hansen, Bennet C. K., skibseder, Kbh.
- Hansen, Bror J. L., styrmand, Kbh.
- Hansen, Carl, Hjør.
- Hansen, Chr., skoleinsp., Hjør.
- Hansen, Chr. Kjærgaard, cand. polit., Virum.
- Hansen, Conrad, urmager & guldsmed, Allinge.
- Hansen, Einar, afd.arkt., Kbh.
- Hansen, Ejlef, Stige.
- Hansen, Emil, fuldmægtig, Kbh.
- Hansen, Erland, arkitekt, Birkerød.
- Hansen, Erling, typograf, Odder.
- Hansen, Ernst, malerm., Hjør.
- Hansen, F. W., skibstøser, Kalundborg.
- Hansen, Georg Holst, købmd., Agerse.
- Hansen, Gustav, arkitekt, Kbh.
- Hansen, H. E., orlogskapt., Holte.
- Hansen, Helga Kn., læge, frue, Kbh.
- Hansen, Henry, farvehdr., Hjør.
- Hansen, Henry, Kbh.
- Hansen, J. A., pens. lods, Kbh.
- Hansen, Johs., kontorchef, Kbh.
- Hansen, Julius, borgm., Kbh.
- Hansen, Jørgen Jes, Gentofte.
- Hansen, Kaj, reklamechef, Kbh.
- Hansen, Karl Johan, montør, Brønshøj.
- Hansen, Knud, nav.dir., Kbh.
- Hansen, Knud, journ., Kbh.
- Hansen, L. E., maskinmester, Gilleleje.
- Hansen, Magnus, lods, Karrebæksminde.
- Hansen, Marius, lektor, cand. mag., Nakskov.
- Hansen, Mogens, kontorass., Kbh.
- Hansen, Ove Juul, installatør, Snekkersten.
- Hansen, Paul, ing., Nakskov.
- Hansen, Peter Preben, stud. jur., Kbh.
- Hansen, Preben, arkitekt, kgl. bygningsinsp., Kbh.
- Hansen, Preben, toldpakhusbetjent, Kbh.
- Hansen, Rob. Svane, rådmnd, Arhus.
- Hansen, S. Gram, tandlæge, Charlottenlund.
- Hansen, Stange, cykelhandler, Søborg.
- Hansen, Steen Heick, St. Tårnby.
- Hansen, Søren Henri, skibsing., Hornbæk.
- Hansen, Villy, maskinchef, Snekkersten.
- Hansen, Willy, prokurist, Valby.
- Hansen, Age, købmd., Nykøbing F.
- Hansfort, I. C., dir., Hjør.
- Harder, P. J. J., Kbh.
- Hartby, Svend, lærer, Fårevejle.
- Hartmann, A/S Brødrene, Kgs. Lyngby.
- Hasslöf, Olof, docent fil.dr., Bromma, Sverige.
- Hauch, H., fotograf, Hjør.
- Hauschildt, Sigurd, læge, Skive.
- Haxlund, Axel, cand. jur., Valby.
- Hede, Poul, LRS., Kbh.
- Hedegaard, O., bankdir., Kbh.
- Helleskov, Erik, San Francisco, U.S.A.
- Helsingør Brændsels- og Trælæsthandel A/S, Hjør.
- Helsingør byråd.
- Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Hjør.
- Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Hjør.
- Helsingør Tømmerlaug, Hjør.
- Helweg-Mikkelsen, O., ing., Kbh.
- Hendriksen, Johna, sekretær, fru, Hjør.
- Henningsen, Hans, farverjejer, Nyborg.
- Henningsen, Kaj, underdir., tekstiling., Virum.
- Henningsen, Ove, LRS., cand. jur., Fredericia.
- Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.
- Henriksen, A. G., driftsbestyrer, Vordingborg.
- Henriksen, Carl, assistent, Odense.
- Henriksen, H. H., Hjør.
- Henriksen, Hans, arkitekt, Virum.
- Henriksen, Per, Kbh.
- Heppner, Günter, Braunschweig, Tyskland.
- Herløw, A. O., overass., Valby.
- Hermansen, B., forhyringsass., Vanløse.
- Hermansen, Kristian, fyrmester, Keldsnor fyr.
- Hesselholdt, Borge, ing., Bagsværd.
- Hessling, Jan, Perstorp, Sverige.
- Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.
- Hilsted, Finn, dir., LRS., Kbh.
- Hirschsprung, Asger M., dir., Charlottenlund.
- Hirschsprung, Grethe, frue, Charlottenlund.
- Hoff, Gustav R., maskinfabrikant, Kbh.
- Hoffmeyer, Erik, skibseder, Snekkersten.
- Hofmann, Georg, snedkermester, Arhus.
- Hofmansen, P. K., arkivar, Kbh.
- Holbech, Bent, maskinarb., Søborg.
- Holck, M., lensbaron, Glumso.
- Holm, Jacob, & Sønnen's Fabrikker A/S, Kbh.
- Holm, Jørgen, handelsråd, Værløse.
- Holm, Palle, maskintekniker, Hjør.
- Holm, Sven, fabrikant, Hellerup.
- Holm, Valdemar, murerm., Dragør.
- Holmark, Einar, gross., Kbh.
- Holm-Petersen, F., forfatter, Troense.
- Holmström, Bengt, civilekonom, Göteborg, Sverige.
- Holsøe, Poul, stadsarkitekt, M.A.A., Hellerup.
- Holsøe, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.
- Holt, Arne, skibsmægler, Holte.
- Hoppe, Johan, advokat, Hjør.
- Hornby, H., ing., dir., Gentofte.
- Hougs, A. Borch, læge, Åbenrå.
- Howe, Hans, fuldmægtig, Charlottenlund.
- Hovgaard, Chr., befragter, Birkerød.
- Hovmand, Alfred, skibsmægler, Bandholm.
- Hvinden, Bjørn, Jar, Norge.
- Hüsüg, Karla, overlærer, Hjør.
- Hägge, Erik, red., Halmstad, Sverige.
- Högberg, Staffan, fil.lic., Solna, Sverige.
- Højbjerg, K. V., ing., Hjør.

Høyer, Jørgen, afdelingschef, N.-Eskildstrup.
 Høyer, K., fyrmester, Frederikshavn.
 Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
 Haar, Bent, regnskabskonsulent, Vejle.

llum, Edith, fru dir., Vedbæk.
 llum, Jesper, dir., Charlottenlund.
 llum, Niels, ingeniør, Kgs. Lyngby.
 Ingeniør-Sammenslutningen, Kbh.
 Israelsen, H. C., civiling., Hjør.
 Itzke, Carl, snedkerm., Abenrå.

Jacobsen, A., dir., New York, U.S.A.
 Jacobsen, C. T., skipper, Læso.
 Jacobsen, C. W., afd.ing., Odense.
 Jacobsen, Finn Rolf, civiling., Kbh.
 Jacobsen, G., ing., Kbh.
 Jacobsen, Harald, gårdjer, Grimstrup.
 Jacobsen, Ib, Sorgenfri.
 Jacobsen, Ole Rolf, læge, Gentofte.
 Jacobsen, Steen Rolf, civiling., Rungsted.
 Jaeger, Werner, skibsv., Duisburg, Tyskland.
 Jagd, E. O., kontorass., Fredericia.
 Jahn, Per, red., Kbh.
 Jakobsen, Ole Wormslev, lærer, Valby.
 Jakobsen, S. C., pens. kaptajn, Hjør.
 Jákupsstovu, Jákup 1, sekretær, Torshavn,
 Færøerne.

Jans, Ove L., gross., Kbh.
 Jantzen, P., civiling., Kgs. Lyngby.
 Jarvig, Thorkild, isenkrammer, Kbh.
 Jelstrup, O., skibsreder, Kbh.
 Jensen, A. A., bagerm., Hjør.
 Jensen, A. Egede, arkitekt, Samso.
 Jensen, Bernhardt, borgmester, Århus.
 Jensen, B. Hjorth, orlogskapt., Gentofte.
 Jensen, B. M., kaptajn, Lønstруп.
 Jensen, C., forstanderinde, Hjør.
 Jensen, Carl, ing., Hedensted.
 Jensen, Carl Chr., fuldmægtig,
 Charlottenlund.
 Jensen, C. E. Koch, skibsbygm., Nyborg.
 Jensen, D. A., maskinm., Glud pr. Horsens.
 Jensen, Ejnar E., maskinarbejder, Randers.
 Jensen, Eric, gross., Kbh.
 Jensen, Helmuth, overtoldass., Rødby havn.
 Jensen, Ib Loke, kemigraf, Kbh.
 Jensen, J., gartner, Hjør.
 Jensen, fru gartner J., Hjør.
 Jensen, Jens, overpolitbetj., Vanløse.
 Jensen, Johs., snedkerm., Valby.
 Jensen, John, skattekontrollør, Holte.
 Jensen, Jørn, matros, Hjør.
 Jensen, K. Demant, arkitekt, Holbæk.
 Jensen, Knud, fisker, Askø.
 Jensen, Laurits, fhv. skoleinsp., Hjør.
 Jensen, Marthin, murersv., Allerød.
 Jensen, Mogens, DP.tekn., Kbh.
 Jensen, N. P., murerarbejdsmd., Brønshøj.
 Jensen, O., fhv. stationsforst., Hjør.
 Jensen, P. S., lods, Hjør.
 Jensen, S. A., civiling., Kgs. Lyngby.
 Jensen, Sv. Aa., skibsmægler, Nyborg.
 Jensen, Thomas, redaktør, Kbh.
 Jensen, Thomasine, Hjør.
 Jensen, Viggo A., prof., dr. med., Århus.
 Jensen, Willy F., kok, Hjør.
 Jensen-Petersen, A., telefonmontør, Hjør.
 Jeppesen, Jørgen, Kbh.
 Jeppesen, Mogens, købmd., Nykøbing F.
 Jeppesen, Poul, stud. odont., Gentofte.
 Jepson, Anders, malermester, Nykøbing F.
 Jespersen, Knud, repræsentant, Hellerup.

Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
 Jessen, Børge, prof., dr. phil., Kbh.
 Jessen, C. U., overlæge, Hjør.
 Jessen, Erik, overmekaniker, Søborg.
 Johannessen, Aksel, tomrerm., Kvistgaard.
 Johannessen, Johs. P., sognefedt., Snekkersten.
 Johansen, A., skibsfører, Kbh.
 Johansen, Arne H., postbud, Rønne.
 Johansen, Arnold P., havemand, Hjør.
 Johansen, Henning, centralmekaniker, Kbh.
 Johansen, Ib, befragter, Kgs. Lyngby.
 Johansen, Mikael, kontorchef, Kbh.
 Johansson, P., kaptajn, Hjør.
 Johnsen, Henning, bogtrykker, Kbh.
 Johnson, Helge, Hålsingborg, Sverige.
 Jonassen, Else, overlærer, Hjør.
 Jorberg, Fr., Hiddesen b. Detmold, Tyskland.
 Jordt, J. C., civiling., Brønshøj.
 Juul, Jørgen, ing., Hjør.
 Juul-Andersen, G., fiskehdl., Hjør.
 Juul-Christensen, Hans, vinhdl., Kbh.
 Justesen, E., overmekaniker, Kbh.
 Juul, Svend, vinhdl., Kbh.
 Jørgensen, A., lodsfornand, Agersø.
 Jørgensen, Albert, dir., Hellerup.
 Jørgensen, Alb. V., HRS., Kbh.
 Jørgensen, A. Th., fhv. stadsing., Hjør.
 Jørgensen, A. W., overbetjent, Vordingborg.
 Jørgensen, B. Thestrup, revisor, Kgs. Lyngby.
 Jørgensen, C., mejerierje, Gundsømagle.
 Jørgensen, Ejnar, antikvarboghdl., Kbh.
 Jørgensen, G., maskinchef, Brønshøj.
 Jørgensen, Hakon, red., Løgstør.
 Jørgensen, Helge Johs., kommandørkapt.,
 Kbh.
 Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbh.
 Jørgensen, Holger, ing., Frederikshavn.
 Jørgensen, Jørgen Nyborg, Esbjerg.
 Jørgensen, Kaj R. O., læge, Bagsværd.
 Jørgensen, L. A., mekanikus, Kbh.
 Jørgensen, Max, depotbestyrer, Hjør.
 Jørgensen, Mogens, Birkerød.
 Jørgensen, O. V., fiskeeksportør, købmd.,
 Hundested.
 Jørgensen, Paula, Holte.
 Jørgensen, Poul, ing., Hjør.
 Jørgensen, Th., urmager, Hjør.
 Jørgensen, Aage Thorstensen, konstruktør,
 Kbh.

Kallenberg, E. O., forstander, skibsv.,
 Snekkersten.
 Kampen, Axel, skibsreder, Kbh.
 Kapel, Lillian, fysioterapeut, Irk., Hjør.
 Karsten, Bertel W., bankfuldm., Nærum.
 Kattrup, A., malerm., Hjør.
 Kiil, Bodil, skolesundhedspjejerke, Roskilde.
 Kildegaard, Arne, civiling., Herlev.
 Kinch, O., sk.bsfører, Hals.
 Kirkby, E., korrespondent, Kbh.
 Kirkman-Møller, S., fuldmægtig, Hellerup.
 Kisby, A. E., skibsv., Hjør.
 Kisby, L. A., ing., Kbh.
 Kiær, Erling, bogbinderm., konsul, Hjør.
 Kiørboe, Jørgen, sekretær, Virum.
 Kjær, P. E., civiling., Roskilde.
 Kjær & Sommerfeldt, vinhandel, Kbh.
 Kjølnær, Th., kunstmaler, Hillerød.
 Kjølsen, Per, tomrerm., Vallerød.
 Klangel, K., lærer, Hjør.
 Klausen, A., toldkontrollør, Kbh.
 Klausfeldt, Hans E., civ.ing., Snekkersten.
 Klausfeldt, Lissi, Snekkersten.

- Kleiminger, H. L., politifuldm., Lemvig.
 Klem, Aage E., civiling., Kbh.
 Klerk, Niels, lektor, HRS., Kbh.
 Klindt-Jensen, J., civiling., Rønne.
 Klint, Johs., overlærer, Kbh.
 Kløkhøj, A. H., oberst, Vordingborg.
 Knigge, U., propandachef, Hellerup.
 Knudsen, Asger, ing., Roskilde.
 Knudsen, Axel, kordegn, Kbh.
 Knudsen, Axel, købmd., Hjortespring.
 Knudsen, Gunnar, direktør, Charlottenlund.
 Knudsen, Helge Ursin, stadsing., civiling., Hgør.
 Knudsen, H. Harreby, regnskabsfører, Nærum.
 Knudsen, Ib, radiotelegrafist, Svendborg.
 Knudsen, Knud P., skibsfører, Nykøbing M.
 Knudsen, Peder, kontorass., Hgør.
 Knudsen, Per, Kbh.
 Knuth, Rud., greve, Hellerup.
 Koch, Hans-Aug., skibsmægler, Kappel, Slien, Tyskland.
 Koføed, Erik, dispatchør, Kbh.
 Kohl, Peter, stud. art., Valby.
 Konge-Hansen, P., cand. theol., Lellinge.
 Kongstad, Jul., kontorchef, Vanløse.
 Kongsted, T., dir., Hgør.
 Kopp, J., gross., Hgør.
 Kopp, N. E., prokurist, Hgør.
 Korsør Byråds Havneudvalg, Korsør.
 Kraglund, A. A. J., bestyrer, Hgør.
 Krarup, Anker, skoleelev, Odense.
 Krebs, Niels Dindler, skibsygger, Hellerup.
 Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.
 Kristensen, Bent O., mekaniker, Hgør.
 Kristensen, Julius, matros, Hundested.
 Kristensen, Karl, lærer, Saksøbing.
 Kristensen, K. S., fhv. skibsfører, Kbh.
 Kristensen, Peter, bogholder, Hgør.
 Krogh-Andersen, Søren, kontorist, Brønshøj.
 Krogsgaard, Mogens K., direktør, civiling., Kbh.
 Krohn, J. H., afd.ing., Søborg.
 Kroman, Erik, overarkivar, dr. phil., Hellerup.
 Kronholt, Arne, fuldmægtig, Søborg.
 Kulle, Ejler, fisker, Østerby.
 Kullenius, Kurt, tullkontorist, Hålsingborg, Sverige.
 Kurzenberger, Max, dir., Hellerup.
 Københavns Amtsråd, Kbh.
 Københavns Handelsbank A/S, Kbh.
 Københavns Kommune, Kbh.
 Københavns Skipperforening, Kbh.
 Kørbing, J. A., dir., Hellerup.
 Køster, Niels Otto, arkivar, Kbh.
 Kaadtman, F., kaptajn, Randers.
 Kaae, Jørgen, læge, Gjedved.
 Kaae, Aage, depotbestyrer, Hgør.
 Kaarøe, M., direktør, Rungsted.
- Lambertsen, S. R., radiotelegrafist, Svendborg.
 Lang, Per, ing., Hgør.
 Lannung, Hermod, LRS., Kbh.
 Lannung, Sven, afd.chef, Kbh.
 Larsen, A. Bodse, lodsformd., Bandholm.
 Larsen, A. H., toldkontrollør, Hgør.
 Larsen, B. O. G. E., Charlottenlund.
 Larsen, Elith, Hgør.
 Larsen, Erik Lau, arkt., Hgør.
 Larsen, Finn, snedker, Nærum.
 Larsen, F. Rønnow, kordegn, Kbh.
- Larsen, Henning, portier, Hgør.
 Larsen, Henning, skibsygmester, ing., Neksø.
 Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.
 Larsen, Henry F., cand. polit., Kbh.
 Larsen, J. Foldager, Svendborg.
 Larsen, Jens, LRS., Hgør.
 Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.
 Larsen, Louise, fotograf, frue, Hgør.
 Larsen, Ove, stiftamtmand, Kbh.
 Larsen, Poul, direktør, Odense.
 Larsen, S. Lundsgaard, smedem., Hgør.
 Larsen, Svend, overdyrlæge, Skive.
 Larsen, Willy, skibsbefragter, Skodsborg.
 Larsen, W. K., fyrpasser, Hgør.
 Larsen, Joh., købmd., Kbh.
 Lau-Jensen, Sv. E., overlærer, Sorø.
 Laurentzius, Torben, Hørsholm.
 Lauring, Kåre, Virum.
 Lauring, Palle, forfatter, Virum.
 Lauritzen, Ivar, skibsreder, Kbh.
 Laursen, Andreas, maler, Kbh.
 Laursen, N. J., tandlæge, Holsted.
 L.B.-lægerne, Hgør.
 Lefèvre, Jens Ole, stud. mag., Kbh.
 Legind, Axel, fyrdirektør, Gilleleje.
 Lehmann, Henrik, direktør, Kbh.
 Lehman, Karl, overkirurg, dr. med., Hellerup.
 Leisner, R., ing., Kgs. Lyngby.
 Lembourn, Claus, stud. jur., Kbh.
 Lemche, Hans Jacob, dir., Kbh.
 Lené, Gunnar, arkitekt, Stockholm, Sverige.
 Lerche, J., stationsforst., Hornbæk.
 Liød, Elias, fyrmester, Myggenæs, Færøerne.
 Lildholdt, Karl, skibsinjører, Hgør.
 Liljeborg, Frank, Kbh.
 Lillegaard, A. E., orlogskapt., Kolsås, Norge.
 Lind, Mogens I., billedhugger, Bagsværd.
 Lindquist, K., forretningsbestyrer, Gørlev.
 Lindström, Allan, rektor, civ.ing., Göteborg, Sverige.
 Linneballe, Ernst, dir., Kbh.
 Linvald, Steffen, mus. insp., Charlottenlund.
 Lohmann, S., fyrmester, Hyllekrog fyr pr. Rødby.
 Lolk, H., kontorchef, Holte.
 Lorentsen, Jens, grafisk formgiver, Humlebæk.
 Lorentzen, Børge, bogtrykker, Charlottenlund.
 Louis-Hansen, A., fabrikant, civiling., Vedbæk.
 Lunau, H., Kbh.
 Lund, C. O., civ.ing., Hellerup.
 Lund, E., prokurist, Hellerup.
 Lund, Hans, grosserer, konsul, Hgør.
 Lund, Inger, overlærer, Hgør.
 Lund, Oskar F., skibsing., Niverød.
 Lund, Thorkild P., fyrmester, Tranekær fyr.
 Lyngbye, Jørgen Svitzer, gross., Gadevang.
 Lyngsie, B., lærer, Brede.
 Lüning, Sar Orjan, arkitekt, Stockholm, Sverige.
 Lynnerup, Søren, Kbh.
 Lønberg-Holm, A., civiling., Kbh.
- Madsen, Børge, turistfører, Kbh.
 Madsen, Carlo Råhauge, lods, Skærbæk.
 Madsen, Edvard, Måløv.
 Madsen, E. N., dir., Springforbi.
 Madsen, H. Brinch, stud. mag., Kbh.
 Madsen, J., sekretær, Hellerup.
 Madsen, Johnny, fuldmægtig, Birkerød.
 Madsen, Jørgen, civiling., Fruens Bøge.
 Madsen, Kjeld, adjunkt, Silkeborg.
 Madsen, P. V., matros, Hgør.

- Madsen, Søren, højskoleelev, Hgør.
Madsen, V., kapt., Marstal.
Madsen, Aage R., fyrbøder, Valby.
Maegaard, E., dir., cand. jur., Kbh.
Marineforeningen, Kbh.
Marinehistorisk Selskab, Kgs. Lyngby.
Marstrand, Jørgen, civiling., dr. techn.,
Gentofte.
Mathiasen, Hans, redierass., Virum.
Mathiesen, E., forstander, civiling., Kbh.
Meilvang, Henry, forvalter, Kbh.
Meilvang, Viggo, korrespondent, Herlev.
Mellentin, Aage, gross., Charlottenlund.
Menck, Erik, dir., Kbh.
Mersing, B. E., overbibl., Svendborg.
Meyer, Knud, gross., Kbh.
Michaelsen, Chr., bådebygger, Sønderborg.
Michelsen, Ib G., gross., Charlottenlund.
Michelsen, P., skibsmægler, Odense.
Middelboe, H., dir., cand. jur., Hellebæk.
Mikkelsen, Børge, repræs., Tibberup.
Mikkelsen, Jørgen, malermester, Hgør.
Mikkelsen, Poul Erhardt, medhjælper,
Hillerød.
Ministeriet for Grønland, Kbh.
Mogensen, A. Borg, Vejle.
Mogensen, A. F., civiling., Dragør.
Møllerup, Thomas, stud. scient., Gentofte.
Monberg, P., gross., Kbh.
Mortensen, Alf, kontorchef, Kbh.
Mortensen, E., skibsing., Hgør.
Mougaard, Alf, branddir., Århus.
Mouritzen, P. C., fæggefører, Århus.
Munch-Nielsen, Th., lods, Hgør.
Munthe af Morgenstjerne, B. v., mus.dir.,
kontorchef, Kbh.
Munthesen, Frode, vicekonsul, Johannesburg,
South Africa.
Mücke, Billy, fabrikant, Kbh.
Müller, Poul, lege, Valby.
Rederi-Aktieselskabet „Myren“, Kbh.
Møller, E., restauratør, fru, Hgør.
Møller, Hakon, apoteker, Stockholm,
Sverige.
Møller, H. O., kontorchef, Frederikshavn.
Møller, Paul, arkitekt, Kbh.
Møller, Povl Marly, dr., Kbh.
Møller, T., forr.fører, Esbjerg.
Møller-Andersen, A., LRS., Kbh.
Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.
Mørch, Aage, driftsbest., Thisted.
Mørk, N. K., MF., Hgør.
Månsson, Gunnar, direktør, Tyresöl, Sverige.
- Nadolny, F. O., fru styrmænd, Svendborg.
Nagel, Helge, skibsfører, Holte.
Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov.
Neergaard, C. H., fhv. søfartschef, Kbh.
Neisig, Niels Holger, bankass., Kbh.
Nepper-Christensen, S., domprovst, Hgør.
Nexøe-Larsen, F., gross., Rungsted.
Nielsen, Alfred, lods, Hgør.
Nielsen, Alfred V., gross., Kbh.
Nielsen, A. M. G., læderhandler, frk., Hgør.
Nielsen, B. Hjeltn, gross., Fredensborg.
Nielsen, Bob Gunnar, skibsfører, skibsfører,
Virum.
Nielsen, Carl, prokurist, Kbh.
Nielsen, Carl, bådebygger, Fejø.
Nielsen, Carsten Boye, skoleelev, Hgør.
Nielsen, Ejvind Peter, maskinmester,
Skovlunde.
Nielsen, Erik Møller, stud. techn., Horsens.
- Nielsen, F. Høyer, Hgør.
Nielsen, Flemming, kommunelærer,
Nærum.
Nielsen, H., toldpakkhusmd., Ribe.
Nielsen, H. Jeff, toldinspektør, Kastrup.
Nielsen, Hans Peter, pens. skibsfører, Kbh.
Nielsen, Henning, maskinmester, Kastrup.
Nielsen, Henning, fabrikant, Søborg.
Nielsen, Henning Balzer, værktøjsmager,
Næstved.
Nielsen, Holger, gross., Kbh.
Nielsen, H. R., bogtrykker, Hgør.
Nielsen, Ib, Vancouver, Canada.
Nielsen, I. Froberg, mekaniker, Valby.
Nielsen, Jacob, tandlæge, Odense.
Nielsen, Jens, Hgør.
Nielsen, Johs., bankfuldmægtig, Svendborg.
Nielsen, Johs., post- og telegrafkasserer,
Esbjerg.
Nielsen, Jørgen, kontorass., Birkerød.
Nielsen, Jørgen Lykke, Kbh.
Nielsen, K. E., skibsfører, Korsør.
Nielsen, Knud, cand. polyt., Risskov.
Nielsen, Knud V., ing., Hgør.
Nielsen, Niels Carl, gørtlermester, Randers.
Nielsen, N. J., dr. techn., Kbh.
Nielsen, O. Moesgaard, bogholder, Ørsted.
Nielsen, Palle W., universitetslektor, Kbh.
Nielsen, P. Chr., amanuensis, Høsholm.
Nielsen, R. H., overmontør, Kbh.
Nielsen, Sv. A., arkt., M.D.A., Hgør.
Nielsen, Sv. A., kontorbestyrer, Århus.
Nielsen, Th., jord- og betonarbejder, Kbh.
Nielsen, V., klejnsmed, Hgør.
Nielsen, Vagner, faglærer, Hgør.
Nielsen, W. Schack, dir., cand. jur., Kbh.
Nielsen, Willy Hedensten, fotograf, Kbh.
Nielsen, Aage, skibsfører, Kbh.
Nilsson, Nils, amanuensis, Lund, Sverige.
Nissen, A., toldkontrollør, Varde.
Nissen, Olaf, maskinm., Kbh.
Norbøll, K. W., rektor, Hgør.
Nordahl, Arne, automobilforhld., Kbh.
Nordenfelt, Thorsten, kapt., Stockholm,
Sverige.
Nordquist, Evert, resementör, Stockholm,
Sverige.
Nordsted, Aksel, øjenlæge, Ålborg.
Nordvig, R., ing., Nakskov.
Norholdt, B., Hedehusene.
Normann, L. O., dir., Kbh.
Normann, Peder, red., Hgør.
Norrström, Emil, förrådsmästare, Arboga,
Sverige.
Norrström, Hans, civ.ing., Arboga, Sverige.
Norspang, Ejnar, tegner, Farum.
Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsreder, Århus.
- Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.
Ohlsen, Sven, købmd., Haderslev.
Oldendow, K. H., dir., cand. jur., Kastrup.
Oldendow, Mogens, salgschef, Kastrup.
Olesen, Tyge, bankfuldm., Fredericia.
Olesen, K. E. Forsberg, ing., M. af I.,
Hellerup.
Olsen, Anna, fru konsul, Hgør.
Olsen, C. Meinert, tømrerin., Kbh.
Olsen, Ejvind, bådebygger, Saksøbing.
Olsen, Erik, malermester, Hgør.
Olsen, Ernst V., købmd., Hgør.
Olsen, Henning, stud. mag., Brønshøj.
Olsen, Henry, ing., Kbh.
Olsen, Herman, smedem., Brønshøj.

- Olsen, I. H., gross., Gentofte.
 Olsen, Johs., marineing., Kbh.
 Olsen, K. E., tobaks- og vinhandler, Espergærde.
 Olsen, Leif, værkfører, Højstrup.
 Olsen, Oluf, bogholder, Hgør.
 Olsen, Poul, slagterm., Hellerup.
 Olsen, Poul A., cand. pharm., Kgs. Lyngby.
 Olsen, Sophus, fabrikant, Kbh.
 Olsen, Verner, ass., Hgør.
 Olsen, Villy, fisker, Fejø.
 Olsen, Aage, marineing., Dragør.
 Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.
 Overgaard, F., blomsterhdl., Hgør.
 Overgaard, Frode, dekoratør, Bagsværd.
 Overgaard, R., skoleinsp., Svingninge.
 Overvad, M., havnedir., Århus.
 Ovnbøl, A., læge, Hvidbjerg st.
- Parris, Povl, direktør, Kgs. Lyngby.
 Paulsen, A. C., prokurist, Kbh.
 Paulsen, Jørgen, mus.dir., Hillerød.
 Paulsen, Paul, skibstømrer, Rødvig.
 Paulsen, Paul Jørgen, civiling., Hgør.
 Pedersen, Alexander, gross., Valby.
 Pedersen, E. O., smed, Hvidovre.
 Pedersen, Erik, maler, Rønne.
 Pedersen, Evald, forvalter, Hgør.
 Pedersen, Georg, lektor, Holte.
 Pedersen, Gudrun, frue, Hellerup.
 Pedersen, Harald, revisor, Hgør.
 Pedersen, H. Elmann, revisorass., Kbh.
 Pedersen, Ib Neieniand, styrmand, Hgør.
 Pedersen, I. D. S. V., væver, Hgør.
 Pedersen, John, stud. psych., Hgør.
 Pedersen, Jørgen A., fabrikant, Charlottenlund.
 Pedersen, Jørgen Birkved, stud. techn., Hgør.
 Pedersen, M. P., civiling., Kbh.
 Pedersen, Ole Homann, ing., Hgør.
 Pedersen, Orla, boghandler, Hgør.
 Pedersen, Ove Hougaard, elektriker, Kbh.
 Pedersen, Poul P. M., forfatter, Kbh.
 Pedersen, S. A. L., lokomotivfører, Kbh.
 Pedersen, Svend, Kbh.
 Pedersen, Svend Erik, civiling., Kbh.
 Pedersen, Vald., bogtrykker, Kbh.
 Pedersen, Aage, læge, Hellerup.
 Peetz, Eyvind, sekretær, Vedbæk.
 Persson, Lars-Eric, ing., Staffanstorp, Sverige.
 Petersen, A. O. A., statslods, Aabyhøj.
 Petersen, Axel, håndværker, Herlev.
 Petersen, B. Starch, billedskærer., Hgør.
 Petersen, Carl, maskinfabr., Gilleleje.
 Petersen, Chr. Rolf, kæmner, Byrum, Læsø.
 Petersen, Chr. Steen, civiling., Espergærde.
 Petersen, C. Krag, skibsfører, Hgør.
 Petersen, Flemming Bjørn, maskinm., Hgør.
 Petersen, Frank A., matros, Kregeme.
 Petersen, H. C. T., overtelegrafmester, Brønshøj.
 Petersen, Henrik Marius, kommandørkapt., Malling.
 Petersen, H. Jordt, civ.ing., cand. polyt., Virum.
 Petersen, Holger, styrmand, Hgør.
 Petersen, Holger Munchaus, reservedelseksp., Kbh.
 Petersen, Holm, ejendomshdl., Kbh.
 Petersen, Johs., murer., Hgør.
 Petersen, Jørgen, styrmand, Rødovre.
 Petersen, Karsten Behr, Aalborg.
 Petersen, K. C. M., specialarb., Hgør.
- Petersen, Knud, afd.chef, Gentofte.
 Petersen, K. Voxtrup, amtsinsp., Silkeborg.
 Petersen, Laurits, gross., Kbh.
 Petersen, Mogens Anker, ing., Kbh.
 Petersen, N. E., fabrikant, Snekkersten.
 Petersen, Poul Arden, Kbh.
 Petersen, Robert, klejnsmed, Hgør.
 Petersen, S. A., skibstører, Korsør.
 Petersen, S. K., maskinm., Hgør.
 Petersen, Sv. Rosten, isenkræmmer, Roskilde.
 Petersen, Th. Høgsted, repræsentant, Kbh.
 Petersen, Troels, dir.sekr., Kgs. Lyngby.
 Petersen, U. Marquard, arkitekt, Kbh.
 Petersen, Volmer, skibsing., Hgør.
 Petersen, Willy C. J., tømrermester, Kbh.
 Petersen, Aage, kontorass., Hgør.
 Petri, Torben, tandlæge, Kbh.
 Philip, Gudrun, gross., frue, Kbh.
 Pile, Jens, cand. polyt., civ.ing., Kbh.
 Plenge, Jørgen, grosserer, Hellerup.
 Plum, Peter, ing., Hgør.
 Pontoppidan, Dines, Jakobshavn, Grønland.
 Porsmose, Bjarne, Hgør.
 Portman, Arne, overlæge, Kbh.
 Potempa, K. H., frue, Nakskov.
 Poulsen, Edv., stovedor, Kbh.
 Poulsen, Fin, gross., Kbh.
 Poulsen, Finn V., direktør, Espergærde.
 Poulsen, H., tømrerm., Hgør.
 Poulsen, Helge Haslund, maskinarb., Hgør.
 Poulsen, Henning, blikkenslagermester, Hgør.
 Poulsen, Steffen, styrmand, Bov pr. Padborg.
 Poulsen, Søren Preben, mekanikerlærling, Ringsted.
 Preisler, Børge, optiker, Kbh.
 Privatbanken i Kjøbenhavn A/S.
 Prohaska, C. W., professor, dr. techn., Hellerup.
 Pødenphant, H., gross., Kbh.
- Qvistgaard, Lise, frk., Kbh.
- Raffel, Alfred, dir., Kbh.
 Rafn, Eyvind, redaktør, Kbh.
 Rambøll, Jørgen V., civiling., Espergærde.
 Rasmussen, Antoni, kapt., Hellerup.
 Rasmussen, Chr., Wibøe, hovmester, Vejle.
 Rasmussen, C. O., ing., Kbh.
 Rasmussen, Ernst M., Hareskov.
 Rasmussen, Freilif, arb.mand, Tårnby.
 Rasmussen, Harry, glærmester, Århus.
 Rasmussen, Johs., skibsfører, Sundby pr. Nykøbing F.
 Rasmussen, K. A., maskinm., Kbh.
 Rasmussen, Kjeld, ing., Humlebæk.
 Rasmussen, Knud Robert, tømrerm., Holte.
 Rasmussen, L., modelbygger, Rødbj. Havn.
 Rasmussen, N. V. P., automobilforhdir., Hgør.
 Rasmussen, Poul H., snedker, Bjørnehoved.
 Rasmussen, Poul Weitse, Odense.
 Rasmussen, R., ing., Næstved.
 Rastrup, Inger, fru, Kbh.
 Rastrup, Michael, Kbh.
 Rathje, Eigil, ing., Kbh.
 Raun, H. E., civ.ing., Klampenborg.
 Raun, Henning, ing., Herlev.
 Ravn, Axel, kontorchef, Hellerup.
 Ravn, K., værkfører, Hgør.
 Ravn, Poul, overass., Kastrup.
 Reich, Poul Albert, klejnsmed, Hgør.
 Reitzel, Povl, tegner, Kbh.
 Reklings, S., skibsmægler, Kbh.

- Reumert, Michael, HRS., Kbh.
 Rex-Olsen, V., kartograf, Holte.
 Riemer, Jørgen, LRS., Kbh.
 Riise, A. H., læge, Hillerød.
 Riise-Knudsen, B., civiling., Virum.
 Riise-Knudsen, Mogens, mejeriejær, Valby.
 Rimstad, H. T., dir., Hellerup.
 Ring, Henning, lektor, Hjør.
 Ring-Andersen, Jørgen, skibsbym., Svendborg.
 Roed, Henning, fyrmester, Hjør.
 Roed, Paul W., mekaniker, Holbæk.
 Roivsen, Stig, forstander, Tønder.
 Roosen, C. U., civiling., Holte.
 Rosendahl, A., kontorchef, Kolding.
 Rosenkilde, V., boghdl., Kbh.
 Rosenvold, C. F., Åbenrå.
 Rudolph, Wolfgang, Dr., Schildow, Berlin, Tyskland.
 Runge, Johan, Kbh.
 Rygaard, Erik, dommerfuldm., cand. jur., Herning.
 Rühmann, Hans, statsaut. revisor, Kgs. Lyngby.
 Rysz, P., lodsformand, Korsør.
 Ræthinge, Ellen Wolden, toldforvalter, Ribe.
 Røder, Hans Chr., skibsfører, Kbh.
 Ronne Havneudvalg, Ronne.
 Rønsted, Karmark, LRS., Kbh.
 Rørby, Kai, apoteker, Hjør.
 Rørdam, Kjeld, HRS., Kbh.
 Rørmark, Aage, arkivar, Vanløse.
- Sahl, Olaf, arkt., Risskov.
 Salling, E., sognepræst, Espergærde.
 Salomonsen, Henri, Snekkersten.
 Sander, Henning, stud. pharm., Kbh.
 Sandersen, O., ing., Frederikshavn.
 Sarrau, Wm., murer, Karsøse.
 Saxild, Jørgen, ing., Hellerup.
 Schack, Gudmund, gross., Kbh.
 Schaumann, H., fhv. sporvejsdir., Bagsværd.
 Schaumann, P., ing., Virum.
 Scherffenberg-Møller, Jack, tandlæge, Hjør.
 Schibbye, Harris, arkt., M.A.A., Kbh.
 Schmidt, Ernst, Dr., Reinbek, Tyskland.
 Schmidt, Max, Klampenborg.
 Schmidt, Mogens, lodsinsp., orlogskapt., Gentofte.
 Schnedler, G. S., civiling., civ.økonom, Klampenborg.
 Schnell, Magnus, aut. varmemester, Kbh.
 Schou, Carl C., afd.ing., cand. polyt., Hillerød.
 Schou, Henrik, læge, Næstved.
 Schou, I. P., direktør, Hellerup.
 Schou, N. Aa. Breinholdt, maskinm., Nykøbing F.
 Schou, Ole, pressechef, Søborg.
 Schou-Jo, Steen, reklamefotograf, Kastrup.
 Schrøder, Alfred C., gross., Kbh.
 Schrøder, Harry, ing., Klampenborg.
 Schrøder, Johan, forvalter, Kbh.
 Schrøder, Per, civiling., Holte.
 Schrøder-Christensen, E. P. H., skatteinsp., Ålborg.
 Schultz, Aage, statsaut. installatør, Kbh.
 Schultze, Mogens, malerm., Gentofte.
 Schytz, Sigurd, borgmester, Hjør.
 Sebelov, Henning, fabrikant, Fredensborg.
 Seibæk, Aage, gross., Kbh.
 Semler-Jørgensen, A., dir., civiling., Randers.
 Simonsen, Evald, ing., Hjør.
- Sivertsen, Poul S., skibsinsp., Torshavn, Færøerne.
 Sjøberg, Otto Chr., Gentofte.
 Skadhauge, Povl Wind, arkt., M.A.A., Haslev.
 Skandinavisk Emballage A/S, Kgs. Lyngby.
 Skelmosø, E. Knudsgaard, styrmand, Nyborg.
 Havneudvalget i Skive, Skive.
 Skotte, E., havnemester, Hjør.
 Skov, Sigvard, mus.insp., mag. art., Kolding.
 Skovgaard-Petersen, Kjeld, dispatchør, Kbh.
 Skovmand, Jørgen, lærerstuderende, Holte.
 Skrivergaard, Knud, redaktør, Kbh.
 Smidth & Co. A/S, F. L., Valby.
 Smidt, Carsten M., overlæge, dr. med., Næstved.
 Snorrason, Egill, overlæge, dr. med., Kbh.
 Sommer, Egon, dir., Odense.
 Sonne, H. O., civiling., Charlottenlund.
 Sonne-Hansen, K., dir., Charlottenlund.
 Spiro, Anatol, ing., Kbh.
 Sprenger, K., fabrikant, Hjør.
 Sprogøe, Svend, kontorass., Hjør.
 Stallknecht, G., skibsfører, Kbh.
 Steffensen, H. C., dir., Hjør.
 Steffensen, Hother, boghdl., Espergærde.
 Steffensen, James, afd.ing., Hellerup.
 Steiner, B. J., overfaktor, Søborg.
 Stenderup, Finn, Kbh.
 Stephensen, Magnus, arkitekt, Gentofte.
 Stockholm, Jon, skoleelev, Hillerød.
 Storm, P. W., pens. maskinmester, Kbh.
 Strandgaard, Aage, arkt., Kbh.
 Stridsland, Gregers, kontorchef, Brønshøj.
 Struckmann, C., skibsmægler, Esbjerg.
 Struwe, Klaus, Kbh.
 Struwe, Sten, Kbh.
 Strøiman, Axel, sparekassebestyrer, Odense.
 Strøyerberg, Jens, apoteker, Assens.
 Stub-Nielsen, Axel, dyrlæge, Hjør.
 Stürup, C., & Co.s efterflg. A/S, Hjør.
 Stützer, Per, maskinarb., Hjør.
 Stærmosø, Erik, orlogskapt., Korsør.
 Støcker, Otto, kapt., Beidenfleth, Tyskland.
 Svane, Erik, LRS., Padborg.
 Svarer, Jørgen, fuldmægtig, Ærøskøbing.
 Sveistrup, Margrethe, bibliotekar, Hjør.
 Svendborg Bank A/S, Svendborg.
 Svendborg Havneudvalg, Svendborg.
 Svendsen, Carl, arkitekt, Hjør.
 Svendsen, C. J., underfyrmester, Højstrup.
 Svendsen, Jørgen, ing., Hjør.
 Svendsen, Paul W. E., red., Ålborg.
 Svendsen, Sv. K., kredslæge, Hjør.
 Svendsgaard, Erik Philip, Stege.
 Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S, Em.Z., Kbh.
 Sylvestersen, Joh., Randers.
 Sægaard, C., cand. pharm., Hjør.
 Sølvær, Carl V., kaptajn, Skodsborg.
 Sønderborg, H. Rask, ørelæge, Esbjerg.
 Sørensen, Carl, afd.ing., Bagsværd.
 Sørensen, E., skibs- og bådbygger, Ålborg.
 Sørensen, E. Gether, overlærer, Hjør.
 Sørensen, E. V., gross., Birkerød.
 Sørensen, Frank, ing., Kbh.
 Sørensen, Frederik Richard, overtoldass., Hou.
 Sørensen, Jens Wilhelm, stenhugger, Ålborg.
 Sørensen, K. E., skibsmægler, Kbh.
 Sørensen, Keld, overtrafikass., Hjør.
 Sørensen, Preben, maskinchef, Hellebæk.
 Sørensen, R. J., kompasretter, kapt., Brønshøj.

- Sørensen, S. H., kaptajn, Kbh.
 Sørensen, Torben, slotsbetj., Hjør.
 Sørensen, Vagn, kontorass., Hjør.
- Talbo, Uno, skibsing., Vindeby pr. Svendborg.
- Tegner, V. P. B., civiling., Kbh.
 Teip, Ove, ing., Stamford, England.
 Thalbitzer, Carl, red., Kbh.
 Thalbitzer, V., amtsforvalter, Hjør.
 Thaulow, Per, pol.-fuldm., Kgs. Lyngby.
 Theisen, Nils A., Espergærde.
 Thisted, S. A. Gjedding, materialist, Herning.
 Tholstrup, Olaf, ing., tekn. adjunkt, Horsens.
 Thomsen, Carl, skibsfører, Rønne.
 Thomsen, E., bankfuldmægtig, Kbh.
 Thomsen, O. K., major, Silkeborg.
 Thorbroe, Inga M., fru, Frederikssund.
 Thorkilgaard, Ole, øjenlæge, Odense.
 Thorlak, E., direktør, Hjør.
 Thorlak, John, styrmand, Hjør.
 Thorlak, Sv., kapt., Hjør.
 Thornberg, H., underdir., civ.ing., Varde.
 Thrige, Eigil, civ.ing., Klampenborg.
 Thunbo, Anton, gross., Kbh.
 Thuse, Viggo, dir., Kbh.
 Tikøb sogneråd, Espergærde.
 Tilly, Chr., revisor, H.D., Herlev.
 Tofte, Knud, sognepræst, Skibby.
 Traunholm, A., skibsfører, Rungsted Kyst.
 Trondal, M., skibsfører, red., Nyborg.
 Truelsen, Truels, styrmand, Herlev.
 Trødni, Heine å, direktør, Hjør.
 Tscherning, Carl, lektor, Birkerød.
 Tuborgs Bryggerier, Hellerup.
 Tuxen, Henry, civiling., Charlottenlund.
 Tvede-Jensen, M., ing., Kokkedal.
 Tvener, Knud, prokurist, Kastrup.
 Tvermoes, Sven, gross., Kbh.
 Tvevad, Jørgen, arkivar, Gentofte.
- Ulrich, N. C., trafikkontrollør, Kbh.
 Ulrich, Ruth, lektor, frue, Alsgårde.
- Valentin-Hjorth, K., gross., Kbh.
 Valentin-Hjorth, K. M. F., Hellerup.
 Valeur, Bent, adjunkt, Tønder.
 Vallentin, Andreas, arkitekt, Tåstrup.
 Vanggaard, Thork., overlæge, dr. med., Kbh.
 Vedel, Lavge, cand. polit., Humlebæk.
 Veistrup, C., civiling., Hjør.
 Vejle, Børge, afd.ing., Kbh.
 Vemming, C., læge, Nykøbing F.
 Vestergaard, Erik Buch, o.bibl., Hjør.
 Vestergård, Poul, bilinsp., civ.ing., Torp.
 Vibæk, Jens, dir., cand. mag., Kbh.
- Videbæk, Henrik, skoleelev, Hellerup.
 Vidstid, Chr., Nørresundby.
 Vidø, Leif, lærer, Nærum.
 Vilandt, Leif R., kapt., Springforbi.
 Vilholm, Gunnar, mejeritejer, Hjør.
 Vilholm, fru mejeritejer, Hjør.
 Villadsen, Jens, fabrikant, Gentofte.
 Villadsen, Johs., skibsmægler, Ålborg.
 Villumsen, A., fru, Brønshøj.
 Villund, Kjeld, cand. act., Hvidovre.
 Vohlert, Knud, gross., Kbh.
 Voigt, P., Kgs. Lyngby.
 Voss, C., mejerist, Hjør.
 Vyff, Kr., proprietær, Vonsild.
 Vaabenhistorisk Selskab, Kbh.
- Walker, Fred M., ing., Glasgow, Skotland.
 Warnekær, Poul, gross., Hellerup.
 Weillbach, J. S. V., sejl- og kompassmager, Kbh.
 Weilskov, E., dir., Hellerup.
 West, Ole, købmd., Hjør.
 West, Werner G., tekstilarbejder, Svendborg.
 Westergaard, H., dir., Charlottenlund.
 Whitehill, Walter Muir, Dr., Boston, U.S.A.
 Wiberg, Jenny, gross., frue, Kbh.
 Wiedemann, Sigurd, montør, Hjør.
 Wielandt, H., fuldmægtig, Roskilde.
 Wiibroes Bryggerier A/S, C., Hjør.
 Windeleff, A., skibsmaskinm., Kbh.
 Windfeld Hansen, Ib, direktør, Bredballe pr. Vejle.
 Winther-Fransen, B. C., driftsleder, Søborg.
 Winther-Fransen, frue, Søborg.
 Wistoft, C. A., Kbh.
 Witt, H., direktør, Gentofte.
 Witte, Richard, dir., Bagsværd.
 Wolff, Per, civ.ing., cand. polyt., Farum.
 Worm, J. B., afd.chef, Kbh.
 Worm, M., fyrskibsfører, Ålborg.
 Würtz, Peter, malermester, Snekkersten.
 Waagepetersen, H. L., civ.ing., frue, Kbh.
 Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.
- Zilstoff, Mary, Charlottenlund.
- Ørbech, G., automekaniker, Charlottenlund.
 Ørberg, Paul G., arkivar, Tapdrup pr. Viborg.
 Øst, Åke, jernvægsmann, Malmö, Sverige.
 Østergaard, Torsten, overlæge, dr. med., Hjør.
- Aagesen, Elise, kontorass., Kbh.
 Ålborg Portland-Cement-Fabrik A/S, Kbh.
 Ålborg Værft A/S, Ålborg.

Meddelelser om forandringer i adresse og stilling bedes venligst tilsendt

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør.

Tegn venligst nye medlemmer –

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

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Gratis adgang til Orlogsmuseet i Nikolaj kirke, Kbh.

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger minimumskontingentet.

Medlemmerne kan for betydeligt nedsat pris købe de af museet udgivne Søhistoriske skrifter (se omslagets tredie side), samt ældre årbøger, 1943–56 pr. stk. kr. 3.50, 1957–60 pr. stk. kr. 5.–, 1961–64 kr. 7.50). Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet.

Minimumskontingenter:

Årsmedlemmer kr. 15.– årligt for personer, kr. 100.– for institutioner eller firmaer.

Personer kan blive livsvarige medlemmer for et minimumsbeløb af kr. 200.– én gang for alle.

BYTTEFORBINDELSER

- Altonaer Museum, Altona.
Aust-Agder Muscet, Arendal.
Bergens Museum og Bibliotek.
Bergens Sjøfartsmuseum.
Blekinge Museum, Karlskrona.
Borgarsyssel Museum, Sarpsborg.
Bornholms Museum, Rønne.
De sju Häradernas kulturhistoriska
Förening, Borås.
Chalmers tekniska Högskolas Bibliotek,
Göteborg.
Kommissionen for Danmarks Fiskeri-
og Havundersøgelser.
Danmarks tekniske Museum.
Dansk Folkemindesamling.
Dansk Sømandskirke i fremmede
Havne.
Deutsche Staatsbibliothek, Berlin.
Drammens Museum.
Erhvervsarkivet, Århus.
Falsterbo Museum, Falsterbo.
Finlands Museiförbund, Helsingfors.
Finska Fornminnesföreningen,
Helsingfors.
Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg.
Städtisches Museum, Flensburg.
Focke-Museum, Bremen.
Folklivsarkivet, Lund.
Foreningen for skandinaviske
Sømandshjem i fremmede Havne.
Det nationalhistoriske Museum på
Frederiksborg Slot.
Fries Scheepvaartmuseum, Sneek,
Nederland.
Gamle Bergen Museum, Bergen.
Købstadmuseet „Den gamle By“,
Århus.
Det kgl. danske geografiske Selskab.
Gilleleje Museum.
Glasgow Art Gallery and Museums,
Glasgow.
Föreningen Gotlands Fornvänner,
Visby.
Kommissionen for videnskabelige
Undersøgelser i Grønland.
Göinge Hembygdsförening, Broby
(Skåne).
Göteborgs historiska Museum.
Göteborgs Sjøfartsmuseum.
Göteborgs och Bohusläns Fornminnes-
förening.
Haderslev Amts Museum, Haderslev.
Hallands Hembygdsförbund,
Halmstad.
Staats- und Universitäts-Bibliothek,
Hamburg.
Museum für Hamburgische
Geschichte, Hamburg.
Handelsflådens Velfærdsråd.
Handelshøjskolens Bibliotek.
Bornholmsk Samfund, Rønne.
Frederiksborg Amts historiske
Samfund.
Historisk Samfund for Fyns Stift.
Historisk Samfund for Hjørring Amt.
Holbæk Amts historiske Samfund.
Lolland-Falsters historiske Samfund.
Historisk Samfund for Præstø Amt.
Randers Amts historiske Samfund.
Historisk Samfund for Ribe Amt.

- Historisk Samfund for Ringkøbing Amt.
- Historisk Samfund for Sorø Amt.
- Historisk Samfund for Sønderjylland.
- Historisk Samfund for Thy og Han Herred.
- Vejle Amts historiske Samfund.
- Historisk Samfund for Viborg Amt.
- Historisk Samfund for Aalborg Amt.
- Museet for Holbæk og Omegn.
- Hordaland Landbruksmuseum, Garnes.
- Horsens Museum.
- Hälsingborgs Museum.
- Hærmuseet, Oslo.
- Hålogaland Historielag, Harstad.
- Institut for jysk Sprog- og Kulturforskning, Århus.
- Institut für deutsche Volkskunde, Deutsche Akademie der Wissenschaften, Berlin.
- Institut für Völkerkunde, Göttingen.
- Institut für Weltwirtschaft, Kiel-Wik.
- Institute of Ethnology, Åbo.
- Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart, Rotterdam.
- Jydsk Selskab for Historie, Sprog og Litteratur, Århus.
- Jönköping Läns Hembygdsförbund.
- Kalmar Läns Fornminnesförening.
- Universitätsbibliothek, Kiel.
- Museet på Koldinghus, Kolding.
- Kullabygd, Höganäs.
- Kulturhistoriska Museet, Lund.
- Københavns Bymuseum.
- Københavns Stadsarkiv.
- Liverpool Public Museums, Liverpool.
- Lolland-Falsters Stiftsmuseum, Maribo.
- Universitetsbiblioteket, Lund.
- Malmö Fornminnesförening.
- Malmö Museum.
- Marineforeningen, København.
- Marinens Bibliotek, København.
- Mariners' Museum, Newport News, USA.
- Marinmuseum och Modellkammaren, Karlskrona.
- Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam.
- Maritime Museum, Haifa (Israel).
- Marstal og Omegns Museum.
- Kulturhistoriska Museet Murberget, Härnösand.
- Les Amis des Musées de la Marine, Paris.
- Muzeum Morskie, Gdansk.
- Marine Historical Association, Mystic Seaport, USA.
- Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.
- Nationalmuseets II. afd.
- Nationalmuseets III. afd.
- Navigationssällskapet i Finland, Helsingfors.
- Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum, Trondheim.
- Nordiska Museet, Stockholm.
- Nordland Fylkesmuseum, Bodø.
- Nord-Trøndelags Historielag, Sakshaug.
- Norrbottnens Läns Hembygdsförening, Luleå.
- Foreningen til norske Fortidsminnesmerkers Bevaring, Oslo.
- Norske Museers Landsforbund, Oslo.
- Norsk Sjøfartsmuseum, Bygdø, Oslo.
- Ny Carlsberg Glyptotek.
- Odense Bys Museer.
- Städtisches Museum, Osnabrück.
- Peabody Museum, Salem (Mass.), USA.
- Polskie Towarzystwo Historyczne, Szczecin.
- Pomorski Muzej, Dubrovnik, Jugoslavien.
- Rigsarkivet, København.
- Rijksmuseum, Amsterdam.

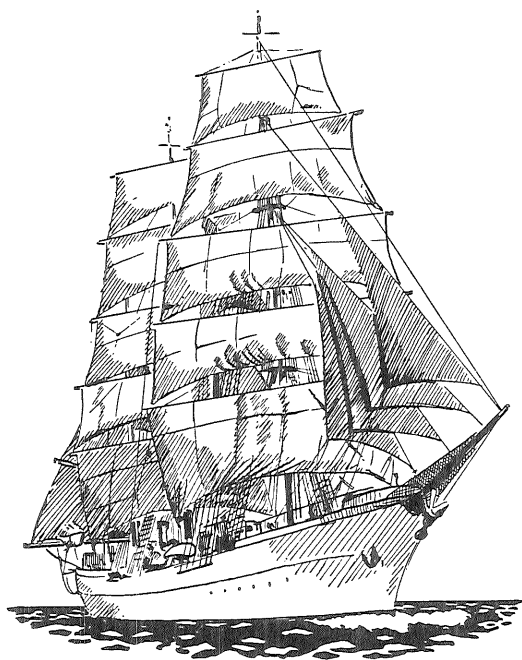
- Roskilde Museum.
 The Royal Scottish Museum,
 Edinburgh.
 De Sandvigske Samlinger,
 Lillehammer.
 San Francisco Maritime Museum,
 San Francisco, U.S.A.
 Schiffbautechnische Gesellschaft e. V.,
 Hamborg.
 Gesellschaft für Schleswig-Holsteini-
 sche Geschichte, Kiel.
 Schleswig-Holsteinsches Landes-
 museum, Slesvig.
 Schweizerisches Verkehrsmuseum,
 Luzern.
 Science Museum, London.
 Shiplovers' Society of Victoria,
 Melbourne.
 Statens sjöhistoriska Museum,
 Stockholm.
 Sjöhistoriska Museet vid Åbo
 Akademi, Åbo.
 Smithsonian Institution, Washington.
 Society for Nautical Research,
 Greenwich.
 Historielaget for Sogn, Leikanger.
 Det statistiske Departement,
 København.
 Stavanger Museum, Stavanger.
 Stockholms Stadsmuseum.
 Kulturhistorisches Museum, Stralsund.
 Sunnhordland Folkemuseum,
 Stord.
 Svenska Kryssarklubben, Stockholm.
 Søfartens Bibliotek, København.
 Foreningen til Søfartens Fremme,
 København.
 Hist.-top. Selskab for Søllerød Kom-
 mune, Holte.
 Museet på Sønderborg Slot.
 Tekniska Museet, Stockholm.
 Trelleborgs Museum.
 Trondheims Sjøfartsmuseum.
 Tøjhusmuseet, København.
 Tønder Museum.
 Kungl. Universitetsbibliotek, Uppsala.
 Valdres Historielag, Nord-Etnedal.
 Varbergs Museum.
 The Library of Congress, Washington.
 Vereeniging nederlandsch historisch
 Scheepvaart Museum, Amsterdam.
 Vestfold Historielag, Tønsberg.
 Vestlandske Kunstindustrimuseum,
 Bergen.
 Det kgl. norske Videnskabernes
 Selskabs Bibliotek, Trondheim.
 Västerbotten Läns Museum, Umeå.
 Örebro Läns Museum, Örebro.
 Östergötlands och Linköping Stads
 Museum, Linköping.
 Åbo Akademi, Institut för nordisk
 etnologi.

Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes i væsentlig grad at få dækket de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der ved tegning af annoncer eller ved gaveydelse har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation :

Assurance-Compagniet Baltica A/S
Sophus Berendsen A/S
BP Olie-Kompagniet A/S
A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri
Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
Den danske Landmandsbank A/S
Dansk Esso A/S
Det danske Staalvalseværk A/S
A/S Dansk Shell
Fjerde Søforsikringselskab, Lmt.
Frederikshavns Værft og Tørdok A/S
Peter F. Heering
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
Københavns Frihavns-Aktieselskab
Københavns Havnevæsen
LB-Færgen
Lemvigh-Müller & Munck A/S
K. F. Marstrands Eftf.
Fa. E. Nobel

Nordhavns-Værftet A/S
Nordisk Kabel- og Traadfabriker A/S
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
A/S Randers Rebslaeri
A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
N. Schiøtt & Hochbrandt
Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia
Sundbusserne A/S
Thomas B. Thrige A/S
A/S Titan
A/S Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Staalværk
Iver C. Weilbach & Co. A/S
C. Wiibroes Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S
Aarhus Oliefabrik A/S



ABSALON-SKANDINAVIA

samarbejdende FORSIKRING's aktieselskaber

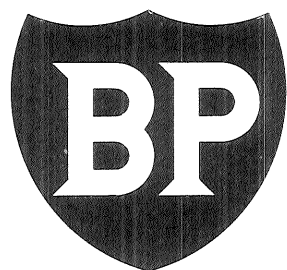


Hovedkontor:

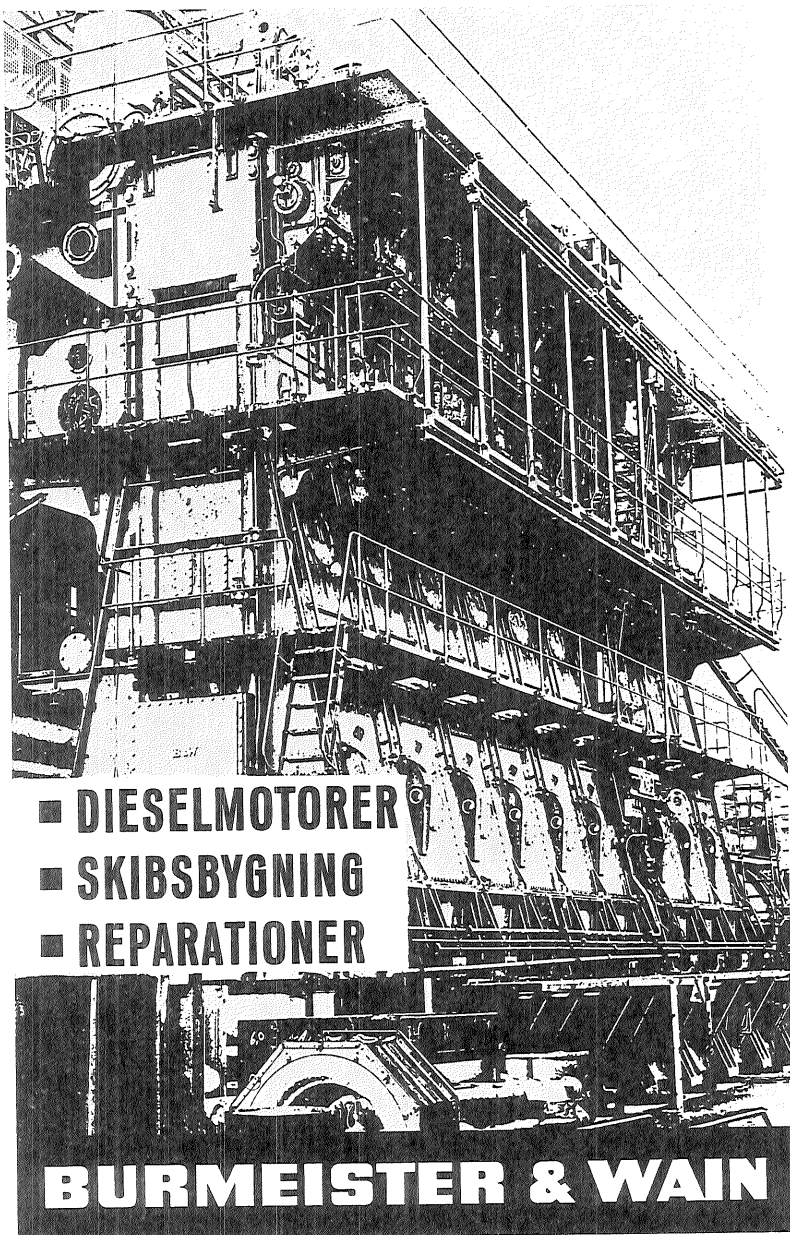
BREDGADE 40, KØBENHAVN K

Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark



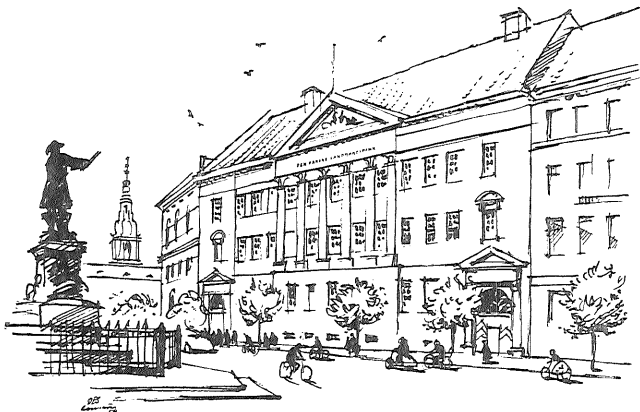


i tanken



- DIESELMOTORER
- SKIBSBYGNING
- REPARATIONER

BURMEISTER & WAIN



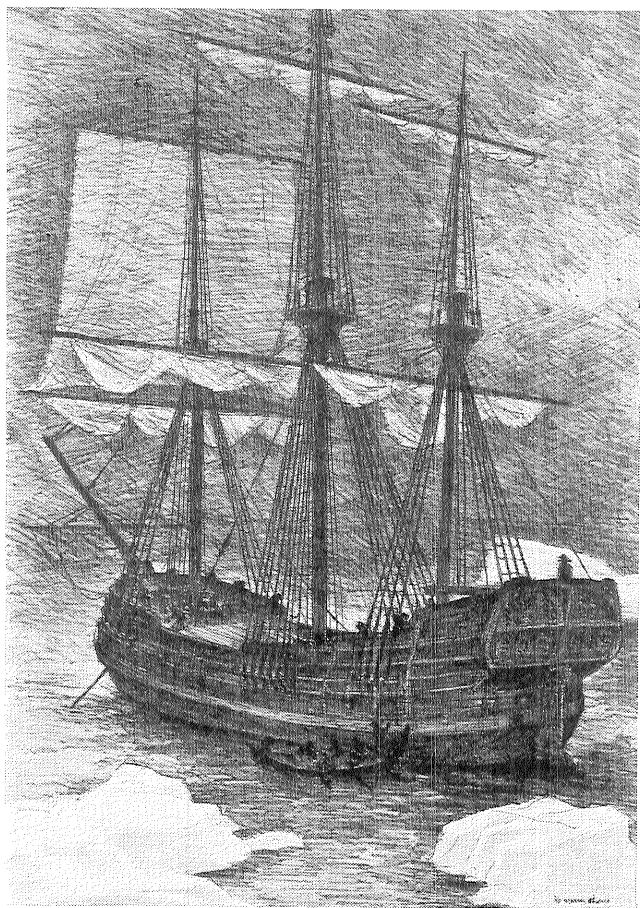
Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

DEN DANSKE LANDMANDSBANK



— *den gode bankforbindelse*





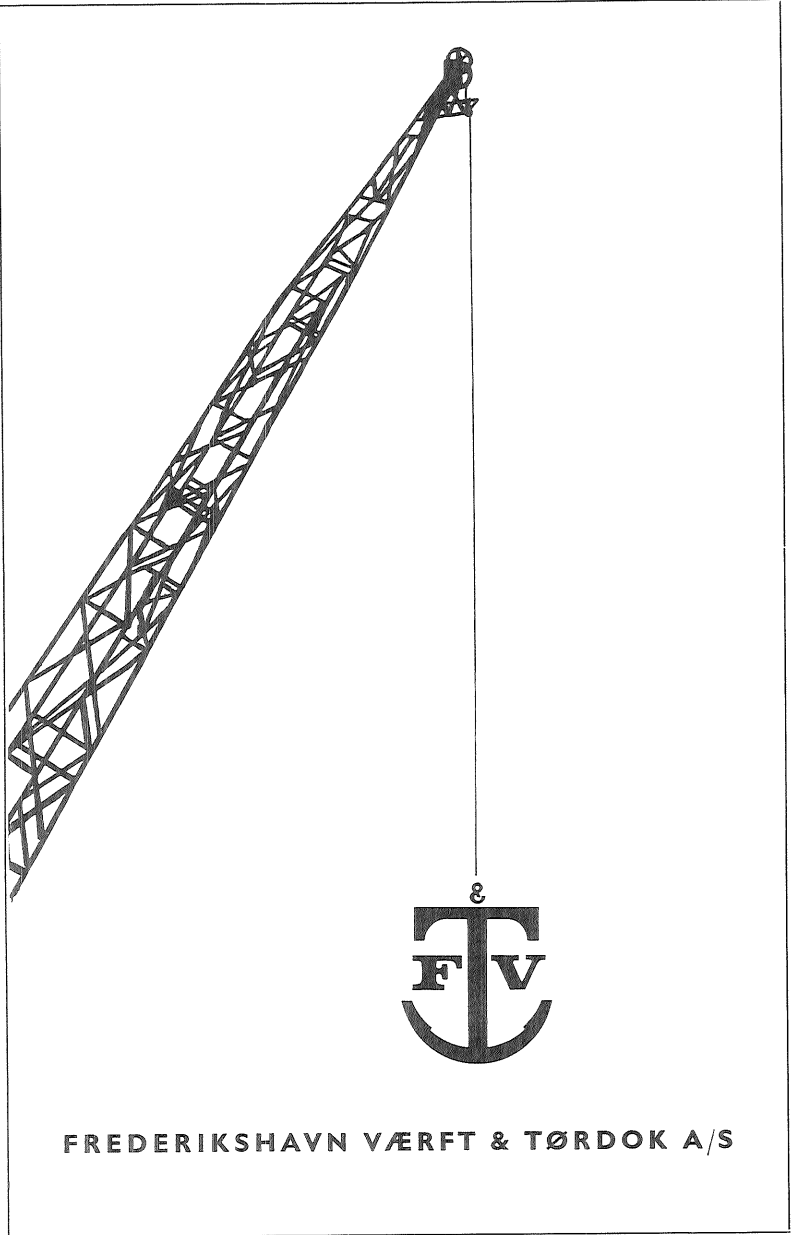
Vitus Bering i Beringsstrædet 1740

DANSK ESSO A/S . INTERNATIONAL BUNKEROLIE . ESSOMARINE LUBRICANTS . SCT. ANN.Æ PLADS 13, KBH. K . TELF. CE 2890

ind til



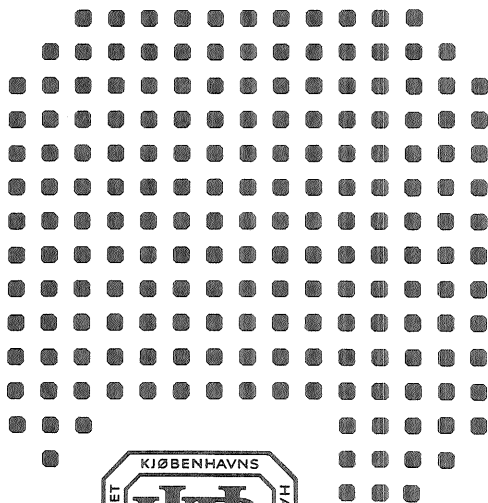
der er mere energi



FREDERIKSHAVN VÆRFT & TØRDOK A/S

HER ER 190 PUNKTER

og der er 190 steder i landet hvor der ydes HANDELSBANK-service



**altid
med i
billedet**

HANDELSBANKEN



HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

KØBENHAVNS FRIHAVN



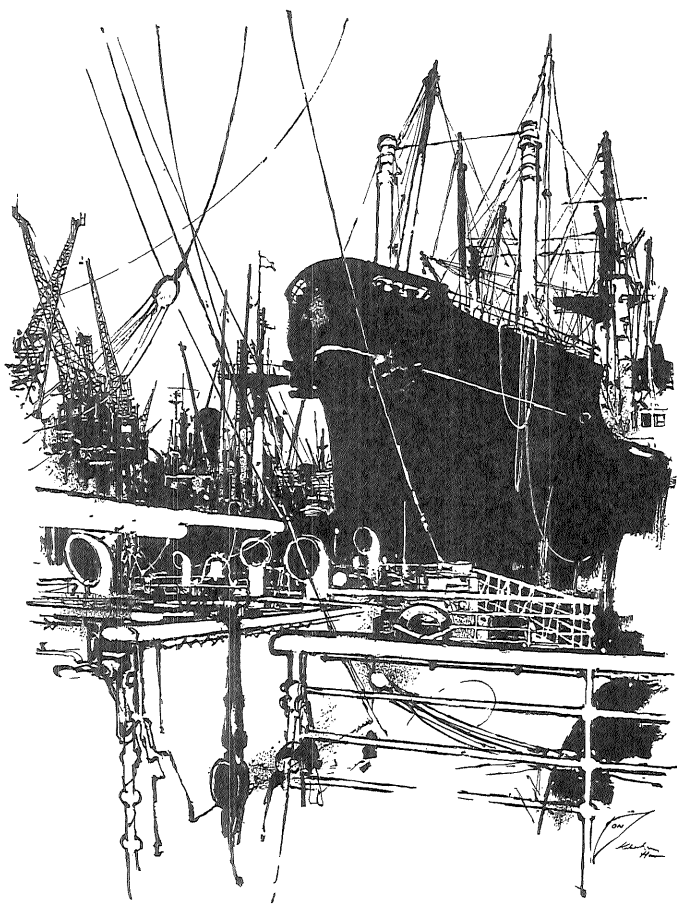
Frihavnen i fugleperspektiv

Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Københavns Frihavns-Aktieselskab

Central *8302 . Telex 5945 . Telegramadresse: Frihavn, København



KØBENHAVNS HAVN

Transitcenter for Nord- og Mellemeuropa

★

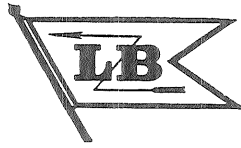
FRIHAVN



**JERN
STÅL
CEMENT
LECA**

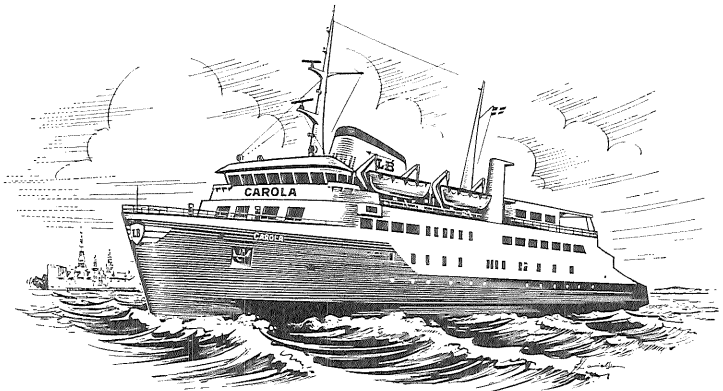
LEMVIGH-MÜLLER
& MUNCK A/S · KØBENHAVN · K

TAG



- ruten fra Kronborg -

den naturlige vej over SUNDET



- specialbyggede bilfærger!

HELSINGØR - HÄLSINGBORG

LINJEBUSS INTERNATIONAL

Helsingør: (03) 21 25 58 - Telex 5358



TELEGRAM ADR.:
MARSTRANDS

TELEFON NR.
(03) * 21 00 01

PROVIANT-SPEDITION-KLARERING

Strandgade 69-71-73 (overfor toldboden)

Postbox nr. 1

HELSINGØR

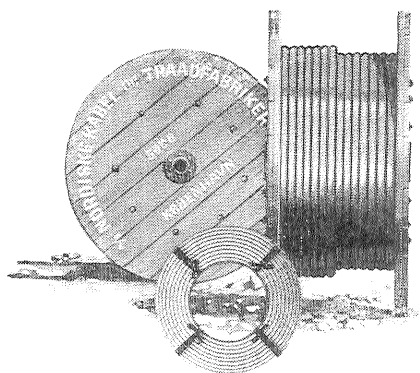


LLOYD'S AGENCY

K. F. MARSTRANDS EFTF.

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

NIKT LEDNINGER OG KABLER





E · NOBEL

Tobaksvarer i 150 år

NORDHAVNS-VÆRFTET

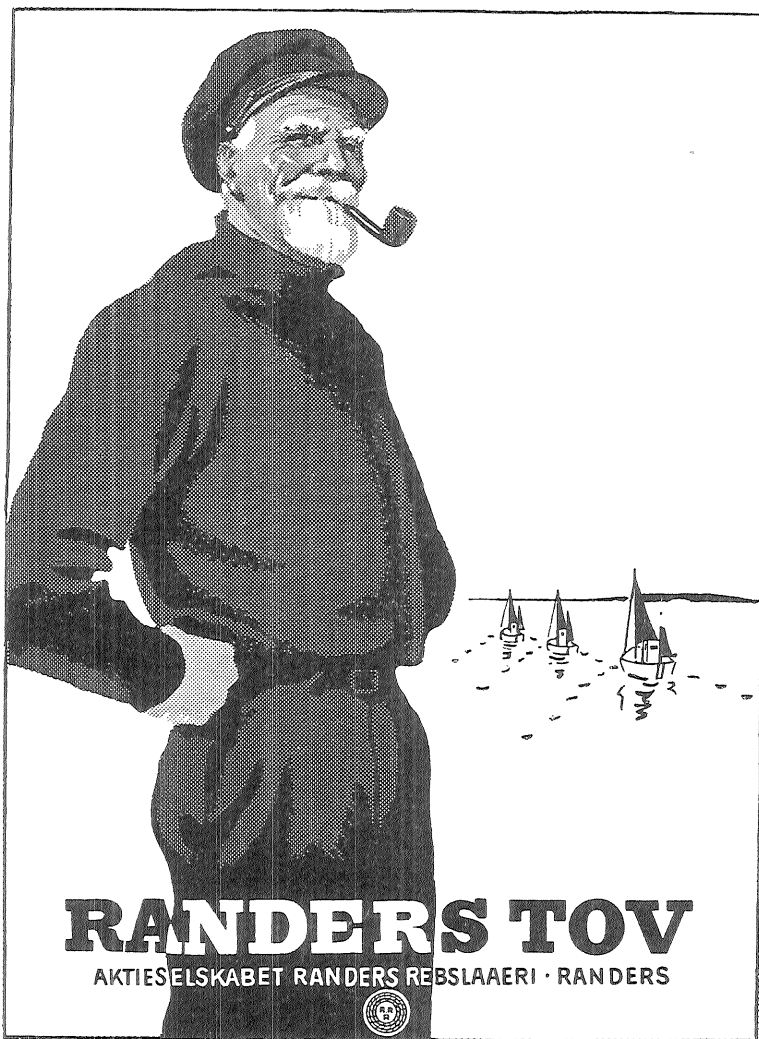
AKTIESELSKAB

En bog,
De får
udbytte af...



Sæt Deres
penge på en
bankbog i

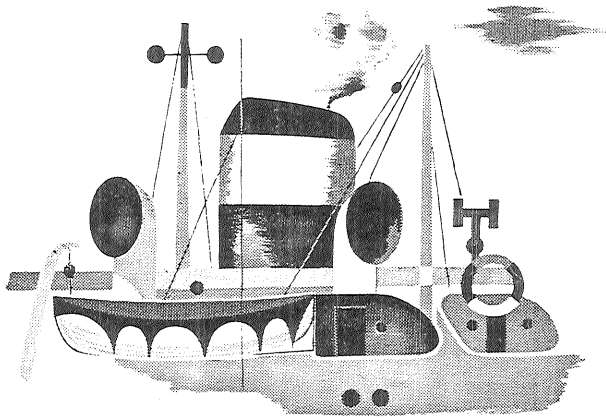
PRIVATBANKEN



RANDERS TOV

AKTIESELSKABET RANDERS REBSLAAERI · RANDERS



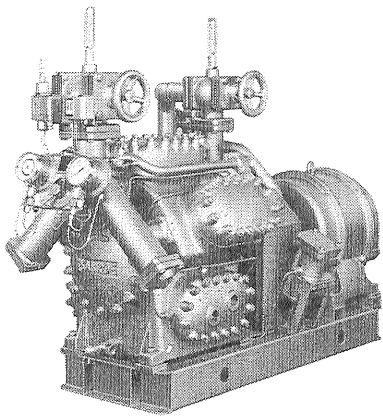


SØFART - HANDEL - INDUSTRI..

Der skal SABROE kulde til alt..

Ude som hjemme... i fabrikkernes travle durren... i butikkers lys-hav... og i skibenes lastrum — overalt kan De finde SABROE kulde. For

SABROE betyder erfaring gennem mere end 65 år — og på alle felter. SABROE kulde kan også sikre Deres fremstød, Deres produktion og Deres transport. En stab af dygtige ingeniører og teknikere står til Deres rådighed, blot De siger:



SABROE

— et verdensnavn for kulde

Fabrik og hovedkontor

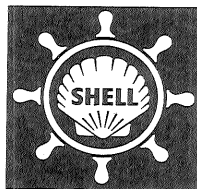
AARHUS C

Afdelinger i: København, Slagelse, Nykøbing F, Odense, Rønne, Kolding, Esbjerg, Herning og Aalborg

SHELL marine service er international



Over 2000 fartøjer sejler under Shell-flaget med den gule skal, lige fra supertankere til flodpramme og hydrofoilbåde. Gennem driften af denne flåde lærer vi redernes hverdagslektie, og det holder os i form til at udføre vort egentlige job: bunkring af skibe og smøring af al slags mekanik om bord. Shell World-Wide Bunker Service er den mest udstrakte i sin art, og den udvides stadig. Vi tager os af omstrejfende trampere og travle liniebåde såvel som coastere, fiskefartøjer og slæbebåde. — I utallige vigtige havne spredt over hele kloden hilser kaptejnerne med glæde det velkendte Shell bunkermærke, som viser, at også her leverer Shell sine pålidelige bunkerskvaliteter enten »ex wharf« eller med lægter. Så er maskinchefen også tilfreds, for også han stoler på Shell's Marine Lubrication Service, som er til rådighed overalt, hvor skibe færdes.



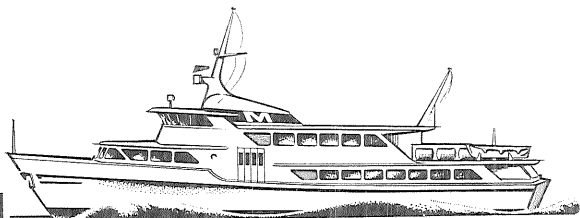
A/S DANSK SHELL - BUNKERS & MARINEOLIE - KAMPMANNSGADE 2. V. - TLF. MI 5340

...der er altid en Sundbus

HELSINGØR – HÄLSINGBORG

Afgang hvert 20. minut

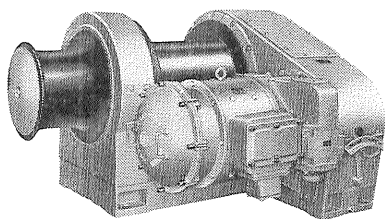
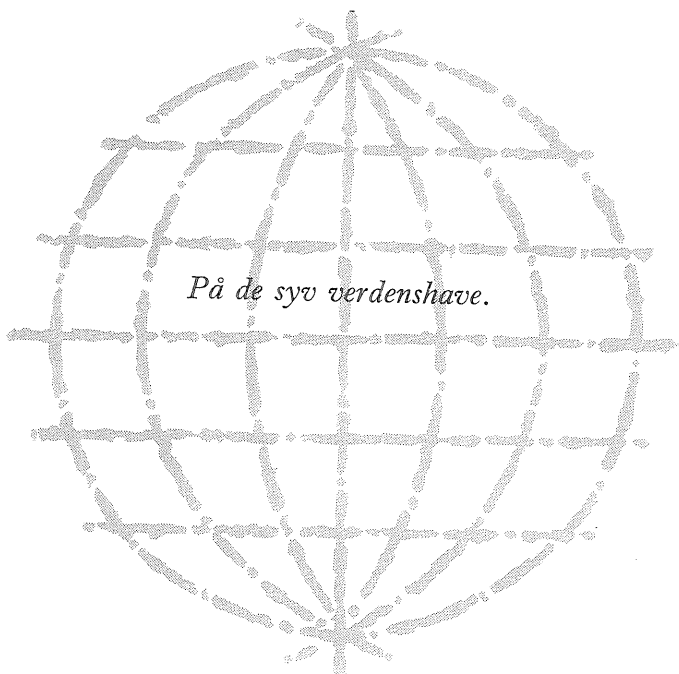
Oplysn. tlf. 21 35 45

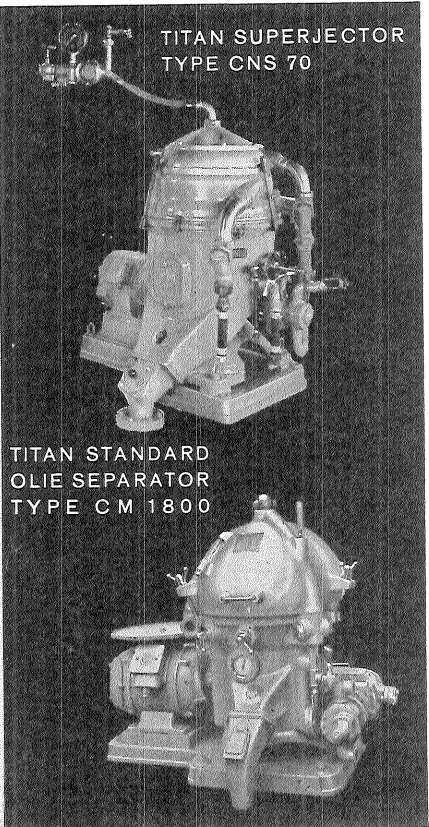
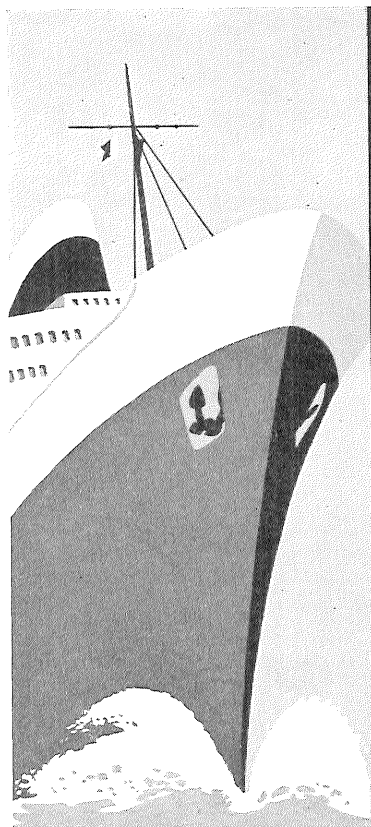


SUNDBUSSERNE

THRIGE

Elektriske skibsdrustrninger.





TITAN SUPERJECTOR
TYPE CNS 70

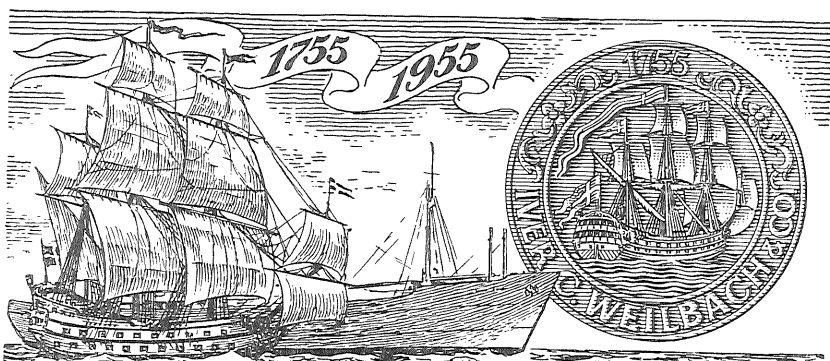
TITAN STANDARD
OLIE SEPARATOR
TYPE CM 1800

TITAN CENTRIFUGER

for heavy fuel, diesellole og smøreolie



A/S TITAN · TAGENSVEJ 86
KØBENHAVN N · TELF. ÆG. 8000



VIKING
KOMPASSER
NAUTISKE INSTRUMENTER
SØKORT

Iver C. Weilbach & Co. ^{1/8}
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN K TLF. MINERVA *5927

TELEGRAM: COMPASWEILBACH

AALBORG VÆRFT A/S



AARHUS OLIEFABRIK A/S
AARHUS

