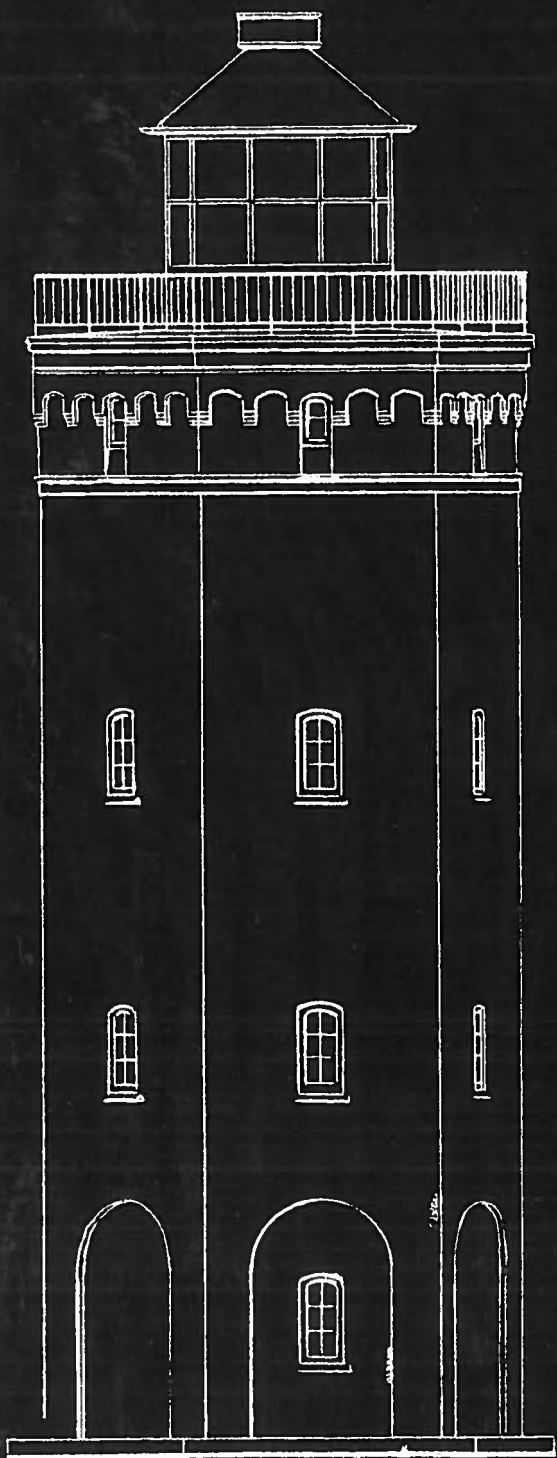




Maritim Kontakt 26

Maritim Kontakt

26

Redigeret af Erik Gøbel

Maritim Kontakt udgives af:
Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning,
Dyvekes Allé 6, 2300 København S
www.maritimkontakt.dk

Redaktion:
Erik Gøbel

Sats og tryk:
Special-Trykkeriet Viborg a/s

© Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning

Ekspedition:
Maritim Kontakt, Dyvekes Allé 6, 2300 København S
www.maritimkontakt.dk

ISBN 87-87947-10-0
ISSN 0106-7818

Omslag:
Gedser Fyr, 1907.

Indhold

Anders Monrad Møller: Konsulatsarkiver fra 1704 til 1904.
En oversigt · 7

Agnete Nørskov Nielsen: Navigationsteknikker brugt på
Asiatisk Kompagnis skibe til Indien og Kina 1780-1800,
herunder indførelsen af observeret længde · 19

Anders Bloksgaard: En genfundet kilde til Redningsvæsenets
historie – A. Andersens fremstilling · 35

Elsø Hansen: Kilder til Fyr- og Vagervæsenets historie · 61

Mikkel Kühn: »Marstallerne solgte væk«. Marstals handelsflåde
1914-1918 · 75

Jørgen Strange Lorenzen: Hjemsejlingen af U.S. Coast Guard
Cutter *Restorer* i 1948 · 93

Nekrolog: Jens Lorentzen, 1934-2004 · 117

Erik Gøbel: Femtende og Sekstende Danske Maritimhistoriske
Konference 2002 og 2004 · 121

Konsulatsarkiver fra 1704 til 1904. En oversigt

Dansk søfart på udenrigske havne kan i vid udstrækning belyses ved brug af materiale fra de konsuler, som skippere under dansk flag rundt omkring i verden havde pligt til at melde sig hos – og som de af og til også kunne have god brug for til hjælp, vejledning og støtte i forhold til fremmede autoriteter.¹

Den interesserede vil måske først og fremmest med iver kaste sig over de skibslistes, som kan godtgøre ankomst og afsejling for det enkelte fartøjs vedkommende eller som kan danne grundlag for en behandling af historien om dansk søfart til dette eller hint sted på kloden. Imidlertid må der for en sikkerheds skyld gøres opmærksom på, at konsuler kunne blive inddraget i mange mærkelige ting. »Sager« af meget forskellig art vedrørende konsuler, skibe og skippere eksisterer på linie med konsulaternes skibslistes og konsulernes hjemsendte rapporter. Konsulen var manden på stedet, og også den danske udenrigstjeneste kunne af og til gøre brug af ham.

1704-1730

Desværre skal man meget langt op i 1700-tallet, før der er bevaret blot et nogenlunde fyldigt konsulatsmateriale. Det Kommercekollegium, som blev oprettet i 1704, havde ganske vist indseende med danske konsuler rundt omkring i verden, men kollegiets arkiv er kun bevaret i sin grundstamme. Der findes en række Resolutionsprotokoller (forhandlings- og mødeprotokoller) 1704-1712 og 1722-1730; der er Memorialprotokoller over betænkninger sendt til kongen og Missiveprotokoller (kopibøger) over breve sendt til andre – henholdsvis 1704-1727 og 1704-1730.

Det fremgår klart, at konsulatsvæsenet ikke fungerede alt for godt ved dette Kommercekollegiums oprettelse. I sin første årsberetning kunne kollegiet berette, at man havde skrevet til blandt andre konsulerne i Breslau, Plymouth, Nantes, Cadix, Sevilla og Lisabon, men uden at få svar. Man vidste derfor ikke, om disse konsuler var i live eller skulle være blevet efterfulgt af andre.

Dette Kommercekollegium var i funktion til 1730, da det blev ophævet. Det er et uafklaret spørgsmål, i hvor høj grad man fik sat skik på konsulatsvæsenet, men de bevarede protokoller kan i alt fald afgive stof ikke alene til belysning af konsuler og deres forhold, men i kraft af sager om opbragte skibe m.v. også bidrage til skildring af udenrigssøfarten på denne tid.

¹ Denne artikel har en lang forhistorie. Oprindelig et kongresindlæg, Edinburgh 1978, siden offentliggjort: A.M. Møller: *Consular Reports. The Danish Monarchy 1797-1904. Business History*, Vol. XXIII, No. 3, November 1981, p. 276-79. Senere udvidet og udgivet under sin nuværende titel i Kontaktudvalgets: *Guide til maritimt kildemateriale*, 5, Kbh. 1982. Nu atter omarbejdet og forsynet med konkrete eksempler på anvendelse af konsulatsmateriale.

Kommercekollegiet 1704-1730 er muligvis lidt overset, fordi dets arkiv af historiske grunde er placeret på Københavns Stadsarkiv beliggende på Rådhuset sammesteds. En fyldig registratur på løblade står her til den besøgendes rådighed.²

1735-1816

Det næste Kommercekollegium oprettedes i 1735, og dets arkiv er væsentligt bedre bevaret og ligger, som man kunne vente, på Rigsarkivet. En trykt registratur foreligger med:

Vejledende Arkivregistraturer XXII. Kommercekollegiet 1735-1816 ved J.O. Bro-Jørgensen og Morten Westrup. Rigsarkivet 1984.

I denne registratur kan man følge, hvor administrationen af konsulatsvæsenet gennem tiden kom til at ligge i Kommercekollegiets regi, og fra dette tidsrum stammer også de første serier af konsulatsrapporter, der øjensynligt allerede i datiden blev taget ud af den almindelige korrespondance og placeret i pakker for sig. Dette kan ses i den foreliggende registratur s. 78-79.

I tiden 1777-97 fandtes det såkaldte »Udenlandske og Konsulatssekretariatet«, hvor ikke færre end 52 pakker journalsager fortæller om, hvordan mere og mere materiale er bevaret, jo længere man kommer op i tid. I registraturen side 116 kan man erfare om konsulatsindberetningernes indhold.

To hovedgrupper skiller sig ud: Konsulernes almindelige rapporter og Skibslisterne.

Konsulatsrapporterne rummer et såre forskelligartet stof. Konsulterne sendte mangt og meget til Kommercekollegiet – priscouranter, oplysninger om fragtrater, forhold vedrørende handel og skibsfart og generelt nyhedsstof – lige fra almindelig sladder til avisudklip. Konsulterne opfattede deres indberetningspligt meget forskelligt, så materialet er af særdeles ujævn kvalitet alt afhængigt af tid, sted og den involverede konsuls effektivitet.

Skibslisterne blev hjemsendt månedsvis, eventuelt kvartalsvis og årligt. De, der blot er betegnet »skibslister«, var dem, der året igennem løbende blev arkiveret, mens »Generalskibslisten« var den årlige, der sådan set rummer det samme. Er generalskibslisten bevaret, lønner det sig at bruge denne. Men desværre gælder det, at man skal lidt op i 1800-tallet, førend denne form for lister foreligger bevaret.

1816-1848

I 1816 blev Kommercekollegiet sammenlagt med Generaltoldkammeret, hvad der imidlertid ikke havde den store betydning for konsulatsvæsenet, som stadig hørte under et »Handels- og Konsulats-

2 Litteratur om kollegiet i øvrigt: Anders Monrad Møller: Frederik den Fjerdes Kommercekollegium og Kongelige Danske Rigers inderlig Styrke og Magt, Akademisk Forlag 1983.

Første side af rapport af 4. april 1801 fra den danske konsul, James Ayres jun., på Madeira med oplysninger om forholdene på øen med hensyn til handel og søfart generelt og specielt om skibe under dansk flag. Rapporten er modtaget i København 22. juni 1801. (Rigsarkivet, Kommercekollegiet pk. 1786: Rapporter fra konsulatene i Lissabon og på Madeira 1800-1816).

Honourable Sir

This is to inform you that arrived here on the 26th February last the Ship Spectator Capt^t Peter Ellifsen belonging to Arendahl in Norway, who on his Voyage from New York to N. Bales was taken a few leagues to the North East of this Island by the British Frigate of 22 or 24 Topaz Capt^t J. P. Church which said Capt^t delivered to the care of the British Consul here, and is detained until it is known how affairs may be settled with our selves and the British, her Cargo Consists of Sugar, Cocoa, Ginger and other small matters, on these occasions should be glad to have your instructions how to act. — Since the above five Danish sailors has applied to one for assistance being taken by the English Ship of London called the Norfolk Capt^t Thomas Lordall these men were landed here from said Ship

M^y 31 22 June 1801

P. T. O.

kontor« – fra 1841 et »Kolonial- og Handelskontor«. Kommercekollegiet mistede altså sin selvstændige stilling, og det synes at indgå i begrundelsen for, at den førnævnte Vejledende Arkivregistratur ikke blev ført videre frem end til sammenlægningsåret 1816.³ En lidt mærkelig tankegang, eftersom der administreredes efter de samme retningslinier både før og efter 1816.

Men siden er fortsættelsen kommet på tryk, og den skjuler sig under følgende lidt kryptiske titel:

Frank Allan Rasmussen: Teknologi. Centraladministrationens behandling af teknologisager 1816-1996. Administrationshistoriske Studier nr. 14, 1998. Side 173-233: Vejledende arkivregistratur over Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet 1816-1848.

Her findes opregnet korrespondancesager, konsulatsrapporter (s. 186-190) og konsulaternes skibslister (s. 190) på en sådan måde, at benytteren omtrentligt kan angive pakkenumre.

3 Forord til Vejledende Arkivregistratur XXII.

1848-1866

Med det store skarpe skel – på mange måder mere eftertrykkeligt markeret i Rigsarkivets traditionelle opbygning end i Danmarks Historie – rykkes man ved år 1848 over i Udenrigsministeriets arkiv, hvor handels- og konsulatssagerne herefter er at finde.

Efter sigende ændredes arkivaliernes art og aflejring sig ikke særligt i tiden indtil 1866 – der er ikke »arkivalsk brud« – og man kan søge de samme rækker som før. Hjælpe midlerne hører igen til de utrykte, nemlig:

Folioregistratur 578. Foreløbig fortegnelse over Udenrigsministeriets Departement for Handels- og Konsulatsarkivers arkiv.

Folioregistratur 578a. Udenrigsministeriets Departement for Handels- og Konsulatssager. Fremvisningsliste til konsulatsjournalen 1849-66.

Folioregistratur 579. Foreløbige arkivregistraturer serie 1, nr. 1. Udenrigsministeriet (Kommercekollegiet). Samlede Sager (1762)-1866, Sager til Konsulatsjournalen, 1963.

Som det ses af sidstnævnte, kan man altså her se nævnt materiale fra før 1848, hvilket naturligvis hænger sammen med, at man i forskellige sammenhænge havde hentet ældre sager frem, som så aflejredes i denne samling. En del er siden tilbageført og kan ses opregnet i ovennævnte arkivregistratur for tidsrummet 1816-48.

I 1866 kom Handels- og Konsulatssagerne til at indgå i Udenrigsministeriets almindelige arkivsystem, og det gør dem ikke lettere at gå til. Men konsulaternes rapporter er der, og det kan lade sig gøre at finde dem. Blot kan bemærkes, at en del materiale i sin tid blev videregivet til Grosserersocietetets Komité med henblik på offentliggørelse, hvorom senere. Nogle af dette ligger tilbage i Grosserersocietetets Arkiv, der nu er placeret på *Erhvervsarkivet* i Århus. Efter sigende skulle der dog ikke være opsigtsvækkende meget at hente her. Endelig er der grund til at nævne endnu ét bestemt hjælpemiddel, nemlig:

Folioregistratur nr. 542. Udenrigsministeriet: Skibslistes 1849-1903.

I denne duplikerede registratur kan man helt detaljeret se, hvad der er bevaret, opdelt på følgende grupper:

Norge
Sverige
Tyskland
Frankrig

England, Skotland, Irland
Rusland og Finland
Spanien og Portugal
Holland og Belgien
Italien og Østrig
Tyrkiet og Ægypten
Afrika
Østasien
Mellem- og Sydamerika

Herefter er det let at bestille skibslisters frem fra hele tidsrummet 1849 til 1903. Blot har samlingen nogle kedelige huller i årene 1858-59 og 1861-62, mens lister helt mangler for år 1860.

Fra og med 1904 er det så til gengæld slut. Fra det år blev konsulernes indberetningspligt afløst af en ordning, hvorefter det påhvilede skibsrederne at afgive en sådan årlig opgørelse over skibenes bevægelser. Disse opgørelser, der var beregnet til statistisk brug, er siden kasseret. Statistikken blev udarbejdet – herom nedenfor – og materialet følgelig derefter smidt væk.

Konsulaterne i udlandet – deres arkiver

Det foregående har udelukkende handlet om, hvor på Slotsholmen den centrale administration af konsulatsvæsenet var placeret, og hvor man følgelig kan finde dennes skriftlige efterladenskaber samt de hjemsendte rapporter og skibslisters.

Men rundt omkring på de danske konsulater i udlandet aflejredes også materiale, som enten blev liggende eller efterhånden røg ud, indtil en eller anden særdeles fornuftig person åbenbart på et eller andet tidspunkt er kommet i tanke om eksistensen af netop disse arkivdannelser. Man begyndte da til Rigsarkivet at hjemkalde ældre dele af denne form for konsulatsarkiver.

Resultatet er ganske spændende, for selvom afleveringerne først er sket i nyeste tid, findes her ikke så lidt ældre materiale, noget endda tilbage fra 1700-tallet. Der er overvejende tale om korrespondance, men også af og til f.eks. protokoller over besejlingen af pågældende havn – altså grundlaget for den skibsliste, som sendtes til København. Der er således muligheder for at supplere fra de enkelte konsulaters arkiver, som er omtalt i Rigsarkivets Guide II, s. 497-511 og summarisk på tryk er opregnet i:

C. Rise Hansen: Centraladministrationens afleveringer til Rigsarkivet 1921-45, Kbh. 1956, side 6-18.

Meddelelser om Rigsarkivet og Landsarkiverne 1956-60, Kbh. 1961, Tillæg I: Centraladministrationens afleveringer 1956-60, side 118-134.



CONSULATE AT THE ISLAND OF MALTA, C

ANNUAL RETURN C FOR THE

DATE OF ARRIVAL AT MALTA.	VESSEL'S		BELONGING TO THE PORT OF	Tonnage in Gross Tons	NAMES OF	
	DESCRIPTION.	NAME.			MASTER.	OWNERS.
1846.						
Jan: 2	Sch.	Napier —	Blankenese 5 1/2		C. Stehr —	C. Stehr —
Feb: 7	Brig	Fyæn —	Nyborg 93		O. W. Kruse —	O. Kruse —
" 8	Sch.	Herold —	Blankenese 5 1/2		C. Stehr —	C. Stehr —
" 9	Sch.	Arnold —	Copenha 10 1/2		F. Hjorth —	P. F. Haring —
Aug: 31	Sch.	Johanne Woluff —	id. 69 1/2		H. G. W. Møller —	J. Hansen —
Dec: 4	Sch.	Helio —	Blankenese 10 1/2		J. Schube —	J. Schube —
" 5	Sch.	Augusta —	Roskilde 67 1/2		H. C. Christensen —	J. Kruse —
Total 7 Vessels 429 Tons.						

Meddelelser om Rigsarkivet og Landsarkiverne for årene 1961-1965, Kbh. 1968. Centraladministrationens afleveringer til Rigsarkivet 1961-65, side 152-166.

Publiceret konsulatmateriale

Al denne korrespondance mellem centraladministrationen og konsulatene satte sig ikke alene spor i arkiverne, men en del blev også publiceret til glæde for – især – det handlende og sejrende publikum. Det havde simpelthen i samtiden en ikke ringe nyhedsværdi. Men, strikprøvevis er sammenlignet bevarede rapporter og det, der

Skibsliste fra konsulatet på Malta med oplysninger om de syv danske skibe, som anløb havnen i 1846. (Rigsarkivet, Kommercekollegiet pk. 3012: Indkomne skibslistes fra konsulatene i udlandet 1846).



IS MAJESTY THE KING OF DENMARK.

ANISH SHIPPING, 1846.

DATE of SAILING.	INWARD CARGO.	WHAREAT DELIVERABLE.	AMOUNT of FREIGHT in £: Stg.	DATE of DEPARTURE FROM MALTA.	DESTINATION.	OUTWARD CARGO.	WHETHER PASSEPORT HAS BEEN SIGNED BY THE CONSUL.	AMOUNT OF CONSUL'S FEE.	OBSERVATIONS.
1846				1846				£: s: d	
Nov. 29	Patent Fuel	all Malta	160	Jan. 18	Chiossina	Ballast	No	1 7 2	Burthen due
Dec. 12	Sugar	id:	100	Jan. 11	Constantinople	Sugar	No	12 11	"
Jan. 24	Patent Fuel & Coals	id:	140	" 14	Chiossina	Ballast	No	7 5	"
Jan. 7	Coals	id:	100	" 16	id	Ballast	No	6 9	"
Aug. 4	Rye	Flushing	480	Sept. 18	Flushing	Rye	No	2 03	Came in two pairs damaged & took up new may on 11th Oct. £: 27 6: 10: 9.
Oct. 23	Swedish all sorts	id:	200	Dec. 5	Chiossina	G? Cargo	No	6 4	Burthen due.
Nov. 1	Coals	all sorts	120	" 28	Smyrna	id:	No	18 9	"
Sept. 24	Total Freight		£900			Total Freight		5 12 4	of Cargo

dengang kom på tryk, og man kan med sikkerhed konstatere, at der blev sorteret. Ikke hvad som helst kunne i enevældens Danmark uhindret tilflyde almenheden, når det gjaldt oplysninger tilsendt fra udlandet. Men i det omfang arkivmaterialet er hullet, vil der muligvis kunne hentes udfyldende stof i følgende publikationer:

- Handels- og Industrie-Tidende 1798-1841
- Handels- og Skibsfarts-Tidende 1842-47
- Nordisk Handels- og Skibsfarts-Tidende 1848-49
- Handels- og Skibsfarts Tidende 1849-51

Om alle disse gælder, at der var tale om mere eller mindre halvofficielle publikationer, mens senere tiders mere liberale holdning på dette felt må ligge bag udleveringen af materiale til Grossererersocietetets Komité til offentliggørelse i dettes årlige handelsberetninger. Disse kom fortløbende, første gang med:

Handelsberetning for Aaret 1888 udgiven af Grossererersocietetets Komité, Kbh. 1889.

Statistik

Også den offentlige statistik gjorde brug af konsulatsmateriale. Søfartsstatistikken begyndte med opgørelser over hjemmehørende skibe og besejlingen af danske havne fra henholdsvis 1832 og 1826, men i 1843-52 og fra 1855 og de følgende år supplerede man med en summarisk statistik over sejladsen med danske skibe på de enkelte udenlandske havne. Man gjorde sig ingen illusioner om fuldstændigheden, idet det i »Statistisk Tabelværk« klart er angivet, at her bragtes altså konsulatstallene for så vidt, de var modtaget fra pågældende konsul.⁵

En nøgle til søfartsstatistikken i Statistisk Tabelværk m.v. findes i et register bagi ældre årgange af Statistisk Årbog.

En bredere brug af materialet kom fra 1859, hvorom kan læses i Statistisk Tabelværk, Litra D, nr. 5, 2 afd. side 55 – og i samme i indledningen til Litra D, nr. 17.

Om al statistikken gælder dog, at det for den, der kun interesserer sig særligt for skonnerten *Haabet* eller barken *Anna Margrethe*, ikke er andet end kolonnevis af ubrugelige tal.

Omvendt tør det nok antydes, at den der vil have en ramme at sætte tingene ind i, vil være vel tjent med den summariske og overskuelige statistik – for måske siden med større sikkerhed at kunne finde frem til den typiske detaille i form af det enkelte skib og den enkelte skipper i det bevarede originalmateriale.

Begge indfaldsvinkler – interessen for skib og skipper eller søfartshistoriens lange linier – hører med. Og hvad enten det er det ene eller det andet, er konsulatsmateriale erfaringsmæssigt særdeles givende.

Fire eksempler på benyttelse af konsulatsmateriale

Det store overblik kræver af og til meget materiale. Hvis man f.eks. vil kunne sige noget om omfanget af dansk udenrigsfart i tiden mellem 1814 og 1864, er den hjemlige toldstatistik, der fortæller om anløb af danske havne, nok interessant, men ikke tilstrækkelig. For hvad med de skibe, som blev væk i længere tid og sejlede i fragtfart

4 Vedrørende disse og øvrige tidsskrifter af denne art, se Bibliotheca Danica, bd. II, spalte 213 f.

5 Se herom i Anders Monrad Møller; Jagt og skonnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864, Falcon 1988.

Oplysninger om arkivskaber

Amsterdam, konsulær repræsentation

Fra	Til	Officielle navne
1683		Amsterdam, konsulær repræsentation

Arkiv-nr: 2-0595

Enhed(er) i Statens Arkiver: Rigsarkivet, København

Fra	Til	Arkivserier
1835	1861	Alfabetisk liste over deserterede søfolk fra danske skibe
1936	1939	Fiskerisager
1921	1936	Handelsoplysninger
1826	1826	Koort begriip de Sturmans Koenst bewirkt door Pieter Erich to Amsterdam anno 1826
1845	1870	Lister over danske skibe
1839	1864	Manifester
1862	1900	Skibsbemandingslister
1805	1858	Skibsfartsjournal
1818	1823	Skibsjournal for galeasen Johanne Sophie af Lemvig
1820	1904	Skibslister
		Sømænd og andre, diverse papirer

Fra ultimo 2004 stiller Rigsarkivet første version af sin søgedatabase til rådighed på internettet. I første version vil man kunne finde basisoplysninger om de enkelte arkivskabere og en oversigt over deres enkelte rækker af arkivalier. Som eksempel er her vist et udsnit af oplysningerne om arkivalier fra det danske konsulat i Amsterdam.

mellem fremmede havne? Hvor meget betød det? Her kan konsulatsmaterialet komme ind i billedet.

Ganske vist blev konsulernes oplysninger som nævnt først bearbejdet og trykt i tabelform fra 1843 og frem, men for tiden inden da eksisterer jo det utrykte materiale – ikke fuldstændigt bevaret, men dog i betragteligt omfang. Målet blev derfor at gennemgå og sammentælle samtlige skibslister, som ikke tidligere var blevet offentliggjort i summarisk form. Endvidere blev de trykte tabeller gået efter. Materialet blev herefter sorteret efter konsulater og vicekonsulater, således at man år for år, havn for havn kan sige noget om antallet af anløb og den samlede ankomne tonnage under dansk flag, altså fartøjer fra såvel Kongerige som Hertugdømmer. Det løb op i en betragtelig stor samling tabeller, som på den ene side hjælper til at give det store overblik, på den anden side fremviser interessante udsving sted for sted, år for år, som kan give anledning til mere detaljerede undersøgelser.⁶

Men de mange tabeller gav af gode grunde kun anonyme tal og sagde jo ikke noget om sejladsmønstre. Hvilke skibe var i fart på hvilke destinationer, og hvordan udviklede det sig over tid? Af praktiske/arbejds-mæssige grunde indskrænkedes den videre undersøgelse til provinsflåden, altså samtlige sejlskibe hjemmehørende i kongeriget udenfor København.

I det foreliggende tilfælde blev udvalgt tre pænt bevarede årgange

6 Anders Monrad Møller i nævnte Jagt og skonnert, der hele opregnet på bilag B 1-104, indlagt i bogen på microfiche. Det kan af hensyn til interesserede oplyses, at et restoplæg af denne publikation faktisk stadig eksisterer. Brugen af materialet ses i samme bog s. 186-204.

konsulatslister, nemlig 1827, 1843 og 1857, altså passende spredt i tid. Men som udgangspunkt var det nødvendigt at vide noget om, hvilke skibe, der skulle efterspores. Hertil brugtes lister over hjemmehørende skibe samt trykte fortegnelser.⁷ Med tre kartoteker over provinsskibe som udgangspunkt kunne så arbejdet med de tre årgange konsulatslister indledes. Liste for liste blev gennemgået, hvert eneste provinsfartøj identificeret, og der blev noteret på kartotekskortet – eller der blev udfyldt et nyt, hvis skibet ikke umiddelbart kunne genkendes. For at gøre en lang historie kort. Resultatet var tre samlinger meget fyldige oplysninger om samtlige provinsskibes bevægelser i de tre udvalgte år. Og yderligere analyser viste, at denne gruppe sejlskibe så sandelig i stigende tal spredte deres aktiviteter mere og mere over de syv have og det i stedse mere udviklede sejlads-mønstre. Reelt endte det med en belysning af, hvad man roligt kan karakterisere som dansk sejladsfarts renaissance i 1800-tallet.

I Dansk søfarts histories bd. 5 om tidsrummet 1870-1920 gemmer der sig side 86 en lille uanselig tabel, som sin lidenhed til trods faktisk repræsenterer flere måneders arbejde.⁸ Der var en forhåndsviden om, at dansk dampskibsfart ved DFDS's dannelse i 1866 stort set helt og aldeles var rutelagt – eller med en lidt senere tids betegnelse: de sejlede i liniefart på ind- og udland. Men til gengæld vil også enhver med kendskab til dansk søfarts historie i nyere tid være på det rene med, at inden første verdenskrig var en stor del af den danske dampskibsflåde sat i trampfart, hvilket kort sagt vil sige, at de sejlede fra sted til sted alt efter, hvor der var fragt at få. Altså et helt anderledes uregelmæssigt sejlads-mønster. Og spørgsmålet var da, hvornår kom denne trampfart til?

Igen var midlet at kigge på hvert enkelt skibs bevægelser. Tre årgange konsulatslister blev udvalgt – 1870, 1880 og 1890. Og ideen var herefter at undersøge, hvordan sejlads-mønstrene udviklede sig. Igen krævedes et forudgående kendskab til dampskibsflåden, hvilket klaredes ved trykte fortegnelser. Og det var unægtelig nødvendigt, eftersom ikke alle konsulter var så venlige at fortælle, om et ankommet skib var en damper eller et sejlskib.

Men ellers blev gennemgangen letteret ved anvendelse af en bærbar computer med et regnearksprogram, som unægtelig er lettere at håndtere end tidligere tiders fedtede kartotekskort. Resultatet viser umiddelbart en enorm fremgang i denne periode for dansk dampskibsfart – i første række i europæiske farvande, men snart også oversøisk. Der var i 1870 tale om i alt 364 anløb af udlander, i 1880 var tallet steget til 1719 og i 1890 registreredes ikke færre end 4873 anløb. Dette sidste antal var lige ved at tage pusten fra både regneark og operatør, og en idé om også at inddrage årgang 1900 måtte forkastes som værende urealistisk under de givne omstændigheder.

Og resultatet. I 1870 var der 23 danske dampere i udenrigsfart, og heraf gik de 19 på faste ruter, mens kun fire sejlede »usystematisk«

7 Se Jagt og skonnert s. 213-22.

8 Anders Monrad Møller, Henrik Dethlefsen og Hans Chr. Johansen, Dansk søfarts historie bd. 5, 1870-1920, Gyldendal 1998. I det følgende ses resultaterne s. 72-90, tabellerne 17-20.

og altså kan siges at have været trampdampere. I 1890, kun tyve år efter, var billedet unægtelig ændret. I alt ikke færre end 144 dampere i udenrigsfart, hvoraf de 64 var i tramp, mens 80 gik i rutelagt fart. Konklusionen er altså, at indenfor denne snes år var en international trampfart på dansk køl i allerhøjeste grad indarbejdet og trængt igennem samtidig med at rutefarten var udbygget betragteligt. Så vidt den lille tabel side 86.

I år 2000 forelå en ph.d.-afhandling af Dan H. Andersen.⁹ Interesseområdet var her Middelhavsfarten under dansk flag fra den blev åbnet op ved midten af 1700-tallet og frem til Napoleonskrigene – konkret årstallene 1747-1807. Her var målet også at finde ud af mest muligt om sejladsmønstre, så igen skulle der arbejdes med oplysninger om hvert enkelt skibs bevægelser.

Det helt oplagte udgangspunkt var i første række at opgøre hele bestanden af Middelhavsfarere, hvad enten de så stammede fra Norge, Danmark eller Hertugdømmerne. Eftersom enhver skipper, der agtede sig forbi Spaniens nordvestpynt, Kap Finisterre, i princippet fra 1747 var forpligtet til at løse et såkaldt algiersk søpas for at være beskyttet mod de nordafrikanske sørøverstater, var grundlaget naturligt nok at indtaste alle oplysninger fra de algierske søpasprotokoller.

Men nu var anskaffelsen af et sådant søpas jo at ligne ved en hensigtserklæring, og hvad med det videre forløb? Ja, her kom så konsulatsmaterialet ind til konfrontation med søpassene.

Bevaringshyppigheden er ikke overdådigt god for 1700-tallets vedkommende. Men der var dog konsulatslister nok til, at vi med denne afhandling har fået en hidtil ukendt nuancering af foretagssomheden på Middelhavet under dansk flag i den foreliggende periode.

Så vidt de fire eksempler. Men der har jo også af og til været folk, som i al stilhed kun har været rasende interesseret i ét eneste skibs eller én enkelt skippers færd og som har kastet sig ud i en omfattende eftersøgning. Fremgangsmåden må siges at være træls, hvis man for en større eller mindre årrækkes vedkommende skal gennemlæse samtlige konsulatsskibslister. Men med lidt held behøver dette da heller slet ikke at være tilfældet. Har man først fundet pågældende skib og skipper én gang i en liste, får man foræret ikke færre end to nøgler til det videre arbejde. For konsulerne opnoterede ved ankomsten normalt omhyggeligt den foregående afgangshavn og ved udsejling den følgende destination. Og dermed kan man umiddelbart slutte, hvor der skal ledes både bagud og fremad i tid. Forløbet kan blive bremset, hvis der er huller i bestanden af bevarede lister, men almindeligvis vil man kunne komme langt i en sådan eftersporing, når det gælder de fleste år fra 1820'erne frem til 1903. Så man kan roligt ønske nyankomne på feltet god jagt.

⁹ Dan H. Andersen: *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, Vol. I-II, 2000, (Upubliceret). Som en særlig service er alle regneark med søpas- og konsulatsoplysninger i den foreløbige udgave vedlagt på en CD-ROM.

Navigationsteknikker brugt på Asiatisk Kompagnis skibe til Indien og Kina 1780-1800, herunder indførelsen af observeret længde¹

Men uanset at lande og riger er omringet og omflodne af vand; På trods af at man har skønne, stærke og veludrustede skibe; Selvom riget er forsynet med faste, trygge havne mod fjenden og mod storm og vejr, så hjælper det intet eller ganske lidt til at erhverve og nyde de ædle varer og den nytte og gavn som søfarten fører med sig, med mindre, siger jeg, man også har gode og velbefarne skibsfolk, som kender kursen på havet, og som kan føre, regere og styre skibene til de steder og pladser, hvor de ved Guds hjælp agter sig hen.

Bagge Wandel i *Det Vaagendis Øye*
En dansk navigationshåndbog fra 1649

Bagge Wandel havde ganske ret. Ud over stærke og veludrustede skibe og gode havne var (og er) det en nødvendig betingelse for erhvervelse af rigdomme langvejs fra, at man havde mennesker, som var i stand til at navigere skibene. En forudsætning for dette var igen, at der eksisterede metoder og teknikker til at navigere et skib sikkert over åbent hav. Nedenfor følger et bidrag til navigationens historie. Ikke i form af en generel navigationshistorie dækkende en begrænset periode, men derimod et øjebliksbillede fra 1784 fra et af Asiatisk Kompagnis togter til Kina. Nedenfor vil skibsjournalen fra to dage blive gennemgået i detaljer med henblik på at beskrive, hvilke navigationsteknikker man kan se der blev brugt. Dette øjebliksbillede kan generaliseres til et overblik over hvilke navigations-teknikker som blev brugt i Asiatisk Kompagni i perioden ca. 1780-1800. Herunder også den nye metode til observation af længde som blev indført i perioden.

Præsentationen nedenfor dækker, hvad man må betegne som den mest avancerede brug af navigationsteknikker i Danmark på dette tidspunkt. Ingen andre beskæftigede sig med oversøisk sejlads i samme grad som Asiatisk Kompagni. For eksempel gik den danske flådes missioner sjældent uden for de hjemlige farvande – man sendte ligefrem flådeofficerer i praktik i Asiatisk Kompagni for netop at få erfaring med de lange sejlads.

Grundlaget for nærværende artikel er detaljerede studier af ca. 35 skibsjournaler dækkende Asiatisk Kompagnis togter til Indien og Kina ca. 1780-1800.

¹ Nærværende artikel er et sammendrag af mit speciale: *Navigationsteknikker anvendt i Asiatisk Kompagnis sejlads på Indien 1789-1799. En teknologihistorisk analyse med særligt henblik på indførelsen af observeret længde*. Århus 2003.

Asiatisk Kompagnis skibsjournaler

Asiatisk Kompagni eksisterede på papiret fra 1732 til 1843. Kompagniet havde 1732-1772 det danske monopol på al handel på den anden side af Kap Det Gode Håb. Fra hele kompagniets levetid er der bevaret journaler fra 110 togter til Indien og 107 togter til Kina.² Det sidste togt til Indien afgik 1818, det sidste til Kina i 1829.

Skibsjournalerne, som blev opdateret hver dag, indeholdt de praktiske oplysninger fra togtet. Der blev ført andre protokoller og dagbøger af f.eks. juridisk og økonomisk art ombord på skibene, men de er ikke inddraget her. Skibsjournalernes indhold vil blive gennemgået i detaljer nedenfor, men det, der her først og fremmest er interessant er journalernes indhold af det, man kan kalde »daglige slutdata« for navigationen. Beregningerne bag dem er ikke med i journalerne, men alligevel giver data os mulighed for at få et ikke alt for begrænset indblik i den daglige navigationsrutine på en oceanfart i 1700-tallet. Præsentationen dækker altså meget smalt den navigation, der blev brugt på langfart. Hermed er det også sagt, at beskrivelsen ikke er dækkende for f.eks. korte sejlads eller sejlads tæt på land. Matematikken og regneteknikken bag metoderne er også stort set udeladt. Pladsen tillader heller ikke en dybere udredning af de historiske omstændigheder omkring udviklingen af teknikkerne.

Erik Gøbel har tidligere kort gennemgået indholdet af skibsjournalerne herunder navigationen³. Der vil her blive givet en mere detaljeret og mere teknisk gennemgang af de navigationsteknikker som kan identificeres bag de rå data fra journalerne. Gøbel har også tidligere (bl.a. i *Dansk Søfarts Historie*) beskæftiget sig generelt med Asiatisk Kompagnis sejlads herunder sejlruterne.

Som hovedkilde til tolkningen af navigationsdata er brugt C. C. Lous: »Styrmands-Kunst eller saa kaldet Skatkammer«, (2. udgave), København 1787.

22. og 23. juli 1784

Skibsjournalerne vil her blive repræsenteret gennem et konkret eksempel: Journalen fra Asiatisk Kompagnis *Mars'* rejse sydover i Atlanten på vej til Kina d. 22.-23. juli 1784. Journalen er meget typisk. De var alle skrevet efter det samme skema, og den nydelige håndskrift er heller ikke sjældent at finde blandt Asiatisk Kompagnis officerer. Desuden er journalen stadig i meget fin stand.

Det passerede

I dette det største felt i skemaet anføres dagens begivenheder. Felter bruges til journalføring angående sejlsætning, igangværende arbejde og reparationer, dødsfald og ulykker, uddeling af særlige rationer (f.eks. ekstra brændevin eller varmt tøj), møde med andre sejlede, landkending, solpejlinger, fugleobservationer o.s.v. Selvom dette

2. Optælling af journaler listet i J. O. Bro-Jørgensen og Aa. Rasch: *Vejledende Arkivregistraturer XIV, Asiatiske, vestindiske og guinesiske handelskompagnier*. Kbh 1969.

3. Erik Gøbel: *Asiatisk Kompagnis Kinafarer 1732-1772, Handels- og Søfartsmuseets Arbog 1978 s. 7-46*.

Styrmandsredskaber i form af sandur til at angive tiden ombord, pindekompas til at afsætte sejlede kurser og fart samt endelig skibsjournal til at indføre resultaterne i. (Handels- og Søfartsmuseet).



indblik i det daglige liv ombord på skibet kan være nok så interessant i anden sammenhæng, er her kun felterne med resultaterne af pejlingerne relevante for beskrivelse af navigationen. Mere om dem følger nedenfor.

Tid og sted

Tid og sted angives meget groft øverst i skemaerne. Skibet befandt sig på dette tidspunkt på Atlanten på vej sydover. Yderligere er vi i juli, og længere nede specificeres ugedag og datoen til h.h.v. torsdag d. 22 og fredag d. 23.

Resten af oplysningerne i skemaet er opskrevet efter i hvilken af døgnets 24 timer de fandt sted. Timetallene findes i kolonnen mærket »T«. Bemærk, at døgnet regnes fra middag til middag – et såkaldt etmål – og datoskiftet finder sted midt i døgnet. Det første skema beregner derfor faktisk tidsrummet fra søndag d. 21. middag til mandag d. 22. middag. Det andet tiden frem til 23. middag. Her vil døgnene dog blive benævnt h.h.v. d. 22. og d. 23.

Hastighed

Kolonnerne »K« og »F« står for hhv. knob og favne. Disse data stammer fra løbende hastighedsmålinger. Hver halve time blev skibets hastighed målt ved hjælp af loggen. Dette blev anbefalet i navigationshåndbøger samt fordredez af styrmanden ifølge Søkrigsartiklerne.⁴ Tallene i kolonnerne må være gennemsnit af de to målinger pr. time.

⁴ C.C. Lous: *Skatkammer*, 1787 s. 290. Søkrigsartiklerne Tit. XXXIV »Om Over-Styrmanden« § 354.

A° 1784 Juli				Undervejs mellem Linien og Cap de Bone Esp.				
Dage	T	K	F	Kurs	Vind	Vejrlig	Det Passerede	
	1	5	3	OSO	N.O.t.O	Bramsejls kuling klar skyet luft	Tømmermanden og sejl- magerne i forhenmeldte arbejde. Blev holdt auktion efter den afdøde skibskok. Kl. 2 Da vinden rummede. Holdt kurs O.S.O. Surrede den bagbords lazarets port og ditto kalfatrede.	
	2	6	—		NO.			
	3	5	4		N.O.t.N			
	4	6	—		N.N.O.			
	5	5	3		Do	Ditto og måneskin	[pejlingsskema se figur nedenfor]	
	6	5	4		N.O.t.N.			
	7	5	3					
	8	5	4					
	9	5	5		Do	Ditto Blandet luft	Pumpet Læns 115 Steg	
	10	5	5					
	11	5	4					
	12	5	—					
Torsdag d. 22de								
	1	7	—	Ditto	N.N.O	Ditto		
	2	7	5					
	3	7	4					
	4	7	5					
	5	6	5		Do	Ditto	Spulede rent skib overalt. [pejlingsskema se figur nedenfor]	
	6	6	4		N.t.O.			
	7	6	—					
	8	6	5		Nord			
	9	8	—		Do	Ditto tiltagende kuling	Tømmermanden, båds- manden og seilmageren i forrige arbejde.	
	10	8	5		N.N.O.			
	11	8	5					
	12	8	4					
M.V. Kurs syd 67°30m øst Ingen variation Distz 39 ¼ mil				fr. Br. S. 1°00m fr G. Sy. Br. 27°00m Ob. Do. 27°00m				fr. Længde Os. 2°42½m G. længde 348°42½m fr. Dept. Ø 2°25m M. D. vest af Eyld. Ferro 9°27 2/10 m.

Amplitude pejling		
Azimut Kompas	0°12m	N.W.R.
Pejl Ditto No 1	0°12m	N.W.R.
Pejl Ditto No 2	0°3m	N.O.R.

Amplitudepejling og Azm.				2°30m	høj
Azimut Kompas	0°25m	NWR	Do	0°50m	NWRing
Pejl Ditto No 1	0°15m	NOR	Do	0°10m	
Pejl Ditto No 2	0°0m	Do	Do	0°10m	
Medium 0°23m Nord Westring					

Dage	T	K	F	Kurs	Vind	Vejrlig	Det Passerede
	1	8		O.S.O	N.t.W	Bramsejls kuling klar	Bådsmanden blev klar med musene på cabellaringen
	2	8	2		N.N.W.	skyet	Tømmermanden klar med kalftringen udenbords og
	3	8				iblandt	sejlmageren klar med store
	4	7	5			bygeagtig luft	mærsejl
	5	7	6		N.W.t.N	Ditto	[pejlingsskema se figur nedenfor]
	6	7	6		N.N.W.		Læns Skib
	7	7	4				
	8	7	5				
	9	7	3	Do		Ditto	
	10	8		N.t.W.		med sorte	4 glas nedhalede boven
	11	8				drivskyer og	læsejl
	12	7	4	Nord		vind dråber	
Fredag	d. 23de						
	1	8		Ditto	Ditto	Ditto	
	2	7				med	
	3	7				{stjerne}	
	4	7				klar luft	
	5	7	3	N.t.W.		Tiltagende	Spulede rent overalt.
	6	7	6	Nord		frisk bram-	[pejlingsskema se figur nedenfor]
	7	8	5			sejls kuling	Tømmermanden reparerede jollen. Bådsmanden satte
	8	8		N.N.W.		skyet luft	nyt lig til det reparerede
							store mærsejl. Sejlmageren
							reparerede det gamle
							[kryds]sejl.
							Åbnede det 57de læggers
							vand.
	9	8		Do		Ditto	
	10	8		N.t.W		Klar skyet	
	11	8	2	Nord		luft	
	12	8	5				
M. V. Kurs Syd 67°30m Ost				fr br S 1°7m		fr længde Ø 3°19m	
Variation 1°30 NWR				G Sy br 28°7m		G længde 352°1¼m	
Distz 47 mil				Ob Do 28°13m		fr Dept Ø 2°55 5/10m	
						M. D. vest af Eyld Ferro	
						6°31 7/10 m	

Azimuth Pejling [sol]	2°6m	høj	Amplitude
Azm. kompas	1°37m	Ditto	1°59m
Pejl Ditto No 1	1°2m	Ditto	1°14m
Ditto No 2	0°47m	Ditto	0°44m
Generel medium		1°13m	Nordvestring

Azm pejling [sol]	1°12m	Ditto	3°32m	Ditto	5°25m	høj
Azm kompas	2°32m	Do	2°21m	Do	2°18	
Pejl Ditto No 1	2°17m	Do	1°56m	Do	1°53m	
Ditto No 2	1°2m	Do	1°11m	Do	1°8m	
Generel medium	1°50m				Nordvestring	

Loggen var et instrument udformet som $\frac{1}{4}$ eller $\frac{1}{6}$ af en cirkel fastgjort til en line. På linen var markeringer for hver knob, favn og fod (1 knob = 7 favne, 1 favn = 6 fod). Hastighedsmålingerne foregik ved, at loggen blev kastet i vandet, og man målte, hvor langt linen løb ud på 28 sekunder. Havde man har sejlet 1 knob eller 42 fod på 28 sekunder, så havde man på 1 vagt eller 14.400 sekunder sejlet 21.600 fod. Dette var 90% af en dansk mil. Enhederne og timeglasset var valgt, så udregningen af den sejlede distance ud fra hastigheden enten i en vagt eller for hele døgnet var forholdsvis simpel. Da loggen altid ville slæbe lidt efter skibet, var der i metoden indbygget en korrektion på 11%. Det er svært at sige noget om nøjagtigheden af denne korrektion, men under alle omstændigheder var metoden upræcis, da den ikke tog højde for strøm.

Vind og vejrlig

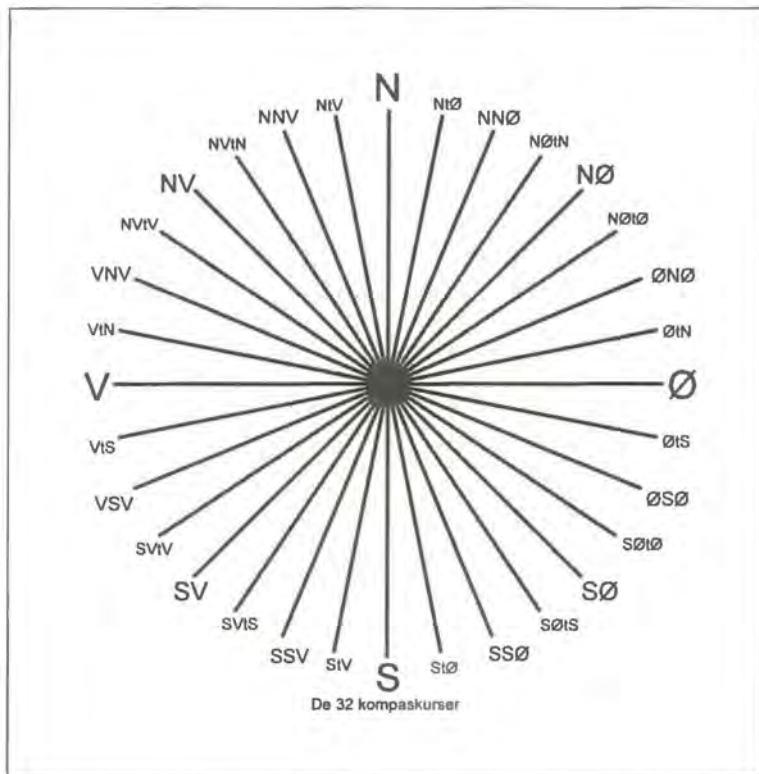
Vind og vejr er angivet time for time i de tilsvarende kolonner. Vinden er (ligesom kursen) angivet ud fra de 32 kompaskurser (se figuren). En enhed i dette system kaldes en streg. En streg svarer til $11\frac{1}{4}^\circ$. I skemaerne ses eksempler som N.O.t.O, hvilket kan oversættes til nordøst til øst. Retningen angiver, hvor vinden kommer fra.

Kurs

Kurser angives efter samme system, men efter hvilken retning man sejler (og altså ikke som i tilfældet med vinden efter, hvor man kommer fra). Kursen angives time for time, hvis der er ændringer. På de to dage, der er valgt her, fandt der ikke ændringer sted. Når dagens samlede kurs skal angives bruges en anden notation. F.eks. kan man se kursen øst sydøst blive angivet som »S $67\frac{1}{2}^\circ$ Ø« – d.v.s. syd, men $67\frac{1}{2}^\circ$ mod øst. I denne omskrivning beskrives kursen som en afvigelse fra nord eller syd. Kursen angives enten som retvisende kurs eller, som i dette eksempel, misvisende kurs. Den misvisende kurs er den kurs, kompasset viser, men den skal ofte korrigeres. Efter korrektionen fås den retvisende kurs.

Kompasser

For at finde skibets aktuelle kurs blev kompasset aflæst. Men viste kompasset korrekt? Både d. 22. og d. 23. kan man finde resultater af to pejlinger under »det passerede«. Disse målinger er pejlinger af solens højde samt dens position i forhold til nord (d.v.s. nord ifølge kompasset). For en given position på jorden på en given dag ligger positionen for solens op- og nedgang fast. Ved man derfor at solen en bestemt dag skal gå ned i stik øst, men man pejler den til at gå ned 2° nord for øst, så kan man konkludere, at kompasset viser 2° forkert. Denne fejl opstår, fordi jordens magnetfelt ikke ligger præcist i nord-syd retning hverken globalt eller lokalt. Afvigelsen



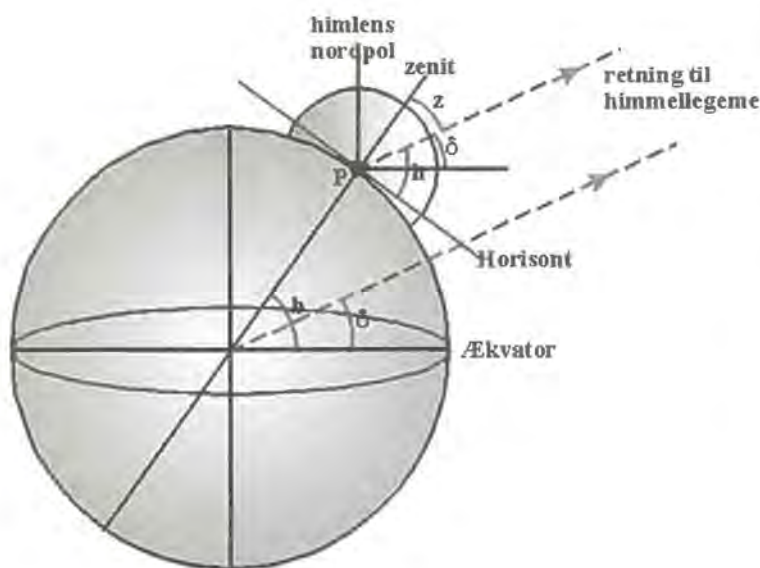
kaldes variation og blev i journalerne benævnt »nordvestring« eller »nordøstring« alt efter hvilken vej den gik.

Variationen er angivet i navigationsfeltet nederst i journalen. NWR er forkortelsen for »nordvestring«. D. 22. var der ingen variation. D. 23. var den $1\frac{1}{2}^\circ$. Det er desværre ikke muligt at forklare disse målinger og deres resultater fuldt ud. Dette gælder både for den konkrete journal og andre. Det er ikke muligt ud fra datidige navigationshåndbøger, hvor man ellers kan finde forklaringer på alt andet i journalerne, at konkludere hvad præcist resultaterne i pejlings-skemaerne repræsenterer og hvordan de er blevet brugt til at finde resultatet. Man kan konstatere, at man d. 22 ca. kl. 5 om eftermiddagen pejlede solen og igen kl. 5 om natten.

Bemærk i øvrigt at man havde tre kompasser med forskellige funktioner med på skibet.

Positionsbestemmelse

De resterende data handler om positionsbestemmelse og står opskrevet i det nederste felt. Data er gældende for kl. 12 middag. Positionen angives i bredde og længdegrader. Breddegrader måles i nord-syd retning i forhold til Ækvator (0°) og polerne (hhv. 90°N og 90°S). Længdegrader måles i øst-vest retning ud fra en bestemt



Breddebestemmelse ved måling af solhøjde. Lad h være solens højde over horisonten ved middag. δ er solens deklination. Bredden b (vinklen fra ækvator til P) findes ved en simpel udregning: $90 - h + \delta$, dvs. zenitdistancen plus deklinationen (regnet med fortegn). Samme princip kan udnyttes, hvis man om natten observerer en stjerne, idet den passerer ens meridian. I så fald skal man bare kende stjernens deklination. (Tegning: Ivan Tafteberg).

nulmeridian. I dag angives længden op til 180°Ø eller 180°V i forhold til Greenwich.

Observeret bredde

Metoderne til breddebestemmelse ved observation af et himmellegemes (sol eller stjerner) højde over horisonten havde i 1784 mange år på bagen. Flere af metoderne havde i primitive former været kendt siden oldtiden. En breddeposition kan aflæses ved en kombination af solens eller en stjernes højde, når den står i stik nord eller syd, og himmellegemets deklination.⁵ Metoden er skitseret i figuren. Det var mere reglen end undtagelsen, at det på denne måde lykkedes at få en breddeobservation dagligt på Asiatisk Kompagnis skibe. Resultaterne blev opskrevet under »Ob Do« i nederste linie (Observeret Ditto = Observeret bredde). I tilfælde af at det ikke lykkedes at få en observation blev det noteret som »ingen observation«. I eksemplet her kan vi se, at Mars befandt sig på $27^\circ 00'$ syd ved middag d. 22. og $28^\circ 13'$ syd d. 23. Bemærk i øvrigt den manglende observerede længde.

Gisset bredde og meridiandistance

Disse to størrelser er så at sige gæt på bredde og længde baseret på den daglige kurs- og hastighedsberegning. Både forskellen i bredde og meridiandistancen blev omregnet fra mil til grader og minutter med forholdet 15 mil pr. grad eller 4' pr. mil.

Meridiandistancen angiver længdeforskellen siden sidste landkending. I eksemplet her brugtes »meridiandistance vest for Ferro«

⁵ Deklinationen er den vinkel et himmellegeme befinder sig over planen gennem jordens ækvator målt fra jordens centrum. Solens deklination er den vinkel, der varierer mellem $23\frac{1}{2}^\circ$ nord (ved midsommer på den nordlige halvkugle) og $23\frac{1}{2}^\circ$ syd (ved midvinter på den nordlige halvkugle).

(Ferro/Hierro er en af de Canariske Øer) som udgangspunkt. Som beskrevet ovenfor blev skibets hastighed og kurs målt jævnligt. Til sidst på døgnet (altså til middag) kunne man efter beregning notere en samlet kurs og distance mellem det sted, hvor man havde befundet sig ved middagstid dagen før, og det sted, man formodede at være til middag samme dag. Herefter kunne forskellen i bredde og længde mellem gårsdagens og samme dags position udregnes ved simpel geometri, idet man regnede, som om man havde bevæget sig på en plan (og altså ikke på jordens krumme overflade). På den måde havde man hele tiden noget, der kan betegnes som et godt bud på, hvor man befandt sig.

Den gissede bredde blev d. 22. noteret som »G. Sy. Br. 27°00m« (gisset sydlig bredde). Det ses, at denne dag stemte den gissede og den observerede bredde overens. D. 23. er angivet gisset bredde 28°7m. Forskellen mellem de to størrelser er angivet d. 23. som »fr. br. 1°7m« (forandret bredde). D. 23. blev udregnet, at man det sidste døgn havde sejlet 47 mil i retning syd 67°30 øst. Dette var dog den misvisende kurs. Den rette kurs var efter korrektion for variationen (1°30m) syd 69° øst. Ud fra dette udregnedes ved simpel trigonometri, at man havde bevæget sig 1°7m mod syd i løbet af det sidste døgn⁶.

Den gissede bredde blev korrigeret hver dag, hvor man fastslog bredden ved observation. Ved udregningen af den gissede bredde næste dag tog man, hvis det var muligt, udgangspunkt i gårsdagens observerede bredde og altså ikke den gissede. Størrelsen var derfor sjældent langt fra den observerede bredde, da der sjældent gik flere dage imellem, at den gissede blev rettet. Den gissede bredde fungerede derfor udmærket som en slags back-up system til den observerede bredde.

Man havde til gengæld ikke på dette tidspunkt en observeret længde til at korrigere meridiandistancen. Den blev kun korrigeret ved landkending. Det største problem med meridiandistancen er, at forholdet 15 mil pr. grad eller 4 bueminutter pr. mil, som lå til grund for udregningen, kun gælder på Ækvator. Dette var ikke et problem for den gissede bredde, da den ofte blev korrigeret. Størrelsen meridiandistance var derimod en længdeangivelse, som kun var gyldig, hvis skibet havde sejlet langs Ækvator. Ethvert andet sted var størrelsen for lille, da der går færre mil pr. grad øst/vest jo længere væk fra Ækvator, man befinder sig. Meridiandistancen kan derfor ikke opfattes som en rigtig længdeangivelse, da forholdene bliver voldsomt forvrængede jo længere væk fra Ækvator, man kommer. Tanken bag meridiandistancen var en kortprojektion, som kaldtes det platte kort, hvori meridianerne løber parallelt og parallelterne (breddegraderne) afsættes med lige stor indbyrdes afstand.⁷ Lous så sig nødsaget til ligefrem at advare mod brugen af denne kortprojektion netop på grund af den manglende overens-

6 47 mil er lig 188 bueminutter. $188' \cdot \cos(69^\circ) = 67' = 1^\circ 7'$.

7 På en korrekt gengivelse af jorden (en globus) mødes meridianerne i polerne og parallelterne ligger tættere på hinanden jo længere de ligger fra Ækvator.

stemmelse med virkeligheden.⁸ Det platte kort blev i øvrigt afskaffet ved kongelig resolution i 1830.⁹

Forskellen i meridiandistance kaldtes »departure« og blev d. 23. noteret at være »fr. Dept Ø 2°55 5/10 m«¹⁰ (forandret departure øst). Dette trækkes fra meridiandistancen d. 22. (9°27 2/10m) til resultatet »M. D. West af Eyld Ferro 6°31 7/10m« (meridiandistance vest af øen Ferro).

Gisset længde

Sideløbende med den upålidelige meridiandistance blev udregnet et mere kvalificeret gæt på skibets længdeposition: Gisset længde. Som ved gisset bredde står hver dag noteret forskellen fra i går (»fr. lengde Ø«) samt dagens gissede længde (»G. Lengde Ø«). Den gissede længde var udregnet på baggrund af en mere kompliceret, men også mere hensigtsmæssig kortprojektion end meridiandistancen: Mercatorprojektionen. Den blev taget i brug ca. år 1700 og har den i navigationsmæssig sammenhæng nyttige egenskab, at den er vinkelbevarende¹¹. I mercatorprojektionen afbildes meridianer parallelt, men parallelterne afbildes med stadig større indbyrdes afstand jo tættere, de ligger på polerne. Deraf navnet det voksende kort. Det er umuligt her kortfattet at gøre rede for matematikken bag udregningerne i denne projektion. Til brug i praksis blev disse beregninger kraftigt hjulpet på vej af medbragte tabeller, så man stod stort set kun tilbage med de sædvanlige trigonometriske udregninger.

Den gissede længde var en matematisk set præcis udregning af skibets længdeposition, men da udgangspunktet stadig var den noget usikre hastighedsmåling, kunne størrelsen nå at blive meget forskellig fra den reelle position, hvis man sejlede længe uden landkending. Man benyttede sig på dette tidspunkt endnu ikke af observeret længde til korrektion af den gissede. D. 22. var den gissede længde 348°42½ m. D. 23. blev forandringen udregnet til 3°19 m med resultatet 352°1½ m.

På dette tidspunkt var der ikke som i dag opnået enighed om at bruge Greenwich som nulmeridian. Engelske, franske og hollandske kort var de mest brugte i Asiatisk Kompagni (der henvises ofte til dem i skibsjournalerne), og forskellige kort brugte forskellig nulmeridian. Det angives som regel ved første længdeangivelse i journalen, hvilken nulmeridian der blev brugt. I dette tilfælde blev Pico (Tenerife) taget som udgangspunkt. 352°1½ m i denne længdeangivelse betød, at skibet befandt sig 7°58½ m vest for Pico.

Instrumenter

Jakobsstaven var et udbredt instrument til højdemåling helt op i 1800-tallet. Næste trin i udviklingen kom med spejlrefleksionsinstrumenterne fra ca. 1730. Det hollandske østasiatiske kompagni havde allerede i 1747 udstyret alle deres skibe med oktanter.¹² På

8 C.C. Lous: *Skatkammer*, 1787 s. 296.

9 Jørgen Barfod og Hauptmann-Andersen: *Søværnets Navigationsvæsen*, *Tidsskrift for Søvesen*, Kbh 1952.

10 47 mil er lig 188 bueminuter. $188' \cdot \sin(69^\circ) = 175,51' = 2^\circ 55' 5/10''$.

11 Kortprojektioner (dvs. forsøg på at afbilde jordens krumme overflade på en plan) kan være afstandstro, vinkeltro og arealtro, men aldrig mere end 2 af dem på een gang. Mercatorprojektionen er kun vinkeltro.

samme tid krævede søkrigsartiklerne, at styrmændene medbragte kvadranter og jakobsstave (kaldet »Grad-Stok«). Da oktanten også kaldtes en kvadrant (da den kunne måle vinkler op til 90°), kan det ikke ses, om der menes en gammeldags daviskvadrant eller en moderne oktant. Det må dog formodes, at udviklingen i 1784 var så fremskreden, at det var oktanter som blev brugt til højdemålinger på *Mars*.

At bruge disse instrumenter var (og er) et håndværk, som skulle læres. For det første er det ikke helt ligetil at lave en god observation. For det andet skal resultatet af observationen bearbejdes. En rå observation af et himmellegemes højde er ikke i overensstemmelse med virkeligheden på grund af f.eks. lysets brydning i atmosfæren. Selvom matematikken bag breddeobservationer var simpel var den samlede proces fra første observation til resultatet en forholdsvis kompliceret affære med mange mellemregninger, som krævede både håndværks- og udregningsmæssig præcision.

Observeret længde

Som det ses ovenfor glimrer en størrelse ved sit fravær. Den observerede længde mangler. Problemet med at udvikle en metode til at observere længden blev et af 1700-tallets mest berømte videnskabelige problemer. Der blev investeret voldsomt for at finde en løsning.

Længdeforskellen mellem to steder på jorden kan bestemmes ved tidsforskellen imellem dem. D.v.s. forskellen mellem de tidspunkter, hvor solen står i de to meridianer. Da der måles 360° øst/vest rundt om jorden, og man regner 24 timer mellem, hver gang solen passerer en bestemt meridian, svarer en times tidsforskel til $360^\circ/24 = 15^\circ$.

For at udregne f.eks. Københavns længde skal man først have valgt en nulmeridian. I dag bruges Greenwich. Dernæst skal man udregne den nøjagtige tidsforskel mellem Greenwich og København. Den lokale tid kan fastlås meget nøjagtigt ved observation af en serie solhøjder (der findes forskellige metoder med forskellig nøjagtighed). Hovedproblemet ligger i at finde lokal tid i Greenwich samtidigt med den i København. Man skal med andre ord have transporteret information om tiden i Greenwich til København.

Der blev foreslået mange fantasifulde løsninger på dette problem, men faktisk kendte man allerede i 1500-tallet den principielle løsning på problemet: Man skulle bruge et ur. Dette kunne enten være et mekanisk ur eller et astronomisk ur.

Hvis man havde et mekanisk ur, der kunne holde f.eks. Greenwichs lokale tid på et langt togt, behøvede man kun at finde lokal tid, hvor man befandt sig. En sammenligning med tiden på uret ville hurtigt give længdeforskellen til Greenwich. Mange kender nok historien om den britiske urmager Harrison, som det, efter en lang sej kamp, lykkedes at bygge et ur (et kronometer), som fungerede.

12. C. R. Boxer: *The Dutch East-Indiamen: Their Sailors, their Navigators, and Life on Board, 1602-1795. The Mariner's Mirror*, Vol 49, 1963, s. 88.

Redskaber til at logge farten med: logline på rulle, logflynder og logglas. Desuden ses et blylod til at lodde dybden med. (Handels- og Søfartsmuseet).



Hvis man derimod brugte himlen som ur, så var man uafhængig af et mekanisk instruments konstruktion og holdbarhed. Hvis man, samtidig med at man fandt lokal tid, kunne observere et himmelfænomen, hvis observationstid i Greenwich var forudsagt, så havde man den ønskede tidsforskel. Man endte med at bruge afstanden mellem månen og en stjerne eller solen som udgangspunkt for beregning af Greenwich-tid. Denne metode kaldes månedistancemetoden og var færdigudviklet omkring 1770, da man i England fik udgivet de nødvendige vejledninger og tabeller.

Metoderne havde hver deres fordele og ulemper. Brug af kronometer var umiddelbart den simpleste metode, men et kronometer var i 1700-tallet en enorm investering. Prisen kunne ligge over £100. Til gengæld var månedistancemetoden uhyre beregningstung. Yderligere krævede den observationer med et hidtil uset præcisionsniveau. Siden oktants gennembrud fra ca. 1730 var instrumenterne dog udviklet betydeligt, og man havde udviklet sekstanten – et meget præcist vinkelmålingsinstrument, som stadig bruges i dag i stort set uændret konstruktion. Prisen var dengang ca. £8.

Observeret længde på Asiatisk Kompagnis skibe

I Asiatisk Kompagni blev metoder til længdeobservation indført på samtlige togter fra og med 1791. Man kan se observationerne i skibsjournalerne, og de fordeler sig som følger på togter til Indien (se side 32).

Fra og med 1791 brugte alle Asiatisk Kompagnis skibe altså længdeobservationer ved månedistancemetoden. Det var en beslutning truffet af ledelsen: En navigationsbog fra 1792 beretter om metoder til længdeobservationer, at de »ej kan være overflødige eller aldeles unyttige for den danske nation, så meget mindre som direktørerne for det Asiatiske Kompagni har befaleet, at deres kaptajner og styr-

Journal-nummer	Skibets navn	Afgang	Hjemkomst	Antal længdeobservationer ved månedistancemetoden					
				Atlanten Ocean	Indiske	Bengalen Ocean	Indiske	Atlanten	I alt
830	<i>Disco</i>	15/10 89	7/7 91	0	0	0	0	0	0
831	<i>Printzen af Augustenborg</i>	21/11 89	6/7 92	0	0	0	0	0	0
832	<i>Dannemarck</i>	24/10 90	11/8 92	0	0	0	0	0	0
833	<i>Castellet Dansborg</i>	8/9 90	(Journalen slutter i Nord-atlanten)	0	0	0	0	0	0*
834	<i>Cron Princesse Louisa Augusta</i>	26/9 91	21/6 93	7	12	0	13	12	44
835	<i>Juliane Maria</i>	23/11 91	27/6 93	8	4	0	4	2	18
836	<i>Dannebrog</i>	18/4 92	2/12 93	1	4	0	1	0	6
837	<i>Disco</i>	12/11 92	26/7 94	6	1	0	2	0	9
838	<i>Printzen af Augustenborg</i>	31/5 93	23/7 94	3	6	2	7	5	23*
839	<i>Juliana Maria</i>	14/4 94	27/7 95	13	11	2	6	10	42
840	<i>Princesse Louisa Augusta</i>	14/7 94	3/8 95	2	3	0	1	1	7
841	<i>Princesse Louisa Augusta</i>	14/7 94	3/8 95	2	3	0	1	1	7
842	<i>Dannemarck</i>	23/4 96	3/7 97	2	7	0	3	2	14
843	<i>Dannebrog</i>	1/4 97	20/7 98	15	7	1	14	7	44
844	<i>Printzen af Augustenborg</i>	27/5 97	12/5 99	9	4	0	13	10	36

Tendensen var den samme på togter til Kina:

Journal-nummer	Skibets navn	Afgang	Hjemkomst	Antal længdeobservationer ved månedistancemetoden
1080	<i>Disco</i>	1783	1785	0
1081	<i>Mars</i>	1783	1786	0
1086A	<i>Juliane Marie</i>	1786	1788	0
1086B	<i>Cron Princen</i>	1787	1788	0
1088	<i>Dannemarck</i>	1789	1790	0
1089	<i>Juliane Marie</i>	1789	1791	0
1090	<i>Cron Princen</i>	1792	1793	33
1091A+B	<i>Dannemarck</i>	1794	1795	23
1092A+B	<i>Kongen af Dannemarck</i>	1795	1797	30
1093	<i>Cron Princesse Marie</i>	1796	1798	40*

* På disse togter blev med sikkerhed medbragt et kronometer. Dette udelukker ikke fuldstændigt, at der på andre togter blev medbragt kronometre uden at der har efterladt sig spor i skibsjournalerne.

mænd herefter skal bevise, at de kender og forstår at beregne længden ved distancemetoden.»¹³

Asiatisk Kompagni krævede altså fra og med 1791, at månedistan-cemetoden blev brugt på kompagniets togter. Samtidig må der være blevet taget en beslutning om finansiering af projektet. Skibene skulle nu udstyres med sekstanter og de nødvendige tabelværker. Investeringen har dog ikke ligget i nærheden af hvad det ville have kostet at udstyre skibene med kronometre. Man satsede på, at styr-mændene kunne bruge den billigere, men vanskeligere metode. At al begyndelse er svær, viser kommentaren ved den første af alle no-terede observationer (*Cron Princesse Louisa Augusta* d. 7. december 1791): »Den observerede længde funder at være 2°10'27" øst for Pico Tenerife og gissede længde 358°38' vest for Pico [d.v.s. 1°22' vest for Pico]. [Har tidligere] ... observeret længde ved at måle distancen imellem sol og måne eller stjerner og månen, men da det ikke er fal-det så godt ud med vores gissede længde som i dag har vi ikke fun-det det rimeligt at nævne noget om samme.»

Kronometrene var nemme at bruge, men som sagt dyre, og man kan se i kildematerialet, at de ikke på dette tidspunkt har været helt pålidelige.

Enkelte togter havde tidligere medbragt kronometre. Brugen af kronometre er spredt og kan kun ses i en håndfuld tilfælde af de her nævnte togter. Man kan ikke i skibsjournalerne finde noget spor af en konsekvent brug af kronometre. De optræder dog hist og her, men brugen af dem i den behandlede periode må betragtes som sporadisk og måske endda eksperimentel.

Konsekvenser af brugen af observeret længde

Betød indførelsen af den nye navigationsteknik hurtigere sejltider? Svaret er nej. En gennemgang af sejltiderne fra 1732-1797 viser ikke noget markant fald i rejsetiden for et togt til Indien¹⁴. Dog ligger togterne efter 1791 alle under eller på gennemsnitssejltiden, men materialet er for spinkelt til at konkludere, at den nye teknik var medvirkende til en kraftig reduktion af sejltiden. Det kan simpelt-hen have drejet sig om togter uden uheld.

Dette betyder dog ikke, at man ikke kan se en udvikling gennem perioden. For det første kan man set med nutidens øjne undre sig over, hvordan man dog klarede sig uden den observerede længde, men det gik udmærket. For det andet kan man i skibsjournalerne se, hvordan den nye teknik, da den blev indført, blev brugt på to forskellige måder.

Sejlads uden observeret længde

På Asiatisk Kompagnis sejlads uden mulighed for længdeobserva-tion blev den gissede længde som sagt rettet ved enhver given lejlig-hed. Det vil først og fremmest sige landkending. Man rettede be-

¹³ Carl Cristian Petersen: *Forsøg til en praktisk Afhandling om Længdens Beregning til Soer...* Kbh 1792 s. 4.

¹⁴ For en detaljeret gennemgang af sejltiderne henvises til førnævnte speciale.

frem af ovenstående skema. Man kan se, at på togter med længdeobservationer, er der meget stor forskel på, hvor mange gange under et togt, man observerede. Tallet svinger fra under 10 til over 40. Yderligere kan man se forskel, hvis man kigger nærmere på placeringen af observationerne. På togter med mange observationer optræder de (naturligvis) med en vis regelmæssighed. På togter med få observationer er de lagt ind på særlig vigtige steder på ruten f.eks. ved indsejling til Kap. Man brugte altså enten længdeobservationerne som noget ekstraordinært til særlige situationer, eller man brugte dem som en del af standardnavigationen, hvor man ligesom med breddeobservationer forsøgte at få observationer så ofte som muligt. På ingen af togterne blev den gissede længde rettet ind efter den observerede. Det skete stadig kun ved landkending.

Det er dog ganske simpelt at vise, hvilken nytte man havde af den observerede længde. Journalføreren på *Dannebrog* (nr. 843) i 1797 var usædvanlig vidtløftig i sine kommentarer til længdemålingerne (og mangel på samme). Han giver os et indblik i hvad navigationsdata betød: D. 22. april 1797 (i Nordatlanten) blev der observeret længde. I »Det Passerede« d. 1. maj kl. 8 aften blev bemærket: »Opgave undersejl, nedhalte læsejl og stagejl for at mindske farten, da vi næsten havde samme bredde som Porto Santos nordspids, og vi turde ikke gå for så mange sejl, hvis vi i løbet af natten skulle få noget at se, og så skulle gøre en hastig manøvre med sejlene for at undgå farligheder.« Kl. 9 samme aften blev det »usigtbart med tyk luft«, og der blev foretaget flere defensive sejlmanøvrer. Journalen fortsætter: »Fordi øen Porto Santo ikke er astronomisk aflagt i kortene, og det har ikke været muligt at få længdeobservation siden den 22., og siden der ligger en grund nordøst for bemeldte ø, så turde vi ikke at løbe mere ind på bredden, men ligger således [stille] til dagens komme.«

Journalføreren vidste, at han var på samme bredde som Porto Santo (en ø nordøst for Madeira), men skibet blev nødt til at ligge stille natten over, da man ikke kendte sin præcise længde. Af en eller anden grund havde man ikke kunnet observere længde i en uges tid. Det fik de dog gjort om formiddagen d. 1. maj. Man kan se, journalføreren var nervøs. Det skyldtes to ting: For det første havde man ikke fået Porto Santos position ordentligt bestemt. Man vidste med andre ord ikke præcist, hvor øen lå. Her menes nok underforstået i længden. For det andet vidste man ikke, hvor man selv var. Havde man kunnet stole på den gissede længde og sammenligne den med en sikker position af Porto Santo, kunne man have fået en ide om, hvor man var i forhold til øen, og sejle en sikker kurs, men det var ikke en mulighed.

Disse situationer må der have være mange flere af uden længdeobservationer. Forudsat at man stolede på den nye teknik, må den have betydet en langt større sikkerhed, når man nærmede sig land.

En genfundet kilde til Redningsvæsnets historie – A. Andersens fremstilling

Forord

For nyligt blev der på Rigsarkivet fundet et gammelt støvet manuskript. Titlen var ikke måske umiddelbart en ren kioskbaser: *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling og virksomhed fra dets organisation efter lov af 26. marts 1852 i de påfølgende 50 år fremkommet ved landbrugsministeriets foranstaltning og for Jyllands vedkommende udarbejdet af bestyreren for det norske redningsvæsen: Vice Consul A. Andersen.* Men alligevel rummer manuskriptet en mindre sensation.

For det første er manuskriptet forfattet af et af de vigtigste øjenvidner til redningsvæsnets historie, Anthon Andersen. Han var ikke alene redningsvæsnets bestyrer i 40 år, men også redningsvæsnets stifter, C.B. Claudis, højre hånd i 9 år. Der er således ikke blot tale om en vigtig kilde, men også et vidnesbyrd fra en af de vigtigste aktører i dansk redningshistorie.

At der er tale om både en vigtig kilde og aktør er naturligvis ikke ensbetydende med, at manuskriptet udelukkende rummer nye vinkler på redningsvæsnet. Redningsvæsnets historie er nemlig det bedst belyste element i dansk strandingshistorie. I den forbindelse har særligt et værk, C.P. Eisenreichs *Det norske redningsvæsen*, København 1927, indtil for ganske nyligt haft status af at være værket om redningsvæsnets historie. I forordet til *Det norske redningsvæsen* gør Eisenreich opmærksom på, at han blandt meget kildemateriale også har haft lidt »Notitser, fremsatte af afdøde Konsul A. Andersen.«¹ Efter gennemlæsningen af A. Andersens manuskript må man desværre konstatere, at Eisenreich ikke har spillet med åbne kort. Under tilblivelsen af *Det norske redningsvæsen* har Eisenreich ikke alene haft nogle »notitser« efter A. Andersen, men et regulært og 110 sider langt manuskript til sin rådighed – et faktum der bl.a. bekræftes af mange enslydende formuleringer i de to tekster. På mange områder kan manuskriptet derfor også betragtes, som kilden til det vi troede var den første samlede fremstilling om det danske redningsvæsen.

Der er imidlertid også nogle markante forskelle på Eisenreichs og Andersens fremstillinger. I Eisenreichs værk møder man eksempelvis den gængse myte om, at kystboere i reglen ikke reddede skibs-

¹ Eisenreich, P. 5.



Manuskriptets forfatter har været en travl mand, for omfanget af strandinger i danske farvande var enormt. Alene i perioden 1858-1892 fandt der ikke færre end 5682 strandinger sted – svarende til en stranding hver anden dag. Knap halvdelen af strandingerne endte med et talførlis.

brudne før redningsvæsnets oprettelse. Det typiske var i stedet at møde de nødstedte med vold. Eller som Eisenreich skriver: »Den Skæbne der ventede Sømændene, om de enkeltvis eller ved store Anstrengelser arbejdede sig i Land fra det sønderslaede Vrag, var Døden for Røverhaand. Et Spadeslag i Hovedet paa en inddreven forkommen Stakkel, var nok til at føre ham over i en Tilstand, hvorfra der ikke sladres.«² Sådanne udokumenterede historier gør Andersen sig ikke skyldig i at viderebringe. Han taler om det han ved noget om. Og det er først og fremmest materiellet, organisationen, udviklingen og ikke mindst statistikken.

En anden vigtig forskel på de to fremstillinger er Andersens evne til også at vende blikket ind ad. Hvor Eisenreich berører emner som ulydighed og pligtforsømmelse blandt redningsvæsnets ansatte me-

2. Eisenreich, P. 8.

get lemfældigt, behandles disse lidet flatterende emner koldt og nøgternt af Andersen. Og dermed er Andersens faktisk på højde med den seneste forskning, Grete Tuxen Andersen og Allan Hjort Rasmussens formidable værk om kystredningstjenesten, *Hverken for ros eller løn...* der som de første i redningsvæsnets 150-årige historie har taget dette emne op i en publikation.³ De to sidstnævnte forfattere har i øvrigt haft kendskab til A. Andersens manuskript, men anvender det hovedsageligt i deres gennemgang af redningsmateriellet.⁴

Hvorfor så ikke udgive A. Andersens manuskript i sin helhed? Her taler særligt et argument imod: Det blev aldrig færdigt. Fremstillingen, der skulle dække perioden 1852-1902, slutter brat i 1882. Formodentlig af den simple grund at A. Andersen dør. Men også andre forhold taler imod en samlet udgivelse. Der er ofte tale om en uhyre teknisk fremstilling, hvor redningsmidlerne, d.v.s. redningsmateriellet og dets udvikling får stor opmærksomhed – der er kort sagt ofte tale om meget tør læsning.

Særligt to kriterierne har været gældende for hvad der er kommet med i nærværende artikel. For det første er der medtaget passager med en høj kildemæssig værdi p.g.a. A. Andersens status som reguleret øjenvidne. For det andet er der medtaget oplysninger, der ikke er kendte i redningsvæsnets ellers så grundigt belyste historie.

Emnerne spænder vidt. Fra passager om redningsvæsnets oprettelse og A. Andersens baggrund og ansættelse over redningsmateriellet farlighed, ulykker med dødelig udgang, kunsten at styre en roredningsbåd til de skibbrudnes redning, til beretninger om redningsfolkernes ulydighed og pligtforsømmelse.

Som nævnt er ulydighed og pligtforsømmelse også behandlet på glimrende vis i *Hverken for ros eller løn...* Og kendere af redningsvæsnets historie vil da også kunne genkende flere begivenheder og beskrivelser i de her citerede afsnit. Men netop A. Andersens rolle og indsigt i både redningsvæsnets historie og de enkelte strandingsforløb m.m. kaster nyt lys over redningsvæsnets tidlige historie – selv for kendere.

Om oprettelsen af Redningsvæsnets

Redningsvæsnets baggrund, organisation og oprettelse er gengivet på glimrende vis adskillige steder. Følgende uddrag tjener derfor kun det formål at skabe et overblik over redningsvæsnets karakter den første tid.

»I marts måned 1850 indgav kommissionen [for Redningsvæsnets Oprettelse] et motiveret forslag til Redningsvæsenets organisation på vestkysten af Jylland, idet den bemærkede, at hvorved de senere års erfaringer talte for at der var flere steder i riget, f.eks. Bornholm, Læsø, østkysten af Jylland ved Grenaa m.fl. steder, hvor der ikke

3 Se særligt kapitlet *Pligtforsømmelse, ære, agtelse* i: Andersen, P. 89-107.

4 Se særligt kapitlerne *Matriel* og *Raketudstyr og linekastere* i: Andersen P. 159-192 og P. 193-211.

sjældent forefalde livsfarlige strandinger, måtte det dog være vestkysten af Jylland, som fortrinsvis egnede sig til at komme i betragtning til forsyning med redningsapparater.

Dette skjøn begrundedes derved, at der hyppigst forefalde strandinger på denne kyst, under sådanne forhold, at de skibbrudne ikke kunne reddes uden ved hjælp af særegne i beredskab stående midler fra land.

Efter de forhåndenværende kystforhold forment kommissionen, at raketapparater vilde finde en fortrinlig anvendelse på Jyllands vestkyst og anbefalede navnlig anvendelse af 9-pundige raketter, der ved de anstillede undersøgelser havde vist sig at være de for denne kyst mest hensigtsværende skydeapparater.

Ved hjælp af disse raketter kastedes en smækker løst slået, 9 garns line, som fastgjordes ved raketstokken og på land var opskudt i linekassen, udover det grundstødte skib. Da strandinger på Jyllands vestkyst i almindelighed sker i en afstand af 3 a 400 alen fra kysten, skjønnedes disse raketapparater, ved hvilke linen kan føres ud i en afstand af indtil 500 alen, at være af megen nytte til de skibbrudnes redning.

Da disse apparater imidlertid ikke sikrede at faa besætningen reddet fra et grundstødt skib, som maatte være udsat for hurtig sønderslagning eller hvis afstand fra land oversteg raketens rækkeevne, blev det af kommissionen endvidere anset for nødvendigt, at synkefri fartøjer anbragtes på forskellige steder af den 44 mil lange kyst fra Skagen til Blaavandshuk.

Kommissionens forslag gik derefter ud på, at der af redningsstationer med raketapparater oprettedes i alt 20 og at 12 af disse tillige forsynedes med synkefri fartøjer, som dog også gjordes selvlensende, samt at endelig en station oprettedes ved daværende Aggerkønal, hvor de lokale forhold ikke tillader anvendelsen af et raketapparat, hvorfor den alene forsynedes med et saadant fartøj.

Det fremgik heraf, at der vel ved flere kyster ikke sjældent forefaldt strandinger, hvor de skibbrudnes redning var forbunden med besvær og vanskelighed, medens det dog efter de lokale forhold antoges, at der selv under vanskelige omstændigheder vilde kunne ydes tilstrækkelig hjælp ved de midler, der da stod til kystbeboernes rådighed.⁵

Foreliggende efterretninger om strandinger, som i mands minde vare indtrufne paa de som farlige for menneskeliv betegnede kyster ved Læsø, Anholt og Grenå m.fl. steder, gik i al fald ud paa, at der ikke forelaa oplysning om noget tab af menneskeliv, som kunde have været forebygget ved tilstedeværelsen af redningsapparater. I så henseende gjorde dog kysterne af Bornholm efter kommissionens skjøn en undtagelse, idet forholdene sammesteds krævede den hurtigste hjælp og andre redningsmidler end de sædvanlige.

Kommissionens forslag gik derfor ud på, at der oprettedes 4 ra-

5 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m.m.*
P. 7f.

Lilleheden redningsbåd ca. år 1900. Bemærk redningsbælterne. Oprindeligt ville redningsmandskabet ikke bruge bælterne, men efter ulykken ved Blokhuis i 1856 blev redningsmændene pålagt at bruge bælterne – også ved øvelser.



ketstationer på Bornholm, nemlig ved Rønne, Allinge, Gudhjem og Svaneke, samt en såvel med raketapparat som med redningsbåd forsynet station ved Snogebæk.»⁶

Om A. Andersen og hans ansættelse i redningsvæsenet

I manuskriptet fortæller A. Andersen næsten intet om sig selv – forfatteren bryder sig tydeligvis ikke om at beskrive sin egen rolle i redningsvæsenet. Selv i redningsaktioner, hvor vi fra andre kilder ved at A. Andersen indtog en ledende og afgørende rolle nævner han end ikke sit eget navn. I stedet tilføjer han som regel blot, at »redningsbestyrerens assistent« var med. I det følgende uddrag fortæller A. Andersen undtagelsesvist lidt om sin baggrund for sin ansættelse i redningsvæsenet. Som det fremgår var han ikke bare en almindelig grå embedsmand, men også en herre med en god portion praktisk erfaring.

»Da forretningerne ved bestyrelsen af redningsvæsenet i Jylland stedse tiltog i omfang – redningsstationernes antal var da i alt 28 og aar for aar krævede større anstrengelser af den mand, som var bestyrelsen betroet, navnlig ved rejser, hvilke tilsynet med de over en strækning af omtrent 50 mil fordelte redningsstationer gjorde nødvendig, havde Justitsraad Claudi gentagne gange andraget paa, at en af det offentlige lønnet assistent maatte blive ansat hos ham, for at gaa ham til haande ved redningsvæsenets bestyrelse.

Uagtet Ministeriet tilfulde erkjendte den i saa henseende tilstedeværende trang, havde dette ikke været i stand til at forskaffe bestyreren en saadan medhjælp. Bestyreren maatte da beslutte sig til paa egen bekostning fra 1ste Maj 1860 at antage en assistent.

Paa Justitsraad Claudis opfordring paatog udarbejderens af nærværende fremstilling sig dette hverv og forblev i denne stilling 9 aar til 1ste Juli 1869. Den saaledes antagne assistent var ved pladsens tiltrædelse 24 aar gammel, stærk af helbred og vænnet til arbejdsomhed. Som praktisk skibsbygger og theoretisk skibskonstruktør samt med 3 aars befarenhed med sejlskibe paa oversøiske pladser, besad assistenten visse egenskaber som bleve til nytte for sagen under hans virksomhed hos bestyreren og i de siden hin tid tilbagelagte aar.

⁶ Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m. m. P. 10f.

Ministeriet bemyndigede Justitsraad Claudi, paa indstilling derom, til paa eget an- og tilsvaer i sit forfald at lade inspektions og andre i redningsvæsenets tjeneste forefaldende – rejser besørge af assistenten, medens det dog indskærpedes bestyreren, saavidt omstændighederne maatte tillade det personlig at have indseende med de ham underlagte redningsstationer.

Vicekonsul A. Andersen, der i 9 aar, nemlig fra 1ste Maj 1860 til 30te Juni 1869, havde været assistent hos Justitsraad Claudi, blev i dennes sted konstitueret som bestyrer for det nørrejydske redningsvæsen fra 1ste Juli 1869 at regne.⁷

Om dødsensfarligt redningsudstyr

I modsætning til redningsbådene havde redningsraketterne den store fordel, at betjeningsmandskabet ikke skulle sætte livet på spil i en frådende brænding. Men som det fremgår af følgende uddrag var redningsraketterne dog ikke helt ufarlige.

»Medens de ved Søetatens laboratorium fra begyndelsen og i flere paafølgende aar forfærdigede og til redningsvæsenet leverede raketter viste sig ved brugen at være heldige, forandredes dette senere med den virkning at explosioner indtraf under affyringen.

Nogle af disse tilfælde indtraf under usædvanlige omstændigheder, hvorved en vis og vidtrækkende opmærksomhed end den sædvanlige fremkaldtes.

Under Hans Majestæt Kongens besøg med følge i Lønstrup den 15de august 1871 og den 20de s.m. ved Hanstholm exploderede nemlig 2 af 3 benyttede raketter, henholdsvis no. 788 og no. 767, og spredte stykker af jernhylsteret et kortere stykke udenfor stativet i en halvkreds ud over havet, ved hvilket kastene foretoges.

Dette uformodede og triste resultat, hvorved ulykke kunde være afstedkommet, fremkaldte under de foreliggende omstændigheder megen bevægelse blandt den i anledning af Hans Majestæts besøg til stede værende store menneskemængde.

En tilsvarende begivenhed indtraf den 4de oktober 1875 under Hans Kongelige Højhed Kronprinsens og Hans kejserlige Højhed Storfyrsttronfølger Alexander med følges besøg ved redningsstationen Flyvholm.⁸

»Under afbenyttelsen af ældre raketter hændte det oftere, at explosionen indtraf ved tændingen. I et saadant tilfælde, nemlig den 8de December 1872 under en ved stationen Nørre Vorupør afholdt øvelse, blev opsynsmanden saaret saaledes, at han derved mistede sit ene øje.⁹

Om ulykker i redningsvæsenet

Det var ikke helt ualmindeligt, at redningsfolk satte livet til under forsøget på at redde skibbrudne. Og sikkert er det at ulykkerne hver gang har givet anledning til spekulationer om, hvorvidt redningsbå-

7 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m. m.*
P. 33f.

8 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m. m.*
P. 21f.

9 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m. m.*
P. 71.

Der eksisterer næsten ingen billedmæssig dokumentation af de voldsomme forhold redningsbådene gik ud i under redningsaktioner. Dette billede fra en øvelse (!) ved Vørupør ca. 1890 giver dog et vist indblik.



denes konstruktion var optimal. I de følgende fire eksempler fremstår A. Andersens fortid som sømand og skibskonstruktør i øvrigt tydeligt.

Ulykken ved Blokhus 1856

»Et den 29de December 1856 indtruffet ulykkeligt tilfælde, hvorved ligeledes 5 af baadmandskabet omkom under en ved stationen Blokhus foretagen øvelse med den sammesteds anbragte redningsbaad, foranledigede Ministeriet til at andrage paa en udvidelse af den oven anførte bestemmelse i redningslovens §6, saaledes at den baadmandskabet og dets efterladte ved samme tillagte understøttelse ogsaa skulde komme til anvendelse hvor nogen af mandskabet under en øvelse havde mistet sin arbejdsfærdighed eller tilsat livet.

Den nærmeste aarsag til den anmeldte kæntring, som indtil da var den første i Jylland indtrufne, ved Blokhus den 29de December 1856 vides at være, at vandstanden paa revlen var for lav. Da redningsbaaden stod ind mod land, stødte den nemlig under sit løb for søen med forstavnen mod havbunden, faldt derved paa uafvendelig maade tværs, og kæntrades af det paafølgende braad.

Denne begivenhed, saavel som flere paafølgende i aarenes løb, har tilfulde bevist nødvendigheden af, at redningsbaadene dybgaaende holdes indenfor den i sin tid vedtagne grænse. Den ofte fremsatte paastand om, at dybgaaendet uden skade kunde forøges nogle tommere, hvilket er fremhævet som en forbedring ved redningsbaadene, er desaaarsag uholdbar sammenholdt med naturforholdenes uafviselige krav.

Begivenheden ved Blokhus og en derved konstateret ulyst til at benytte redningsbælter, hvortil grunden skjønnes at have været noget forskellig, gav anledning til, at det indskjærpedes, at baadmandskabet stedse ved øvelser saavel som under redningsforetagender skulde være iført disse bælter.«¹⁰

¹⁰ Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m. m. P. 16.

Daphnes stranding ved Skagen 1862

»Den 27de December 1862 indtraf den ulykkelige begivenhed, at den ved Skagen stationerede højstevnede redningsbaad – samme konstruktion som den ved Blokhus den 29de December 1856 under øvelse forulykkede baad – kæntrade da forsøg foretoges paa at redde besætningen fra den strandede, i Gøteborg hjemmehørende brig *Daphne*.

Skibet, som fra hjemstedet var bestemt til Cette med en ladning planker og jern, førtes af kaptajn A. F. Lindbom og havde i alt en besætning af 11 mand. Skibets stranding skete kl. 7 formiddag, ca. $\frac{1}{8}$ mil vest for batteriet, $\frac{1}{2}$ mil fra revet, omtrent 100 favne fra nærmeste land, med rigningen overbordkappet.

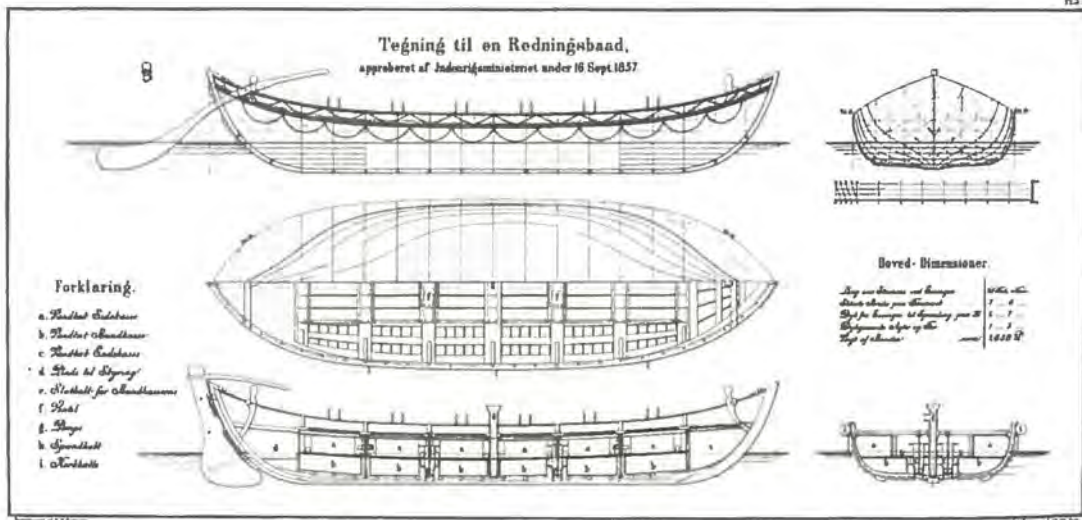
Meldingen modtoges ved stationen kl. $7\frac{1}{2}$ formiddag og klokken henved 9 var redningsbaaden ført til udgangsstedet, noget til luvart af det strandede skib, og bragtes flot, betjent af stationens mandskab. Den herskende voldsomme strøm førte imidlertid redningsbaaden mod læ af vraget, før den stoppede op for det paa rette sted kastede bovdræg. Efter at mandskabet i omtrent $1\frac{1}{2}$ til 2 timer forgjæves af yderste evne havde arbejdet paa at ro vraget op, maatte redningsbaaden landsætte for paa sin vogn ved 3 par heste at kjøres til et i fornøden luv højde liggende udgangssted.

Ved redningsbaadens landing maatte 4 af dens mandskab, formelst udmattelse under de foreragne ligesaa anstrængende som forgjæves forsøg paa at ro vraget op, afløses af 4 frivillige mænd, nemlig fiskerne Niels Andersen, Jakob Tønnesen, Jens Jensen Norsk og Jens Pedersen Kjælder. Redningsbaadens øvrige betjening var, baadformand Jens Chr. Jensen samt baadmændene Niels Chr. Simonsen, Ivar Andreasen, Anders Christensen Bruun, Christen Thomsen og Thomas Pedersen.

Redningsbaaden naaede heldigt ud og fik sit baaddræg lagt saaledes, at den svejede op saa nær at forbindelse ved en line opnaaedes med vraget. Netop da en af besætningen var optaget i redningsbaaden og anden mand under vejs for at optages, kæntrade redningsbaaden pludselig og blev liggende med kjølen over vandet. Af nødvendighed for at undgaa sammenstød med den ved vragets side liggende rigning, maatte redningsbaaden før kæntringen holdes tværs i den da løbende voldsomme strøm ved dræg for og agter. Da aarerne tilmed vare ragne ind og laa langskibs i baaden, kan dette have bidraget til at forøge virkningen paa uheldig maade af strømmens tryk mod baadens side, idet søen faldt i modsat retning.

Foruden redningsbaadens foran navngivne faste mandskab, 6 mand, som deltog i det sidste forsøg med ulykkeligt resultat, druknede 2 af de 4 frivillige, nemlig Jakob Tønnesen og Jens Pedersen Kjælder, hvorimod Niels Andersen og Jens Jensen Norsk drev levende iland og assisteredes af tilstedeværende paa stranden.

Daphnes øvrige besætning, føreren og 9 mand, reddedes i løbet af



De første statslige roredningsbåde blev konstrueret af den private skibsbygmester E.P. Bonnesen på Christianshavn. 27 redningsbåde blev det til, før Orlogsværftet i 1881 blev officiel leverandør af redningsbåde. Roredningsbåde var i brug helt frem til 1963.

dagen og aftenen i 3 hold ved fiskerbaade. Det sidste af disse forsøg iværksattes ved fisker Lars Kruse, der tidligere paa dagen havde redet føreren og 2 mand, kl. 10 aften, og lykkedes det da med fiskerbaad at optage og landsætte resten, 6 mand af besætningen.

Redningsbaaden drev ind paa den svenske kyst i nærheden af Gøteborg og fandtes til dels ubeskadiget. Da udleveringen ved mellemkomst af generalkonsul Warberg var bleven bevilget, førtes redningsbaaden til sin station paa Skagens Nordstrand.

Ved den i bestyrerens forfald foretagne og af stedets politimester ledede undersøgelse fremgik, at grunden til ulykken nærmest maatte søges i et sammenstød af tilfældige omstændigheder og ikke i nogen væsentlig fejl ved baaden. Af nødvendighed var redningsbaaden bragt under fortøjning baade for og agter. Ved som følge heraf ikke at kunne svinge fri af det under land løbende strøg, som faldt tværs, underskjar redningsbaaden og kæntrade.

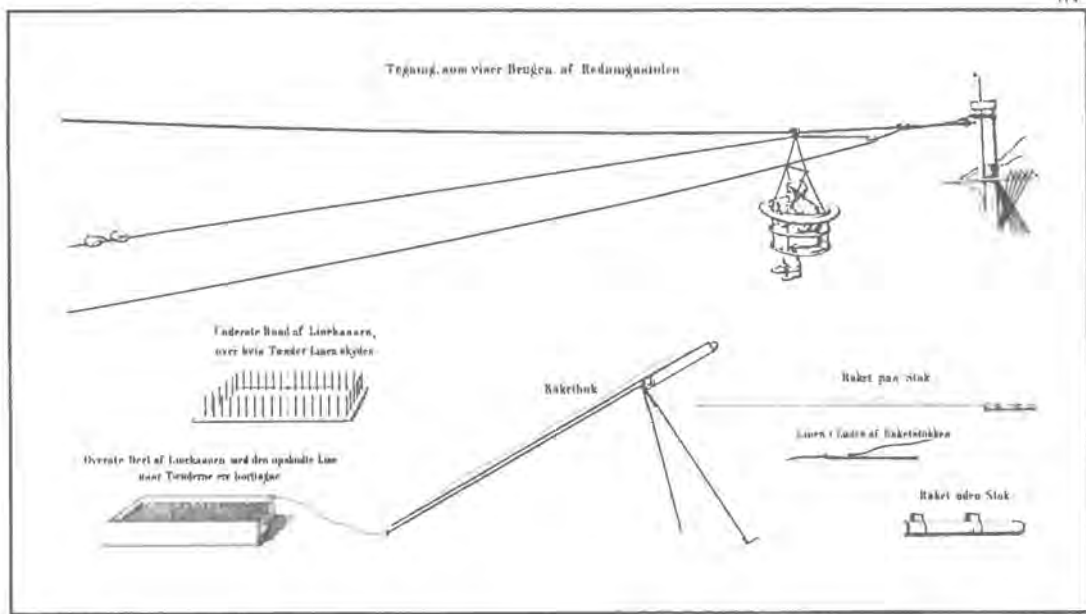
Det viste sig senere, at den ene af baadens tvende med skruengang forsynede bundventiler var skruet over hvilket havde til følge, at den paagjældende plade var falden ned og dækkede over afløbsrøret.

Denne uheldige og under de givne forhold uafvendelige omstændighed har selvfølgelig halveret baadens selvlensende egenskab og sandsynligvis medvirket til kæntringen. Om der end var grund til at antage, at baadens konstruktion i det hele var vellykket, fremtraadte det dog som noget ikke usandsynligt, at der kunde være en eller anden mangel at afhjælpe.¹¹

Ulykken ved Rindby 1863

»Den 3die Juli 1863 indtraf den ulykke at stationen Rindbys redningsbaad kæntrade under en øvelse, hvorved 2 af baadmandskabet tilsatte livet. Vejret og havet var uroligt af VNV. For indgaende og

¹¹ Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m.m. P. 48ff.



omtrent $\frac{1}{2}$ mil fra kysten ramtes redningsbaaden pludselig og ufor-
modet af en braadsø, der bevirkede kæntring.

Det skyldtes nærmest baadmand Chr. Graffs optræden, at tabet
af menneskeliv indskrænktes til de forulykkede 2 mand. Efter at
han og de øvrige overlevende vare komne udenfor baaden og søgte
at holde sig paa dens bund, hvilket ikke vilde have lykkedes i læng-
den for alle, fordi det nødvendige støttepunkt fattedes, dykkede
Graff ned under essingen af den kæntrade baad og fik fat paa et af
dens drægtoug. Tampen førtes derpaa gennem nogle af udenbords-
linernes bugter hen over klædningen og kjolen og fastgjordes. Der-
ved gaves de paagjældende et fast og for deres sikkerhed nødvendigt
holdepunkt, indtil baaden ved en heldig strømsætning drev til land.
Det reddede mandskab erklærede, at ulykken ikke kunde tilskrives
nogen dem bekjendt fejl ved redningsbaaden men en ren hændelig
begivenhed.

Fornævnte kæntring den 3die juli 1863 af redningsbaaden ved sta-
tionen Rindby under øvelse medførte, at baaden, som til forsøg var
bygget af jern, sendtes til Kjøbenhavn for ikke mere at tages i brug.
Indtil en anden baad kunde tilvejebringes, blev bemeldte rednings-
station midlertidig nedlagt.¹²

Ulykken ved Løkken 1873

»Natten mellem den 2den og 3die August 1875 strandede omtrent
mil syd for stationen Løkken den i London hjemmehørende brig
Ruth.

*Anvisning i brugen af raketap-
parat og redningsstol.*

12. Fremstilling af det danske
Redningsvæsens udvikling m.m.
P. 51f.

Vinden var vestlig med storm og høj sø. Meldingen modtoges ved stationen kl. 2 formiddag. Ved redningsbaadens ankomst til strandingsstedet kl. 2¹/₄ formiddag den 3die August stod skibet paa ydersiden af 2den revle med siden mod søen, som stadig brød hen over dækket, omtrent 200 favne fra land.

Redningsbaaden, som strax bragtes flot, opnaaede heldig forbindelse, men skibets uheldige stilling medførte, at det var forbunden med vanskelighed at faa besætningen, 7 mand, som havde søgt tilflugt i rigningen, over i redningsbaaden. Dette lykkedes dog til sidst, om end med meget besvær, hvorefter redningsbaaden søgte land. Undervejs ramte et fra begge laaringer kommende braad, for hvilket baadslæbet udfiredes, og bragte den til at kæntré, omtrent 100 favne fra strandbredden.

Af de ombordværende 20 personer forulykkede 1 af den skibbrudne besætning samt 2 af redningsmandskabet, medens resten drev ind med den kæntréde baad, saaledes at de paa stranden tilstedeværende personer kunde yde de paagjældende nødvendig hjælp. Dette ulykkelige tilfælde afgav, efter en paa stedet ved bestyreren foretagen undersøgelse, ingen grund til mistillid til stationens redningsbaad, der ved flere tidligere lejligheder havde ydet fortrinlig tjeneste. Den omstændighed, at det paagjældende braad førte det udfirede baadsløb ind i redningsbaaden, kunde derimod tyde paa, at afstanden, i hvilken dette var udfiret, havde været for kort.¹³

Om kunsten at betjene en redningsbåd

Man forstår sagtens hvordan en lille roredningsbåd kan kæntré i en voldsom brænding. Noget ganske ander er det imidlertid at forstå hvordan man *ikke* forulykker i en sådan situation. I den forbindelse finder man i A. Andersen en mængde fyldestgørende svar. Det følgende er intet mindre end en udførlig vejledning i kunsten at føre en redningsbåd fra kysten ud til et forulykket skib og tilbage til kysten igen i sikker behold.

»Reglerne for manøvreringen med baadene kunne rettest henføres under 2de hovedafdelinger, nemlig:

1. hvorledes baadene bør manøvreres, naar de ros ud mod brændingen, og
2. hvorledes manøvreringen bør ske, naar man ror mod land og saaledes har søen med sig.

Foreløbigt kan det som en almindelig antagen kjendsgerning bemærkes, at der er større fare forbunden med at løbe til land med søen, end at ro fra land mod søen, og at denne fare fornemmelig bestaar i baadenes tilbøjelighed til at »skjære rundt« og da kæntré, enten ved at løbe stevnen under eller ved at vende siden til søen.

¹³ Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m. m. P. 75.

I) Manøvreringen naar man ror ud mod brændingen

Som en almindelig regel gjælder det her, at baaden gives al den fart med aarerne, man er i stand til, for at søen ikke skal faa magt til at kaste baaden tilbage og vende den med siden mod søen, eller sætte den paa enden og derved bringe den ud af ligevægt. Baaden bør derfor ros frem med en saadan kraft, at den med stævnen i søen kan drives gennem bølgekammen og lade denne bag sig saa hurtigt som muligt. Naar det kan ske uden fare for at baaden skal blive kastet tilbage af søen, vil det dog ikke være uhensigtsmæssigt at mindske farten noget for at ikke forstævnen, efter at have passeret bølgekammen, skal falde alt for tungt og voldsomt.

En anden fremgangsmaade er at undgaa braadsøerne, saaledes at disse bryde af foran baaden, men denne manøvre, der er den sikreste med en mindre baad, vil hvor kysten er flad og brændingerne strække sig langt ud, som oftest ikke kunne lade sig udføre.

Følgende almindelige regler for roningen ud imod søen kunne herefter anbefales:

1. Dersom det er muligt, bør man søge at undgaa søen i det øjeblik den vil bryde sig eller »falde over«.
2. Er stormen og søen lige imod, saa at man ikke kan undgaa søerne (»tage Slette«), bør baaden ros kraftig frem mod enhver sø der nærmer sig.
3. Baaden bør dog ikke gives en stærkere fart end der er nødvendig til at forebygge, at den kastes tilbage.

II) Manøvreringen naar man ror ind mod brændingen

Den væsentligste fare der truer, er den, at baaden »skjærer rundt«, og det er derfor paa at forebygge dette, at mandskabet fornemmelig bør have opmærksomheden henvendt.

Aarsagen til at baaden »skjærer rundt«, naar den løber for en braadsø, er, at den drives frem i samme retning som denne, uden at yde nogen modstand. Naar saaledes baaden løber med forstævnen mod land og agterstævnen mod søen, og bliver indhentet af denne, vil den første virkning heraf være, at agterstævnen hæves i vejret, og forstævnen selvfølgelig tvinges ned. Har baaden dernæst tilstrækkelig modstandskraft i sig, saa at søen kan løbe fra den, vil den successivt komme i en nedadvendt, horisontal og opadvendt stilling, alt eftersom søens kam passerer dens agterstævn, midte og forstævn.

Men dersom baaden, naar den indhentes af en bølge, ikke yder tilstrækkelig modstand til at bevirke, at søen løber fra den, da kommer den kun i den første af de nævnte 3 stillinger. Agterstævnen forbliver oppe og i vejret, og bølgen river baaden med sig paa sin forreste og farligste side, under tiden med den voldsomste fart og med forstævnen saa dybt nede i søen, at den møder modstand. I denne stilling kan baaden, naar den med agtpaagivenhed styres med aarer-

ne, undertiden løbe en betydelig strækning, indtil bølgen har brudt sig og udtømt sin kraft. Der hændes ogsaa, naar forstavnen er lav og tvinges saa dybt ned at dens flydekraft gaar tabt, medens søen driver agterdelen frem, at den da kastes overende, eller, dersom forstavnen enten er høj, eller, saaledes som redningsbaadene, forsynet med lufttæt kasse, som forhindrer den i at løbe under, at søen da virker paa forenden i en retning og paa agterenden i en anden retning, hvorved den hurtigt skjærer rundt, faar breidsiden til søen, og da enten kastes paa siden eller kæntrer.

Under saadanne omstændigheder kan baaden manøvreres paa forskellige maader, nemlig:

1. Ved at vende forstavnen mod søen, førend man begiver sig ind i brændingen, og derefter »bakke« baaden ind, idet man ror nogle faa slag frem mod hver høj sø og da atter bakker. Dersom søen er meget høj og baaden mindre, er denne manøvre i almindelighed den sikreste, fordi man har bedre kommando over baaden, naar aarernes kraft kan anvendes imod søen, end ved alene at bakke.
2. Ved, dersom man beholder agterstavnen mod søen, at bakke med aarerne, naar søen nærmer sig og atter ro til, saa snart den er passeret, for derefter at holde sig paa søens bagside.
3. Ved at slæbe efter sig et stykke ballastjern, en tung sten, en stor kurv eller en anden lignende gjenstand, tjenende til at holde baadens agterende i vandet og forhindre, at den skjærer rundt. Paa de engelske kyster bruges hertil en særegen indretning, de saakaldte slæb, kegledannede sejldugspose med en vidde i munden af 2 fod og $4\frac{1}{2}$ fod lange. De slæbes med munden frem i en stærk line og med en slap smækker line gjort fast til den spidse ende. Naar de føres med munden frem, fyldes de og yde derved en saa betydelig modstand, at de ere i stand til at holde baadens agterstavn i vandet. Firer man i den tykke line og haler i den smækkre, vender posen sig, tømmes og yder da ej længere nogen modstand, saa at den med lethed kan hales ind i baaden. Saadanne slæb anvendes vel mest til sejlbaade men ere dog ogsaa et vigtigt sikkerhedsmiddel for robaade, og mange redningsbaade ere derfor ogsaa nu forsynede med dem. Tunge gjenstande bør ikke henligge i nogen af baadens ender, navnlig ikke i forenden, da baaden bør bringes til at ligge dybest i vandet med agterenden, for at denne ikke saa let skal kunne kastes af søerne. Naar baaden løber i samme retning som søen, bør den styres med aare agterud eller fra laaringen, da roret til sine tider ikke gjør nogen nytte.

I henhold til foranstaaende kunne følgende regler anbefales:

1. Man bør saa meget som muligt undgaa de høje søer, ved at placere baaden saaledes, at søerne bryde sig foran den.
2. Dersom søen er meget høj, eller baaden hører til de mindre, og i

særdeleshed, dersom den er platgattet, bør man vende forstavnen mod søen og bakke den ind, idet man ror til mod enhver sø, der nærmer sig, saa meget, at den kan passeres af baaden.

3. Anser man baaden for sikker nok til at ro den ind med forstavnen mod land, bør man bakke med aarerne mod enhver sø, der nærmer sig, for saavidt muligt at formindske baadens fart; er baaden forsynet med slæb, bør dette benyttes.
4. De tungeste ting i baaden bør bringes hen i den ende, der vender mod søen, dog ikke alleryderst.
5. Dersom en baad, der baade fører sejl og aarer, søger land uden sejl i en høj sø, bør mast og sejl nedtages forinden den begiver sig ind i brændingerne, hvorefter den da ros i land paa den ovenfor beskrevne maade. Fører baaden sejl alene, bør disse mindskes og halvt nedfires, idet det er tilstrækkeligt at have stagsejlene oppe.

III) At løbe baaden op paa stranden under en høj sø

Den ovenfor beskrevne manøvrering sigter alene til at føre baaden gennem brændingen ind mod land, men noget herfra forskjelligt er det at løbe baaden op paa stranden, naar man har naaet kysten, og herved kommer da de paagjældende lokaliteters beskaffenhed i særdeles betragtning.

Paa en stejl strand bryde søerne sig ikke førend saa godt som inde i selve havstokken, hvorimod brændingerne, naar stranden er flad, ofte strække sig meget langt ud fra land.

Ved brændingernes yderste grænse, hvor søen bryder sig paa 4 favne vand, er den højest og derfor farligst. Har man passeret den, formindskes faren efterhaanden som vandet grunder op, indtil søen nær ved land taber sin kraft. Da søens karakter saaledes er helt forskjellig paa flade og paa stejle kyster, maa ogsaa manøvreringen veksle under forskjellige situationer. Paa en flad kyst maa man, hvad enten baaden løber eller bakkes ind, holde lige paa land, indtil den tager grunden, hvor efter da hver sø fører den nærmere mod landet, indtil mandskabet kan springe ud og hale baaden helt op. Paa en stejl kyst er det derimod almindelig skik, med en baad af nogenlunde størrelse, at sejle den lige ind til kysten, indtil man, idet man skal landsætte, hvad enten baaden roes eller sejles, luffer halvt op i den retning, hvorfra søen kommer, saa at baaden faar søen noget paa siden og saaledes at denne, ved hjælp af de paa stranden tilstedeværende løftes op paa land.

Under omstændigheder som de her omhandlede, er det næppe det almindelige at bakke baaden ind, hvorimod den i reglen, saaledes som berørt, roes ind med fuld fart.

IV) At borde et skib under sejl eller til ankers i høj sø

Den fremgangsmaade, der følges ved med redningsbaade eller andre baade at borde et skib, hvad enten nu dette er strandet, ligger

Anvisning i brugen af raketapparatet. Øverst: Redningsraketen affyres ud over det strandede skib. Nederst: Blokken er fastgjort, og redningsstolen er firet ud til det strandede skib. Den første somand bales i land.



for anker eller er under sejl, er saa forskjellig, at det ikke lader sig gøre at angive almindelige regler, der kunne tjene til vejledning i saa henseende. Alt kommer her an paa baadførerens konduite, aandsnærværelse og rigtige anvendelse af erfaring samt paa, at han til fulde forstaar at vurdere den fare, der er forbunden med et saadant foretagende.

Det er noksom bekjendt, at man i almindelighed, naar det er muligt, skal søge at borde et skib, hvad enten det staar fast eller er flot, i læ, hvorved man under tiden vil kunne naa ud til det i temmelig smult vande og saaledes lettest kunne undgaa den fare, der ved bordningen især maa befrygtes, nemlig at baaden kommer i voldsom berørelse med skibet, eller at den fyldes og kæntrer ved søens tilbageslag og ved dens uregelmæssige gang, hvor den møder modstand.

Paa den anden side er der imidlertid ved at borde et skib i læ den fare, at baaden udsættes for at rammes af de nedstyrtende master,

eller, hvis de alt tidligere ere gaaede over bord, at den beskadiges eller vel endog sønderlaas af den omdrivende takkelage, hvorfor det ogsaa ofte kan være nødvendigt for redningsbaaden at modtage de skibbrudne fra skibets for eller agterstavn.

Større redningsbaade, som gaa ud til vrage paa længere udgaaende grunde, ankre i almindelighed op til luvart af vraget og fire sig ind mod samme, indtil de ere nær nok til at kunne tilkaste besætningen en smækker line. Herved maa dog anvendes den største forsigtighed, for at baaden ikke skal tørne mod skibet, hvorfor de skibbrudne som oftest maa springe over bord og lade sig hale om bord i baaden med liner.

Ved at borde et skib til søs, er det i ethvert fald af vigtighed, at linerne, hvormed baaden gøres fast til skibet, have længde nok til at give baaden tilstrækkeligt raaderum til at vage paa søen, og man maa stedse være beredt paa, om fornødent, øjeblikkeligt at kunne enten slippe eller kappe linen.

Naar man har faaet de skibbrudne i baaden, bør det paases, at de sidde ned og er lige mange i hver side af baaden. Enhver sammenklyngen og springen fra et sted til et andet bør forbydes.¹⁴

Om ulydighed og pligtforsømmelse

Under A. Andersens ledelse har begreber som disciplin og modighed fremstået som helt centrale mål, hvorfra redningsmandskabet ikke kunne fravige. I A. Andersens redningsvæsen var der ingen situation så farlig, at redningsmandskabet ikke kunne komme til undsætning. Redningsvæsnet havde ingen plads til folk der meldte fra overfor åbenlyst livsfarlige situationer. Som det fremgår af uddragene om *Arctics* stranding stod A. Andersen i øvrigt selv i forreste geled når skibbrudne skulle reddes.

Indledningsvist kommenterer A. Andersen pressens behandling af redningsvæsnet, som han ofte finder har været ganske urimelig, men må dog samtidigt erkende at: »Enkelte beklagelige tilfælde af pligtforsømmelse forekom og de skyldige bleve dragne til ansvar.»¹⁵

Arctics stranding ved Flyvholm 1860

»Ved dampskibet *Arctics* stranding den 4de Oktober 1860 ud for Knopper, nægtede saaledes mandskabet ved station Flyvholm, paa nær en mand, Mads Nielsen Vrist, at gaa ud med redningsbaaden. Et frivilligt mandskab blev omsider tilvejebragt og redningsbaaden satte i virksomhed. I tvende hold toges den overlevende del af besætningen, 22 mand, som i over et døgn havde holdt sig paa salingshornene af det til midt paa mastens højde sunkne skib, i redningsbaaden. Medens den første landsætning forløb heldig, kæntrede redningsbaaden under den anden og sidste tur for indgaaende, hvorved 3 af de i denne optagne og til berjeningen hørende personer omkom.

14 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m.m.* P. 38ff.

15 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m.m.* P. 34.

Gjør Stjertblokken fast godt
paa Undermasten Ere Master
ne faldne, da til det bedste Sted
forbaanden. Kast Raskelinen løs paa
see at Luuen i Blokken lober fri og
vis Signal til Land.

Make the tail of the block fast to
the lower mast well up. If masts
are gone then to the best place
you can find. Cast off Rasket line,
see that the rope in the block runs
free, and show signal to the shore.

Gjør denne Trosse fast om
treent 2. Fod ovenfor Stjerte-
blokken, påsee. Alt klar
er at Luuen i Blokken lober fri
og vis Signal til Land.

Make this towser fast about
three feet above the tail block. See
all clear, and that the rope in
the block runs free, and show
signal to the shore.

Efter at det strandede mandskab
ved flere lejligheder havde for-
hindret en forestående redning
ved at begå fatale fejl (bl.a. den
nævnte Amazones stranding ved
Flyvholm 1865), begynder man
at hale et anvisningsbræt ud til
det strandede skib.

Redningsbaaden betjentes under begge forsøg, foruden af oven-
nævnte baadmand Mads Nielsen Vrist, ved:

Civilingenieur Thomas Earle, som omkom ved kæntringen
Norsk styrmand Niels Hansen Steen af Asgaard Strand, fra den da-
gen forud strandede norske bark *Kronprins Frederik* og af hvem
baaden førtes

Fisker Jens Chr. Larsen, Anders Pedersen Hav, Jacob Agger, Anders
Jensen

Haandværker Lars Larsen

Haandværker Jens Møller Langer

Assistenten hos bestyreren [A. Andersen selv].

Nødraabene fra den under de givne forhold af kulde og savn haardt
medtagne besætning lød saa godt som uafbrudt ind over kysten, de
begyndte henimod aften den 4de Oktober og vedblev til næste dags
eftermiddag. Disse raab og besætningens blege ansigter, som om
dagen fra land tydelig kunde ses i skibets master, ville de paa stran-
dingsstedet tilstedeværende næppe kunne glemme.

Bestræbelserne i land paa at bringe redningsbaaden flot – hvilke
gjentagende gange mislykkedes paa grund af den efter flere dages
hæftig storm overvældende sø mod land – fulgtes med stor spænding
af de skibbrudne, som fra masterne ved »Cheers« gav deres stemning
udtryk, da redningsbaaden var kommen flot, hastende mod maalet.

Deltagerne i denne – ogsaa for hin tid med dens begrænsede
meddelelse – og forbindelsesmidler – opsigtsvækkende begiven-
hed, erkjendtes under vanskelige forhold at have gjort sig fortjent af
redningsvæsenet, hvis ære tilmed bevaredes.

At deltagerne i redningsforetagendet den 5te Oktober 1860 des-
aarsag ere navngivne i nærværende fremstilling om redningsvæsenet
vil forhaabentlig findes vel begrundet. Af disse lo deltagerne leve 4
for tiden.

Med undtagelse af nævnte baadmand Mads Nielsen Vrist, blev
mandskabet ved den paagjældende station Flyvholm afskediget af
redningsvæsenets tjeneste, uden at der tillagdes dette nogen dagløn
for dets møde i anledning af strandingen.¹⁶

Prins Alberts stranding ved Nørre Tornby 1860

»Ved barkskibet *Prins Alberts* stranding i nærheden af stationen
Nørre Tornby den 4de Oktober 1860 under den i flere dage her-
skende haarde storm, vægrede 8 mand af det ved bemeldte station
ansatte mandskab sig ved at gjøre tjeneste i redningsbaaden da den
anden gang gik ud.

Da de paagjældende ved senere redningsforsøg opførte sig upa-
aklageligt, bifaldt Ministeriet bestyrerens indstilling om indtil vide-
re at beholde dem i redningsvæsenets tjeneste.

16 Fremstilling af det danske
Redningsvæsens udvikling m. m.
P. 34ff.

Samtidig tildeltes vedkommende en alvorlig irettesættelse og betydedes det dem, at lignende pligtforsømmelse vilde medføre øjeblikkelig afskedigelse af redningsvæsenets tjeneste.«¹⁷

Theodor Behrends stranding ved Løkken 1859

»I anledning af strandingen den 5te December aaret forud af det preussiske barkskib *Theodor Behrends*, hvis besætning, 8 mand, forulykkede før det blev den i nærheden liggende redningsstation Løkken muligt at forebygge ulykken, blev der i pressen rettet skarpe angreb paa redningsvæsenet og navnlig paa opsynsmanden ved bemeldte station. Disse angreb gik paa den ikke mere usædvanlige maade over i fremmede blade.

Retslig undersøgelse fandt i denne anledning sted, men de derved fremkomne oplysninger have tilfulde godtgjort, at beretningerne i bladene om denne ulykkelige begivenhed havde været i høj grad urigtige og overdrevne, og de paa samme støttede anker mod redningsvæsenet ubegrundede.

Opsynsmanden saavel som største delen af redningsmandskabet havde gjort, hvad der stod i deres magt for at redde den skibbrudne besætning. Med største anstrengelser og øjensynlig livsfare forsøgte gjentagne gange med redningsbaaden at naa ud til skibet men paa grund af voldsom storm og søgang lykkedes forsøgene ikke. Kun om 3 af baadmandskabet blev det oplyst, at de havde forsømt deres pligt, idet de, da redningsbaaden anden gang gik ud, vægrede sig ved at gjøre tjeneste i denne. Af disse afskediges den ene af redningsvæsenets tjeneste, medens de 2 andre, for hvis vedkommende formildende omstændigheder fandtes at være tilstede, bleve ansete med mindre straffe.«¹⁸

Taglionis stranding ved Skagen 1870

»Virksomheden den 9de Oktober 1870 til det paa Skagens Gren strandede barkskib *Taglioni*, indbefattet i det for aaret ovenfor betegnede resultat, var i særlig grad anstrengende og forbunden med livsfare for deltagerne. Skibet skiltes ad, før det blev muligt for redningsbaaden at faa forbindelse og indtage besætningen.

Redningsbaaden, der omflødes af vraggoods og dele af ladningen, bestaaende af planker, maatte af nødvendighed indskrænke sin virksomhed til fra vragstykker at opsamle den paagjældende paa disse drivende del af besætningen, af hvilken kun 6 mand reddedes, medens 4 mand forulykkede ved skibets sønderslagning.

Muligen vilde redningsforsøgene have faaet et heldigere udfald, dersom den paagjældende redningsbaad strax havde kunnet nærme sig det strandede skib noget mere eller under de foretagne forsøg var forbleven i længere tid ved samme. Dertil var ogsaa den største del af redningsmandskabet fuldkommen villig, uagtet der dermed øjensynlig var forbunden betydelig fare.

17 Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m.m. P. 35f.

18 Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m.m. P. 36.

Af mandskabet modsatte 3 mand sig dette bestemt, og disses gjentagne vægring ved at opfylde deres pligt gjorde det umuligt for redningsbaaden at opholde sig saa længe paa stedet, som det havde været ønskeligt. De paagjældende 3 mand afskediges strax, ligesom der ej heller blev udbetalt dem nogen dagbetaling for deres deltagelse i redningsforetagendet. Derimod blev der udbetalt en extrabelønning af 45 Rd. til det øvrige mandskab, der havde vist sig særdeles modigt og udholdende.«¹⁹

Varbergs stranding ved Nørre Vorupør 1873

»Ved indstrandingen af briggen *Varberg* udfor stationen Nørre Vorupør den 19de Februar 1873 omkom hele besætningen. Uagtet det ved den omhyggelige undersøgelse, som foretoges i anledning af denne stranding, blev godtgjort, at den indtrufne store ulykke skyldtes et sammenstød af flere uheldige omstændigheder, og at den sandsynligvis ikke havde kunnet været forebygget ved noget redningsforsøg – skønnedes forholdene dog ikke at have været anderledes, end at redningsbaaden burde være gaaet ud strax om natten eller i det mindste om morgenen ved dagbrud.

Ved at undlade dette og tilmed derved sidde opsynsmandens bestemte ordre overhørig, gjorde det paagjældende mandskab sig skyldig i en grov pligtforsømmelse.

Dette forhold havde til følge, at 3 mand, hvis adfærd særlig fortjente dadel, og som ved deres slette eksempel havde udøvet en uheldig indflydelse paa det øvrige mandskab, bleve afskedigede af redningsvæsenets tjeneste. Det øvrige mandskab tildeltes en alvorlig tilrettevisning med forbrydelse af den dem ellers tilkommende dagbetaling.

Da opsynsmanden ved denne lejlighed havde vist mangel paa behørig omsigt og myndighed over mandskabet og derved skønnedes ikke at være sin post voxen, blev han ligeledes afskediget af redningsvæsenets tjeneste. Som formildende omstændighed for opsynsmanden kan anføres, at han samme dag som *Varbergs* stranding indtraf kl 9 aften, var vendt tilbage fra sygehuset i Thisted, svækket og afkræftet, idet han havde maattet lade sig indlægge paa sygehuset efter et ham den 8de December 1872, altsaa 73 dage før bemeldte stranding indtraf, overgaaet uheld, idet en exploderende raket lod ham miste det ene øje.«²⁰

Om enkelte andre strandinger

Strandinger rummer næsten altid et heftigt element af dramatik, hvilket de to følgende beretninger vidner om. I tilfældet *Amazone* fremgår det, hvorledes der er en naturlig grænse for redningsmandskabets evner – hvis ikke de skibbrudne selv hjalp til, var redningsaktionerne nyttesløse. Den anden beretning handler om en af strandingshistoriens bedst beskrevne strandinger, *Alexander New-*

19 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m. m.* P. 67.

20 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m. m.* P. 72f.

skys stranding ved Flyvholm 1868, hvor over 700 mennesker blev reddet. Ved begge strandinger var A. Andersens at finde inde på stranden.

Amazones stranding ved Flyvholm 1865

»Af de i finansaarets 1865-66 løb indtrufne strandinger kan særlig nævnes barkskibet Amazone af Stralsund, strandet om aftenen den 26de November 1865 omtrent $\frac{3}{4}$ mil nord for stationen Flyvholm, fordi de skibbrudnes ukyndighed i materiellets rigtige anvendelse til deres redning medførte, at 5 af disse mistede livet.

I bestyrerens forfald var hans assistent [A. Andersen selv] indtruffen paa strandingsstedet i løbet af natten til 27de November. Ved den første efter hans tilstedekomst indtrædende lysning i det da herskende og særlig over havet rugende mørke, under hvilken skibets spredende sejl skønnedes saa nogenlunde at betegne dets stilling, blev en raket af det tilstedebragte redningsmateriel kastet efter stedet, hvor lysningen havde vist sig, og bragte linen, som det senere erfarede, til at falde over forrigningen.

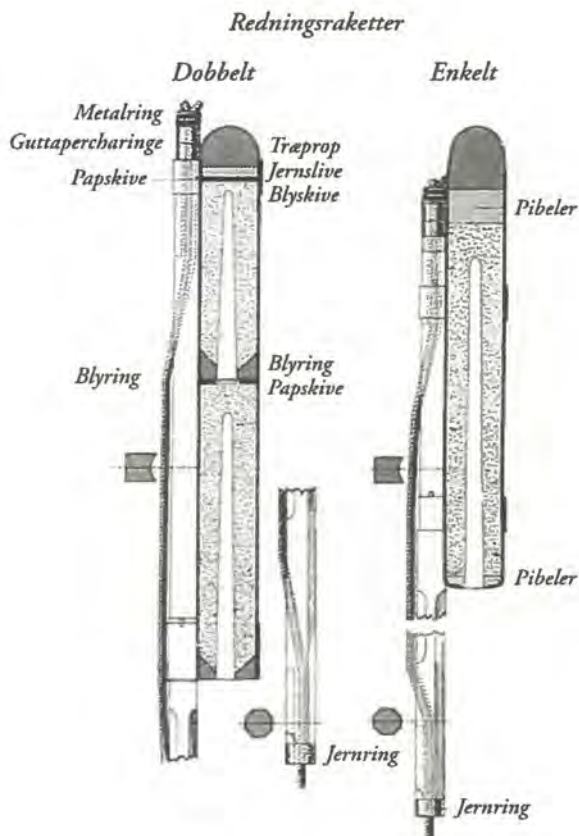
Trods gjentagne og ihærdige opfordringer til de skibbrudne dels ved raab og dels ved at vinke udefter med en tændt lanterne, foretoges den fra disse nødvendige udhaling af linerne kun med lange mellemrum for omsider helt at ophøre.

Da dagslyset – hvilket i bange spænding maatte afventes under de saaledes foreliggende omstændigheder – begyndte at indtræde, bemærkedes fra land, at udhalings og indhalingslinen viste ind forbi underliget af forremærsejle og maatte saaledes antages at være gjort fast paa rette maade. Udhalingen af apparatets tykke trosse blev desaaarsag strax paabegyndt, men kommen faa favne fra land afbrødes forbindelsen.

Ved den saaledes nødvendiggjorte indhaling af bemeldte trosse, viste det sig, at de skibbrudne ikke havde gjort blokkens stjert fast, men omtrent 2 fod fra den befæstet raketlinen, paa hvilken det samlede tryk ved trossens udhaling urigtig faldt og oversteg følgelig dens modstandsevne. Samtidig tydede masternes svingning, hver sin vej, og ilanddrivende vragstykker umiskjendeligt paa, at sønderslagning af det med jernbaneskiner tungt lastede skib var forestaaende.

Da det fra land bemærkedes, at besætningen søgte tilflugt paa bakken, som var højere end nogen anden del af skibet over vander og kysten nærmest, kastedes en dobbelt raket og lagde linen over dette sted og i de skibbrudnes hænder. I stedet for at hale den med stjertblok forsynede raketline ud og derved gjøre redningen mulig paa regulær maade, gjorde de sig alle med vævlingestik med 2 fods indbyrdes mellemrum fast til raketlinen og sprang derefter overbord ved bougen af fartøjet, hvor et vældigt underdrag fra den høje og omkredsende braadsø gjorde vedkommendes stilling i højeste grad livsfarlig.

Raketterne voldte en del problemer, idet de nogle gange sprang i luften under udsendelsen. Andre gange var det den strandede besætning der stod for skud: Ved en stranding ved Læso i 1884 gennemborede en raket først skanseklædningen af dobbelte brædder, dernæst et godt fem centimeter tykt stykke egetræ for så endelig at ende i kaptajnens brystkasse, med hans øjeblikkelige død til følge.



De mange til indhalingen villige hænder vilde – dersom de paagjældendes beredvillighed til at hjælpe ikke var bleven standset hurtigt have bragt linen til at briste og gjort ulykken fuldstændig.

Indhalingen blev derimod kun tilladt, naar braadet, i hvilket de paagjældende omtumledes og deres lemmer nu og da kom til syne, vældede mod land. Naar suget umiddelbart efter drog fra kysten, blev indhalingen ikke alene standset, men der blev endog til betryggelse for linen med dens kostbare vægt af mange mere eller mindre forkomne stakler, firet paa denne, saa længe trykket ud efter stod paa.

Da den første af de paagjældende, et ungt menneske paa 17 aar, var kommen saa nær, at det blev muligt at udfri ham, som da havde trygget af den øvrige besætning, ved vævlingesticket om sit legeme hvilende paa sig, var han mørkeblaa i ansigtet og fraaden stod ham om munden.

Den øvrige indhaling blev, da tilbagesuget havde tabt sin overvældende kraft, hurtigt tilendebragt med det resultat, at linen efter den 5te i rækken viste et kort brud, som under de givne omstændigheder skjønnedes at være fremkaldt ved kapning med kniv.

Paa anden maade kan denne uopklarede tildragelse ikke forstaaes, fordi en ved vægten paa raketlinen fremkaldt bristning paa den givne afstand af ca. 300 alen, vilde være sket mellem land og det betegnede unge menneske, som var den første i rækken og hvor den største spænding saaledes faldt, men kunde derimod ikke forekomme, hvor brudstedet fandtes og afstanden mellem mand og mand kun var omtrent 2 fod.

De forulykkedes lig inddrev sammenbundne paa den betegnede maade ved Agger nogle dage senere. Det unge menneske paadrog sig en hæftig og langvarig lungebetændelse, hvorefter han helbrededes og hjemsendtes.

Umiddelbart efter at redningsforsøget var blevet tilendebragt ved *Amazon* sønderstoges skibet. Blandt det ilanddrevne vraggods fandtes en pult, i hvilken blandt andet fandtes 2 eksemplarer udfærdigede i det tyske sprog af den af Indenrigsministeriet fordelte anvisning for søfarende til redningsapparaternes anvendelse i strandingsstilfælde. Denne faktiske omstændighed var saare betegnende sammenholdt med besætningens udviste mangel paa kjendskab til sagen, og syntes at vidne om, at anvisningen var forbleven upaaagtet ombord.²¹

Alexander Newskys stranding ved Flyvholm 1868

»Strandingen den 25de September 1868 ca. 1/2 mil nord for stationen Flyvholm af den russiske med sejlrigning og skruer forsynede orlogsfregat *Alexander Newsky* fra de græske farvande bestemt til Kronstad, var en begivenhed større end nogen tidligere, saa længe redningsvæsenet heri landet havde bestaaet, og er ikke senere bleven overtruffen af nogen tilsvarende her for kysten.

Dette skibs stranding vakte opmærksomhed viden om og fremkaldte blandt andet et gennem det tyske gesandtskab fremkommet ønske om at blive sagens nærmere omstændigheder meddelt for at bringe dem til den da i Berlin som gjæst værende Kejser Alexander den 2dens kundskab.

Strandingen foregik kl. 3 formiddag med regntykt, usigtbart vejr, medens skibet for en frisk VSV kuling under sejl løb ca. 11 mil fart og var nærmest en følge af uformodet stærk sydgaaende strømsætning. Hertil bidrog en forvexling af den i Thyborøn kanal liggende lodsstations fartøjs fyrplanterne, der antoges for at være en modgaaende dampers toplys.

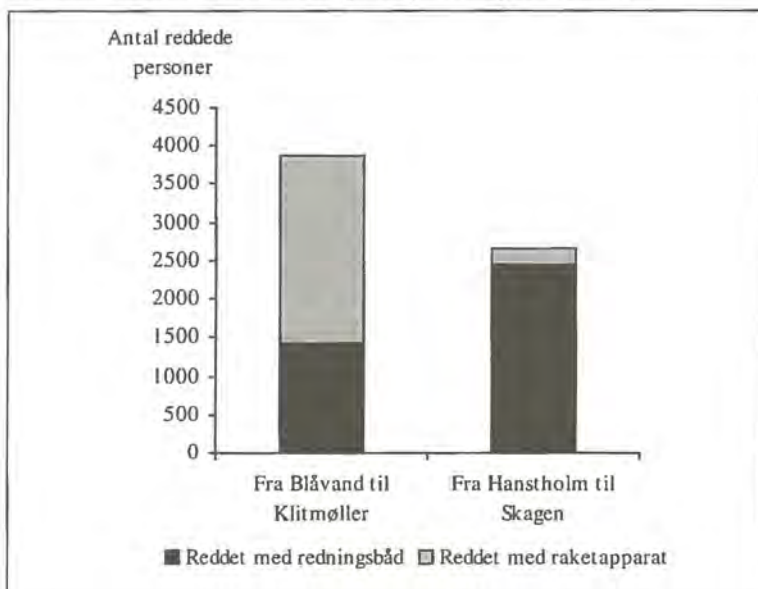
Ombord i *Alexander Newsky* fandtes en stab af 35 officerer samt en stor besætning, tilsammen 730 personer. Af officererne nævnes admiral Possiet, chefen kaptajn Oscar von Kræmer samt løjtnant storfyrst Alexis.

Bestyrerens assistent [A. Andersen selv] indtraf ved en tilfældig omstændighed paa strandingsstedet i dagningen den 25de September og forblev der, indtil virksomheden hen imod aften tilendebragtes.

21 *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m.m.* P. 54ff.

Naturforholdene var afgørende for om redningsmidlet blev båd eller raket. På strækningen Hanstholm-Skagen strækker grundene sig betydeligt længere ud i havet, end det er tilfældet på den sydlige halvdel af Vestkysten. Resultatet var, at raketterne med en typisk rækkevidde på 300 meter, ofte ikke kunne nå ud til de strandede skibe.

Reddede med båd kontra raketapparat på Vestkysten 1850-1907.



Under et fra fregatten tidlig paa dagen iværksat forsøg paa med et mindre fartøj at føre en line til land, forulykkede officererne baron Ixxkül og Zarin samt 2 mand ved fartøjets kæntring i braadet mellem fregatten og land. Den 5te mand, som ligeledes var frivillig deltager i forsøget, lykkedes det at gribe en aare og med den under armene førtes han af strømmen agterefter og uden om fregatten, ved hvis forskib braadet førte den paagjældende ind over revlen, holdende sig, trods meget omtumlet vedblivende ved aaren. I mellemtiden var der fra fregatten forgjæves forsøgt ved tilkastede liner at hjælpe ham ombord igjen. Da den paa aaren saaledes drivende mand paany af strømmen førtes sydefter indenfor fregatten, blev der ved en raket fra land kastet en line i hans umiddelbare nærhed. Denne line lykkedes det ham at gribe og holde tag i, hvorefter han haledes til land og befandt sig efter omstændighederne vel.

Under affyringen af nødsrud blev en af besætningen kastet overbord. Løjtnant Zarin, der senere som anmeldt forulykkede under forsøget paa at bringe en line til land, styrtede sig overbord, og med en line om livet bragte han den paagjældende mand tilbage til skibet. Manden havde mistet sin ene arm og paa den anden arms haand havde han 2 fingre tilbage. Forbunden paa skibets lazaret bragtes han til land, fastbunden til en madras, og begjærede da en cigaret, som blev tændt og stukken i munden paa ham, idet den i behold blevne arm var brækket.

Da forsøget med ved en baad at bringe forbindelse ved en line mellem fregatten og land var mislykket, firedes gjentagende en med

line forsynet stud [altså en tyr]overbord, men den tilsigtede virkning udeblev. Studene med linen befæstet til halen, klarede sig til en vis grad og til en vis tid godt, men strømmen førte dem mod læ under braadet paa revlen, hvor de druknede.

Den ved stationen Flyvholm stationerede redningsbaad blev ufortøvet ført til strandingsstedet, bragt flot og roet ud til fregatten, af hvis besætning den indtog og bragte 7 mand i land. Paa denne tur blev baaden, som var bygget meget svagt, med nitnagler saa tynde som stoppenaale, saa beskadiget, at den ikke længere kunde gjøre tjeneste. Kobberet i luftkasserne var ogsaa meget tyndt og kunde ikke modstaa det ved at baaden begav sig uundgaaelige tryk men løb fulde af vand, hvorved den nødvendige synkefrihed gik tabt. Ved at skille baaden forsørgtes det at tætte kasserne, men disse bestræbelser viste sig forgjæves og maatte desaarsag opgives.

Da vejret og havet i løbet af dagen var blevet roligere iværksattes den øvrige besætnings redning ved en af fregattens redningsbaade saavel som ved kystens fiskerbaade.

Den ved en dobbelt raket med fregatten tilvejebragte forbindelse blev under de saaledes forandrede vejrforhold ikke benyttet til redning af besætningen.

Da om aftenen virksomheden var tilendebragt, optoges mandtal, og derefter holdtes en efter omstændighederne højtidelig takkegudstjeneste paa stranden.

Af inddrevet vraggods tændtes flere blus paa stranden, langs hvilken besætningen i lange rækker laa knælende under popens tale.

Af ligene af den kæntrade baads besætning inddrev 3 paa kysten i nærheden af strandingsstedet, medens baron Ixkûls først kom til stede noget senere og blev fundet paa fjordgrundene i Thyborøn Kanals nærhed. Dette lig førtes strax til Rusland. Løjtnant Zarin tiligemed de samtidig forulykkede 2 mand begravedes paa Harboøre kirkegaard. Løjtnant Zarins lig blev senere opgravet og førtes til Rusland.

Den tyske regering sendte dampkorvetten *Medusa* til strandingsstedet nogen tid efter strandingen uden da at kunne udrette noget, idet fregatten samtidig med strandingen var bleven vrag. *Medusa*, som satte en officer i land ved Thyborøn Kanal, returnerede strax, hvorimod officeren, efter at have passeret strandingsstedet, over land begav sig til Kiel.

I anledning af bemeldte stranding stillede den kejserlige russiske regering en sum af 3500 rubler til raadighed for gesandten i Kjøbenhavn til fordeling mellem de beboere af Harboøre, som mest havde bidraget til besætningens redning og til bjergning af skibets inventariegenstande. Hans majestæt Kejseren af Rusland udnævnte derhos i samme anledning den daværende bestyrer for det norrøyske redningsvæsen, justitsraad Claudi, til Ridder af St. Stanislaus

ordenens 2den klasse og hans assistent, vicekonsul A. Andersen, til Ridder af St. Anna ordenens 3die klasse.«²²

Kilder og litteratur

Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling og virksomhed fra dets organisation efter lov af 26. marts 1852 i de påfølgende 50 år fremkommet ved landbrugsministeriets foranstaltning og for Jyllands vedkommende udarbejdet af bestyreren for det norske Redningsvæsen: Vice Consul A. Andersen, (1902). Manuskript i Redningsvæsnets arkiv, Rigsarkivet.

Andersen, Grete Tuxen & Rasmussen, Alan Hjort: *Hverken for ros eller løn*. København 2002.

Bloksgaard, Anders: *Den enes død – den andens brød. Dansk strandingshistorie 1800-2000*. Speciale 2003.

Eisenreich, C.P.: *Det norske Redningsvæsen. Dets Tilblivelse, Organisation og Historie*. København 1927.

22. *Fremstilling af det danske Redningsvæsens udvikling m.m.* P. 59ff.

Kilder til Fyr- og Vagervæsenets historie

Det var et voldsomt stormvejr nytårsaften 1904. Så voldsomt, at fyrmester Lindgaard ved *Gedser Fyr* den 2. januar 1905 måtte indberette til vagerinspektøren, at to vagere var drevet fra deres plads, mens en tredje var »helt forlist«. Det dårlige vejr fortsatte, og 9. januar 1905 måtte fyrmesteren indberette til fyrdirektøren, at højvandet havde skåret seks meter ind i udløbet fra dræningen på lodsjorden. Hans anmodning om at lade drænrørene genetablere blev imødekommet.

I 1905 var ombygningen ellers den store begivenhed ved *Gedser Fyr*. Tårnet blev forhøjet, og dets lampe blev moderniseret ligesom flere andre fyr i de år. I stedet for linseapparat blev der opsat et roterende apparat, forsynet med glødenetsbrænder til petroleum. Med arkivalierne fra *Gedser Fyr*, som i 2003 blev afleveret til Rigsarkivet, har vi nu fået mulighed for at følge, hvordan ombygning af fyret og ibrugtagning af det nye apparat forløb ved *Gedser Fyr*. Samtidig får vi kendskab til andre begivenheder i 1905.

Det nye fyr blev taget i brug 4. august 1905, men det gav anledning til nogle problemer, før det kom til at fungere. De glødenet, som blev anvendt i det nye fyr, var meget skøre. Efter at have brændt blot én nat, kunne de gå i stykker den næste dag. Den 11. august var der kun 17 net tilbage af de 25, som blev leveret 4. august. I september blussede flammen pludselig op, og fyret måtte slukkes i tre kvarter. Imens brændte nødfyret. Det var også et tilbagevendende problem, at det urværk, som drev fyret og bestemte dets blink, ikke fungerede. Fyrmesteren indberettede gang på gang i løbet af efteråret 1905, at apparatet om natten igen var blevet drevet med hånden »saa bestemt som muligt«. Urværket blev gentagne gange skilt ad og samlet igen, uden at fyrmester og fyrpassere kunne se, hvor fejlen var. Fejlen blev første gang indberettet 30. august, og 5. september kom fyringeniør Schröder til fyret for at lede arbejdet med udbedring af uret. Den 17. september kom underingeniør Brink for at finde fejlen. Han fandt ud af, at »flyderen« slæbte på i den ene side af »gryden«, men det hjalp, da han tvang styresøjlen til den anden side. Apparatet måtte dog justeres yderligere, før det gik tilfredsstillende. Underingeniøren mente, at en afvigelse på 5 sekunder i løbet af tre omgange var uden betydning, men fyrets personale fortsatte tilpasningen og fik unøjagtigheden bragt ned på kun ½ sekund pr. omgang.

Hen på efteråret fik man glødenet fra en ny leverandør, Auer-net. Fyrmesteren kunne begejstret indberette, at det første af disse net

allerede havde brændt i 12¼ time og havde givet et meget klart lys. Hvis de øvrige net i forsendelsen var af samme kvalitet, »da ere disse Net de bedste der kendes her paa Stedet.«

Der måtte andre mindre ændringer til, før det nye apparat fungerede tilfredsstillende. Således anmodede fyrmesteren om at måtte lade lave to trapper, så man kunne nå op og pudse lanterneruderne. Desuden havde man brug for en skammel at stå på for at nå op og pumpe luft i luftbeholderen. Og endelig en pult til fremmedbogen, hvori fyrets gæster måtte indskrive sig. Desuden ønskede man en anden gulvbelægning i vagtkammeret. Cementgulvet støvede nemlig »for hvert Trin man tager [Det er] ikke mulig at holde rent for Støvet som lægger sig alle steder.« I stedet foreslog han et linoleumsgulv. Det var rimelige forslag, som straks blev imødekommet. Linoleum blev fremsendt fra Fyrmagasinet, fyrmesteren kunne så lade »en lokal Mand« lægge det på i vagtrummet.

Ved ombygningen blev fyret større, og dets personale fik derfor lønforhøjelser. Lindgaard selv fik nu 1300,- kr om året, mens hans voksne hjemmeboende datter, fyrpasserske Thyra C.F. Lindgaard, fik 660,- kr årligt; samme løn som den mandlige fyrpasser fik. For at få materiel, som efter ombygningen ikke længere anvendtes, fragtet til Fyrmagasinet i København kom fyrinspektionsskibet *C.F. Grove* den 1. juli til Gedser Havn og tog bl.a. kobberpladerne fra den gamle lanternes tagkonstruktion ombord.

I arkivet fra Gedser Fyr findes også lister over fyrets indtægter ved besøg. Således kan vi se, at i året 1910 var der i alt 684 betalende gæster ved fyret, hvilket gav en indtægt på 90,25 kr. I sommermånederne var interessen for at besøge fyret selvfølgelig størst, med 100-200 gæster hver måned, mens der om vinteren var en halv snes gæster hver måned.

At der også skulle tages hånd om fyrets arkiv fremgår af, at en anmodning om at få et arkivskab blev imødekommet. Det blev pålagt fyrmesteren at samle fyrets gamle skrivelser i en pakke, som skulle stilles på loftet, indtil skabet var etableret.

Nye kilder på Rigsarkivet til Fyr- og Vagervæsenets historie

I 2003 og 2004 modtog Rigsarkivet en stor samling arkivalier fra Farvandsvæsenet. Heri findes breve og andre dokumenter fra forskellige fyr, fyrskibe og inspektionsskibe samt materiale fra Fyr- og Vagervæsenets centrale administration. De ældste dokumenter er breve modtaget på Anholt Fyr i 1788, men materialet er især fra perioden 1848-1950. Hermed er det kildemæssige grundlag for at undersøge Fyr- og Vagervæsenets udvikling udvidet betydeligt.

Fyr- og Vagervæsenet havde til opgave at stå for etablering, vedligeholdelse og udvikling af fyr, fyrskibe og sømærker i de danske

1 Jf. folketællingen 1906.

farvande. Et enkelt blik på Danmarkskortet forklarer det indlysende vigtige i denne funktion i tider, hvor navigation foregik med brug af de sømærker af alle slags, som kunne ses med det blotte øje – eller gennem en kikkert. Alligevel er det sparsomt, hvad der findes af beretninger og historiske analyser af fyrvæsenets historie.

I denne artikel skal jeg pege på materiale, som giver mulighed for forskellige indgangsvinkler til fyrhistorien. Der findes materiale, som kan belyse teknikhistorien, f.eks. udvikling og ikke mindst ibrugtagning af fyrenes lamper. Fyrenes bygningshistorie omhandler de unikke bygninger, som har sat et fascinerende præg på de danske kyster gennem mange år. Fyrvæsenets interne administrationshistorie er også interessant. Den afspejler de politiske prioriteringer af sikkerhed for de sejlene og viser også, hvordan man håndterede det omfattende system af kontrol med de ensomt beliggende fyr. Endelig er naturligvis fyrenes socialhistorie et spændende emne. Hvordan var livet på fyr og fyrskibe? Hvordan var forholdet mellem fyrmester og assistenter, mellem fyrmesterfamilien og lokalsamfundet? Hvordan forholdt man sig på fyrene til fyrinspektøren og kravene om orden på fyret? For de socialhistorisk interesserede er der også mulighed for at danne sig et billede af fyrmesteren, hans familie og personale. Emner som børnenes skolegang, specielt på de fyr der lå på små øer, eller muligheden for at forlade fyret – på orlov eller ferie – kan man finde oplysninger om.

Fyrvæsenets centrale administration

I 1848 blev embedet som fyr- og vagerinspektør udskilt fra Havne- og Kanalvæsenet og overført fra Generaltoldkammeret til Marineministeriet. Fra 1851 til 1864 var embedet delt i to distrikter, hhv. for Vestkysten og for Østkysten. Distriktsbetegnelserne blev også brugt efter 1864. Skrivelser m.m. fra Det Østlige Distrikt findes sammen med de generelle sager for fyr- og vagerinspektøren. Skrivelser m.m. fra Det Vestlige Distrikt findes under »Wyck Fyr- og Vagerinspektorat. Det vestlige Distrikt«.

Der findes endvidere korrespondance m.m. fra 1877 til 1956 fra Fyr- og Lanternemagasinet (efter 1881: Fyrmagasinet), som var Fyrvæsenets centrale lager for alle slags udstyr til fyr, fyrskibe og vagere. Endelig har fyringeniøren, som stod for de mere tekniske og bygningsmæssige spørgsmål ved fyr og fyrskibe, dannet eget arkiv 1852-1894. Herfra har Rigsarkivet allerede kopibøger og indkomne skrivelser, som nu er suppleret med brevregistre. Opgaverne overgik til Bygningsafdelingen (1894-1919) og derpå til Teknisk Tjeneste, som dannede selvstændigt arkiv frem til 1936, hvorefter det indgik i Fyrvæsenets arkiv. I 1973 blev Farvandsdirektoratet oprettet, idet Fyr- og Vagervæsenet blev lagt sammen med Lodsvæsen og Redningsvæsen, som indtil da havde været selvstændige myndigheder.

1848-1890	Fyr- og Vagerinspektionen	
1890-1932	Fyrinspektørembedet (1890-1894)	Vagerinspektørembedet
	Fyrdirektoratet (1894-1932)	
1932-1960	Direktoratet for Fyr- og Vagervæsenet	
1960-1973	Fyrvæsenet	
1973-1983	Farvandsdirektoratet (sml. af Fyrvæsenet, Søkortarkivet, Dir. f. Lodsvæsenet og Dir. f. Redningsvæsenet)	
1983-(1987)	Farvandsvæsenet (1987: Søkortarkivet overgår til Kort- og Matrikelstyrelsen)	

Kilder til fyrehistorie

Arkivdannelsen ved de enkelte fyr er sket med udgangspunkt i faste indberetningsrutiner, undertiden gennem udfyldelse af fortrykte protokoller. Arkiverne rummer især oplysninger om fyrenes udstyr og ændringer heri, rapporter vedrørende kystudvig (forbipasserende skibe og fly), dagbøger over såvel det daglige arbejde som vedligeholdelse af maskiner m.m., regnskaber m.v. samt instruktioner for personale og oversigter over personales ansættelser, tjenestetider m.m. Personalets funktion er beskrevet normativt i en række instrukser, der dækker de forskellige stillinger, og som er ændret gennem tiderne. En vigtig kilde er postbøgerne, der med deres referater og afskrifter af fyrets korrespondance kan danne grundlag for forskellige undersøgelser ved de enkelte fyr – eller man kan undersøge særlige emner ved flere forskellige fyr.

De arbejdsmæssige og sociale forhold ved fyrene ligner næppe forholdene på andre arbejdspladser, dertil er funktionerne for specialiserede og arbejdssteder for isoleret. Hertil kommer, at arbejdet på fyrene i takt med den teknologiske udvikling i væsentlig grad har ændret karakter. For at belyse de særlige arbejdsmæssige forhold er alle arkivalier bevaret for et enkelt fyr, nemlig Kronborg Fyr, så der er mulighed for at rekonstruere også dagligdags rutiner. Rigsarkivet havde allerede en del materiale som fyrjournaler, journalsager og andre ældre sager fra Kronborg Fyr. Dette er nu suppleret med bl.a. materiale- og inventarregnskaber, maskinrapporter og brændselsrapporter, kassejournaler og regnskaber. På grundlag af disse optegnelser kan man rekonstruere mange arbejdsrutiner og normer for arbejdet ved fyret.

Tegninger og beskrivelser af bygninger og teknisk udstyr for fyr, fyrskibe og inspektionsskibe findes for stort set alle fyr og fyrskibe. Hvert enkelt fyr og fyrskib er tegnet og indrettet under hensyntagen til de lokale forhold og med brug af den tilgængelige tekniske viden på bygningstidspunktet. Bygningshistorien findes især dokumenteret i en omfattende tegningssamling og i de fyrbeskrivelser,



1025

L.B.
1897

Tegning fra opførelsen af Gedser Fyr, 1907. Tårnet var sekskantet, 50 fod højt, opført af mursten og hvidtet. (Rigsarkivet, Fyrvesenet, Udtagne sager vedr. fyr, Fyrbeskrivelser, pk. 2, 1881-1967).

som findes for alle fyr. Disse er blevet revideret ved større forandringer.

Fyrenes – og også fyrskipenes – tekniske udrustning er især beskrevet ved anskaffelse af nyt udstyr. Der findes f.eks. en journal over fyrskipenes og landfyrenes sirenes materialeforbrug 1889-1903, beskrivelse af arrangement af bæreplader og spejle i fyrskipslanterner 1897, undervandsklokker fra fabrikken Atlaswerke 1920-1923, flere beskrivelser af elektriske anlæg installeret i 1920'erne. Specielt fra *Løvenørn III* (1910-1960) findes en del arkivalier om tekniske forhold, bl.a. reglement for maskininventarium, tilsynsbøger og vejledning i brug af Decca-modtagere. I fyrskipenes noterbøger findes korte notater for hvert år om de største reparationer og andre større arbejder.

Til Rigsarkivet er der i 2003 indgået større eller mindre arkiver fra følgende fyr: Agersø, Albuen, Anholt, Assens, Egense, Elsehoved, Esbjerg, Flakfortet, Gedser, Hals Barre, Hals E., Hesselø, Hjelm, Hyllekrog, Knudshoved, Korsør, Kronborg, Middelgrunds Fort, Møn, Nakkehoved, Nordre Røse, Orehoved, Roneklint, Rubjerg Knude, Skagen, Sprogø, Strandby, Strib, Sæden Strand, Thyborøn, Tranekær, Vesborg og Æbelø. Desuden findes tegninger og fyrbeskrivelser for disse og en række andre fyr.

Dette supplerer tidligere afleveringer, som må søges i Marinemini-steriets arkiver, hvor der udover en del af de allerede nævnte fyr tillige findes arkivalier fra Als Odde, Blåvandshuk, Bovbjerg, Bulck, Bågø, Christiansø, Dagebøl, Dragør, Dragør Fort, Dueodde, Du-

sterbrook, Ebeltoft, Enebærødde, Fakkebjerg, Fornæs, Frankeklint, Frederiksort, færøske fyr, Halskov, Hammershus, Hammeren, Hams Bluff, Hanstholm, Helholm, Hirsholm, Hirtshals, Hov, Højen, islandske fyr, Kegenæs, Kyholm, fyrene på List, Lille Bælts fyr, Lodbjerg, Lyngvig, Marie, Nolsø, Nordre Rønner, Omø, Ostebakke, Pelzerhacken, Præstø, Prøvesten, Refsnæs, Romsø, Røde Klit, Sejro, Skallingen, Skjoldenæs, Sletterhage, Slipshavn, Smålandsfarvandets fyr, Spodsbjerg, Stevns, Stør, Thunø, Trekroner, Trællenæs, Tårs, Udbyhøj, Vejro og Årøund.

Læsø Rende og *Fyrskib 13*

Fyrskibene lå på bestemte positioner, og med deres blink tjente de så at sige som flydende fyrtårne. For alle fyrskibe findes tekniske beskrivelser vedrørende deres konstruktion, større reparationer og ændringer i det tekniske udstyr. For *Motorfyrskib nr. 1* samt fyrstation Horns Rev og Vyl findes tillige de mere rutineprægede fyrskibsjournaler samt regnskaber. Udover dette materiale af mere teknisk karakter findes postbøger for ud- og indgående skrivelser, ført for de enkelte fyrskibspositioner efter de samme principper som postbøgerne fra fyrene. Alle skrivelser er udførligt refereret eller direkte afskrevet, og man får dermed et godt indblik i vilkårene ombord. Brevene viser f.eks., hvordan de mange regler og kontrolforanstaltninger har påvirket arbejdet ombord, hvornår reglerne bare blev fulgt, men i en vis udstrækning også, hvornår man søgte at omgå dem.

En dagligdags ting som bespisning var nøje reguleret ombord, hvor der kun var begrænset magasinplads. I postbøgerne kan vi også følge, når der blev bestilt nye forsyninger. Til *Fyrskib 13* på positionen Læsø Rende blev der i 1917 bl.a. bestilt 50 kg gule ærter, 15 kg byggryn, 55 kg havregryn og 50 kg ris. Hel kanel og kakao hørte også til i forsyningerne, 2 tønder skibssøl hver anden måned og 170 kg margarine i løbet af året. Derimod blev der ikke bestilt kød, det fik skibet måske fra Læsø?

Da det var selve skibets mission at ligge stille, måtte transport af varer og mandskab til og fra skibet foregå med andre skibe, oftest med postbåden, men det kunne også ske, at en fiskerkutter blev tilkaldt i akutte situationer. Den faste besætning var på 10 mand: skibsføreren, styrmanden, kokken, tømreren og de seks matroser. Skibsføreren havde en årsløn på 4.635,- kr. og styrmanden på 2.792,-, mens de fem matrosers løn lå på ca. 2100,-. En af matroserne fik dog kun 1.574,- kr.

Opslag fra et andet tilfældigt udvalgt år – 1935 – giver flere detaljer om livet ombord på *Fyrskib 13* på positionen Læsø Rende. Året blev indledt med indsendelse af forskellige rapporter til fyrdirektøren. Fyrskibet havde det foregående år ligget på samme position, det var ikke blevet påsejlet, og der var heller ikke konstateret læk, svamp eller andre skader ombord. I løbet af året 1934 havde 4341

Indberetning fra Gedser om
dampskibet Helga, der strande-
de 6. november 1905, fordi det
som så mange andre fartøjer an-
tog fyret for fyrskibet Gedser
Rev. (Rigsarkivet, Fyrvæsenet,
Gedser/Gedser Odde Fyr, Mate-
riel og inventar, pk. 3, 1894-
1933).

Gedser Fyr
den 6. november 1905.

Nr 310 og 311.

Til Fyrdirektøren og
Marineinspektøren

Indberetning om Stranding.

1. Del strandede Skibs Art og Navn . . .	Dampskib Helga
2. Hjemsted	Hjelmhøjen
3. Førerens Navn	Tissø
4. Afgangshavn	Helsingør
5. Bestemmelsessted	Beste
6. Lødning	Fre
7. Strandingstid og Tid	kl 3/4 morgen
8. Strandingssag	skibet gik for fyrskibet Gedser Rev
9. Vejrforhold	alt. blæst vind, overbulet af bølger
10. Var Fyr eller Taagsignal observeret for Strandingen	fyret als Nr 311
11. Funktionerede Fyr og eventuelt Taage- signal normalt, da Strandingen fandt Sted	ja
12. Om Besætningens Bjergning	mandskabet ombord, skibet blev stær og blev brudt
13. Andre Oplysninger	der blev forbindelse med land afgrøningsbåd komtes

Wm. Lindgaard
Førstestev

180

dampskibe passeret fyrskibet (i 1917 var tallet 2694). Bøgkassen var blevet byttet 5 gange i det forgange år, og »Bøgerne læses af de fleste af Besætningen«. Der havde været 117 sygedage, mandskabet havde været sygemeldt med sygdomme som ischais, bylder på halsen og eksem. I 1935 skulle der komme et nyt fyrskib til positionen. Om-
bord ville man gerne have Fyrskib 10, men centralt blev det beslut-
tet, at Fyrskib 14 nu skulle ligge på Læse Rende. Der fik skibsføreren
til at skrive et langt brev til fyrdirektøren, da beslutningen havde
»vakt Bestyrtelse og Beklagelse« hos ham selv og hos mandskabet.
De kunne ikke forstå, at et fyrskib »i en saa forsømt, mishandlet og

griset Tilstand« som nummer 14 skulle være egnet til netop denne position.

Fyr- og vagerinspektionen

Det er afgørende vigtigt, at det enkelte fyrs eller fyrskibs karakter er korrekt, altså at blinkenes antal og rytme er som fastsat. Det er jo netop fyrets karakter, der gør muligt at skelne de enkelte fyr, og som derved giver mulighed for korrekt navigation. Især fra slutningen af 1800-tallet havde desuden lystønder og andre sømærker – vagere – betydning for afmærkningen til søs.

Det var fyr- og vagerinspektionens opgave fra inspektionsskibene at føre tilsyn med, at hele nettet af fyr, fyrskibe og sømærker til stadighed var intakt. De første inspektionsskibe, *Marie Mathilde*, *Løwenørn I* og *Thura* sejlede i sidste halvdel af 1800-tallet og førte tilsyn med vagere. *Løwenørn II* blev taget i brug i 1877 og tog sig af både vagertjeneste og fyrinspektion. Efterhånden som antallet af lystønder, fyrskibe og fyr blev øget, kunne et skib ikke længere klare inspektionen alene, og i 1890'erne kom yderligere tre skibe til: *C.F. Grove*, *Kattegat* og *Nordsøen*; de to sidstnævnte var transportskibe. I 1910 blev *Løwenørn III* taget i brug og i 1923 *Argus* og *Absalon*. I slutningen af 1940'erne kom endnu fire inspektionsskibe til og i 1960 endelig *Løwenørn IV*.

Også ombord på inspektionsskibene blev de daglige gøremål registreret i detaljerede journaler. Disse er bevaret for *Løwenørn II*, *III* og *IV*. Et eksempel på sådanne protokoller er skibsjournaler, hvori der blev indført daglige oplysninger om sejlads, vejrforhold, udførte arbejder, øvelser og tildragelser, forhold vedrørende mandskabet m.v. I maskinjournalen indføres daglige oplysninger om tryk i kedler og maskine, antal timer i drift, arbejder og tildragelser m.v. Disse optegnelser giver ikke blot indblik i arbejdet ombord, men også i maskineriets tilstand og udfordringer. Desuden findes der en del optegnelser om personalet, bl.a. arbejdsbøger med angivelse af f.eks. vagternes længde og omfang, uniformsjournal og oversigter over personalets af- og tilgang.

Der blev ført protokoller over inspektionen af fyr og fyrskibe. Heri findes i kort form oplysninger om den aktuelle status for fyr og fyrskibe samt bemærkninger om, i hvilken orden man havde fundet det enkelte fyr. Således blev der i september 1879 angivet, at Refsnæs Fyr, Sejerø Fyr og fyrskibet på Schultz Grund var i »meget god Orden«, mens fyret ved Slipshavn var i »nogenlunde Orden« og Hanstholm Fyr var »Uordentligt«. Disse notater blev suppleret i den protokol, som er mærket »Fortrolig«. Her kan man se, at Hanstholm Fyr ved denne inspektion kun fik karakteren 2 (7 var det højeste), og at fyrmesteren måtte forlade sin stilling 1. april 1880.

I denne fortrolige protokol blev der givet karakterer både til fy-

Foreren af Fyrskib 13 i Læso
Rende indberettede til fyrdirek-
tøren i København om stort og
småt i november 1917. (Rigsar-
kivet, Fyrvesenet, Fyrskibsstatio-
ner, Læso Rende, Postbøg, pk. 13,
1898-1935).

23 Skrivelsen		Til hvem	Genpart af udgaende Tjeneskrivelser, Telegrammer, Ansøgninger m. v. jfr. Instruksens Bestemmelser.
Dato og Kapitel	Lebe- Nr.		
18/11 1898	76	Fyrdirektøren	At Fyrdirektøren har modtaget den 18de Novbr. 1898 hvorved at indberette følgende forhold. Den 18de Novbr. 1898 har Fyrdirektøren modtaget en Brev af Fyrdirektøren af den 18de Novbr. 1898 P. L. Sørensen. Fyrdirektøren
18/11	77	Fyrdirektøren	Fyrdirektøren har modtaget den 18de Novbr. 1898 hvorved at indberette følgende forhold. Den 18de Novbr. 1898 har Fyrdirektøren modtaget en Brev af Fyrdirektøren af den 18de Novbr. 1898 P. L. Sørensen. Fyrdirektøren
18/11	78	Fyrdirektøren	Fyrdirektøren har modtaget den 18de Novbr. 1898 hvorved at indberette følgende forhold. Den 18de Novbr. 1898 har Fyrdirektøren modtaget en Brev af Fyrdirektøren af den 18de Novbr. 1898 P. L. Sørensen. Fyrdirektøren
19/11	79	Fyrdirektøren	Observation af Fyrdirektøren af den 19de Novbr. 1898 hvorved at indberette følgende forhold. Den 19de Novbr. 1898 har Fyrdirektøren modtaget en Brev af Fyrdirektøren af den 19de Novbr. 1898 P. L. Sørensen. Fyrdirektøren
30/11	80	Fyrdirektøren	Fyrdirektøren har modtaget den 30de Novbr. 1898 hvorved at indberette følgende forhold. Den 30de Novbr. 1898 har Fyrdirektøren modtaget en Brev af Fyrdirektøren af den 30de Novbr. 1898 P. L. Sørensen. Fyrdirektøren
30/11	81	Fyrdirektøren	Fyrdirektøren har modtaget den 30de Novbr. 1898 hvorved at indberette følgende forhold. Den 30de Novbr. 1898 har Fyrdirektøren modtaget en Brev af Fyrdirektøren af den 30de Novbr. 1898 P. L. Sørensen. Fyrdirektøren

rets generelle tilstand, til fyrmesteren og til assistenterne. Her kan man følge, hvordan fyrmestre og assistenter år efter år får gode karakterer og udtalelser, men også hvordan andre, som gør et dårligt indtryk, kan blive indberettet og endda afskediget. Fyrassistent Jacobsen ved Nordre Røse Fyr fik således i december 1878 karakteren o og en bemærkning om, at han var »et Svin og ligegyldig og ulydig«. Ved næste inspektion allerede i januar 1879 blev han indberettet til ministeriet, da han benægtede, at fyrer havde været slukket, selv om man havde observeret dette fra inspektionsskibet. Igen fik han karakteren o, og han blev afskediget. Også fyrmesteren søgte

Beskrivelse: Rdt. Mærker, 3^{de} størrelse, 3 nedadv. Koste (Om Vagt II)

Dybde: 6,9 m.

Beliggenhed: Flakkefs. Ø. V. Side



Mærker: 1 Venstre Kant af den flade/runde Humpel i S. Enden af Faarup Land saameget tilsmalt for det vide liggende Hus ved Skanden som højre Kant af Humpelen er tilhøjet for den høje Land ved Skanden, samt at den i højre Kant af en Høje Humpel f. venstre Kant af et højt Tag Retv. Pyl. N 69° V. Ten. Bog. 106

2 Pyresøgaard's I f. Huset paa Høsten. Retv. Pyl. N 40° V.

3 Affaldet i venstre Skøjlehøje f. Frankelint's Fyrbygning Retv. Pyl. S. 35° V. Ten. Bog. 106

4 Venstre Kant af Falsvins Skov f. Høje Humpel foran (Langeland) Retv. Pyl. S. 1° Ø

Vinkler:

Swimminge Klæbe - Nyborg Klæbe 42° 27'
Nyborg - - - - - Spuget Fyrstuen 39° 24'



Tilføjes af: St. Lohals

Skilles af: Løbenørn.

sin afsked, og med nye folk ved fyret fik det nu bedre karakterer. I august 1881 var den dog gal igen. I anmærkningerne er følgende noteret: »Flaget vajede endnu, skjønt Orlogsmand forlænge siden var passeret. Efterladte Pudsegrej i Lanternen. Hr. Hansen fik sin Middagslur.« Både Hansen og fyret fik karakteren 3. Ved de følgende inspektioner fik både fyr, fyrmester og assistent Hansen bedre karakterer, og i 1888 blev Hansen forfremmet til 1. assistent.

Det fremgår også af den fortrolige protokol, at fyrpasning ikke kun var et mandejob. Ved Fornæs Fyr var der således ikke ansat mandlige assistenter, men det blev noteret, at »Husholdersken og en Pige assisterer ved Pasningen.« Der blev dog ikke givet karakterer til de to fyrassistenter, men fyret og fyrmesteren fik fine karakterer, selv om der findes dobbelttrydige bemærkninger om fyrmesteren: »Fyret er bedre holdt, men Bøving selv er ikke yndig«, »Bøving pyntet i Anledning af Søndagen« og »Bøving nydelig!«. Der står ikke direkte, om fyrmesteren var beruset, men man kunne antage, at det er de to kvinders medvirken ved fyrpasningen, som har sikret de gode karakterer. Ved Møen Fyr hed fra 1884 frem til 1890, at

Detaljert beskrivelse fra 1921 af somærket Hov-Sand-Nord, et bagbordsmærke af tredje størrelse med tre nedadvendte koste. Sådanne beskrivelser findes af alle somærker i den såkaldte Lille Kirkebog. (Rigsarkivet, Fyrvesenet, Vagervæsenet, Udtaget emneordnet materiale vedr. somærker, bd. 18, 1921).

»Konen assisterer«. Ved inspektionen i 1887 fandt inspektøren ikke fyret i orden og noterede derfor: »Irettesatte Madammen i Mangel af Thorup«. Ved Refsnæs Fyr kunne man fra slutningen af 1870'erne notere, at fyrmesteren var svagelig, men at fyret blev passet af karlen og konen: »Konen flink og klarer Fyrets Pasning godt«. Fyret fik næsten hvert år karakteren 7.

Fyrvæsenets Forening

Til Fyrvæsenets sociale og faglige historie findes der mange kilder i arkiverne efter de enkelte fyr og fyrskibe samt fra fyrinspektøren. Udover disse arkivalier er der også grund til at pege på Fyrbladet, der udkom 1908-1973. Det blev udgivet af Foreningen af Embedsmænd i Fyr- og Vagervæsenet, også kaldet Fyrvæsenets Forening. Foreningen blev oprettet i 1907, efter sigende primært for at danne en modvægt til en dominerende embedsmand i Fyrdirektoratet. Fra 1916 var foreningen forhandlingsberettiget over for Fyrdirektoratet og 10 år senere over for Marineministeriet. Næsten samtidig blev foreningen medlem af CO I og CO II.²

Der findes en del papirer fra foreningen i Fyrvæsenets arkiv på Rigsarkivet. Heri findes bl.a. foreningens love, forhandlingsprotokoller frem til 1931, mange foreningsskrivelser, bl.a. om øtillæg og forfremmelsesregler. Desuden findes der en del korrespondance vedrørende CO I og CO II samt det Nordiske Fyrforbund, som blev stiftet i 1927 på dansk initiativ. Der findes regler for forhandlinger mellem administrationen og Fyrvæsenets Forening og skrivelser vedrørende kosttilskud, tjenestetidsregler, bopælsforpligtelse m.m. De yngste arkivalier er skrivelser til Lønningskommissionen i 1957.

Fra Fyrtjenestemændenes Enke- og Hjælpekasse findes kassejournal fra 1916 til 1986 samt forhandlingsprotokollen, en protokol vedrørende begravelseskassen og forskellige breve.

Sømærker og vagervæsen

Fyr og fyrskibe var naturligvis i sig selv vigtige kendemærker til brug ved navigation. Deres placering og karakter (blink, farve, hyp-pighed m.m.) var afgørende for sikker navigation i de indre danske farvande. Hertil kom en mangfoldighed af sømærker: vagere, båker, lystønder m.m., hver med sin præcise placering og karakter. Endelig har karakteristiske bygninger, især kirker, været betydningsfulde for sikker navigation. Kendingsmærker til brug ved navigation er ikke uforanderlige, men kan ændres af flere årsager. I takt med den teknologiske udvikling af sømærker m.v. (lysstyrke m.m.), i takt med mere avanceret navigationsudstyr ombord på skibene (kikkert, radio, radar, loran m.m.) eller som resultat af ændrede farvandsforhold som udlægning af miner, etablering af broer m.m. Endelig kan politiske overvejelser have betydning for sømærkernes udlægning:

2 Foreningen af Embedsmænd i Fyr- og Vagervæsenet 1907-1957. Jubilæumsskrift i Fyrbladet 1957.

et eksempel er, at Fyrkommissionen i 1854 frarådede at oprette fyr på den jyske vestkyst »for ikke at forlede Skibsførere til med for megen Tryghed at nærme sig den«;³ et andet eksempel er slukningen af fyr under 2. Verdenskrig. Optegnelser af kendingsmærker kan således være kilde til flere forhold af både teknisk og politisk karakter.

Disse optegnelser har været en væsentlig del af arbejdet i Fyr- og Vagervæsenet og er ført under forskellige navne og i forskellige udgaver. Det drejer sig bl.a. om bøger vedr. kystudkig, som blev ført ved fyrene med oplysninger om tid og identifikation for forbipassende skibe og fly. Mærkebog for fyrskibe og lystønder, hvori identificeredes aktuelle fyrskibe og lystønder. Sømærkeprotokoller med fortegnelse over samtlige sømærker udarbejdet til brug på et bestemt inspektionsskib, Vagerregnskaber med fortegninger over samtlige vagere iagttaget af et inspektionsskib. Der findes vagerregnskaber tilbage til 1845, hvor vagerjagten *Marie Mathilde* gennemførte inspektionen. I protokoller over »Observerede Fyr og Fyrskibe« kan man følge inspektionsskibenes ture rundt i landet fra 1875. Der blev noteret, om blinkene var i orden, på hvilken afstand de kunne observeres, og hvordan var vejret. Fra fyrinspektionsskibet *Lowenørn* rapporteredes der således i april 1878, at man havde observeret 16 fyr rundt om Sjælland, fra fem forskellige ankerpladser. Alle fyr var i orden, de viste »rigtige Blink«. I marts måned samme år havde man observeret Drogdens Fyrskib, der »fra en Haandsirene afgav Taage-signaler«.

En ny teknologi inden for sømærker i de indre farvande blev taget i brug i 1880'erne med lystønder, som blev leveret af firmaet Pintsch i Berlin. Brændstof til lamperne var fedtgas, som blev produceret på Fyrvæsenets Gasstation i Korsør, oprettet i 1887. Gasværket rummede ovn, dampmaskine og pumpe. Det blev delvist nedrevet og genopført i større format i 1908-1910, da der var udviklet en metode til fremstilling af blaugas. Fra gasstationen findes arkivalier om det tekniske udstyr, postbøger og regnskaber.

Fra 1940'erne betød ny teknologi inden for navigation igen oprettelse af nye stationer, nemlig loranstationer på Færøerne og i Grønland. Loran er en forkortelse for Long range navigation – navigation over lange afstande – og betegner navigationssystemer, udviklet i USA under og efter 2. Verdenskrig. Systemet virker ved, at skibenes Loran-modtagere måler, hvor lang tid signalerne er undervejs. De grønlandske og færøske loranstationer blev drevet af det danske fyrvæsen. Fra de grønlandske loranstationer Orssuiagssuaq, Qutdlæg og Angissoq findes på Rigsarkivet stationsdagbøger med optegnelser om det daglige liv på stationerne samt bl.a. arbejdsdagbøger og maskindagbøger.

Før 1890 og efter 1932 var vagertilsyn en del af Fyr- og Vagervæsenets arbejdsområde, men fra 1890 til 1932 blev udlægning og tilsyn med vagere varetaget af Vagervæsenet, som i denne periode var

3 Det danske Fyrvæsen gennem 400 år. 1960, Side 107.

en selvstændig myndighed. Vagerinspektøren var den søofficer, som var fører af vagerinspektionsfartøjet *Løvenørn II* frem til 1910 og *Løvenørn III* efter 1910. Væsentlige vageropgaver blev således udført fra disse skibe, og arkivalier herfra er kilder til Vagervæsenets historie. Udover den vagerinspektion, som foregik fra inspektionsskibene, havde Vagervæsenet også kontakt med de enkelte vageropsynsmænd, som var lokale folk, der havde vageropsyn som bibeskæftigelse ved siden af f.eks. fiskeri.

Et kig i Vagervæsenets korrespondance i 1930 giver os et indblik i de sager, som væsenet tog sig af.

- En skibsmægler fra Horsens indberettede, at et af hans skibe i farvandet mellem Samsø og Røsnæs var stødt på en forhindring, som ikke fandtes på søkortet. Dette måtte vagervæsenet love senere at undersøge.
- En mand, der har ført tilsyn med vagere, er blevet havnefoged og anbefaler nu den nyansatte lods som ny tilsynsførende.
- En vager var bortsejlet, men blev indbjerget af en fisker. Stage, kurve og balloner fra en anden vager blev sat på, og den vil blive lagt ud igen, så snart forholdene tillader det.
- Betaling til lokale folk, som har bortskaffet ilanddrevne vagere.
- Direktøren for Søkortarkivet meddeler, at han fra hovedforhandleren af søkort har fået meddelelse om, at tre forskellige skibsførere har observeret, at sømærket Omø NW Flak står for nordligt.
- En regning på 30.338,82 kr. fra bødkeriet L. Jacobsen i Valby. Bødkeriet har allerede leveret 27 vagertønder, 6 vagere, 99 vagertøndekurve, 4 tøndeballoner, 5 vagerballoner, men angiver at regningen også omfatter en del vagere, som endnu ikke er leveret. Betalingskravet må siges at være lempeligt, idet brevet afsluttes således: »Jeg overlader det ganske til Vagerinspektionen at bestemme, hvornaar disse Regninger bliver betalt, om det bliver i dette eller i næste Regnskabsaar, afhænger jo af Deres Bevillinger.«

Rigsarkivet

Rigsarkivet har i 2003 og 2004 modtaget mange »nye« gamle arkivalier vedrørende Fyr- og Vagervæsenet, og disse supplerer den bestand, som i forvejen fandtes på Rigsarkivet. Nogle arkivalier er registreret under Marineministeriets Admiralitetskontor (proveniens nr. 0008/2), de øvrige under Fyrvæsenet (proveniens nr. 1960). Det er allerede nævnt, at der findes arkivalier fra forskellige fyr i Marineministeriets arkiver, men det rummer også arkivalier fra fyr- og inspektionsskibene. Desuden findes der forskelligt materiale vedrørende bl.a. vagervæsen og fyrvæsenets personale.

Der er i Farvandsvæsenet gjort et stort stykke arbejde for at få

ordnet det store materiale. Bibliotekar Bente Pedersen har udført det grundige registreringsarbejde af afleveringen i 2003. Denne »Arkivoversigt« findes på Rigsarkivets læsesal, og det anbefales, at man orienterer sig i denne, når der skal udvælges arkivalier til forskellige undersøgelser. Rigsarkivet har i 2004 desuden modtaget Farvandsvæsenets journalsagsarkiv 1957-1972 og det efterfølgende arkiv fra Farvandsvæsenet frem til 1982 samt et register over vrage fra ca. 1940 til 1990, hvorefter registreringen blev elektronisk. En summarisk oversigt over Rigsarkivets samlinger fra Fyrvæsenet findes i bogen »Rigsarkivet og hjælpemidlerne til dets benyttelse II« (1991), side 436-442 og 1861-1865. Ved bestilling af arkivalier skal der dog gives ret detaljerede oplysninger, så for at afgive en korrekt bestilling vil det være nødvendigt personligt at møde op på Rigsarkivets læsesal, hvor alle arkivregistraturer og afleveringsfortegnelser kan benyttes. Man må endvidere være opmærksom på Arkivlovens bestemmelser om tilgængelighed, hvor hovedreglen er, at arkivalier er umiddelbart tilgængelige og kan udleveres frit, når de er 20 år gamle. Arkivalier, som indeholder oplysninger om enkeltpersoners private forhold, skal dog være 75 år gamle, før alle og enhver uden særlig tilladelse kan bruge dem på Rigsarkivets læsesal.

Litteratur og internet

Det danske Fyrvæsen 1560 – 8. juni – 1960. Udgivet af Det danske Fyrvæsen i samarbejde med Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg (1960).

Hermansen, Ove: Danmarks fyrtårne og fyrskibe. Beskrivelse og historie fra 1560 til i dag (2001).

Honnens de Lichtenberg, G.: Inspektionsskibe og fyrskibe. I Flåden. 2. del. Administration, teknik og civile opgaver. Red. R. Steen Steensen. Side 408-414 (1974).

Nielsen, John: Fyrvæsenet. I Flåden. 2. del. Administration, teknik og civile opgaver. red. R. Steen Steensen. Side 387-407 (1974).

Sinding, Knud: Fyr og Vagere. I Danmark og Havet. Red. Louis E. Grandjean og Ernst Mentze. Side 61-90 (1948).

www.fyrtaarne.dk (fyrenes historie).

www.horns-rev.dk (fyrskibenes historie).

»Marstallerne solgte væk«. Marstals handelsflåde 1914-1918

Marstals handelsflåde var umiddelbart inden den første verdenskrig (1914-18) provinsflådens største med omkring 250 hjemmehørende skibe, der tilsammen udgjorde en tonnage på knapt 30.000 NRT. Det svarede til $\frac{1}{4}$ af den samlede danske provinstonnage. Byen havde igennem 1800-tallet udviklet sig til et søfartscenter med redere, mæglere, skibsværfter, rebslagere, sejlmagere og navigationsskole. Investeringslysten var stor, og mange af byens borgere havde investeret i søfarten i større eller mindre grad. Mange marstallerknægte vidste, at de skulle til søs, så snart de blev konfirmeret. Her kunne de avancere fra skibsdreng videre gennem de forskellige grader: matros, styrmand, skipper og eventuelt derefter trække sig tilbage og leve af opsparing med rente eller ligefrem som reder, hvis de havde haft nogle indbringende år til søs. Det var et mønster, der ikke bød på den store valgfrihed, men omvendt gav det en stærk identitet og en fremtid med udsigt til mad på bordet. Sådant havde det været i generationer. Men hvad samtiden ikke vidste var, at dette faste mønster skulle komme under gevaldigt pres. Ved afslutningen af den første verdenskrig, kunne man i Marstal konstatere, at intet var som før. Byens handelsflåde var halveret, både hvad antallet af skibe og tonnage angik. En nøjere granskning af denne udvikling viser sig at fortælle en hel del om de vilkår, der uspillede sig ikke blot på havet men også i rederikontorenes korridorer. Marstals og den øvrige danske provinshandelsflåde oplevede – ligesom resten af verden – store omvæltninger mellem 1914 og 1918, og det selv om Danmark med held formåede at holde sig neutralt.

Tab og Forlis

Den 26. maj 1915 stod *Salvador* af Marstal ud fra Gøteborg med kurs mod England med en ladning træ. J. O. Sand havde erhvervet $\frac{1}{10}$ af parterne i den tremastede skonnert *Salvador*, som han selv førte. Det var der god mening i. Rederiets parthavere var sikre på, at skipperen ville gøre sit yderste for at gøre skibet til en rentabel forretning. Omvendt var skipperen selv herre over den eventuelle ekstrapgevinst, der ville være, såfremt han ikke ødslede penge væk.

Rejsen forløb uden uheld indtil den 2. juni, klokken 11.30, hvor skipperen blev underrettet af rorgængereren. En ubåd var dukket op og havde til hensigt at undersøge lasten for kontrabande. Den førte

hverken nummer eller flag, men det talte sprog om bord viste sig at være tysk. Sand lod båden gå i vandet og blev roet hen til ubåden med de nødvendige papirer. Efter cirka et kvarters granskning af papirerne mente ubådschefen, at lasten var kontrabande på trods af de gældende regler. I en dialog med skipper Sand udtalte han blandt andet: »Krig er Krig, og jeg skyder alt ned, der sejler på England«. Besætningen på *Salvador* havde ifølge ubådschefen efterfølgende ti minutter til at gå i redningsbåden, før skibet blev skudt i sænk. Da de havde forladt den tremastede skonnert i hast, kom de om bord i ubåden. Derpå roede fire tyskere hen til skonnerten med en yderst ildelugtende væske, antagelig olie. De havde sandsynligvis også tændstikker med, for 20 minutter senere stod *Salvador* i lys lue. Medens besætningen fra *Salvador* overværede skibets endeligt, fik de tilbudt tobak og to flasker cognac. Da Sand i farten havde mistet sin kasket, fik han i stedet tilbudt en sydvest. Da de tyske matroser vendte tilbage, satte ubåden i gang igen med *Salvadors* besætning på slæb i redningsbåd. Efter at have slæbt på redningsbåden et stykke tid, lod ubåden enden gå, og de fem danske besætningsmedlemmer blev overladt til deres egen skæbne. Til alt held blev de forladt i et befærdet farvand og den efterfølgende dag samlet op af en engelsk trawler.

Salvador var forsikret i Søassuranceforeningen Ærø og derigennem i Krigsforsikringen for danske Skibe for 23.000 kr. Som et plaster på såret anerkendte den tyske regering dog den uberettigede sænkning af *Salvador*, og erstattede et beløb svarende til kasko-erstatningen på 27.000 kr.¹ Krigsforsikringen fik altså sine udgifter dækket ind. Så heldig var skipper Sand imidlertid ikke. Da han ikke havde fået meddelt forsikringsselskabet de forbedringer på mellem 6000 og 7000 kroner, han havde ofret på skibet, måtte han indkassere dette tab på sin personlige konto. Ydermere mistede han personlige ejendele for 1000 kr.

Salvadors forlis var typisk for sejlskibe, der havde det uheld at støde på tyske ubåde på Atlanten i de første krigsår. Der var ganske vist tale om uberettiget sænkning, men samtidig blev der også udvist et vist hensyn til den danske besætning fra ubådschefen. Man gav i dette tilfælde besætningen en tidsfrist, før der blev åbnet ild, tog dem om bord fra det kontrabanderamte skib, og gav dem små gaver som tobak og cognac. Efter den ulykkelige sænkning slæbte ubåden det sænkede skibs redningsjolle ind i et befærdet farvand, så besætningsmedlemmerne fik en større chance for at blive samlet op, og endelig tog den tyske regering ansvaret for hele miseren.

Denne art ridderlighed vedblev desværre ikke. Da krigen trak ud, blev den mere grusom til søs. Her satte især erklæringen af den uindskrænkede ubådskrig et kraftigt skel. Det viser indberetningen fra den kgl. gesandt i Berlin af 23. juni 1917 med al tydelighed:

»Under Henviſning til det Kongelige Ministeriums Skrivelse har

¹ Samling af søforklaringer over krigsførliste danske skibe i aarene 1914-1918, (1921), side 38-44. *Salvadors* forlis bliver også fremdraget i Møller mfl. (red.) (1998), *Dansk Søfartshistorie* bd. 5, side 116.



Barkentineren Ansgar fotograferet fra den tyske ubåd, der blev dens banemand. Bemærk rogen fra agterdækket. Det var almindeligt for de tyske ubåde at benytte petroleum til at uskadeligøre træskibe. En enkelt tændstik var nok og langt billigere end torpedoer. (Marstal Søfartsmuseums Arkiv).

jeg herved den Ære at fremsende Afskrift af en D. D. modtaget Verbalnote, hvoraf det fremgaar, at Skonnerten *Astræa* er blevet sænket af tyske Søstridskræfter den 15. April d. A., fordi den blev antruffet i det af den tyske Regering ved Bekendtgørelse af 31. Januar d. A. angivne Spærreomraade, og at der intet er de tyske Myndigheder bekendt om Besætningens Skæbne.

Ifølge Noten ser den tyske Regering sig af militære Grunde ikke i Stand til at give nærmere Oplysning om Stedet, hvor Sænkningen blev foretaget, og de nærmere Omstændigheder, under hvilke denne skete.²

Astræa og dets skæbne blev altså beseglet af en tysk ubåd. At der ikke blev angivet oplysninger om forløbet, understreger kun hvor hårdhændet den uindskrænkede ubådskrig kunne være. Man kan kun gisne om forløbet i *Astræas* tilfælde. De tyske myndigheder var helt og fuldt klar over, hvilket skib det drejede sig om, og måtte altså også have vished om besætningens uhyggelige endeligt. Der blev brugt helt andre metoder i 1917, end det var tilfældet i 1915.

Astræa var langtfra et enestående tilfælde. Efterhånden indløb forskellige beretninger om besætninger, der var overladt til deres egen skæbne på åbent hav. Disse beretninger kom for det meste fra de af besætningerne, som var i stand til at fortælle, men ikke alle var så heldige.

I alt 34 skibe fra Marstal krigsforliste mellem 1914 og 1918. Af dis-

2. Samling af søforklaringer over krigsforliste danske skibe i aarene 1914-1918, (1921), side 756.

Tabel 1. Tab af sejlskibe som følge af krigshandlinger

	Danmark	Heraf skibe hjemhørende i Marstal
1914	1	
1915	13	6
1916	19	2
1917	61	21
1918	23	5

Kilde: Samlinger af Søforklaringer 1914-1918 (1921), side XI-XVI.

se skibe gik hele 21 tabt alene i 1917. På nationalt plan omkom der 334 søfolk alene på grund af krigshandlinger og yderligere 333 forsvandt sporløst i krigsårene. Heraf mistede Ærø 53 søfolk, hvor langt størstedelen var fra Marstal.³ Det var i sig selv frygtelige tab, der umuligt kunne undgå at smitte af på stemningen i lokalsamfundet. Marstal blev den by i Danmark, hvor krigen ramte forholdsvis hårdest og mest direkte på grund af de store tab. Der var vel kun få familier, som ikke mistede en nær eller fjern slægtning. Efter krigen blev der da også rejst en mindesten på havnen efter frivillig indsamling.⁴

Nedgangen

Den marstalske tonnage blev som nævnt halveret i løbet af første verdenskrig. Krigstabene var store, men de var ikke store nok til at udgøre hele reduktionen. Men hvad skyldtes nedgangen så? Statistikken giver os forklaringen: Der var kun fire måder et skib kunne forlade Marstals handelsflåde på. Det kunne enten forlise, blive opslugget, skifte hjemsted eller blive solgt. Skibe, der blev opslugget eller skiftede hjemsted (uden at skifte ejer), er her uden betydning. De var ganske enkelt for få. Ophugget blev kun et par enkelte, ud-tjente galeaser, og hvad et eventuelt hjemstedsskifte angik, skete det så vidt vides ikke overhovedet, medmindre der lå et ejerskifte eller en ny rederikonstellation bag. Og det var lige netop det, der gjorde: Skibene skiftede ejere *en masse*.

Figur 1 viser fordelingen imellem årsagerne til nedgangen i den marstalske tonnage, og understreger det massive bortsalg, som reducerede flåden.⁵ Forlisene er synlige, og viser sig her i sin fulde grue med et højdepunkt i 1917 som følge af den uindskrænkede ubåds-krig. Men samme år blev der dog bortsolgt flere skibe fra Marstal, end der gik til på anden vis, og sådan var det faktisk i hele perioden fra 1916 til krigens slutning.

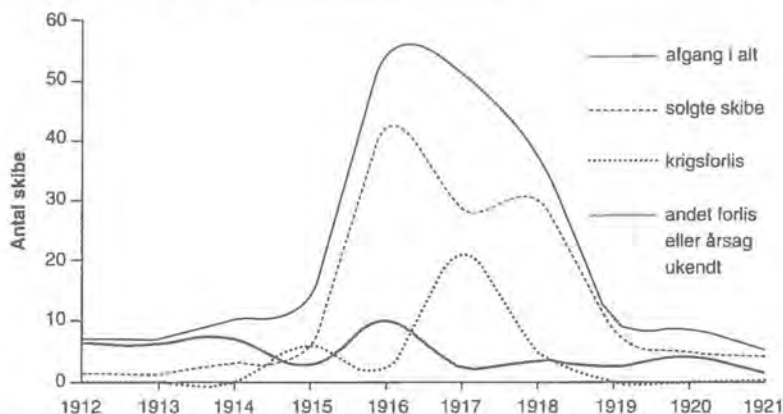
Ikke alene blev store dele af den marstalske handelsflåde solgt. Det skete ydermere indenfor et bemærkelsesværdigt kort tidsrum på omkring to til tre år. Det skal sammenholdes med, at der kun blev solgt et mindre antal skibe inden krigen. I årene 1915-1919 blev der med andre ord skabt en ekstraordinær situation, der skulle vende op og ned på det hele.

3 Erik Kroman, *Marstals Søfart indtil 1925* (Marstal 1928), side 217.

4 Kroman (1928), side 217.

5 Der er ikke taget forbehold for tilgangen af skibe. Enkelte skibe blev bygget og købt til Marstal i perioden. Tonnagetilgangen var dog kun minimal i forhold til afgang.

Fig. 1. Tonnagenedgangen i Marstals handelsflåde.



Kilde: Rigsarkivet, Skibs-, Skøde-, og Pantebrevsprotokoller nr. 16-26 og Dansk Søulykkestatistik 1911-1921.

Køberne

At de marstalske redere kunne bortsælge et så massivt antal skibe afhæng samtidig af, at der et eller andet sted var en enorm investeringslyst. En del skibe blev solgt til Sverige og Norge,⁶ men de fleste ($\frac{2}{3}$ -dele) blev solgt indenfor rigets grænser. På vedstående tabel kan man se, at de danske købere fortrinsvis befandt sig i provinsen, mens København primært træder frem i 1916 med et køb af hele 17 skibe.

Aftagerne var spredt ud over det ganske land, og i alt 37 byer havde købt et eller flere skibe fra de marstalske redere. Største aftager i provinsen var Nakskov, hvis investorer købte 11 skibe. Lige efter fulgte henholdsvis Svendborg med 10 skibe, Aalborg med otte skibe og Rudkøbing med 6 skibe. Langt de fleste byer var traditionelle købstæder med adgang til vandet, og langt de fleste aftog blot et eller to skibe.

Bemærkelsesværdige i denne sammenhæng var dog de byer, der traditionelt intet havde med søfart at gøre. Heriblandt kan nævnes Hillerød og Fredensborg. Esrum Sø har aldrig været farbar for større fartøjer. Bemærkelsesværdigt er det også, at Hjørring samt den lille landsby Eskilstrup rent faktisk aftog henholdsvis et og to skibe. Hjørring har ikke umiddelbar adgang til vandet, og Eskilstrup er en lille landsby beliggende midt på Nordfalster 10 km fra nærmeste brugbare havn. At der med ejerskifterne ikke længere behøvede at være en klar sammenhæng mellem hjemstedet, ejerne og havnen skyldes, at der var tale om en ny ejergruppe, som kunne være drevet af helt specielle motiver. Disse motiver gjorde det ligegyldigt, om man var landmand i Eskilstrup eller grosserer i Hillerød.

Langt de fleste nye rederier bestod af en enkelt person eller en lil-

⁶ Oplyst af museumsinspektør Erik Kromann, Marstal Søfartsmuseum, ud fra en endnu ikke publiceret liste over marstalske skibe solgt til Norge og Sverige i perioden.

Tabel 2. Aftagere af skibe fordelt imellem hovedstad og provins.

	København	Provinsen
1912		1
1913		1
1914		3
1915	1	5
1916	17	25
1917	6	22
1918	5	25
1919	1	7
1920	1	4
1921		4

Kilde: Rigsarkivet, Skibs-, Skøde-, og Pantebrevsprotokoller nr. 16-26.

le personkreds ofte organiseret i et aktieselskab, der jo ikke bandt ejerne på samme måde som et partshaveri. En anden gruppe af nye ejere var firmaer – ofte uden særlige forbindelser til søfartsrelaterede erhverv i øvrigt – der udelukkende så skibet som et investeringsobjekt til gavn for årsregnskabet.

Samtidig med de mange skibssalg skete der også en betydelig omlægning af de større skibes rederiform, som fik en mere centraliseret karakter med langt færre ejere af skibene. Med det manglende nære geografiske tilhørsforhold forsvandt også de mange mindre indskydere, der via familie eller bekendte eller måske en tjenesteydelse havde haft lejlighed til at investere en smule i et enkelt skib: Parcellisten, tjenestekarlen eller mureren. Blandt de nye ejere kunne man i stedet tælle folk med andre erhverv end dem, der traditionelt ejede skibene, og man aner, at de nye ejere havde en anden social baggrund. Da den tremastede skonnert *Atlantic* blev solgt fra Marstal en februardag i 1918, blev 35 partshavere reduceret til 10. Ikke alene forsvandt småsparerne, men også de folk der hidtil havde haft en nær tilknytning til skibet: sejlmagermesteren og skibsføreren. Køberne, som stort set alle var bosiddende i København, talte blandt andet 2 grosserere, en læge, en hotelejer og noget så eksotisk som en forfatter.⁷

Mange af de nye skibsredere bestyrede selv skibene via forskellige nyopståede mæglerfirmaer. Der var dog også nogle, som lod de gamle velprøvede mæglerfirmaer tage sig af deres forretning. I så fald stødte gammelt og nyt sammen. Det var tilfældet med firmaet Fr. Møllers Sten & Billedhuggerier i Maribo. Ejeren, Fr. Møller, havde i april 1917 forhørt sig hos mæglerfirmaet H.C. Grube om eventuelle skibe til salg.⁸ Fr. Møller trådte via H.C. Grube ind i skibsredernes rækker ved at købe en part i skibet *Triton*. Mæglerfirmaet drev forretning, og man behandlede naturligvis Fr. Møllers ønske om tonnage efter bedste evne. Mægleren sendte derfor regnskab og lignende materiale til den nye investor. Investor Møllers tilbagemelding måtte imidlertid have fået en og anden mægler op af stolen:

7 Rigsarkivet: Skibs-, Skøde-, og Pantebrevsprotokoller, nr. 22, 22. februar 1918.

8 Marstal Søfartsmuseums Arkiv, H. C. Grubes arkiv, 159A7, kopibog 1917-1919, 1. maj 1917, side 16.



Besætningen på Astræa nogle år før dens tragiske endeligt. Det var søfolk som disse, der satte livet på spil, når de sejlede over Nordsøen til britiske kulhavne. Hjemme sad spekulanterne foran kakkelovnen med udsigt til at skumme floden. (Marstal Søfartsmuseums Arkiv).

»Samtidig med at jeg sender Regnskabsbogen for *Triton* tilbage, vil jeg gerne bede Dem gøre Regnskabet for *Caroline Kock* noget mere fyldigt eller lettere overskueligt. Jeg synes det vilde være det rigtige at have en Hovedbog med for Eksp. Konto for Rederen, Conto for Ejerne, Conto for Captainen, Fragtconto, Omkostningsconto, Hyreconto, Rekvisitionsconto, Proviantconto, Assuranceconto, Reparationsconto, samt Vindings og Tabsconto. Endvidere en Kassebog. For at have Oversigt over Regnskabet synes jeg det er nødvendigt at have det paa denne Maade, jeg har haft det paa den maade med de andre Skibe, og det er jo en Bagatel at gøre det paa den Maade, naar det gøres fra Begyndelsen af. Indlagt eller rettere hermed sendes Sejlskibet *Alfs* Regnskabsbøger, som vil vise Dem hvad jeg mener. Disse bedes dog efter Afbenyttelsen tilbagesendt.«⁹

Ikke alene forsøgte mæglerfirmaet at betjene den nye type kunder efter bedste evne, men de måtte altså også tage mod gode råd fra dem! Det var noget, der absolut ikke huede mægleren, og reaktionen kom da også prompte i dette tilfælde. Standardskrivelsen lød i sin korthed således: »Hermed fremsendes *Tritons* regnskab med Bilag udvisende en Saldo i mit Favør af Kr. 114,40.«¹⁰ Billedhuggeren var dermed sat til vægs i denne omgang.

9 Marstal Søfartsmuseums Arkiv, 159A18-3, diverse, 1913-1918. Brev fra Fr. Møller til H. C. Grube 21/7 1917.

10 Marstal Søfartsmuseums Arkiv, H. C. Grubes arkiv, 159A7, kopibog 1917-1919, side 252, meddelelse 28/9 1917.



Spekulation

I 1916 og 1917 blev der dannet et uhørt stort antal nye sejlskibsrederier tilsyneladende ud af den blå luft.¹¹ På Københavns Fondsbørs var der ekstra aktivitet på grund af den voldsomme interesse for de nye aktieselskaber: »Efter at der i løbet af 1916 var fremkommet et stort antal nye selskaber, hvis aktier daglig gjordes til genstand for omsætning på efterbørsen, besluttedes det fra 19. september 1916 forsøgsvis at foretage opråb af sådanne unoterede papirer. Sådant opråb har derefter fundet sted fra 19. september til udgangen af januar 1917 og er derefter atter påbegyndt i marts 1917. De herved fremkomne kurser vil findes angivne ved de enkelte papirer.«¹² Der var naturligvis de nye sejlskibsselskaber, der var tale om. Der foregik en ivrig omsætning af sejlskibsrederipapirer af et omfang, der gjorde det nødvendigt for Fondsbørsen at tage et særligt hensyn. Den ekstraordinære efterspørgsel gjorde, at skibspriserne steg voldsomt.

Ved at undersøge den gennemsnitlige salgspris på de skibe, som blev solgt fra Marstal, bliver den voldsomme prisstigning understreget.

De få dampskibe samt en enkelt bark, som blev solgt fra Marstal i perioden er ikke talt med. Anskaffelsesprisen, og dermed også salgsprisen, på disse fartøjer var uforholdsvist meget større end gennemsnittet, og de få dyre skibe ville derfor give et forkert indtryk af den generelle tendens. Prisudviklingen på disse skibstyper fulgte

En del skibe fandt deres vej til Norge og Sverige. Her er det svenske Elise ex Maagen af Marstal. Maagen var hjemkøbt fra Esbjerg i 1917 og solgt videre til Sverige samme år af skibsfører og reder Jørgen Henning Stegmann fra Marstal. Maagen var på 156 NRT og bygget i 1903 i Thuro. Den forliste senere under svensk flag i 1941. (Marstal Søfartsmuseums Arkiv).

¹¹ På Københavns Fondsbørs blev der registreret 37 nye sejlskibsrederier. Det var vel at mærke kun de rederier, som var aktieselskaber. Det samlede antal af nystartede rederier må formodes at være noget større. Det skal tilføjes, at mange af disse rederier kun bestod af et eller to skibe. Kilde: *Greens danske Fonds og Aktier*, 1916-1917.

¹² *Greens danske Fonds* 1917, side 12.

dog nogenlunde den samme generelle prisudvikling på de mindre fartøjer.¹³

Verdenskrigen og den efterfølgende økonomiske stagnation på verdensmarkedet sætter sit tydelige spor i figur 2. Sammenligner man med figur 1 bliver det tydeligt, at skibene blev solgt fra i takt med de hastigt stigende salgspriser.

Aktiviteterne på Københavns Fondsbørs viste vejen. Mænd med pengepungen i orden såvel som mange småsparere blev grebet af den overoptimistiske økonomi, som fulgte med i krigens kølvand. Der blev investeret som aldrig før. Sejlskibsbranchen blev om nogen i allerhøjeste grad »ramt« af foretagender af mere eller mindre bæredygtig karakter. Investorerne havde oftest kun ét for øje, og det var udsigten til hurtig profit uden hensyntagen til længerevarende bæredygtighed. Spekulation er et andet, velvalgt ord for dette motiv.

Forretningsmanden Valdemar Henckel står som et lysende eksempel på en tid med spekulationer. Han var hovedpersonen bag flere foretagender af yderst tvivlsom karakter. Blandt Henckels meritter må nævnes A/S Kalundborg Jernskibsværft, som han grundlagde i 1916. Ordrebøgerne blev fyldt og aktierne tegnet, for investeringslysten fejlede ikke noget. Alt hvad der bare mindede om noget, der kunne flyde på vandet, virkede som en magnet på investorer af alle slags. Det så derfor alt sammen lovende ud for Henckel, også selv om der endnu ikke var fundet en byggegrund eller lå nogen ministeriel godkendelse. Der var altså mest af alt tale om luftkasteller, hvilket også kunne ses på produktionen. Da det var almindeligt at indkassere den første byggerate efter kølstrækningen af skibet, vandrede Henckels foretagende fra den ene kølstrækning til den anden uden at færdiggøre de mange ordrer i øvrigt. Det blev til ganske få nybygninger, og dem, der blev endeligt færdige, kunne ikke afhændes, da konjunkturerne vendte i 1920/1921. Konsekvensen af dette var, at A/S Kalundborg Jernskibsværft eksploderede som en oppustet ballon og gik fallit.¹⁴ Krakket fik følger også udenfor Kalundborg. Marstals Jernskibsværft blev blandt andre trukket med i faldet. Også her var bestyrelsesformanden Valdemar Henckel, der sammen med en række borgere fra Kalundborg havde stillet sig i spidsen for det nyligt dannede aktieselskab. Her var det oprindelige fundament dog solidt nok. Værftet var anlagt allerede i 1906 af ingeniør Alvard Bondegaard. Han forlod den synkende skude i 1917 ved omdannelsen til aktieselskab, fordi han – lidt ironisk – ville bygge redningsbåde.¹⁵

Det var ikke kun værftsindustrien, der bød på uventet stor risiko. Eksemplet *Waldemar Tornøe* viser, hvor grelt det kunne gå for de mennesker, som ikke havde den store erfaring med søfartserhvervet udover den sum penge, de havde indskudt i et skib med forventninger om et hurtigt og solidt overskud.

Den tremastede skonnert *Waldemar Tornøe* blev bygget som *Flo-*

13 Laver man fastprisberegning (implicit prisdeflator) får man det reelle billede af prisudviklingen. Det er gjort ud fra bruttofaktoringkomsten i løbende priser gange 100. De aktuelle priser er derefter blevet delt med den fundne værdi og ganget med 100. Bruttofaktoringkomsterne er anført i: Hans Christian Johansen: *Dansk historisk statistik* (København 1984), side 388-399. For at møtte den kritiske læser er der også foretaget en fastprisberegning på prisen per NRT for at kompensere for skibenes forskellige størrelser. Denne steg fra omkring 200 kr. i 1915 til over 700 kr. i 1919 for derefter at falde til under førkrigstidens niveau i 1920-1921, og følger altså nogenlunde udviklingen i figur 2. Kilde: Mikkel Kühl: *Marstal handelsflåde 1911-1921 – Et eksempel på provinsofartens vilkår under den første verdenskrig*. (Speciale ved Odense Universitet 2003, upubl.).

14 Anders Monrad Møller: »Store forventninger«. Skitse over fem fejlslagne værfts anlæg ved slutningen af første verdenskrig (Maritim Kontakt, bd. 7, 1984), side 87-106.

15 Karsten Hermansen, red.: *Marstal Søfart 1925-2000* (Marstal 2000), side 14f.

Fig. 2. Værdi af gennemsnitsprisen på skibe bortsolgt fra Marstal efter fastprisberegning.



Kilde: Rigsarkiver, Skibs-, Skøde-, og Pantebrevsprotokoller, nr. 16-26.

ra i 1901 på Thurø til et lokalt aktieselskab. Senere kom skibet til Nykøbing Falster, hvor det blev omdøbt til *Waldemar Tørnøe*, opkaldt efter en lokal reder.¹⁶

Parthaverne i rederiet *Waldemar Tørnøe* erhvervede skibet til 250.000 kroner. Denne nette sum skal ses i lyset af, at skibet var 17 år gammelt, og at nybygningsprisen på tilsvarende skibe lå på cirka 60.000 kroner omkring 1901. Der er ved første øjekast tale om en uhyre prisstigning. En fastprisberegning tager dog lidt af dramatikken og viser en reel prisstigning på 63%, hvilket dog stadig var temmelig voldsomt for et 17-årigt træskib.¹⁷ Sælgeren fra Nykøbing Falster solgte på det helt rigtige tidspunkt, hvor priserne på skibene var på deres højeste, og må siges at have gjort en god forretning.

I tilfældet *Waldemar Tørnøe* gik det skævt for investorerne fra begyndelsen. Det første år var skibet udsat for flere forskellige uheldige omstændigheder. Da det skulle indtage en last salt i Cadiz, udbrød der strejke blandt havnearbejderne, og skibet lå uvirksomt hen, indtil det blev oversejlet af en italiensk damper. *Waldemar Tørnøe* skulle efter gældende internationale regler have haft udbetalt erstatning for de omfattende skader, men den lokale spanske myndighed, en admiral, ville det anderledes og erstatningen udeblev. Man fornemmer i øvrigt, at en sum penge under bordet kunne have ændret dette udfald.

Da skibet brugte tid på reparation efter oversejlingen, blev saltlasten annulleret. *Waldemar Tørnøe* blev derefter dirigeret til Halifax i ballast. Her var uheldet igen ude med søskade og lækage. Derfra gik

16 Om rederen *Waldemar Tørnøe*: A. Müllertz, *Danmarks Søfart, Handel og Industri (1915-1918)*, side 5. Det var i perioden forekommende, at man opkaldte skibe efter redere. Marstals handelsflåde tæller flere af disse navne i den behandlede periode. Skonnerterne *H. H. Petersen*, *A. H. Friis*, *H. C. Christensen* og *Agent Petersen*, alle af Marstal, er eksempelvis opkaldt efter denne skik.

17 Med fastprisberegning bliver priserne i *Waldemar Tørnøe* tilfælde henholdsvis: 1901: 109.460 kr. og 1918: 178.600 kr. Den reelle prisstigning udgjorde således cirka 63%.

Mæglerfirmaet H. C. Grubes kontor på Prinsensgade 6 i Marstal, hvor det har haft til huse indtil 1998. Telefon, skrivemaskine og kopibøger blev benyttet flittigt, når der skulle korresponderes med redere og skibsførere. (Marstal Søfartsmuseums Arkiv).



turen til England, hvor skibet strandede og blev bjærget af lokale for 1000 £.¹⁸ For at føje spot til skade fik *Waldemar Tornøe* en erstatningssag på halsen af et engelsk rederi på grund af en manglende trælast. Det engelske rederi krævede 470.000 kr., hvilket var en uhyrlig sum for de implicerede parthavere. Der kunne jo erhverves to skibe af *Waldemar Tornøes* størrelse for denne pris. Et forlig på 73.000 kr. blev imidlertid indgået, og investorerne slap i første omgang for en økonomisk katastrofe. De uheldige begivenheder var dog nok til at gøre *Waldemar Tornøe* til en dårlig forretning allerede efter det første år i søen. At skibet blev forsikret hos Skandinavisk Assurance, der var under konkurs, understregede kun parthavernes evige uheld. Man kunne altså ikke være sikker på at få hele summen udbetalt i tilfælde af totalforlis. På trods af dette faktum lod indsky-

¹⁸ 100 engelske pund kostede i 1918 15,27 kr. Der var altså tale om en relativ beskeden bjærgeløn: 152,70 kr. Kilde: Johansen (1985), side 261.

derne dog skibet være forsikret for en høj assurancesum på i alt 400.000 kr. Gik skibet ned, kunne de hæve en sum langt højere end skibets indkøbsværdi. Som årene gik, og forretningen *Waldemar Tørnøe* blev mere og mere underskudsgivende, bibeholdtes den store forsikringssum. Gik parthaverne ligefrem og ønskede et totalforlis for at blive lettet for den økonomiske byrde?

Allerede to år efter erhvervelsen af den tremastede skonnert måtte parthaverne af med 5000 kr. i kvartalet hver i afdrag på den gæld, der blev større og større. Året 1921 gav et underskud på 167.951 kr., og først her blev forsikringssummen af nød nedsat til 150.000 kr. Salg af skibet blev diskuteret ivrigt af de implicerede, men konjunkturerne var vendt, og en ældre tremasted skonnert, som *Waldemar Tørnøe* jo unægtelig var, kunne antagelig kun indbringe mellem 50.000 og 60.000 kroner. Den umulige økonomiske situation udelukkede altså et salg. Rederne var tvunget til at lade skibet fortsætte. Tilbage var kun at give skibet et andet navn, *Iwirit*, og så i øvrigt håbe på bedre tider.¹⁹

Ved havariet i England tilbage i 1918 tog skipperen, hr. Winther, uberettiget hyre fra skibskassen under en efterfølgende reparation. Han blev følgelig skifter ud. Som tiden gik, og skibet gav et større og større underskud, blev parthaverne mere og mere ivrige for at drive gælden hjem. Det stod imidlertid klart, at Winther var en økonomisk knækket mand. Han var aldeles ude af stand til at betale de 13.000 kr. som forlangt. Der blev korresponderet flittigt mellem parthaverne og den fallerede skipper i en mere og mere bitter tone. I skipper Winther havde de økonomisk trængte parthavere nu fundet en syndebuk for al deres ulykke. De brugte derfor uforholdsvis meget energi på at hjemdrive gælden fra Winther, som i sidste ende kun kunne betale i alt 1000 kr. i mindre rater. I tilfældet *Waldemar Tørnøe* blev det gamle princip om, at skipperen havde del i skibet, fraveget, hvilket ikke var usædvanligt i de nye spekulationsforetagender. Konsekvensen kunne være dårligere ledelse om bord, selv om det naturligvis ikke behøvede at være reglen. Der var en grund til, at langt de fleste skibe hjemmehørende i de gamle skippersamfund havde skipperen som medejer.

I 1922 steg de kvartalsvise afdrag til 10.000 kr. for hver parthaver i *Iwirit*. Denne ret store udgift skal ses i lyset af den pris, man regnede med at kunne få for skibet ved et eventuelt salg. Efter fastprisberegning udgjorde denne anslåede værdi kun godt 14% af nyprisen eller mellem 15.000 og 20.000 kr. Hver parthaver betalte altså, hvad der svarede til skibets værdi 10 gange om året! *Iwirit* var med andre ord gået hen og blevet en rigtig dårlig forretning.

Det lykkedes aldrig for rederiet *Iwirit* at nedbringe gælden mærkbart, og da skibet blev solgt i 1924, stod de hårdt prøvede parthavere tilbage med en gæld på omkring 240.000 kr., der vel kom til at plage dem i mange år efter salget.²⁰

19 Dette navneskift gik ikke helt nemt. Den største kreditor, Københavns Diskontobank og Revisionsbank a/s, ville ikke anerkende det nye navn. Parthaverne havde, ifølge banken, jo kun en konto med navnet »Waldemar Tørnøe« og ikke en konto med navnet »Iwirit«. Det er i den forbindelse tydeligt at se, hvem der havde fat i den lange ende, nemlig banken.

20 Om *Waldemar Tørnøe*: Marstal Søfartsmuseums Arkiv, 159A14-18. Om *Iwirit*: Marstal Søfartsmuseums Arkiv, 159A14-17.



Wallrus code

Telegram-Adresse „Hvilsum“, København.
 Telefonnr. Nr. 4705. Nr. 28000. Privat Godthaab Nr. 355

„Kjøbenhavn's Skibssalg-Bureau“

ved Charles Hvilsum,
 Havnegade 21,
 Kjøbenhavn K.

Købe-Kontrakt.

Ved Kjøbenhavn's Skibssalg-Bureau ved Charles Hvilsum er i Dag imellem

sig Undertegnede **Skibereder H. A. H. Grube**

Marstal

Grosserer P. O. Lauritsen

København

Jeg **Skibereder H. A. H. Grube**

~~er hermed til~~ **Herr P. O. Lauritsen** mod fuld Besigtning efter
 Prækomst og Udløsning Svendborg

den sig og Medredere ifølge

tilhørende **3 m. Skonnert**

borte

som **Solger, og** sig

boende

som **Køber** oprettet følgende Købekontrakt:

solger

af den

kaldet

” K O D A N ”

drøgtig cu.

3 6 7

Marstal

certificat af

og Registreringsbogslovene

forefindes. Skibet, som for tiden er tilhørende i Leithfjorden

forefindes. Skibet, som for tiden er tilhørende i Leithfjorden

H. J. W. P. med sta-

der har Nationalitets-

og Registreringsbogslovene

forefindes. Skibet, som for tiden er tilhørende i Leithfjorden

forefindes. Skibet, som for tiden er tilhørende i Leithfjorden

Overtagelse

ligger fra den for Købers Regning og Risiko i alle Tilfælde,

Som Købsum betaler jeg **P. O. Lauritsen**

70, 000 Kroner er

Kroner, hvorf **20 %**

1 Svendborg Bank, Kjøbenhavn

SYVTI TUSINDE

Kr. er **FJORTEN TUSINDE** Kroner deponeres

SVENDBORG

og Restsummen **56, 000** Kroner, er **FINTI SEVE TUSINDE**

Kroner betales samtidigt med Udbetalingen af den deponerede Sum ved

Skibet kan antagelig indkøbes for Kr. 190.000 – 2% Comm. er

Kr. 193.800, hertil kommer kalkulerede Udgifter til Udrustning, Proviant, Hyreforskud, Assurancer etc. Kr. 25.000, i alt behøves Kr. 225.000 (til Imødegaaelse af forskellige Udgifter som ovenanført).

Der er god Udsigt til at Skibet vil kunde befragtes med Salt eller eventuelt Kul fra Liverpool til Færøerne (eller Island) til en Fragt af ca. 200 Kr. pr. Ton eller en Bruttofragt af Kr. 80.000, hvilken Fragt vil kunne faas forudbetalt i København uden Afdrag af nogen Art, saasnart Skibet er tillastet i Liverpool.

Kalkule over Driftsudgifter pr. Maaned

Hyrer

Kaptain	250
Styrmand	600
Matros	200
2 Letmatroser	300
Kok	250
Ungmand	<u>125</u>
	Kr. 1725
Kostpenge	750
Kasko (Sø Assurance)	<u>Kr. 1750</u>
	4225

Kr. 150 pr. Dag

Kalkule over Rejsen Liverpool – Færøerne – (Island)

Udgifter

Krigsforsikring (16%)	36.000	
Commisioner	4.800	
Kaplak	4.000	
Havneudgifter	3.000	
30 Dages Rejse	<u>4.500</u>	<u>52.300 Kr.</u>
	Overskud	Kr. 27.700

Skibet skulde saa kunde være udlosset Færøerne første Halvdel af Juni, og ligger saa glimrende for (klar af Farezonen).

Bliver Skibet torpederet paa Rejsen til Færøerne, skulle man foruden Krigsforsikringssummen Kr. 230.000 kunde tjene Kr. 30.000 eller i alt Kr. 260.000 minus Anskaffelsessummen og Startningsomkostninger Kr. 220.000 eller Netto Fortjeneste ca. 40.000 Kr.

Bliver Skibet ikke Torpederet men kommer vel frem til Færøerne, er det selvfølgelig betydelig mere værd, og ligger det f. Eks. klar til at udføre en Rejse fra New Foundland til Spanien med Fisk, hvilken Tur skulde give et ganske pænt Overskud.²¹

Formålet med kalkulen var klar. Gik skibet tabt som forventet, kunne investorerne efter planen hæve 40.000 kr. Selvfølgelig kunne man tjene mere, hvis skibet ikke gik tabt, men det var ikke ud-

21 Marstal Søfartsmuseums Arkiv, 159A18-3, diverse 1913-18.

gangspunktet. Eksemplet viser, hvor langt der kunne være imellem dem, som selv havde sejlet på søen og var mere forsigtige med at sende skibe ud at sejle, og dem der anså søfartserhvervet som en guldgrube, som skulle udnyttes i en fart. Disse sidstnævnte søfartens gullaschbaroner tilsidesatte enhver moral, og resultatet måtte falde de hårdtprøvede ældre skippere for brystet.

I skibsreder Albert E. Boyes erindringer kan man finde følgende karakteristik: »Naar jeg samtidig har anført og kritiseret vore ældre og vankelmødige Redere, fordi de under den for Søfarten saa sløve Periode, fra 1903 til 1911, bortsolgte Skibene her fra Byen, saa maa man dog indrømme, at paa den Tid, var der dog nogen Grund tilstede for at foretage Salg, men at en saadan Salgsepidemi, som den der under Krigsaarene, hvor der var penge at tjene på Søen, kunne opstaa og trives, er ubegribelig.

Saa længe Salget omfattede de større, ældre Skibe, hvorpaa der forestod betydelige Reparationer, kunne Salg være berettiget, da saadanne Skibe blev betalt med flerdobbelt Beløb, som [end] deres virkelige Værdi, men da Selvejerne, særligt i året 1917 paabegyndte salg af deres saa gode som nye Smaaskibe af Drægtighed fra 40 til 100 Registertons, rene Lystskibe for øjet, og en Pryd for vort Land, og en Indtægtskilde for vor Kommune, da maatte man beklage, at en saadan Salgsepidemi kunne rive hele vor ellers saa fornuftige Skibsførerstand med sig, fra Norge og Sverig kom stadig Købere og Marstallerne solgte væk.«²²

Var det mon selve tonnagedgangen eller motivet bag salgene, den gamle skibsreder fandt værst?

Salgsmotivet

Den tremastede skonnert *Kodan* blev oprindeligt ejet af 13 parthavere alle med bopæl i Marstal. En kvitteringsbog fra *Kodan* fortæller, hvem der ejede skibet, og hvor stor en del af overskuddet, der tilfaldt hver parthaver.

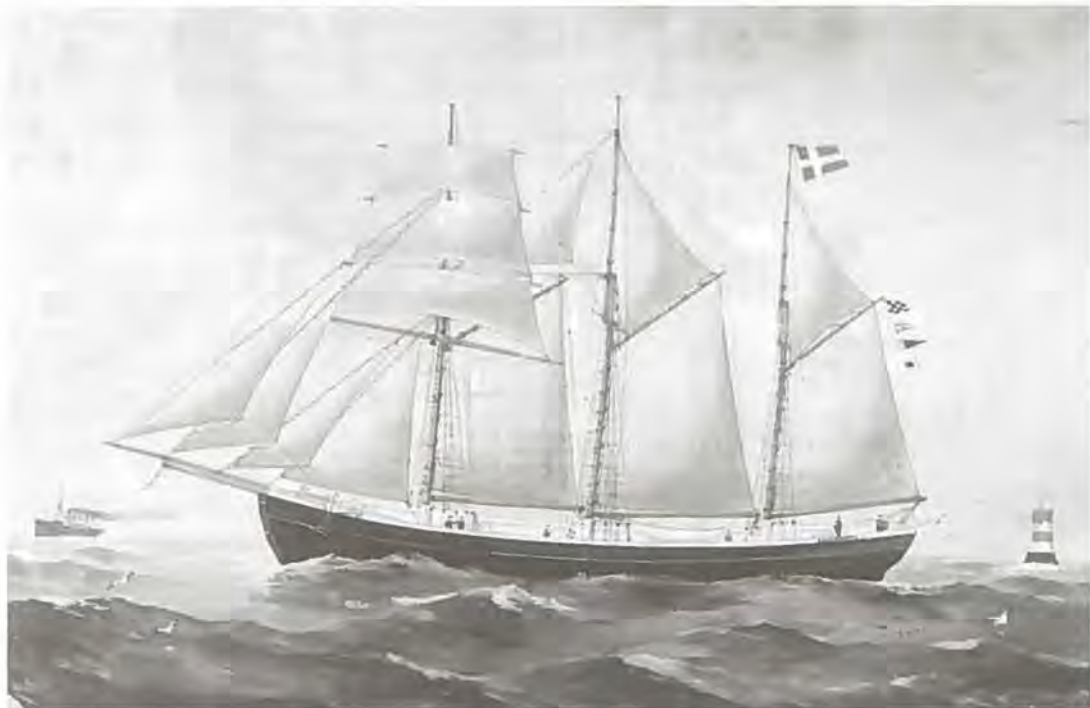
Rederen H. A. Grube havde i 1912 overtaget faderens mægler-virksomhed med samme navn, H.C. Grube, efter dennes død. Samtidig talte H.A. Grube med som en af byens større parthavere. I 1907 ejede H.A. Grube 25/100-dele af *Kodan*. Det gav ham et overskud på 375 kr. De 25/100-dele blev for Grubes vedkommende senere udvidet til 30/100 dele. I april 1914 fik han ligesom de andre parthavere udbetalt sin del af overskuddet. Det beløb sig til 750 kr. To år efter blev rederne tilbudt en salgspreis på 70.000 kr. For H.A.

Tabel 3. Samlet udbytte for 3 msk. *Kodan*.

År	1906	Feb 07	Okt 07	1913	1914	Solgt 1916 for
Kr.	1000	1500	3000	4000	2500	70.000

Kilde: Marstal Søfartsmuseums Arkiv, 159A18-7, kvitteringsbog *Kodan*.

22 Marstal Søfartsmuseums Arkiv, skibsreder Albert E. Boyes erindringer, 246A1.



Grube betød det en direkte udbetaling på 24.500 kr. Denne betragtelige sum var ligeså meget, han ville have fået på 32 år (!), hvis hvert år ville have givet et overskud som i 1914.²³

H.A. Grube havde en stor andel i skibet og kunne følgelig høste en betragtelig sum ved et salg. Men de mindre indskydere, småsparerne, kunne også se deres fordele i et salg: En af Marstals smedemestre, J. Jacobsen, købte den 9. april 1913 2/100-dele af den tremastede skonnert *Maagen* for 620 kr. Samme år kunne Jacobsen stryge 14½% af udbyttet eller 90 kr. I 1914 var resultatet mindre, da udbetalingen var lille det sidste par måneder – skibet lå vel uvirksomt hen i månederne efter krigsudbruddet. I 1915 kom *Maagen* ud at sejle igen, og det gik godt. Jacobsens 2/100 dele gav et afkast på 150 kr. eller 24,2%. I 1916 valgte indskyderne at lade *Maagen* sejle videre i modsætning til mange andre redere, der i stedet solgte. Dette lønnede sig, og smedemesterens investering gav et rigtig godt afkast dette år på hele 77,6% eller 480 kr. Jacobsens 2/100-dele havde indtil da givet ham 802 kr. og var således tjent hjem på blot 4 år. Jacobsen kunne nu se frem til en kommende tid med ren fortjeneste. I 1917 gik det imidlertid ikke som forventet, *Maagen* fik ikke del i fragter af betydning, og man aner, at det lå oplagt i lange perioder dette år. Skuffet kunne Jacobsen hæve blot 6,45% eller 40 kr, og skibet kom ikke ud at sejle igen. Indskyderne fandt det vel for uforsvarligt at sende det i armene på de tyske ubåde. Da der indløb et købstilbud

Den tremastede skonnert Salvador af Marstal. Den blev antændt af et par tyske ubådsmatroser og offer for petroleummens flammer. (Marstal Søfartsmuseums Arkiv).

23 Marstal Søfartsmuseums Arkiv, 159A18-7, kvitteringsbog København.

i 1919, slog indskyderne derfor til. *Maagen* blev solgt, og Jacobsen kunne hæve 2000 kr. eller lidt over tre gange så meget som indskuddet.²⁴

Set i en økonomisk sammenhæng var sagen klar for de forskellige redere, selvejere og parthavere. Den profit, de i løbet af 1916 og årene umiddelbart derefter blev stillet i udsigt ved et eventuelt salg, overgik langt de beløb, der kunne tjenes ved almindelig drift i mange år. Så længe der var købere, der, som urmageren i Nakskov, billedhuggeren i Maribo eller grosserereren i København, gik med på en optimistisk bølge af forventninger og købte skibe til priser, som for en sagkyndig måtte virke helt fantasiagtige, var der ejere, som var villige til at sælge.

De stigende priser for salg af skibe samt det faktum, at den begyndende varemangel gjorde det sværere at skaffe sig laster kunne være et godt incitament til at sælge. Den samtidige nationaløkonom, Einar Cohn, beskrev situationen fra marts 1915 til februar 1917 inden udbruddet af den uindskrænkede ubådskrig sådan: »I den del af krigsperioden, ... viser Skibsfartstatistikken en stærkt nedadgående udnyttelse af den danske Flaade, samtidig med at Fragtudbyttet stiger overordentligt stærkt.«²⁵ Andre motiver kunne naturligvis også spille en rolle. Det kunne være generationsskifte for selvejskippernes vedkommende, udsigten til forhøjet risiko som følge af krigen samt, i visse tilfælde, aldrende skibe, der skulle udskiftes.

I nogle tilfælde gik skibene over indtil flere mellemhandlere, der tog deres del. I den forbindelse fornægtede føromtalte Henckels forretningstalent sig da heller ikke. Han fungerede som mellemhandler for den tremastede skonnert *Dronning Louise*. Den 24. oktober 1916 købte han skibet for 33.000 kr. af parthavere i Marstal. Allerede en måned senere havde Henckel fundet nye købere. Den 37 år gamle *Dronning Louise* blev afhændet til Kolding for 59.475 kr., og Henckel høstede en god profit uden de store anstrengelser.²⁶

At selv gamle, affældige fartøjer blev udsat for disse mellemhandlere, vidner om, hvor forgrenet spekulatjonen var indenfor provins-søfarten i årene omkring 1917. Jagten *Haabet* på 24 nettoregister-ton blev afhændet af skibsføreren Hans Peter Tofte for sølle 200 kr. en oktoberdag 1916. Samme dag blev skibet solgt hele tre gange mere, hvor den til sidst endte hos et firma i Fredericia. Slutprisen var på 1000 kr. Skibet var bygget allerede i 1812 i Svendborg og havde altså set sin bedste tid på havene. Fredericia var dog endestationen, for det viste sig, at skibet ikke længere var flydefærdigt, og det blev endeligt hugget op.²⁷

Der har selvfølgelig altid været mellemhandlere, så længe en vare kunne erhverves, også inden for søfartsbranchen. Men under den første verdenskrig kunne disse høste en særdeles god profit, og de lokale sælgere fra Marstal fik ikke altid del i hele fortjenesten. På trods af dette blev der solgt ud af den marstalske flåde i stort tal.

24 Marstal Søfartsmuseums Arkiv, 247A11-8, kvitteringsbog *Maagen*.

25 Einar Cohn: *Danmark under den store Krig*, (Kbh. 1928), side 79.

26 Rigsarkivet, Skibs-, skøde-, og pantebrevsprotokol nr. 21.

27 Marstal Søfartsmuseums Arkiv, mappe nr. 161A18 *Haabet*.

Det korte af det lange

Tyskernes søkrigsførelse fik stor betydning for den marstalske handelsflåde. Verdenstonnagen blev formindsket samtidig med, at efterspørgslen voksede betydeligt. Raterne steg ekstraordinært på visse særligt udsatte ruter, og skibene kunne tjene endog særdeles gode penge, hvis soliditeten vel at mærke var god. Det var den langt fra altid. Mange investorer, der ellers aldrig havde sat deres fødder på et skib, skød store summer i søfartsbranchen, og købte alt for dyrt. De red kort sagt med på en bølge af overoptimisme, der hurtigt greb om sig: Børserne måtte indføre ekstraordinære opråb for at følge med den feberagtige stemning. Det virkede som om, at alt flydende materiel var det rene guld. For mange investorer var de mindre skibe ideelle spekulationsobjekter. De var i modsætning til dampskibene til at få fat på og til at betale. De marstalske redere havde mange af netop disse skibe, og vigtigst af alt: De var også parate til at sælge. Prisen ved salg var ikke alene god, den var eventyrlig. For mange parthavere måtte alt andet end salg virke ulogisk. Dertil var profitten ganske enkelt for stor, men spekulationens kølvand tiltrak ikke mindst mange lykkeriddere med foretagender af tvivlsom karakter. Moral blev tilsidesat, og der blev snydt, så vandet drev. Da lagrene efter krigen var fyldt op, og økonomien derpå stagnerede, gik det i det store hele galt for mange, som havde finansieret deres søfartseventyr for lånte penge. Da skibene ikke tilnærmelsesvis kunne give et udbytte, der stod i mål med investeringens størrelse, sprang ballonen, og mange privatøkonomier blev mærket i mange år fremefter. Man kan kun gisne om de enkelte menneskeskæbner, der blev taberne i dette uhyggelige spil.

Med de nye købere forsvandt ydermere det nære forhold mellem lokalsamfund, skib og finansiering, og i Marstal blev det store skibssalg, der halverede tonnagen, siden begrædt. Set i lyset af den efterfølgende stagnation, kunne det dog være, det på sigt ikke var helt så tosset at sælge de små omsejlende guldkorn, mens priserne var i top, men det ændrede ikke på det faktum, at »Marstallerne solgte væk«.

Hjemsejlingen af U.S. Coast Guard Cutter *Restorer* i 1948

Denne beretning, fra godt 50 år tilbage, omhandler afhentningen af USS *Restorer* i New Orleans i Amerika. Rejsebeskrivelsen er baseret på de dagsbogsnotater, som jeg tog dag for dag under togtet, og krydret med et antal billeder, som jeg tog på rejsen.

I Danmark var det dengang stadig meget begrænset, hvad der kunne købes i forretningerne og Amerika stod for mange som et land meget langt væk fra Danmark og vel nok også som det forjættende land. Da Danmark ikke havde en valutareserve og slet ikke i dollar, kunne besætningen som udgangspunkt kun købe ind for en dollar om dagen.

Jeg blev udtaget som et af de ca. 30 besætningsmedlemmer, der skulle sejle med ØKs *Falstria* til U.S.A. for at deltage i hjemsejlingen af et nyt skib til søværnet fra New Orleans.

Skibet *Restorer* var et træskib bygget som et redningsskib under krigen til U.S.Coast Guard. Det var komplet udrustet med værktøjsrum, lastrum, slæbefaciliteter. Maskinrummet var noget af det nyeste man kendte: Dizelektrisk og havde ferskvandsanlæg, dog blev vandet ikke særlig klart, det lignede nærmest øl, men havde intet med den drik at gøre. Radiorummet var veludstyret, og der var faste køjer til alle på skibet. Det var første gang, vi mødte denne form for underbringelse i et af marinens skibe.

Skibet var synet og godkendt af Norsk Veritas inden den danske stat købte det. En sum på 900.000 kr. skulle være købsprisen. Det var det skib vi 30 (31) mand blev sendt over for at hente i New Orleans. Jeg var ældste Math ud af fem. Det var i det hele taget en meget lille besætning til det job, det viste sig at blive.

Skibet blev anskaffet for anvendelse på Grønland og var rent teknisk meget avanceret i forhold til andre skibe – men som det viste sig senere, var skroget ormædt i en sådan grad, at dets sødygtighed kunne mere end betvivles.

Turen fra USA og til Danmark var for besætningen en stor oplevelse, men også til tider en meget hård tur. I Danmark blev skibet døbt *Vitus Bering* og nåede en gang til Grønland, men måtte før denne rejse have skiftet en del planker på Helsingør skibsværft.

Når man i 40'erne skulle til USA var der mange formaliteter, der først skulle bringes i orden. For at få at indrejsetilladelse, måtte man udfylde et stort spørgeskema – størrelse 56 gange 30 cm! Spørgsmå-

lene skulle udfyldes korrekt, ellers blev man indkaldt til konfektion og så skulle de bare rettes. Det at finde så mange oplysninger så mange år tilbage i ens liv var ikke let, og slet ikke når tidsbestemmelserne skulle være 100% korrekte. Jeg havde en dato i mit liv, der ikke var korrekt på skemaet, og jeg blev derfor indkaldt til møde og fik her besked på at få den rigtige dato fremskaffet.

Alene det at blive godkendt for indrejse til Amerika var udelukket, hvis man under krigen havde tilhørt en kommunistisk modstandsorganisation. Man skulle bekræfte svarene ved edsafleggelse ved indreisen til U.S.A. Formaliteterne gjorde ingen forskel på chefen og yngste mand i besætningen. De skulle bare være i orden.

Historien startede med, at jeg efter juleorlov 1947 blev sendt om bord på minefartøjet *Laaland* for at gøre tjeneste her til hen på foråret.

Den 8. januar 1948 blev der sendt bud efter mig fra personelkontoret. Her blev jeg spurgt om jeg ville blive på *Laaland*, uanset hvor jeg kunne komme hen i stedet. Mit svar var: »Nej, det kommer da an på hvorhen«. Jeg fik nu spørgsmålet: »Kunne de tænke dem at komme over til Amerika og hente et skib hjem til Danmark?«, og jeg svarede omgående ja.

Ordren lød på at hente et skib i Amerika, og jeg fik besked på at gå hjem og pakke og til at være klar på kort varsel. Nå, der gik nu tre uger inden afrejse. Tiden gik med at ordne pas, blive vaccineret mod kopper m.v., udfylde attester om indreisen til Amerika, og lignende papirarbejde, der skulle være på plads inden vi tog afsted. Vi fik samtidig at vide at rejsen til USA skulle foregå med ØKs *Falstria*.

Vi fik at vide, at hvor der var plads til 2 passagerer skulle vi være 3 mand, men det skulle vi nok klare. Først turen til New York med *Falstria*. Derfra med Greyhound-bus ned til New Orleans, hvor det skib, vi skulle sejle hjem, lå.

For at spare på Danmarks begrænsede valutaressourcer blev alt, hvad der kunne fragtes over til New Orleans, sejlet fra Danmark. Vor personlige bagage måtte kun veje 58 kg, på grund af den bus vi skulle med fra New York.

Herefter følger brudstykker af dagbogen.

MS *Falstria* 31. januar 1948

I dag begynder rejsen. Afgang fra Københavns frihavn kl. 1200. Der var stor afsked. Kl. 1230 var der lunch. Der var ikke det man ikke kunne få at spise. Man havde hørt tale om det store kolde bord, men aldrig oplevet det i den størrelsesorden, vi her så det. Vi kunne hente alt hvad vi ville have; hummer, ål, skinke, gås, salater, varme retter (fem forskellige), derefter ost, så frugt, appelsiner, pærer og så kaffe i rygesalonen.



ØKs Falstria var et ret nyt skib, færdiggjort på Nakskov Værft i 1945. Det indsattes på ruten København-New York, hvor det sejlede med fragt og desuden havde plads til 60 passagerer. (Handels- og Søfartsmuseet).

Kl. 1600 er der te, jeg kan lige så godt skrive planen for dagens måltider:

0600 - 0700 Kaffe efter forlangende

0800 - 0930 Frokost

1100 - Bouillon

1230 - Lunch

1600 - Kaffe og te

1900 - Middag

2200 - Smørrebrød.

Sulte skal man nok ikke. Chokolade, cigaretter, cigarer o.s.v. alt kan man få til små penge og kun gode sager. Maven kan nok ikke holde til det – det er så fantastisk, man lever som hele grever. Skibet er stort, men trods alt bevæger det sig dog lidt.

1. februar 1948

Man får jo ikke fortalt alt i denne omgang, men lidt efter lidt må det vel komme. Man kan næsten ikke tåle alle de måltider – men man skal jo igennem det. Vi er nu et godt stykke ude i Skagerrak. Skibet gi'r sig godt. Vi må helt selv om hvad vi vil laver, tiden bliver nok ret lang, men det går vel nok.

I morges stod vi op kl. 0700, vi skal først være oppe kl. 0830, det gælder dog kun for os fra marinen. Det vil sige kl. var kun 0600. Urene var stillet 1 time tilbage i løbet af natten, men det havde vi selvfølgelig glemt.

Vi regner med at være ovre på den anden side af Dammen omkring den 11. februar. Det var dejligt at se alle de pårørende, der var mødt for at sige farvel. Der er nu flere, der begynder at tale om søsyge, det kan jo snart komme, men lidt værre skal det dog gerne være. Nu tror jeg tiden er kommet til at lette mig fra køjen.

Middagen i går bestod af suppe, små stykker kød eller torsk, kalveomellet med grønsager, budding og så kaffe i rygesalon. Vi var først færdig med middagen kl. 2100. Kl. 2200 skulle vi så have små snitter. Det er strengt at komme igennem alt det. Morgenmaden eller frokost består af appelsinsaft, en halv grapefrugt, svesker og mælk, skinke og æg, rundstykker – ja man kan få alt, hvad man ønsker, der hører til morgenmad.

2. februar 1948

Nu er vi ved at komme forbi Skotland. Det blæser vindstyrke 8 til 9, det er ved at blive rigtigt frisk vej, der falder flere fra til spisetiderne, og der spises mindre. Endnu holder næsten alle marinerne dog stand. Man lever stadig overdådigt. Skibet »gir« sig ret slemt.

3. februar 1948

Det blæser stadig godt. Det forløbne døgn har vi kun gået ca. 5 knob – mod normalt 16. Vi har kendte personer om bord, blandt dem Hans Schreiber (komponisten) og en konsul. Overfarten bliver nok forlænget 1 til 2 dage. Når vi kommer over, er det meningen, vi skal bo på et hotel den første nat – altså i New York. Hele skibet ryster hver gang næsen (stævnen) går under vand og skruen er fri af vandet agter.

I dag er vejret blevet køligere. Det er en koldfront, der er ved at passere os. Vejret var ellers de første dage meget mildt. Vi er nok ikke i New York før den 12. februar, men nu får vi at se.

4. februar 1948

Dagen går med at spille kort, sove og spise og gå tur på dækket, hvor man er beskyttet for vejret.

5. februar 1948

Nu er det igen blæst op. Vindstyrken i morges 9 – nu til aften »kun« 8. Det er dog mere end nok, og vi er nu to døgn forsinket på grund af vejret. Det kan hurtigt gå hen og blive mere, hvis dette vejr fortsætter.

6. februar 1948

Dagen går stadig med kortspil, sove og læse. I dag blæser det lidt mindre igen. Nu bliver vi mindst tre døgn forsinket. Har i dag været nede og se maskinrummet, der arbejdes hårdt når skruen går fri af vandet. Omdrejningerne skal reguleres ned, for så igen at sættes

*US Coast Guard Cutter USS
Restorer fortojet ved Coast
Guard Station i New Orleans
ved danskernes overtagelse i
1948. (Forf. foto).*



op når skruen er i vandet igen. Det skal bemærkes, at vi kun har meget begrænset last med til Amerika. Skibet ligger højt.

7. februar 1948

I dag er vi nøjagtig halvvejen til Amerika. Man er snart lidt træt af denne lediggang. Det løjer lidt af nu, men det er naturligvis kun en kort frist.

Søndag 8. februar 1948

I dag er det blevet meget køligt. Vinden er nu tværs – ikke så meget sø. I aften er der biograf. I går aftes fik vi til middag: Gule ærter og pandekager, der hørte øl, snaps og likør til, som blev givet af vor in-tendant.

9. februar 1948

I nat blæste det op til orkan, så nu har vi ellers sø nok, vi kommer ikke fremad. Ligger underdrejet. Vi slog katten af tøndens i eftermiddags, men det var meget koldt og snestorm og svært at ramme tøndens. Afsendte telegram til [min kone] Elin, forleden dag til mor og far. Det var sidste dag vi kunne sende telegrammer.

10. februar 1948

Nu har vinden lagt sig meget, så farten er gået op. Vi håber nu at være inde den 14. I aften er der igen biograf. Det er kongefilmen. Det er stadig meget koldt. Vor position er nu lidt syd for New Foundland. I går fik jeg telegram fra [mor og far i] Vordingborg.

11. februar 1948

Der er ikke noget særligt nyt. Det sner meget, men ellers fint vejr.

Der holdes afskedsmiddag i aften. Der er vin til maden. Kaptajnen fortalte os under middagen, at det var det værste vejr, han nogensinde havde oplevet på Nordatlanten. Selv under krigen da han sejlede konvoj over Atlanten havde han ikke mødt tilsvarende vejr. Vi havde vandindtrængning i lastrum 1 og 2. Nogle af skibets nitter har givet sig og medførte vandindtrængningen i lastrummene.

12. februar 1948

Sidste dag på *Falstria*. Blæst. Ordner tøj og post inden vi er inde. Passerede i dag Ambruse-fyrskibet, der markerer første landkending.

MS *Falstria* og New York 13. februar 1948

I dag stod vi op kl. 0600. Pakkede tøj og gjorde os klar til at forlade *Falstria*. Kl. 0730 tog vi lods om bord. Ved 9-tiden kastede vi anker ved karantæneøen og fik karantænelægerne om bord. De blev godt 45 min. De så kun vor læges papirer. Derefter sejlede vi op til The East Asiatic Co.'s plads i New York. Vi ankom her kl. godt 1130.

Emigration kontrollerede så vore papirer, hvorefter vi gik ind til toldundersøgelse, der var lang strengere end forventet og meget langsom. Det tog ca. en time for hele besætningen – 30 mand. Dog slap vore køjesække let. Chefens bagage blev endevendt og ekstra undersøgt. Han var meget sur.

Ved indsejlingen passerede vi Frihedsgudinden og så nogle enkelte hangarskibe, og en helikopter lå over os på næsten hele indsejlingen.

Kl. 1200 blev vi henter i bus. Vi kom til at sidde fast mellem jernbanevogne og snedriver, så vi mærkede ikke noget til den amerikanske hurtighed. Endelig lykkedes det os at komme til vort hotel Cornish Arms på 23rd. Street og 8th. Avenue.

Det var hele dagen meget dårligt vejr med både dis og tåge. Vi kunne knap nok se skyskraberne ved indsejlingen til New York. Noget fik vi dog ud af det. Vi spiste på hotellet, der er et nogenlunde hotel, men restauranten er på det nærmeste en automatkafé. Maden var i forhold til *Falstria* meget dårlig.

Kl. godt 3 tog vi på en sightseeing tur med bus. Vi var rundt i mange af New Yorks kvarterer. Sne, der var ved at tø, tåge og dis gjorde selvfølgelig sit til, at det var et trist indtryk, vi fik.

Vi var om eftermiddagen inde på et museum bygget til minde om Theodore Roosevelt. Det indeholdt bl.a. nogle pragtfulde udstopninger af dyr, der er udstillet i deres hjemsteds rigtige omgivelser og med malet baggrund af landskabet for samme sted. Der var løvefamilier, giraffer, jaguarer o.s.v. Man skal se det for at begribe hvor smukt det er. Men vi var der kun 20 min. Senere var vi i Rockefeller Center og kørte med elevator til 65. etage. Det tog 30 sekunder – man kan mærke trykforskellen i ørene. Vi tog en ny ele-

Restorer var et amerikansk flådebjergningsfartøj af Anchor-klassen, bygget i 1942. Dets displacementet var 1615 tons. (Forf. foto).



vator op til toppen. Vi kunne desværre ikke se andet end gaden under os. Der er ellers herfra man skulle kunne få det rigtige indtryk af Empire State bygningen med sine 102 etager og godt 400 m's højde. Derefter var vi i RACs radiohus. Vi så fjernsyn, der blev sendt ud til fjernsynsapparater i lokalet. Der var radar og mange andre tekniske installationer.

Vor tur i bussen kostede 90 dollar. Det var en amerikaner der fortalte om det vi så på udflugten. Han overdrev meget – som andre. Der var en dansk sømandspræst, der oversatte for os. Jeg forstod dog næsten alt hvad amerikaneren fortalte. Om aftenen gik turen til Radio City Music Hall, hvor vi overværede aftenens forestilling. Der kan være ca. 9000 mennesker til sådan en forestilling – måske overdriver jeg lidt? Det var en meget spændende aften. Symphony-orkester, optræden og biografforestilling og meget mere. Efter at have set filmen gik vi. Der er uafbrudt forestillinger. Alle marinerne var her sammen. Radio City Music Hall ligger i Rockefeller Center. Vi kørte med undergrundsbanen derhen og gik fra stationen direkte op i bygningen. Marinen betalte for vor udflugt. Vi havde ingen penge til rådighed. Billetten kostede 1 dollar.

I negerkvateret var der mange interessante ting at se. Deres skraldebøtter står ude på gaden eller fortov. Det ser ikke særlig renligt ud. Deres brandbiler er også lige til at dø over af grin, der er flere med faste ringe (dæk) og så gammeldags, at man tror det er løgn. Vort ophold i New York er for kort til rigtig at få et indtryk af byen – og vejret for dårligt.

I bus på vej til New Orleans 14. februar 1948

Kørte i morges kl. 8 fra New York. God plads i bussen. Ankom til Philadelphia ved 11-tiden. Vejret blev bedre efterhånden, som vi

kom sydpå. Vi holdt i ca. 10 min før vi kørte mod Baltimore. Chaufføren kørte meget korrekt. Nu løb min fyldepen tør. Kunne ikke skrive mere i aften.

Atlanta, U.S.A. 15. februar 1948

Der skulle skrives meget mere i disse dage, men vi kører uafbrudt. Vi skal i nat overnatte i Atlanta på Henry Grady hotel.

Washington var pragtfuld med alle de smukke bygninger. Vi havde et kort ophold på ca. 4 timer. Vor chef orlogskaptajn Münter holdt møde med kommandør Kjølsten, der er vor marineattaché i Washington. Mødet fandt sted på åben gade under vort korte ophold i Washington. Under opholdet i Washington så vi nogle af de flotte bygninger bl.a. Capitol og mange andre bygninger.

Vi skal køre igen i morgen kl. 0600 og er nok i New Orleans kl. 1800. Sidste nat sov vi næsten ikke. Vi skulle skifte bus tre gange i løbet af natten. Vi spiste nogle hamburgere et par af stederne. I byen Winston Salem skiftede vi igen bus. Byen er hjemstedet for Camel-cigaretterne. Vejret var blev som nærmest på en varm forårsdag. Vi går uden stortrøjer.

Atlanta er en pæn by at se på. Hotellet vi bor på er fint. Vi bor fire sammen. Jeg talte med en amerikaner, der forsøgte at fortælle mig om Marshall-planen, der skal hjælpe Europa på fode efter krigen. Amerika ville betale?

Jeg skulle skrive meget mere, men trætheden er for stor. Maden er ret mærkelig, indtil man vænner sig til den. Der er så meget med sandwicher.

New Orleans 16. og 17. februar 1948

I går kørte vi lige til kl. 2200. Vi kørte fra Atlanta kl. 0600 over Charlotte, Montgomery, Mobile og til New Orleans. Vi oplevede meget på turen. Ved Mobile havde en tornado ramt området dagen før. Der var kaos.

Ved ankomsten til New Orleans var der problemer. Ingen anede noget om, hvor vi skulle indkvarteres. Til sidst blev vi så indkvarteret på et militært område med plads til 40.000 mand, men nu var der kun ca. 2000 mand. Forholdene er ret mærkelige, men vi skal nok kun være her i en uge. Al udrustningen fra Danmark var ankommet, så det skal vi i alle tilfælde ikke vente på. Nu kommer det an på hvordan skibet ser ud? Vor base ligger ca. 7 km. fra byen, og så skal vi sejle med færgen over Mississipi-floden for at komme ind til New Orleans. Nu må vi se, hvordan det går.

Vi havde fri i eftermiddags. Vort skib ligger 16 miles oppe af Mississipi-floden. Jeg er nok den af mandskabet, der taler bedst engelsk. Så jeg får da talt med amerikanerne på basen. Byen New Orleans er ganske nydelig. Der er alt hvad livet begærer, hvis man altså har penge. Jeg købte lidt appelsiner og var hjemme igen kl. 1800,

Restoret umiddelbart efter hejsningen af Dannebrog i New Orleans den 27. februar 1948.
(Forf. foto).



men da havde man spist. Jeg fik ikke noget at spise ligesom de andre, der havde været i byen. Vi levede af mine appelsiner. Man nåede at blive træt i benene efter den lange travetur.

New Orleans 18. februar 1948

I dag ankom vort skib til basen: Det så ikke så dårligt ud som ventet. Skibet er meget stærkt bygget. Det skal nok gå godt. Nu er der bare nogle dage med klargøring. Vi skal nok komme af sted til den 1. marts.

New Orleans 19. februar 1948

I dag skulle vi begynde på skibet, det blev ikke til så meget. Vi havde ikke noget at gøre rent med før ved 3 tiden.

Jeg skal nok være chauffør, dog kun med kørsel indenfor basen. Jeg var til køreprøve, det var nu mere for at se, om jeg i det hele taget kunne køre. Lidt frem og tilbage samt bakning rundt om et hjørne. Den anden, der skulle have kørekort, var vor 4. mester Balle Christiansen. Jeg fik først mit Operator Permit, hvorefter Balle spurgte: »Var det en svær prøve?» Vi fik udleveret en Chevrolet Truck samt en Jeep.

Om aftenen var vi hos generalkonsul Ingemann Olsen, der gav middag i en rigtig New Orleans restaurant, hvor vi spiste under åben himmel med kulørte lamper og springvand omkring os. Derefter var vi til fribrydning. Det var meget spændende, men man kunne se, at det var film en del af det, dog i sidste kamp gik det hårdt til.

Jeg tror næsten, vi bliver færdig med skibet til 1. marts – men vi får at se. Vi måtte gå hjem alle sammen efter middagen. Intendanten er stadig syg, så vi kan ikke få penge.

New Orleans 20. februar 1948

Kørte som chauffør det meste af dagen, det er meget rart, men et snavset job. Nu får vi at se, hvor lang tid det går. Jeg havde en oplevelse med vor chef Münster. Han skulle møde hos admiralen for basen. Münster tager plads i Jeepen, og så kørte vi op til admirals hovedkvarter. Ud stiger Münster, men hans buksebag hænger fast i en fjeder, der var gået igennem sædet. Der var ikke meget ros til mig. Jeepen havde gjort en del af krigen med, og ikke ret meget virkede og slet ikke benzinmåleren.

New Orleans 21. februar 1948

Jeg har det stadig godt – gør ikke meget rent på skibet. Der bliver kørt mange kilometer på en dag med både jeep og lastvognen. Jeg er nok en af dem, der har det bedste arbejde, dog er min arbejdstid længere end de andres.

Vi var i byen fra kl. 1500 til 1800. Købte lidt silke til min smoking. Det at finde en forretning med silke til en smoking var snart det værste, jeg har været ude for. Jeg var i 10 forretninger, men fik ikke hvad jeg ønskede. Købte forresten også en kuglepen, jeg har hele tiden manglet blæk, nu håber jeg det bliver bedre. Fik breve fra Danmark.

New Orleans 22. februar 1948

I dag søndag arbejder vi ikke om bord. I morgen er det Washingtons fødselsdag, så er det fredag, men det gælder ikke for os. Har kun været 3 gange i byen, det er en lang rejse for os og koster jo lidt – alene bare for at tage færgen over Mississippifloden.

I formiddags var jeg mest på Naval Radio Station. Det var en Warrant Officer, der havde inviteret mig. Jeg havde talt med ham i går. Han havde kørt os ind til byen. Han havde så inviterede mig til at besøge ham på radiostationen, hvor han havde vagt. Det er rart at få øvet sig lidt med sit engelsk, det kniber med de lange ord, men det kommer nok en dag.

New Orleans 23. februar 1948

Vi skal kun arbejde her i formiddag. Det er jo Washingtons fødselsdag. Vore maskiner kunne ikke starte i morges. Vejret har de sidste dage været ret køligt, og en smule regn har vi også fået. Vi regner nu med at være klar til afgang den 5. marts. Det gør nu heller ikke noget, at vi får lidt gang i det.

New Orleans 24. februar 1948

Det er stadig ikke godt vejr. Meget kørsel. I aften skal vi til middag hos en af New Orleans rige mænd. Han er af dansk afstamning. Invitationen gælder både officerer og mandskabet. Købte i dag et par skjorter, håber de passer når jeg kommer hjem.

New Orleans 25. februar 1948

Vi var jo til den såkaldte middag i aftes. Vi blev noget snydt, det var en rejecocktail og nogle af deres mærkelige snitter – ikke mad nok for os sultne orlogsgæster. Vi var tilbage på skibet ved 23-tiden. Deres hjem var imponerende. Han tjener omkring 5 millioner dollar om året.

I dag var vi for første gang ude at prøvesejle skibet *Restorer*. Maskinerne kunne have gået meget bedre, og farten var ringe. Nu får vi at se, hvordan det går om 10 dage. Vi var en tur oppe ad Mississippifloden og over til New Orleans siden af floden for at hente vort gods fra Danmark, der var ankommet med skib fra Holland. Det var proviant og redningsmateriel inkl. 2 store redningsbåde.

Jeg har vagt på skibet. Lige udenfor hyler floddampere om kap med de rigtige store skibe. Det er let diset, og vejret er stadig ikke godt. Vi var ikke færdig med vort arbejde før kl. 1830, og nu tørner vi til hver morgen kl. 0600 med vort arbejde.

Jeg arbejder på agterdækket under havnemanøvre, det er helt mærkeligt kun at være så få der. Normalt sværmer det med folk på marinens skibe under havnemanøvre. Vi er jo også kun en meget lille besætning i forhold til skibets størrelse.

New Orleans 26. februar 1948

Jeg havde en meget hård dag i dag. En af vore maskinister (Storm) faldt fra dækket ned i bunden af skibets lastrum. Der er 2 lastrum over hinanden. Han slog sig alvorligt og kommer antagelig ikke med skibet hjem.

Der blev lagt en madras på lastvognen, hvor maskinisten blev lagt. Jeg kørte så stærkt, jeg kunne, men stoppede ikke ved alle fuldt stop skiltene og anvendte hornet. Nåede til hospitalet samtidig med militærpolitiet, der ville tilbageholde mig for overtrædelse af basens ordensreglement. De forsøgte at afhøre mig, inden maskinisten var bragt ind på hospitalet. Jeg lovede at melde mig på militærpolitiets hovedkvarter, når maskinisten var blevet indlagt, og de nødvendige papirer udskrevet.

Jeg holdt mit løfte, og uanset om jeg fastholdt, at jeg havde kørt forsvarligt, henset til patientens tilstand, kunne de ikke godtage min kørsel. Vore køretøjer ville blive os frtaget, hvis jeg ikke overholdt basens trafikbestemmelser. Jeg var dybt rystet over behandlingen. (Her sluttede denne sag dog).

New Orleans 27. februar 1948

I dag blev Dannebrog hejst på *Restorer*, så nu er skibet altså dansk. I aften er der fest i den danske klub, jeg har selvfølgelig vagt. Det gør nu ikke så meget, det er kun til kl. 2400. Det er næsten den bedste vagt.

På dækket af Restorer liggende ved kajen i New Orleans arbejder danskerne på at få fartøjet gjort klart til den lange hjemrejse. (Forf. foto).



Vi er nu flyttet om bord. Har fået en nogenlunde køje. Det går nok alt sammen. Det var sidste dag, jeg var chauffør. Så gik den tid ret så let og med mange spændende oplevelser. Jeg hejste gøsen ved Dannebrogss hejsning på *Restorer*. Der var flere danske gæster om bord.

Fik breve hjemmefra i dag. Det er dejligt at høre nyt fra Danmark. Snolder og spiser en appelsin medens jeg skriver dagens stykke. Samtidig er det for åbne døre, det er mildt i aften. Vort ventilationssystem arbejder for at give os frisk luft nede om læ. Nu får vi at se, om det er bedre at ligge på den anden side af floden – verdens største. I alle tilfælde er det billigere transportmæssigt til byen.

New Orleans 28. februar 1948

I dag flyttede vi over til New Orleans siden, det er mere centralt. Vi ligger på Toulouse Street Wharf. Købte i dag for 20 dollar. Det var de sidste, vi måtte købe, så for min skyld, kan vi godt sejle nu. Arbejdede i eftermiddags (lørdag).

New Orleans 29. februar 1948

I dag gjorde vi rent til kl. 0900. Derefter delte jeg kl. 1000 cigaretter ud til matherne, det var alle fine mærker. Under rengøring hjalp jeg med at spule på dækket. Det var første gang.

Derefter tog jeg og en anden math (Kaj Mortensen) ud på en tur til lufthavnen. Vi troede, det var meget nemt, men vi blev klogere. Vi måtte skifte bus og sporvogn 6 gange, dog kostede det kun 7 cent ialt. Det gør det også, hvis man kun kører et stoppested. Vi nåede efterhånden derud. Det kneb ellers en del, for der er 3 lufthavne omkring byen.

[Jeg ville ud at se på skole- og sportsmaskiner, idet jeg fra 1946

var uddannet pilot og havde min store interesse indenfor flyvning. Mit certifikat havde nummer 677 – fortløbende fra begyndelsen af flyvningen i Danmark, hvor registrering fandt sted.]

Lufthaven lå 16 miles fra byen. Det var en pragtfuld lufthavn, der var anlagt til civil trafik, men så var blevet for lille til den store lufttrafik. Sportsflyverne havde nu overtaget den. Vi så mange dejlige flyvemaskiner, jeg kan slet ikke nævne navene på dem alle. Jeg fotograferede maskinerne, herunder også en Lightning-jager, som man oplevede i luften over Danmark de sidste år af krigen.

Det var en meget stor oplevelse og vejret var som på en varm sommerdag hjemme. En amerikaner kørte os ind til hovedgaden i New Orleans. Måtte så tage sporvognen det sidste stykke – igen til en pris af 7 cent. Nu til aften går jeg til køjs kl. 2000 – man kan jo blive træt.

New Orleans 1. marts 1948

I nat havde vi en tordenbyge, det var nu ikke så voldsomt. Har vagt i aften. Vi arbejder hårdt på at få skibet søklar. Solen har taget hårdt på min ryg.

New Orleans 2. marts 1948

Vi arbejder stadig hårdt, der er nok at tage fat på, vi kiler alle godt på. Håber at komme afsted først i næste uge, måske tirsdag. Købte nogle småting – skjorter, bukser, vindjakke. Nu er det også næsten sket med pengene.

New Orleans 3. marts 1948

Gør skibet klar udenbords, skraber og maler, måske igen ud på prøvesejlads på fredag. Fik i dag at vide, at vi kunne købe 50 dollar mere og betale, når vi kommer til Danmark.

New Orleans 4. marts 1948

Vejret i dag meget dårligt – meget regn. Fik de 50 dollar i dag. I morgen må man se at få købt lidt. Der skal nok gemmes 8 dollar til resten af turen. I dag om en uge er vi nok sejlet, håber jeg.

New Orleans 5. marts 1948

I dag var vi på prøvesejlads, det gik nogenlunde – samtidig fik vi rettet kompas. Der var meget tvivl, om det nu også var godt nok. Chefen bemærkede, at der kunne være fejl på op til 20 grader, men ikke til hvilken side? Det har i dag igen regnet meget, det er det man kalder troperegn. Gader og stræder er ufarbare, man går i vand til knæene. Vi håber dog vejret bliver bedre. Vi skulle gerne have foretaget vore sidste indkøb.

Vi har de sidste dage oplevet problemer med vort skib. Vore 2 redningsbåde fra Danmark holdes kun oppe af opdriftstankene, når

de er i vandet. De må have fået nogle hårde tryk på rejsen over. Forleden aften tog strømmen et Liberty-skib og førte det ind på siden af os. Herved blev den ene af vore redningsflåder revet af og slidskens bøjet. Nå, vi har endnu en flåde og 2 redningsbåde, der kan flyde ved hjælp af opdriftstankene – men lønningen ligger overet med havoverfladen, når de flyder på vandet.

Da vi skulle sætte vor redningsbåd op på klamperne, smuldrede de bort. Vor næstkommanderende, kaptajnløjtnant Bang, sagde de var ormædt, og hele skibet er et træskib, tilføjede han: »Håber ikke resten af skibet ser sådan ud?«

[*Restorer* var ormædt i en grad, ingen vidste noget om. Skibet havde ligget på Mississippifloden siden krigens afslutning. Her var det blevet angrebet af termitter, der lever i træ, hvor de anlægger gange og kan anrette betydelig skade. Sådanne termitter lever kun i tropiske egne, men hertil regnes New Orleans og Mississippifloden. Hvorfor havde Norsk Veritas ikke konstateret denne skade, da de synede *Restorer*? Måske har Norsk Veritas haft en næsten umulig opgave. En beskrivelse af termitangrebene på træskibe viser, at termitterne faktisk lukker deres gange efter sig, efterhånden som de arbejder sig frem. Gange, der har en diameter på ca. en blyants tykkelse. *Restorer*s skæbne blev allerede forudsagt af vor næstkommanderende først i marts 1948. Han havde mere ret end som så. Der var ingen redning for *Restorer*. Termitterne havde allerede vundet slaget. Skibet blev senere kaldt *Paleormen* og kunne ikke reddes.]

New Orleans 6. marts 1948

I eftermiddags var jeg lidt på indkøb og købte mange forskellige ting. Ved vor landgang stod en dansker, der spurgte mig om jeg kendte hans bror. Jeg sagde, at der trods alt var mere end 4 millioner danskere, så det var tvivlsomt. Han fortsatte, at hans bror var redaktør for Vordingborg Avis. Det hjalp – jeg kendte ham godt fra krigens tid. Jeg skal ud at besøge ham og hans kone i morgen. Går til køjs nu kl. 2200. Skal i morgen kun arbejde indtil middag.

New Orleans 7. marts 1948

I dag arbejdede vi så til middag. Vi arbejdede hårdt til med at få malet skibssiden færdig, men det når vi ikke.

Til middag tog jeg og Kaj Mortensen ud til Andersen – manden med broderen i Vordingborg. Det var meget spændende at tale med en derhjemme fra. Andersen arbejdede med at restaurering af kalkmalerier. Spiste til middag hos dem og var så i Zoologiske have. Derefter spiste vi på en restaurant i byen, og til slut i biografen og se »I work alone« med Kristian Miller, der jo er af dansk afstamning. Hele dagen var vi sammen med Andersens kone og to sønner. Vi var tilbage på skibet ved 22-tiden.

[Mange år senere var jeg i biografen i Vordingborg under en tje-

Restorer under gang på vej til Danmark over Atlanten. Skibets marschhastighed var op til 12 knob. (Forf. foto).



nesterejse for marinen. Hen kom en mand hen til mig og spurgte, om det ikke var Lorenzen. Det var Andersen, der var hjemme for at besøge sin bror i Vordingborg. Verden er lille].

New Orleans 8. marts 1948

I aften regnede det godt igen, men dog ikke nær så meget som forleden. I dag købte jeg en cottoncoat. Jeg synes, jeg trængte til en. Jeg havde købt 10 dollar af en af de andre mather. Nu har jeg købt for i alt 100 dollar, det bliver i danske kroner ca. 550. Det bliver en dyr tur, før vi kommer hjem. Sendte i dag brev hjem.

Vor afgang er nu udsat i to dage, det er på grund af maskinen. Har taget vagt for en af de andre mather, dog kun fra 2000 til 2200. Resten af vagten tager han selv.

New Orleans 9. marts 1948

I dag går tiden med klargøring for afgang. Om eftermiddagen var jeg ude på basen for at se efter noget tøj, som en af matherne havde glemt, samt andre små opgaver. Jeg nåede det meste.

New Orleans 10. marts 1948

Nu er det sidste dag i New Orleans – det gør nu ikke noget særligt – det er rart at komme af sted. Nu har vi ligget her lang tid nok. Vi skal fylde olie et stykke nede af floden. Vi skal sejle ca. 50 sømil, før vi er ude af Mississippifloden. Vi har fået urnen af en dansk sømand, der døde her i 1940, om bord. Vi har også fået en ny kok i dag. Det er en ung mand, der er udvist af Amerika, og som skal hjem for at aftjene sin værnepligt. Gratis transport hjem, og Amerika slipper af med ham.

Afgik fra New Orleans på vej mod Bermuda. 11. marts 1948

I morges kl. 0800 afgik vi fra New Orleans på vej til Bermuda. Vi kom ikke længere end til Pilot Town, et sted hvor vi skulle have ny flodlods om bord. Det var meningen, vi skulle ligge der natten over, da en floddamper og en tankdamper var strandet i floddeltaet.

Ved 21-tiden – på min vagt – kom der et fartøj til borde med en lods, der spurgte, om vi ville sejle nu. Det endte med, at vi tog afsted. Jeg var rorgænger de første 2½ time, det tog ned af Mississippifloden. Det var første gang vi sejlede om natten. Der var meget i vejen med vort lys, herunder kompas og bestiklukaf, men ud kom vi af floden under eder og forbandelser. Det var ingen god kurs, jeg holdt – eller rettere der blev styret efter ordre – så ingen lys. En ret kaotisk start på en lang rejse.

I Den mexikanske Golf 12. marts 1948

Vor slæbelog blev sat, men drivhjulet ved tacometret manglede, var ikke med fra Danmark? Vor lods har forladt skibet, vi er på vej mod Floridas sydpunkt. Har været 4½ time til rors i formiddag og skal igen fra kl. 1800 til 2000, men så først igen i morgen kl. 0400. Under rengøringen er jeg også rorgænger, så nogle timer får jeg stået til rors, inden vi når hjem. Farten er ikke så ringe, vi går over 10 knob. Sø og vind er ind fra tværs.

Pennen svigter igen, det er dog første gang, at det er kuglepennen. Jeg ligger i køjen og skriver dagbogen i dag, man skal også forsøge på at sove lidt ind mellem vagterne. Det er mors fødselsdag.

I den Mexikanske Golf samt ved Key West (Syd Florida)

13. marts 1948

I dag var det dejligt vejr, solen bagte meget. Jeg tror nok, jeg bliver godt solskoldet. Vor position er ca. 24 grader nordlig bredde. Det bliver det sydligste vi kommer. Vi så i dag en haj, og flyvefisk lander på dækket, der er rigtig mange af dem.

I nat har jeg vagt fra 0000 til 0400 – en vagt delt mellem rorgænger og udkig. Ved roret ca. 8 timer i døgnnet, samt ca. 4 timers udkig. I rengøringstiden er jeg foruden fast rorgænger.

Da vi så lys forude, blev vi klar over, at vi var kommet for langt nord på og måtte korrigere vor kurs til mere mod syd for at passere syd om Florida. Dette var vor første indikation på at kompas ikke var rettet korrekt. Nå, rundt Key West kom vi for herefter at gå langs kysten af Florida nord på.

Ud for Floridas kyst (Miami Beach) 14. marts 1948

Vi har hele dagen gået langs Floridas kyst ca. 5 mil fra land. Vejret er varmt, dog med lidt mere blæst end de andre dage. Vi går så langt op ad kysten, så vi kan sætte kursen direkte mod Bermuda uden at ramme på området ved Bahama-øerne. Det er igen vort kompas,

der giver problemerne. Der tales om at sekstanten også er blevet beskadiget på overfarten til New Orleans med handelsdamperen.

Har haft 8 timers vagt, skal have 5 til nu om en time. Ligger i køjen og skriver dette. Man bliver nødt til at hvile benene lidt. Det er meget trættende at stå så meget. Vi kommer ellers godt frem over grunden. Jeg tror næsten, vi er på Bermuda på torsdag, men nu får vi se, vejret kan drille os meget. Vi møder utroligt mange skibe i dette farvand.

Kurs mod Bermuda 15. marts 1948

Nu er vi drejet af fra Floridas kyst og går direkte mod Bermuda. Chefen nævnte, at vi nok ikke kommer til de Kanariske Øer, det er for stor en omvej. Vi må tilsyneladende have olie nok til at gå direkte hjem. Dog skal vi nok tanke lidt – om nødvendigt på Bermuda. Vi får at se. Vejret er godt, men køligere. Vandtemperaturen blive konstant taget for at sikre os, at vi stadig er i Golfstrømmen.

Kurs mod Bermuda 16. marts 1948

Dagen er gået med vagt. Solen bager godt. Det er første dag, skibet rigtig bevæger sig i søen. I morgen har jeg en af de slemme vagter – 15 timer.

Kurs mod Bermuda 17. marts 1948

Alt går sin vante gang. Vejret godt – men overskyet. Igen er jeg på 15 timers vagten.

Kurs mod Bermuda 18. marts 1948

I dag blev vores vagt lavet om, så nu går vi 4 timers vagt om natten og fuld arbejdsdag. Det er ikke spændende, men chefen havde ondt af den måde, vor vagt gik på.

Chefen har ligget til køjs i flere dage og er af næstkommanderende blevet behandlet med penicillin. Nu har han det bedre og griber ind i vagten.

Vi kunne på vor vagt se, at vi nærmede os Bermuda. Der var konstant fly i luften, der gav os retningen til og fra Bermuda. Vi måtte slå ned i fart for ikke at ankomme til Bermuda i mørke. Det var ikke i henhold til planen og vor slæbels visning. Anduvning ca. 6 timer før beregnet.

Bermuda St. Georges 19. marts 1948.

I morges da vi stod op, lå vi ud for Bermudas kyst. Fik lods om bord kl. 0730 og gik først til oliefyldning på nordsiden af øen. Derefter ind i lagunen, hvor vi ankom ved middagstid. Det er en meget smuk indsejling.

Amerikanerne har en meget stor base med en stor lufthavn bygget under krigen. De har lejet Bermuda i mange år som et vigtigt

baseområde. Det er dog mest trafikmaskiner, der nu lander her. Fra kl. 15 havde vi fri. Gik lidt rundt og så på den nærmeste omegn. Nu til aften er byen som uddød. Det er kun på det store hotel, der er lidt liv, og det er kun for turister med mange penge. Alt her er dobbelt så dyrt som i Amerika.

Er gået til køjs nu, vi skal ud på en lang og streng rejse – 21 dage i søen er lang tid. Fik breve fra Danmark i dag.

Bermuda St. Georges 20. marts 1948

Fik fri i eftermiddag for at se på øen, der var lavet en udflugt for os. Vi var med toget, d.v.s. meget i stil med Kalvehavebanen mellem Vordingborg og Kalvehave. Vi stod af ved en station midt på øen, hvor vi så et akvarium samt en mindre zoologisk have. Derefter var vi nede i de berømte drypstenshuler, det var en stor oplevelse. Grotterne er mange tusinde år gamle, men de blev først opdaget i 1914.

Vor afgang er udsat til i morgen kl. 1000 med planlagt ankomst til Danmark den 10. april. Nu får vi at se, om det holder.

Forlod Bermuda kurs Azorerne – søndag den 21. marts 1948

I morges kl. 1000 forlod vi Bermuda. Vejret er fint, nu får vi omkring 3 uger i søen – 14 dage før vi ser land. Kursen er næsten sat mod Azorerne, i tilfælde af at der skulle ske noget uforudset. Nå, det går nok alt sammen, vi når jo nok hjem engang. Jeg tror, det bliver den 9. eller 10. april.

I går igen tidlig til køjs kl. 2000. Fra nu af skal man op hver nat og arbejde en normal arbejdsdag på skibet.

Hjemad 22. marts 1948

Intet nyt – går vagter – arbejder – og sover. Vinden er agten ind. Det hjælper alt sammen. Vandtemperaturen måles konstant for at se, hvornår vi er ude af Golfstrømmen.

Hjemad 23. marts 1948

Arbejder med at skrabe og male. I nat og nu blæser det noget mere, stadig tværs. Vejret er blevet køligere.

Kurs mod Azorerne 24. marts 1948

Vejret ikke godt. Det blæser meget.

Stadig kurs mod Azorerne 25. marts 1948

Vejret ikke godt. Det blæser kraftigt fra syd. I aftes brændte vor styremaskine sammen, men blev dog lavet igen efter en times tid. Når styremaskinen svigter, holdes roret i den stilling, hvor det var ved svigtet. Det giver nogle voldsomme oplevelser, inden maskinfolken kommer ned agter gennem en luge på agterdækket og ned til styremaskinen og får den koblet fra. Størstedelen af vejen fra rattet på

Restorer var 56 m langt og 11 m bredt, og det havde en dybgang på godt 4 m. Armeringen i dansk tjeneste bestod af en 75 mm patronkanon og to 20 mm maskinkanoner. (Forf. foto).



broen ned til roret er det kædetræk. Rorgængerer kan ikke holde rattet med de påvirkninger, der opstår i den hårde sø. Det blev forsøgt, men rattet tog gang på gang magten fra rorgængerer, hvorefter det drejede voldsomt frem og tilbage med fare for besætningen på broen. Næstkommanderende blev uheldigvis ramt af rattet under en sådan situation, dog uden alvorlig skade på armen. Herefter var der to rorgængerer og ingen udkig.

I dag begyndte påsken, det mærker vi ikke ret meget til, undtagen stormen. Vi kan nu række den danske søfartsradio, så vi får lidt at vide om, hvad der sker i resten af verden. Vi er nu ca. halvvejs til Azorerne. Vinden kommer heldigvis lidt agten ind, så vi kommer dog noget frem, men der er lang vej hjem.

Der foregår noget i Danmark. Vi bliver ikke rigtigt informeret om hvad det er. Russerne har vist besat Tjekkosllovakiet og man ved ikke noget om Danmarks skæbne? Bliver der krig? Kommer vi nogensinde tilbage til Danmark? Der tales om, at vi afventer forholdsordre?

I søen Langfredag 26. marts 1948

I går fra middag til kl. 1800 lå vi med stævnen i søen. Det var nu fuld storm. Skibet er utæt mange steder fra lastrum til maskinrum. Værst ser det ud i maskinrummet, meldingerne om vandindtrængen kommer konstant til broen. I maskinen fosser vandet ind mellem sammenføjjningen af dæk og skibsside, når skibet krænger hårdt over. Maskinbesætningen får styrtebad. Der er rigget presenninger op over maskinerne for at lede vandet bort fra de vitale maskindele. Der anvendes træpropper, som fandtes om bord i stort antal og i alle størrelser. Propperne skulle i tilfælde af beskydning kunne lukke mulige huller. Nu lukker de for andre utætheder. Vi klarede det da denne gang.

I morges svigtede styremaskinen igen, så vi måtte påny ligge underdrejet. Nu styrer vi direkte på roret og er hele tiden 2 mand til rors. Vi har igen måttet inddrage udkig, da vi er ikke besætning nok til at kunne bemane alle poster. Besætningen størrelse var den minimale for at bringe et så stort skib tilbage fra Amerika til Danmark. Nu mærker vi manglen på dæksbesætning – maskinbesætningen har det heller ikke for godt. Vi kommer fremad, selv om det har været småt det sidste døgn.

I søen 27. marts 1948

I dag arbejdede vi hele dagen. Vejret var ikke meget bedre end de andre dage, men vi havde ændret kurs. Nu var vi nød til at gå til Azorerne for at få repareret vor styremaskine.

Søen kommer nu lige agter ind, og styringen foregår direkte til roret. Det er hårdt at trække roret rundt på den måde, men så er vi fri for de kaotiske forhold, hver gang roret sætter sig fast, når styremaskinen svigter. Vi bliver nok nogle dage forsinket på grund af anløbet af Azorerne. Vi kommer nok til Azorerne i løbet af tirsdagen og går igen til aften.

Påske – søndag og mandag 28. og 29. marts 1948

De sidste 2 dage er der ikke sket noget nyt. Går vagt og arbejder. I nat nærmede vi os Azorerne. Vi skal ind til en havn, der hedder Horta. Nu får vi at se, hvad det er for en by.

Vi er nu i havn på Azorerne, d.v.s. vi ligger for anker et stykke fra havnen. Vi sejler i overmorgen – håber vi. Vi kom først i havn ved 22-tiden. Jeg har vagt. Man er helt øm i hænderne efter al det arbejde med rattet.

Vejret har været fint de sidste dage, dog stadig med svær sø efter det friske vejr. Det er helt dejligt at ligge stille igen, men vi ville gerne snart hjemad – vi længes vist alle hjem. Der høres jo også lidt om situationen derhjemme, vi synes ikke det ser godt ud, men det er måske ikke så galt, som vi tror?

Nu på min vagt stiger månen op og til syne kommer der en kegletop – det er en vulkan. I morgen, når det bliver lyst, får vi at se, hvad det er for en lille ø, vi ligger ved.

Fik telegram fra mor. Breve sender man ikke herfra, jeg tror, vi er før hjemme end brevene.

Nu er kl. 2400 den 30. marts 1948

Maskinfolkene skal til at arbejde på deres maskiner. Vi forlader dog øen – efter hvad der siges – den 31. marts. Tiden er ved at blive lang, vi synes, vi har været ude i måneder, ja mange måneder. Det skyldes jo det, at vi har oplevet så meget og været så mange steder på så kort tid.

Det er ikke særligt varmt her, men vandtemperaturen er høj – 16

til 18 grader. Vi har nu været i søen i 18 dage på nær de 2 dage på Bermuda. Jeg tror ikke, jeg når i land her, vi har så meget, der skal bringes i orden på dækket.

På Bermuda havde jeg en særlig oplevelse. En dansker henvendte sig til mig og fortalte om hans livsoplevelser. Han havde været på Bermuda i 30 år, var gift lokalt og havde en datter. Han havde i de 30 år ikke været i forbindelse med sin mor i Danmark og vidste ikke, om hun levede. Men havde hendes adresse fra dengang, han gik til søs. Jeg fik adressen såvel som et billede af datteren og lovede, at jeg ville opsøge hans mor, hvis det var mig muligt og aflevere billedet og denne nu 30 år forsinkede hilsen. Han vidste godt, han skulle have skrevet hjem, men årene var gået, uden at det blev til noget. Først da han så et dansk orlogsskib og altså mig, synes han, tiden var kommet. Han var opvokset ganske nær Holmen og havde boet i Ovengade oven Vandet næsten helt nede ved Bodenhoffs Plads. Jeg så også hans lille hjem.

[Det skal her indføjes, at jeg virkelig fandt og besøgte hans mor. Hun boede på den adresse, han havde givet mig, og var nu en ældre dame. Det blev et meget gribende besøg, hvor alle de spørgsmål, der måtte fremkomme i hendes tanker, blev fremført, herunder også om hun havde svigtet eller hvorfor han aldrig havde givet en lyd fra sig. Tårerne løb ned af mine kinder. Selvfølgelig fik hun også hans adresse. Jeg følte, jeg ikke havde svigtet og var glad for, at jeg fandt hende.]

Vi fik nu at vide, at vi skulle have nogle forliste danske søfolk med hjem. Det var en »Kromand Marstal« skonnert, der var forlist på vej fra New Foundland til Marokko. Forliset skete på øen Flores. Vi sejler i morgen kl. 1600. Øen, vi nu ligger ved, hedder Fayet og byen altså Horta.

31. marts 1948

Forlod Horta på vej til Flores og regner med at være fremme ved 20-tiden. Håber så igen at gå i løbet af et par timer. Vinden er i stævnen, der har den ikke været længe.

Vi kom til øen kl. 1915, men kunne ikke gå ind i havnen, den er meget lille. Vi havde besvær med at komme i forbindelse med de forliste søfolk inde på land. Der blev kaldt op med blink fra vor side, men intet svar. Vi satte den ene af vore redningsbåde i vandet, men den flød stadig kun på opdriftstankene, så den kunne vi ikke ro ind til havnen med. Til sidst kom der en motorbåd ud med de forliste søfolk. Deres kaptajn og styrmand ville ikke med hjem. De skulle blive ved vraget og forsøge at sælge det. Vi havde det stille håb, at vi fik nogle ekstra mand til at hjælpe os med vagterne. Inden vi forlod Flores, havde søfolkene belært os om, at de i henhold til gældende sølove skulle transporteres hjem som passagerer og skulle altså ikke arbejde – ja, vi skulle sågar servere for dem og dele vore

sparsomme rationer med dem. De ville ikke hjem med os, men transporteres med passagerskibe til Portugal og herefter hjem med tog. Vort humør var på nulpunktet.

Kurs mod Kanalen 1. april 1948

Vi afgik ved godt 21-tiden fra farvandet ved Flores. Nu er kursen hjemad. Vi er nok hjemme den 11. april. Dagene går med endnu mere arbejde og vagt. Det bliver minimalt, hvad jeg får skrevet.

På vej mod Kanalen 2. og 3. april 1948

Der er ikke noget særligt nyt. Dagene går med arbejde, maling af skib og vagt. Vinden har været tværs og lidt agten for tværs. Er nok hjemme den 11. april. Modtog i dag radiobrev fra Elin, det havde jeg også ventet på de sidste dage.

På vej mod Kanalen 4. og 5. april 1948

Vi har sat farten op. Nu er der olie nok til at nå København. Det er sidste dag i Atlanten. I nat kommer vi ind i Kanalen.

I Kanalen 6. april 1948

Vinden er os stadig meget gunstig – næsten agter ind hele tiden. Lige foran den danske damper *Sven Piil* satte vor styremaskine sig igen fast. Vi foretog en drejning lige ind foran *Sven Piil*, dog uden at vi blev ramt eller ramte hende. Hylekoncert og internationale signalfag kom op. Vi var ikke stand til at manøvrere. Herefter håndstyring igennem resten af Kanalen.

I Kanalen og Nordsøen 7. april 1948

Vi passerede Dover ved 1030-tiden. Sigtbarheden nogenlunde. Vi gik ca 3 sømil fra land. Sendte telegram hjem. Kurs mod Hanstholm ca. 34 grader efter vort kompas.

Nordsøen 8. april 1948

Vi har forladt tvangsruten, d.v.s. det var i går. Vi er nu midt i Nordsøen.

Danmark i sigte 9. april 1948.

Hirtshals var det første, vi så af Danmark. I morgen skal vi tage viceadmiral Vedel om bord, når vi ankommer til reden ud for Helsingør. Vi har i flere dage vidst at viceadmiralen ville modtage os.

Der har været gang i malerpenslerne. Vi malede skibssiden udvendigt færdig – under gang – dog kun når vejrforholdene var rimelige. Vi skulle se ud til at være et fint velholdt skib.



I den danske flåde skiftede fartøjet navn til Vitus Bering og blev indsat i fiskeriinspektionen ved Grønland. Allerede i 1950 udgik det ormeangrebne skib af flådens tal og solgtes året efter til ophugning. (Orlogsmuseet).

Ankomst Nordre Toldbod København 10. april 1948

Vi var af viceadmiralen blevet informeret om, at vi gik til Nordre Toldbod for indklarering. Toldvæsenets »sorte gæng« ventede på os. De ønskede en total gennemgang af skibet. En usædvanlig fremgangsmåde fra toldvæsenets side. Det havde vi ikke prøvet før, når vi vendte hjem fra udlandet. De penge vi havde til rådighed på hele turen gav ikke muligheder for de store indkøb.

Afsluttende bemærkning

Amerikaturen fik en ende. En ny oplevelse at flette ind i ens liv. Jeg skulle umiddelbart efter hjemkomsten afgå til anden tjeneste i Søværnet. Rejsen til Amerika fulgte efter tjenesten i søværnet fra 7. juli 1943, den 29. august 1943, interneringen til 19. oktober 1943, aktiv i modstandskampen til 5. maj 1945, tjenesten som kriminalbetjent ved grænseovergangen Kruså fra 8. maj til ca. 1. juni 1945, Bornholms befrielse for de russiske tropper på skibet *Lindormen* i marts 1946 og togtet med *Niels Ebbesen* til England, Madeira, Azorerne, Algerie m.fl. lande.

Efter ankomsten til København gik *Restorer* til Helsingør Værft og fik skiftet 16 store planker ud i bunden af skibet, inden det gik til Horsens for at blive døbt *Vitus Bering* og derefter til Grønland. Skibet nåede kun denne ene rejse til Grønland. Det kunne simpelt hen ikke bringes i forsvarlig stand. Maskinerne blev senere anvendt i et af Fyr- og Vagervæsenets skibe. *Restorer* blev hugget op.

Jens Lorentzen, 1934-2004

Som søn af en bogtrykker var det helt naturligt, at Jens blev udlært som typograf, og det helt tilbage i »blytiden« i 1956 på Det Berlingske Bogtrykkeri. Det var han med rette stolt af, og erhvervede en grundlæggende sans for skriftbilledet, som kom mangt et titelblad til gode. Han supplerede uddannelsen med et specialkursus på Den grafiske Højskole 1959-60, hvad der siden fik betydning for talrige bogomslag. Jens kaldte sig med rette grafisk formgiver og var herefter beskæftiget i reklame-, trykkeri- og forlagsbranchen, indtil han i årene 1979-88 var fast ansat i Nationalmuseets Oplysningsafdeling. Siden fulgte en række år som selvstændig. Med lige netop *hans* baggrund var der nok nogle, der havde ventet, at han skulle have fulgt tættere i de fædrene fodspor, men her gik han sine egne veje og fik nok alligevel langt mere afløb for sine kreative evner end mangan en succesfuld forretningsmand.

Jens arbejdede naturligvis med udgivelser af meget forskellig art, således også med udformningen af talrige grønlandske frimærker i samarbejde med Jens Rosing, hvad der optog ham meget. Men der er ingen tvivl om, at det var på det maritime område, han afgørende satte sit præg. En slags gennembrud var vel publiceringen af Christian Nielsens klassiker *Danske Bådtyper* i 1973. Det blev begyndelsen til medvirken ved en lang række Søhistoriske Skrifter fra Handels- & Søfartsmuseet.

Jens fik hurtigt mangan en maritim kontakt og var fra 1980 den helt uundværlige tilrettelægger af skriftrækken af samme navn, noget han absolut ikke tjente penge på. Han var lige til sin død medlem af Kontaktudvalget og fik tidligt en tilknytning til milieuet omkring Vikingeskibshallen i Roskilde. Han arbejdede i årevis sammen med F. Holm-Petersen ved tilvejebringelse af dennes *Maritime Minder*, hvor man havde ham mistænkt for sommetider også at pusle lidt med det tekstlige indhold. Og hvem husker ikke den pragtfulde plakat »UNDER SEJL PÅ NY«, som stadig ses gengivet på Træskibsejernes forside.

Også flerbindsværker fulgte i en smuk række fra slutningen af 80'erne. Der var det konservative valg af et slankt format til *Dansk Toldhistorie* – svarende til den ærværdige, lidt stive Toldetat. Der var de langt mere sprælske bind til P&T, som var kendetegnet af en betydeligt mere afslappet holdning. Den sidste, *Dansk Skattehistorie*, nåede han ikke at følge til døds. Men kronen på værket i denne henseende må vel siges at være lay-outet af de syv bind *Dansk Søfarts*

Historie, som blev afsluttet i 2001. Det føltes yderst retfærdigt, at Jens for en gangs skyld kom til at medvirke ved en udgivelse, hvor der i den afsluttende proces kun i ringe grad skulle skeles til økonomien.

Han udviklede i allerhøjeste grad et særpræg i forhold til den beundrede læremester, Ellegaard Frederiksen. Det er flere gange hændt, at man har fået en ukendt bog i hånden og hurtigt fået sin formodning bekræftet ved et kig i kolofonen. Jo, den var grafisk formgiver af Jens Lorentzen. Der var en speciel balance mellem typografi og illustration, som var umiskendelig. Hans store styrke var netop denne kombination. Som gammel typograf kunne han udligne bogstaver, så det var en fryd, og han var en mester i beskæring både af motiver på et omslag og af illustrationerne inde i bogen.

Det frækkeste omslag, undertegnede kender fra hans hånd, fortjener at nævnes. Det var til en økonomisk-historisk publikation om det tidlige 1700-tal. Han beskar et gammelt stik, som kom til at løbe fra forside til bagside og anvendte både ordinær skrift, versaler og kursiv i den otte linier lange titel. Det blev til en dristig efterligning af et typografisk »blandet« titelblad fra det 18. århundrede – dér hvor bogtrykkeren plejede at vise, hvad han havde i sættekasserne. Sådan noget var faktisk såre anderledes anno 1983. I virkeligheden var han vel en af sin generations mest originale bogkunstnere, skønt den ydre påskønnelse kom til at mangle. Det skyldtes nok, at han ikke havde en fast tilknytning til et af de største forlag.

Langt de fleste opgaver har Jens velsagtens siddet med helt alene. Men han havde ikke spor imod at arbejde temmelig tæt sammen med en redaktør og tillade et vist modspil. Eller rettere, han var såre socialt anlagt. Og skulle Jens udsætte sig for risikoen for redaktionel indblanding, kunne han med rette regne med at blive serviceret. Vedkommende redaktør gjorde klogt i at være grundigt forberedt. Kaffen stod selvfølgelig klar, inden Jens ankom. Og dengang han endnu røg, skulle askebægeret med bred kant også stilles frem – han måtte jo bruge begge hænder til at klippe og klistre i en korrektur, så cigareten skulle kunne hvile sig. Endvidere var det nødvendigt for redaktøren nøje at have tænkt over, hvor i teksten de helt uundværlige illustrationer skulle placeres – for ikke at tale om de besværlige tabeller, afskyet af alle tilrettelæggere. Og for hånden måtte der også være et reservelager af billeder brugbare i nødsituationer – mens improvisationsmulighederne på forhånd ligeledes skulle være gennemtænkt. Var den slags ikke i orden, kunne Jens med rette tillade sig at falde i staver. Og gjorde det. Anledningen hertil forelå måske også i form af en god udsigt. Foregik det i Amaliegade overfor Holmen, kom der alt for let spændende maritime objekter i synsfelter. For ikke at tale om langbenede larver, der passerede forbi på kajen og fortjente en kommentar.

Jo, Jens kunne godt lide at tage den med ro, og var for så vidt en



prøvelse for en redaktør med et utålmodigt temperament. Men der var da af og til en belønning, når en vanskelighed skulle løses, og man dristigt, men ydmygt og forsigtigt fremførte et forslag. Kunne det bruges, bestod anerkendelsen af en brummen. Eller måske en lille nynnen. God stemning blev bedre ved udveksling af musikalske citater. En kantatearie af Bach var et sikkert stik. Jens kendte sine klassikere og havde udpræget smag for musik på originalinstrumenter. Hans samling af plader og CD'ere med barok og wienerklassik var stor og udsøgt.

Der kan i bogbranchen ske uheld, hvilket trods al omhu uundgåeligt også hændte for Jens. Af og til var det forlenet med et skær af komik. Det morsomste, undertegnede kender til, var i forbindelse med et jubilæumsskrift. Jens havde creeret et bind med »FJERDE SØ • 1863-1988« i et meget lyseblåt præg på et meget mørkeblåt lærred – det stod vandret ganske diskret øverst oppe, for der var tale om et meget gammeldags forsikringselskab. Til brug for bogtrykkeren havde Jens endvidere udarbejdet en lidt større strimmel med teksten »FJERDE SØ«, og den havde han for en sikkerheds skyld fæstnet på skitsen – sådan smart på skrå. Både bogtrykker og bogbinder hoppede på den, og troede, det skulle være sådan. Så da hele det færdigindbundne oplag på den store runde dag ankom pallevs,

stod der også »FJERDE SØ« præget skråt op på bindet. Lykkeligvis var det kun den kloge personalechef i selskabet, der vidste, hvordan det *skulle* have set ud. Og hun var kun få sekunder om at træffe en beslutning. Der skulle holdes kæft, og det blev der, mens alle de uvidende beundrede den ukonventionelle udformning. Jens selv kunne nu ikke lide den historie, men pointen er jo, at han helt på rygmarven anbragte den fatale strimmel så tilpas elegant, at enhver æstetiker måtte anerkende virkningen. Og bemærk venligst, at det gik skråt opad, ikke nedad, hvorved virkningen ville have været fatal – men så havde bogtrykkeren nok også spurgt sig for.

Det kan måske forekomme paradoksalt, men ungkarlen Jens Lorentzen var faktisk et familiemenneske. Hvor mange steder, han igennem årene havde en rolle som onkel, er ikke godt at vide. Men mon ikke der er en del, som har et familiealbum, hvor han kan ses som tilstedeværende i både højtidelige og mindre højtidelige anledninger. Han havde utroligt let ved at omgås børn, i hans velmagtsdage godt hjulpet af et bamset præg til glæde for de mindste. Og så var han som gæst såre let at underholde. Var der udsigt til sundet med passerende fartøjer, så satte han sig med en kikkert og blev siddende. Og faldt i staver over en forbipasserende åledrivruse.

Blandt hans mange sociale aktiver var også en sangstemme, og han var fuldstændig ugenert, hvis der skulle optrædes. Eksempelvis var Jens god som oplæser bag et dukketeater og kunne klare teksten med et minimum af forberedelse. I undertegnedes familiesammenhæng debuterede han som Dovregubben i H.C. Andersens *Elverhøi*. Jens havde en kort tid arbejdet i Norge, han havde et veludviklet sprogøre, så det foregik på klingende norsk. Siden blev der faktisk skrevet roller direkte til ham som »norsk skovtroll« – og det var tilladt at improvisere helt uhæmmet, hvad han nød at gøre. Sådan noget ebbede desværre ud, efterhånden som børn blev til voksne. Men han var da hos os den selvfølgelige receptionsgæst ved et bryllup mindre end et år, før han døde.

Andre steder var der ligeledes familier, børn, dukketeater og mange bekendte, således også i de sidste år i Humlebæk og Sletten. Heraf kan man slutte, at Jens umuligt på sine gamle dage risikerede at ende som en ensom mand. En rar tanke.

Det er svært at være højtidelig, når man skal skrive *post mortem* om Jens, som selv var så uhøjtideligt et menneske. Men trist var det, at han så tidligt måtte bukke under for sit skrantende helbred. Der er mange, der vil savne hans faglige kunnen, men ikke mindre hans blotte tilstedeværelse, hans latter og hans sikre tro på, at det skal vi da nok finde ud af. Det skal vi så desværre ikke mere.

Femtende og Sekstende Danske Maritimhistoriske Konferencer

Roskilde 3.-5. maj 2002

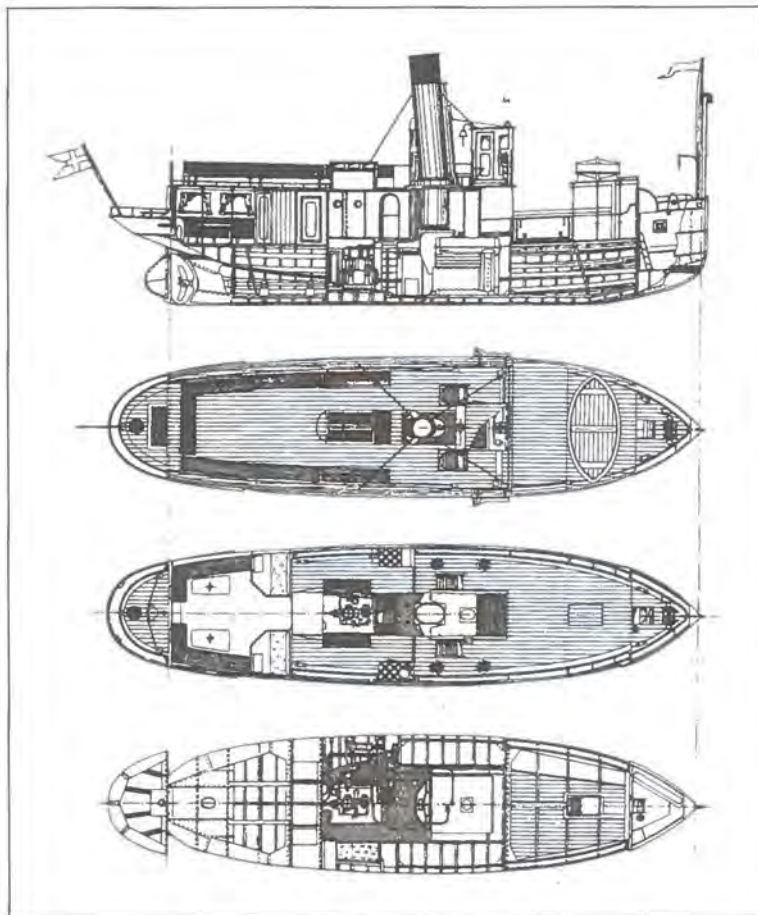
Slipshavn 30. april-2. maj 2004

Torsdag den 2. maj 2002 fik en hel del af deltagerne en festlig op-takt til konferencen. Årsagen var, at den dag fyldte Anders Monrad Møller 60 år. Da han var en af dem, der i 1974 tog initiativet til oprettelsen af Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfunds forskning, da han i mange år var en af de drivende kræfter i Kontaktudvalgets arbejde, og da han er en af landets mest fremtrædende søfartshistorikere, fik Maritim Kontakt bind 24 skikkelse af et flot festskrift til hans runde fødselsdag. Under titlen »Hilsen fra søens folk. Festskrift til Anders Monrad Møller 2. maj 2002« tryktes seksten glimrende artikler, som ledsagedes af en meget omfattende liste over gratulanter samt – som det sig hør og bør – en fortegnelse over fødselarens ligeledes omfattende egen litterære produktion. Bogen blev redigeret af Maritim Kontakts faste redaktør Erik Gøbel i samarbejde med Hans Jeppesen fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Ved en festlig reception på Orlogsmuseet fik Anders Monrad Møller overrakt det aller første eksemplar af festskriftet.

Fredag den 3. maj 2002 sidst på eftermiddagen samledes et halvt hundrede forventningsfulde deltagere til konferencen i Roskilde. Indlogeringen var på det udmærkede nye vandrerhjem ved museumshavnen. I en tilstødende bygning lå den fine restaurant Sneken, hvor aftensmad og frokost indtoges. Og få skridt derfra var Nationalmuseets store skolestue, hvor foredrag med videre foregik i udmærkede maritime omgivelser på selve museumsøen ved Vikingeskibshallen.

Efter aftensmaden fredag aften gav forskningschef Ole Crumlin-Pedersen en introduktion til det arkæologiske og maritimhistoriske forskningsmiljø i Roskilde ved Nationalmuseets Marinarkæologiske Forskningscenter, Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser og Vikingeskibsmuseet. Derpå holdt museumsinspektør Erik Andersen et foredrag om de mangeårige eksperimenter med og erfaringer fra det omfattende og internationalt anerkendte arbejde med kopier af Skuldelevskibene. Dernæst var det tid for det traditionelle sociale samvær.

Lørdag den 4. maj 2002 om formiddagen var der fem indlæg fra konferencedeltagerne:



Ole Crumlin-Pedersen: Marinarkæologisk Forskningscenter 1993-2003

Jørgen Busch: VI – det mystiske tal i sagaskriftet Landnamabók

Birger Thomsen: Vragfund ved Dragør og på Disken

Rolf Larsen: Handelens og søens folk på Assistents kirkegård i København

Fritz Holm Larsen: Dampens historie set fra S/S *Skjelskør*.

Om eftermiddagen gik konferencen ombord i veterandamperen *Skjelskør*. Og under kyndig guidning fra lokalkendte folk gik turen fra Roskilde forbi kongeriget Elleøre og til fundstedet ved Skuldelev, hvor man i 1962 udgravede de fem vikingeskibe, der har spillet så stor rolle for marinarkæologiens udvikling både i Danmark og udlandet. Ved Skuldelev vendte damperen og sejlede tilbage til Roskilde, men slog på vejen et smut rundt om den besynderlige Ringø i Kattinge Vig. *Skjelskør* er bygget i 1915 på J. Ring Andersens Skibsværft i Svendborg. Færgen sejlede indtil 1962 mellem Skælskør,

Konferencen 2004. Auditoriet på Slipshavn, hvor Jakob Seerup forelæser om Peter Schionning. (Foto: Palle Nielsen).



Agersø og Omø, og den ejes og drives nu af Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse. Den originale tyske tocylindrede dampmaskine er stadig i skibet. Derttes dimensioner er: længde 21 meter, bredde 4,9 meter og lastet dybgående 1,8 meter. Det var en dejlig oplevelse at sejle med *Skjelskør*, hvor man var velkommen overalt lige fra maskinrummet til broen. Ja, visse konferencedeltagere fik endda lov til at forsøge sig som fyrbødere og rorgængere.

Efter tilbagekomsten til Roskilde var der tid til et kort hvil eller endnu en snak inden aftenens festmiddag og nattesæde.

Søndag den 5. maj 2002 var alle friske til formiddagens syv indlæg fra konferencedeltagerne:

Michael Teisen: Vejen til Østersøen – den sydnorske kyst

Anders Monrad Møller: Københavns handelsflåde 1720-1760

Mikkel Kühl: Køb, salg, forlis, spekulation. Den danske (marstalske) provinssøfart under Første Verdenskrig

Bruno Jessen: Bevarelsen af Danmarks første kystradiostation

Steinar Sandvold: Restaurering af dampchaluppen *Stjernen* af 1899

Johnny Balsved: Moderne formidling af marinehistorie 1801-2001
via hjemmesiden www.navalhistory.dk

Morten Gøthche: Vragene på Dokøen 2001.

Konferencen sluttede, som traditionen byder, med frokost og uholdelig admiralforsamling. Her fremlagdes beretning om og regnskab for Kontaktudvalgets og Maritim Kontakts aktiviteter siden foregående konference i 2000, hvilket blev taget til efterretning. Enkelte medlemmer af selve Kontaktudvalget trådte ud – heriblandt Jørgen H. Barfod, der har været med siden begyndelsen i 1974 og har været formand næsten hele perioden, som blev takket

varmt for den store indsats, og som blev gjort til æresmedlem af Kontaktudvalget.

Efter nyvalg af fem medlemmer fik Kontaktudvalget følgende sammensætning: Johnny Balsved, Anton Englert, Erik Gøbel (redaktør af Maritim Kontakt), Erik Housted (sekretær), Ole Lisberg Jensen (formand), Peder Ellegaard Larsen, Kåre Lauring (kasserer), Christian Lemée, Jens Lorentzen, Søren Nørby, Ann Nørregaard, Niels Probst, Flemming Rieck, Jakob Seerup og Inga Thomas.

I 2004 var som samlingssted for konferencen valgt Marinehjemmevernets skole på Slipshavn. Den er naturskønt beliggende ved indsejlingen til Nyborg Fjord og dejligt maritim, omgivet af hav på alle sider.

Fredag den 30. april 2004 sidst på eftermiddagen samledes knap et halvt hundrede maritimhistorisk interesserede af mange slags for at indkvartere sig og for at træffe gamle og nye venner.

Efter aftensmaden holdt Peder Ellegaard Larsen et informativt foredrag om Slipshavns marinehistorie. Stedet har dybe marine rødder i kraft af sin beliggenhed midtvejs i Store Bælt, hvor der har været behov for at beskytte indsejlingen til Nyborg og for at kontrollere sejlads på fjorden og i bælten. Her har været en skanse og kanonbådsstation allerede under Kanonbådskrigen 1807-1814. Senere har Slipshavn fungeret som anløbsplads for bæltets vagtskib, og stedet har været lodsstation. Marinens mindre skibe har kunnet lægge til her, hvor vanddybden er tre meter. I 1900-tallets begyndelse blev etableret flyvebådsstation, og i dag er stedet altså marinehjemmevernsskole. Efter foredraget var det tid til at hygge sig med maritime fæller.

Lørdag den 1. maj 2004 var der ni foredrag i den komfortable og veludstyrede sal:

Rolf Larsen: Maritime museer på internettet

Birger Thomsen: Sønderjyllands Maritime Museum i Aabenraa

Mikkel Kühl: Ærøskøbing Havn gennem tiderne

Morten Karnø Søndergård: Afledt effekt af aktiviteterne på Esbjerg

Havn. Et forsknings- og dokumentationsprojekt

Anton Englert: Ottars rejser. En nautisk vurdering

Palle Nielsen: Vind og råsejl ved slagene i Køge Bugt

Jens Riise Kristensen: Korsarangreb på Island 1627

Anders Monrad Møller: Ole Rømer og skibsmåling

Ole Lisberg Jensen: Store Bælts strategiske betydning i nyere tid.

Om eftermiddagen tog den meget vidende kasernemester Sejer Pedersen konferencedeltagerne med på en rundtur på området. Vi besøgte blandt andet skanserne, lodsstationsbygningen, den gamle flyvebådshangar, det opstillede skyts og jernbanestationen.

Aftenen var som sædvanlig viet festmiddag og maritim bogauktion samt hyggeligt samvær.

Søndag formiddag den 2. maj 2004 var der endnu en omgang foredrag fra konferencens deltagere:

Erik Gøbel: Etablering og drift af Ostindisk Kompagni 1616-1629

Torben Abd-el Dayem: Det, der ikke kom med i bogen om rejsen til Ostindien 1618-1622

Halldor Baldursson: Orlogsskibet *Göteborgs* forlis ved Island 1718

Jakob Seerup: Peter Schiønning, en dansk søofficer i 1700-tallet

Claus Nielsen: Kan kemi have udløst linieskibet *Christian VII's* tilintetgørelse i Eckernförde 1848

Jens Krabbe: Rederiet Anholt 1921-1964

Bruno Jessen: OXA, Danmarks ældste radiostation reddet. Status og fremtid.

Efter frokost – forplejning og underbringelse på Slipshavn var glimrende – afsluttedes konferencen med den traditionelle admiralfor-samling. Beretning og regnskab for aktiviteterne siden sidst blev fremlagt, og det fremgik heraf, at både Kontaktudvalget og skrift-serien Maritim Kontakt ligger på ret kurs og har god fremdrift.

Enkelte medlemmer udtrådte af Kontaktudvalget, som efter nyvalg fik følgende sammensætning: Johnny Balsved (webmaster), Anton Englert, Erik Gøbel (redaktør af Maritim Kontakt), Erik Housted (kasserer), Ole Lisberg Jensen, Peder Ellegaard Larsen (formand), Christian Lemée, Søren Nørby (sekretær), Niels Probst, Flemming Rieck, Steen Schøn, Jakob Seerup, Morten Karnøe Søndergaard og Inga Thomas.