

EUROPÆISKE SØFARTSMUSEER
 MED SÆRLIG HENBLIK PAA DET DANSKE HANDELS- OG
 SØFARTSMUSEUM, DETS ØNSKER OG MAAL.

Af *Knud Klem.*

Mens de arkæologiske Museer er de ældste blandt de kulturhistoriske Samlinger, hvorefter følger Museerne for folkelig Kultur, »Folkemuseerne«, er de egentlige Søfartsmuseer af temmelig ny Dato. Paa et relativt tidligt Tidspunkt er Interessen for Minder om de forhistoriske Tidsrum opstaaet, stærkt fremhjulpet af Romantikens Forherligelse af Oldtiden. Gennem det romantiske Sværmeri for Ruiner har Eftertidens Interesse samlet sig om den historiske Periodes Foreteelser fra Dagligliv og Fest, først Højerestand, senere Bondekultur. Endnu findes utvivlsomt i den danske Befolkning Forestillingen om »Oldnordisk Museum« som en Institution af mere ophøjet Natur end andre Museer.

Sidst i de kulturhistoriske Museers Række staar Erhvervenes Museer. Museet for den danske Bykultur, indeholdende Samlinger for de forskellige Haandværk, »Den gamle By« i Aarhus, er skabt i Løbet af de sidste 25 Aar. Sidst i Rækken kom det danske Handels- og Søfartsmuseum.

Som Udviklingen har været i Danmark, vil den efter en nøjere Betragtning vise sig at være i de fleste af de øvrige, europæiske Lande. For ret at klargøre, hvad et Søfartsmuseum omfatter, og for bedre at forstaa, hvad der er skabt eller kan skabes paa dette Omraade her i Landet, et Søfartsmuseum, der foruden at indgaa i Rækken af europæiske, maritime Museer giver et dansk Særpræg, skal disse andre Museer, deres Opkomst og Art gores til Genstand for en nærmere Omtale.

Mens Minderne om det private Skibsbyggeri, der ligger forud for Aar 1800, er temmelig sparsomme, har vi et nogenlunde godt Kendskab til det Byggeri, som udførtes af Statsværfterne. Det er naturligt, at disse Minder fortrinsvis belyser Krigsflaaderne. I de forskellige Lande opstaaer Krigsmariner, oprindelig uden eller med ringe Forskel i Typerne i Forhold til Koffardi-

skibene, men efterhaanden med en stærkere og stærkere Differentiering med Henblik paa disse Skibes specielle Anvendelse og som Følge af en stedse nødvendigere Hensyntagen til deres Manøvreringsevne — udviklet Haand i Haand med Taktikens Fremgang — og til Armeringen, dennes Vægt og hensigtsmæssige Placering.

Er der saaledes opstaaet ikke ubetydelige Forskelligheder, findes der dog i hele Sejlskibsperioden iøjnefaldende, principielle Lighedspunkter, og Studiet af Orlogsskibene er derfor af den største Betydning for Forstaaelsen af Koffardiskibenes konstruktive Udvikling. Hvor nær Typerne ligger ved hinanden, og hvor velegnede som Handelsskibe Orlogsskibene kunde være, ses ved de talrige Eksempler paa Bortsalg af den danske Marines Fregatter, Korvetter og Brigger til Anvendelse i Koffardifart. Handelshuset Puggaard & Co. overtager saaledes endnu i Midten af det 19. Aarh. en anelig Flaade fra Marinen (Freja, Rota, Havfruen, Saga, Najaden o. a.), ligesom andre bekendte Handelshuse: Broberg, N. W. Sass m. fl. kompletterer deres Koffardiflaade paa denne Maade. Et andet bekendt Eksempel er Fregatten »Disko«, der bygges af Marinen i 1779, ganske vist som Lastdragerfregat, men til Flaadens specielle Anvendelse. Allerede samme Aar overgaar Fregatten til Asiatisk Kompagni, der anvender den i Kinafart, til den i 1795 bortsælges til Ophugning. Saadanne Eksempler klargør, at den virkelig gennemgribende Differentiering mellem Orlogs- og Handelsskibe først indtræffer med Dampens Anvendelse i Orlogsflaaderne, ja først med Panzerets Indførelse og den deraf følgende Revolutionering af Skibe og Vaaben.

Skibsbygningen drives gennem Aarhundreder paa almindelig haandværksmæssigt Grundlag. Først op i det 18. Aarh. udvikler der sig en Skibskonstruktion paa videnskabelig Basis. I Danmark finder vi det første Forsøg i denne Retning i Lauritz Bragenes' Afhandling »En liden Søarchitector, eller Skibsbygger-Konstens første Piece« (1721), men en virkelig Ingeniørvidenskab skabes paa dette Omraade for Nordens Vedkommende først med den bekendte svenske Konstruktør Fr. H. af Chapmann og frem-

sættes hovedsagelig i dennes Hovedværker: Tractat om Skepps-Byggeriet, tillika med Förklaring och Bevis öfver Architectura Navalis Mercatoria, der udkommer i 1775 som Tekst til det i 1768 udsendte righoldige Plancheværk »Architectura Navalis Mercatoria« samt et tilsvarende Arbejde om Orlogsskibe, udsendt i 1808.

Indtil dette Tidspunkt klarer man sig i Hovedsagen gennem den nedarvede Tradition i Forbindelse med Udførelse af Modeller af de forskellige Typer. Endnu den Dag i Dag spiller Modelbygningen en betydelig Rolle for Udførelsen af en Række Enkeltheder paa Skibene, som er nogenlunde uafhængige af de Træk, der grunder sig paa Ingeniørens Beregninger. I ældre Tid har Modellerne en langt større Betydning for Skibenes Bygning, og just derved tillige for vort Studium.

Som Følge af dette Forhold opstaar der tidligt ved de forskellige Landes Orlogsværfter Modelkamre, skabt af praktiske Hensyn og uden Tanke paa Dannelsen af Museer til Oplysning om Flaadernes Udvikling. Endnu i Dag er det danske Modelkammer officielt intet Museum, men en Institution med Tilknytning til Holmens Konstruktionskammer, et Modelværksted, der stadig udfører Modeller af de under Bygning værende Skibe med Hensyn paa Fuldførelsen af disse.

Alle de europæiske Flaadenationer ejer tilsvarende Institutioner. Nogle findes endnu ved de gamle Værfter, andre er mere eller mindre rykkede bort fra deres gamle Basis og er opstillede som Marinesamlinger med større eller mindre Adgang for Offentligheden. De indeholder værdifulde Enkeltheder, først og fremmest i Modeller af de gamle Typer; adskillige rummer tillige andre Genstande, Uniformer, Trofæer o. s. v., der bevarer Mindet om den paagældende Orlogsflaades Historie. Som Helhed er Institutionerne ikke museumsmæssigt organiserede, og Samlingerne arbejder ikke paa ved kronologiske Opstillinger, saglige Sammenstillinger og andre museumstekniske Midler at bibringe det besøgende Publikum den bedst mulige Forstaaelse af deres Indhold. Dette gælder for Eksempel ogsaa den danske Marinesamling paa Orlogsværftet.

Af disse Marinesamlinger kan udover vor egen nævnes »The Royal Naval Museum«, Greenwich, »The Royal United Service Museum«, Whitehall, London, Værftsmuseet i Portsmouth, de franske Marinesamlinger ved Værfterne i Cherbourg, Brest, Lorient og Rochefort samt de svenske Flaadesamlinger i Stockholm og Karlskrona.

Den danske Orlogsmarinesamling gaar tilbage til Slutningen af Chr. V's Regering. I 1742 fik den eget Lokale, men er naturligvis gentagne Gange flyttet, sidst i 1894, da den opstilledes i sin nuværende Bygning. Omend der ikke i alle Perioder er bygget Modeller i samme Omfang og af samme Værdi, og skønt Samlingen led store Tab ved Københavns Brand i 1795, er den dog baade i Righoldighed og Kvalitet blandt de bedste i Europa.

Det er klart, at disse Samlinger næsten udelukkende indeholder Genstande, der har Forbindelse med de paagældende Landes Orlogsmarine. Et og andet Omraade udenfor disse Mariners egentlige Ressorts, men dog med Tilknytning til Marineadministrationen, til Eksempel Fyrvæsenet, kan hist og her have én sparsom Repræsentation, dog er det naturligt, at det her kun indskrænker sig til enkelte Genstande, og at det saaledes ikke drejer sig om logisk opbyggede Samlinger.

Der er dog en enkelt Undtagelse, den franske Samling »Le Musée de Marine« i Louvre. Paa et bemærkelsesværdigt tidligt Tidspunkt, allerede i 1827, grundlagdes her en Institution, der var bestemt til at være et virkeligt Museum. I det forløbne Hundredeaar er skabt en meget stor Samling. Udgaet af de franske Marinesamlinger og stadig under Marinens Administration er den hovedsagelig et Krigsmarinemuseum, men den omfatter tillige Afdelinger, der illustrerer Navigation i Almindelighed. Med gallisk Sans for Klarhed og Overblik er den organiseret i logisk afsluttede Afdelinger, indenfor hvis Sagomraader Opstillingen i videst muligt Omfang er kronologisk gennemført.

En særlig Stilling indtager to kolossale Samlinger, hver med sit vidtstrakte, kun til en vis Grad sammenhørende Interesseomraade. Det ene er »Deutsches Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik« i München, hvis Vingefang

spænder fra Geologi og Bjærgvæsen over Matematik, Kemi, Optik, Astronomi m. m. til Samfærdselsvæsen, der naturligvis bl. a. ogsaa omfatter Skibsbygning. Det er et gigantisk Forsøg paa Anskuelsesundervisning indenfor praktisk talt alle de af den menneskelige Aands Felter, som paa nogen Maade kan bringes i Forbindelse med Teknik, storladent i sin Helhed, men i en og anden Enkelthed ikke uden Fantasi af en Art, som vanskeliggør et detailleret Studium, der ønsker Oplysninger om Enkeltheder paa videnskabelig Basis. Det andet er »The Science Museum, South Kensington«. Det er ikke saa omfattende som det tyske, idet dets Ressort er Videnskaben og dens Anvendelse i Industrien, og herindenfor betegner »Land Transport and Construction« samt »Water Transport and Air Transport«, det vil altsaa sige Samfærdselen, de vigtigste Omraader af Museet. Som »Deutsches Museum« omfatter »The Science Museum« ogsaa Orlogsskibsmodeller, men levner dog fuldt saa megen Opmærksomhed til Koffardimarinen. Museet er oprettet i 1853, det har udviklet sin Virksomhed i et jævnt Tempo og ved stadig Optagelse af nye Omraader gennem hele den sidste Halvdel af det 19. Aarh., mens »Deutsches Museum« er paabegyndt i 1906, og først indviedes i 1925. »The Science Museum« tilstræber at bibringe sit Publikum en Forstaaelse af den successive Udvikling indenfor de forskellige Grene, men paa Grund af meget store, til den kronologiske Opstilling ikke særlig velegnede Rum, er den fulde Udnyttelse af Samlingerne for et ikke sagkyndigt Publikum ikke let netop indenfor den Afdeling, der her har Interesse. Derimod har Museet paa anden Maade bødet herpaa gennem Udsendelsen af en værdifuld Vejleder, der foruden at være Katalog for Samlingen, giver en Redegørelse for den historiske Udvikling af Skibstyperne i Almindelighed.

Til samme Gruppe Stormuseer, men dog mindre omfattende end de to sidstnævnte er »Das Institut und Museum für Meereskunde an der Königl. Friedrich Wilhelms-Universität« i Berlin. Som Navnet antyder, er det et Forskningsinstitut, knyttet til Berlineruniversitetet og med Havet, og hvad der knytter sig til dette, som Ressort. Med Udgangspunkt fra en større Marine-

udstilling i 1897 og paa Basis af de i 1898 og 1899 oprettede oceanografiske og geografiske Instituter ved Berlins Universitet grundlagdes Museet i 1900 ved en Sammenslutning af disse Institutioner. Det nystiftede Institut omfatter en geografisk-naturvidenskabelig og en historisk-økonomisk Afdeling. Mens den første Afdeling beskæftiger sig med Hav og Kyster som Naturfænomener, herunder medregnet Dybdemaaling, Kartografi, Navigationens fysisk-matematiske Sider og det videnskabelige Grundlag for Fiskeriet samt Instrumentkundskab, tager den sidstnævnte Afdeling sig af Menneskets Brug af Hav og Kyster til Skibsfart, Samfærdsel, Fiskeri o. s. v., ligesom ogsaa den nationale Hævdelse til Søs, der her, som paa andre Omraader, spiller en væsentlig Rolle for tysk Museumsvæsen, hører med hertil. Museet indeholder Hjælpe midler til den Forskning, der foretages ved Institutet. Det har en biologisk og en oceanologisk Afdeling, en Marinesamling og endelig som fjerde Afsnit en historisk-økonomisk Afdeling, der viser Udviklingen af Skibet som Samfærdselsmiddel, Skibsbygning, Skibsfart, Fyrvæsen, Redningsvæsen, Havnevæsen m. m. Ogsaa her gælder det, at Museet dels ved sin Størrelse og dels ved dets uegnede Lokaler kun er lidet overskueligt for en læg Besøgende.

Vi kommer nu til den sidste Gruppe, de egentlige Søfartsmuseer. Mindre, lokale Afdelinger for Søfart indgaar som Led i en Række af de europæiske By- eller Distriktsmuseer. Af dem er der adskillige. Det vil føre for vidt at omtale disse nærmere. Hver især er de hverken særlig omfattende eller righoldige, ej heller baserede paa Oplysning af Omraadet i Almindelighed, hvilket er særdeles naturligt, bl. a. paa Grund af den Omstændighed, at de ikke er Centralmuseer, men begrænsede til et vist større eller mindre Distrikt. Et enkelt skal dog nævnes, fordi det har speciel Interesse for Danmark. Det er Altonaer Museet, der dels rummer et udmærket Fiskerimuseum, der giver Oplysninger om Havfiskeri og altsaa kommer ind paa det danske Interesseomraade, og dels omfatter en fortrinlig Afdeling for Slesvig-Holstens Skibsfart med en Række i moderne Tid fremstillede Modeller, der er udført efter de gamle Konstruktionsteg-

ninger, som Museet har indsamlet fra de gamle Træskibsbyggerier i Slesvig og Holsten. Disse Modeller frembyder et udmærket Eksempel paa, hvor interessant et Materiale, der faas frem ved at bygge efter de gamle Konstruktionstegninger, naar der af gode Grunde ikke kan benyttes Originalmodeller. Skibstyperne er de gamle danske, og Hovedparten af de Skibe, der findes her i Modeller og i billedlige Fremstillinger, fører dansk Flag, en vemodig Mindelse om den gamle dansk-norske Helstat. Der findes desuden en fortrinlig ræsonnerende Katalog over denne Afdeling.

Af Centralmuseer med den Opgave at give en samlet Fremstilling af Søfarten, og hvad dermed staar i Forbindelse, bliver der i Europa en halv Snes Stykker tilbage. De er alle startet i dette Aarhundrede og ingen af dem gaar længere tilbage end til 1912.

Man kan sige, at de falder i to Afdelinger. En Gruppe, der anlægger en kulturhistorisk Linie og udelukkende beskæftiger sig med historisk Materiale og en, der først og fremmest er teknisk indstillet, og som ønsker at indgaa som Led i den moderne Nautikers Uddannelse.

Det er lettest at omtale den sidstnævnte Gruppe først, idet den kun omfatter et enkelt Museum. Det er »Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum« i Rotterdam. Maaske kan man sige, at det slet ikke er noget Museum, men et Arbejdsinstitut, der virker ikke mindst gennem Bibliotek, Laboratorium, Læseværelse og Foredragssal. Alle de nyeste Opfindelser paa det nautiske Omraade er fremstillet her i Originaler, der demonstreres for de besøgende. Disse er nautiske studerende af alle Arter: Skibsbyggere, Maskinmestre, Mekanikere, Dæksofficerer, Redere o. s. v. Af Genstande kan foruden Maskiner og Maskindele nævnes Rorkonstruktioner, Davidtyper og nautiske Instrumenter. For Eksempel er der i Museet opbygget et moderne Bestiklukaf, ligesom ogsaa Gyroskopkompasset, der ellers paa Grund af sin Kostbarhed næsten altid maa savnes i Søfartsmuseerne, her ses i Funktion.

Den historiske Gruppe omfatter alle de øvrige. Interessant er det at iagttage, at den gamle søfarende Nation Holland har Raad

til fire Søfartsmuseer. Udover det nævnte tekniske Museum findes der to af en særlig Gruppe. De er nemlig Led af større Museer, men ellers organiserede som Søfartsmuseer. Det ene er »Prinds Hendrikmuseet« i Rotterdam, der ved en eller anden Tilfældighed er blevet knyttet som maritim Afdeling til »Museum voor Land- en Volkenkunde«, der ellers er et rent etnografisk Museum uden nautisk Anlæg af nogen Art. »Prins Hendrikmuseet« indeholder en fortrinlig Samling Modeller af hollandske Flodbaadstyper til Transport, men tillige ogsaa Orlogsskibsmodeller af fornem Kvalitet. Det ejer tillige en af de bedste Middelaldermodeller, som eksisterer, en Votivmodel af en spansk Karavel fra Begyndelsen af det 15. Aarh., der fortrinligt gengiver denne i sin Tid stærkt benyttede Skibstype. Det andet er Afdelingen »Nederlandsche Geschiedens ter Zee« af det store Kunstmuseum »Rijksmuseum« i Amsterdam. Det er en af de mest interessante Samlinger af maritim Karakter, som findes. Det rummer en Rigdom af Stik, Malerier (navnlig van der Velde'rnes berømte Lærreder), Skibsmodeller og andre Genstande. Det er ikke mere end et Par Aar siden, denne Afdeling af det verdensberømte Museum blev aabnet. Ved Hjælp af en stræng kronologisk Opstilling faar man et udmærket Indtryk af Udviklingen. Gennem en nautisk Bearbejdning af Stoffet ved en detailleret Katalog vil denne Samling blive et Museum, som intet Studium af ældre Tidens Skibskonstruktion vil kunne komme udenom. — Ogsaa Hollandsk-Ostindisk Kompagni har talrige Minder her.

Det fjerde hollandske Søfartsmuseum »Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum« i Amsterdam er det yngste af dem alle, idet det aabnedes i 1922. Det er det eneste af dem, som helt og holdent er Søfartsmuseum, og ogsaa det er righoldigt og ejer fortrinlige Enkeltheder, men dets Lokaleforhold, omend vel udnyttede, tillader ikke den Anskuelsesundervisning indenfor hollandsk Søfart i historisk Tid, som dets Samlinger kan yde. Som de øvrige nederlandske Søfartsmuseer kan det datere sin Oprindelse fra den store maritime Udstilling, som afholdtes i Amsterdam ved Hundreedaarsjubelæet for Hollands Selvstændighed. Saa

sent opstod i denne søfarende Nation Tanken om at skabe et maritimt Museum, der som nævnt først i 1922 kunde aabne sine midlertidige Lokaler.

Ældre af Aar, men mindre af Omfang er »The Museum of Fisheries and Shippings« i Hull, der aabnedes i 1912. Det indgaar i et større administrativt Hele, der omfatter alle Byen Hulls Museer, men er iøvrigt selvstændigt. Mens dets almindelige Bestand ikke frembyder noget af større Interesse, er der dog et Omraade, som giver noget særligt: Afdelingen for den engelske Hvalfangst, der har spillet saa betydelig en Rolle gennem Tiderne.

I Norge er der i Bergen for nogle Aar siden paabegyndt et Søfartsmuseum, der dog endnu ikke har opnaaet noget stort Omfang. Som Centralmuseum er Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo oprettet i 1914. Det har Lokaler i en af Folkemuseets Bygninger paa Bygdøy. Bygningen er ikke absolut velegnet til Museet, hvis Opstillinger er hemmet heraf. Ved en fremtidig bedre Anbringelse vil Museet have Lejlighed til at give en anskueligere Fremstilling af Søfartens Udvikling indenfor den fremragende norske Søfartsnation, og det vil tillige kunne gengive de Grene af Erhvervet, som særlig karakteriserer den norske Indsats: Hvalfangsten og Fiskeriet. Museet har udsendt en Række Publikationer.

Sverige har to Søfartsmuseer, der begge paabegyndtes i 1913. Det ene i Rigets største Søfartsby Göteborg, Sædet for Sveriges gamle ostindiske Handel og for de store Skibsværfter. Ved store Donationer, især fra Skibsreder Dan Brostrøm, er der skabt et fortrinligt Eksistensgrundlag for dette Museum, der i 1933 indviede en pompøs Museumsbygning, bygget til Formaalet. Museets Materiale er noget forskelligartet, dets Opstillinger og Arbejde har været Genstand for en kraftig Kritik fra svenske Museumsfolks Side. Men mange Muligheder for at skabe et virkelig værdifuldt Søfartsmuseum er tilstede. Dette Museum har ligeledes paabegyndt en Publikationsserie.

Det andet svenske Søfartsmuseum er »Sveriges Sjøfartsmuseum i Stockholm«. Ogsaa dette har siden sin Start undergaaet

en meget kraftig Udvikling, især i de senere Aar under dets nuværende Ledelse. Det arbejder efter væsentlig de samme Linjer som Kronborgmuseet og lægger Hovedvægten paa at skabe en Fremstilling, der ved sin absolutte Troværdighed giver Muligheder for Studier i Museet paa videnskabeligt Grundlag, en Retningslinie, som ingenlunde altid er gennemført i Søfartsmuseer. Museets Løkaler er ganske overfyldte, men det vil som Følge af en Række store Donationer, først og fremmest fra den Wallenbergske Stiftelse, snart faa en stor og velegnet Bygning, i hvilket det sammen med Orlogsmarinesamlingen i Stockholm vil danne et stort Fællesmuseum »Sjöhistorisk Museum«, en Nyskabning, der vil paakalde stor Opmærksomhed indenfor de endnu unge Søfartsmuseers Kreds.

Naar en søfarende Nation som Hollænderne med en saa fremragende maritim Historie først i Løbet af de sidste tyve Aar har skabt sine Søfartsmuseer, er det naturligt, at vi ikke herhjemme er gaaet tidligere til Værks. Danmark har fra Arilds Tid været en søfarende Nation, men først i de samme Aar, som Sagen bragtes til Udførelse i andre Lande, modnedes den hos os. Umiddelbart før Verdenskrigen toges Beslutning af de bevilgende Myndigheder om Oprettelsen.

Der nedsattes paa Foranledning af Handelsminister Hassing Jørgensen en Komité med Handelsministeren selv som Præsident. i Komitéen sad foruden Handelsministeren ogsaa Indenrigsminister Ove Rode, Repræsentanter for Tingene og Tingenes Finansudvalg og en Række Repræsentanter for Erhvervene: Etatsraad H. N. Andersen, Direktør Cold (D. F. D. S.), Skibsfører A. V. Knudsen (Formanden for Skipperforeningen), Etatsraad M. Dessau, Grosserer Klitgaard samt Generalkonsulerne V. Glückstadt og Johan Hansen. Primus motor var Tankens Fader og dens Realisator, Museets senere Direktør E. F. S. Lund.

Med en saa fornem Forsamling maatte Sagen naturligvis kunne bringes til Udførelse. Det skete ogsaa temmelig hurtigt. Det lykkedes at skaffe Museet smukke og velegnede Lokaler paa Kronborg Slot, og efter et Indsamlingsarbejde, der strakte sig over et Aarstid, aabnedes Museet den 1. August 1915.

Begyndelsen var beskeden. Museet omfattede ialt otte Rum med et Flademaal paa ca. 475 Kvadratmeter, og det, der fandtes i disse otte Rum, var ikke Verdens bedste Søfartsmuseum. Men Museet voksede hastigt, saaledes at Lokalerne snart var aldeles overfyldte. En Udvidelse kunde der i den første halve Snes Aar ikke være Tale om. Slottet var som bekendt Kaserne og var udover de nævnte Rum, der tidligere havde været benyttet til en Malerisamling, fuldt belagt.

Som enhver ved, sejrede det Krav, der forlængst var rejst, at Garnisonen skulde fjernes fra Kronborg. 1924 rømmedes Slottet og en gennemgribende Restaurering paabegyndtes. Den udførtes af Kgl. Bygningsinspektør Architekt Magdahl-Nielsen, og under dennes dygtige Ledelse fortes Slottet tilbage til sine gamle Rumforhold, saaledes at det nu giver et stærkt Indtryk af Fr. II's og Christian IV's Kongebolig. Samtidig fremdroges betydelige Rester af Erik af Pommerns Slot Krogen, hvis Mure i betydelig større Grad end tidligere anet var indarbejdede i Kronborgs Arkitektur. Disse Murdele er nu paany afdækkede og bidrager i højeste Grad til at forøge Stedets historiske Tiltrækning.

Med Kronborgs Rømning forbedredes Søfartsmuseets Lokaleforhold stærkt. Allerede under Restaureringen, i 1926, udvidedes dets Flademaal med ca. 350 Kvadratmeter i Etagen ovenover de gamle Museumslokaler. Disse Rum afgaves vel paany i 1929, men til Gengæld overlodes hele Slottets første Etage til Museet, saaledes at det nu omfatter ialt ca. 1650 Kvadratmeter, fordelt paa 25 større og mindre Rum.

Ved denne Udvidelse har det været muligt at gennemføre en fuldstændig Omlægning af Museet ved Oprettelsen af en Række fra hinanden skarpt afgrænsede Afdelinger, hvorved det besøgende Publikum faar et langt bedre Overblik over Museets Indhold, et Overblik, der yderligere er gjort lettere gennem en kritisk Gennemgang af det forhaandenværende Materiale og Magasinering af en Del mindre velegnet eller mindre værdifuldt Stof. Hertil kommer, at der i Forbindelse med de nyoprettede Afdelinger er fremskaffet adskilligt nyt Materiale, saaledes at Museet i Virkeligheden fremtræder i en helt anden Skikkelse end for blot faa Aar siden.

Sammenligner man Kronborgmuseet med de forskellige andre Søfartsmuseer, som foran er berørt, vil det allerede ved første Øjekast ses, at der er betydelig Forskel fra disse i Museets Anlæg. Det ses ogsaa i Museets Navn: Museum for Handel og Søfart. Vel indeholder ogsaa andre Museer Genstande med Relation til Handel. Saaledes findes, som nævnt, i Rijksmuseum i Amsterdam adskillige Minder om det hollandske ostindiske Kompagni, og »Museum für Meereskunde« i Berlin er, som det fremgik af Omtalen af dette Museum, ogsaa inde paa det handelsmæssige; dette fremtræder dog mere i det til Museet knyttede videnskabelige Institut end i selve Museet. Intet Museum har imidlertid i sin Plan lagt saa megen Vægt paa at skildre Vekselvirkningen mellem Handelen og Søfarten som Kronborgmuseet. Vil man ikke indskrænke sig til den rent tekniske Udvikling af Skibsbygningen, men tillige give et Billede af det sociale, der ligger bag, og dermed illustrere en væsentlig Del af Folkets Liv gennem Tiderne, vil netop Vekselvirkningen mellem disse to Erhverv, saaledes som det ytrer sig f. Eks. gennem de gamle Handelskompagnier, Asiatick Kompagni og de privilegerede Selskaber, den florisante Periodes Handels-huse o. s. v., give virkningsfulde Bidrag hertil. Paa samme Linie ligger ogsaa Optagelsen af Afdelingen for de danske Kolonier. Erhvervede og opretholdt af handelsmæssige Hensyn har disse Kolonier været af megen Betydning for vort Land i handelspolitisk Henseende, først og fremmest de ostindiske Besiddelser, men ogsaa i høj Grad de øvrige Kolonieromraader. Til Eksempel har Vestindiefarten spillet en saare betydningsfuld Rolle for Rigets næststørste Søfartsby, Flensborg. Til denne Afdeling knytter sig naturligt en Skildring af vor sidste Koloni, Grønland, idet der tilstræbes at give et Billede af Landets Natur og dets Erhvervsforhold. Her vil Grønlands Handelsforhold gennem Tiderne: Hamburgs og andre Staters Handel paa Grønland og først og fremmest den danske Monopolhandel og vort største og ældste Statsrederi Grønlandske Handel saavel som grønlandsk Fiskeri og Hvalfangst indtage en fremtrædende Plads.

Museets vigtigste Omraade er dog naturligvis, hvad der har direkte Relation til Skibsfarten. Det sætter sig som Opgave at

give en Skildring af Skibets Udvikling i Danmark fra de ældste Tider til vore Dage. De ældste Baadformer har vi et godt Kendskab til. Den simpleste Type er Stenalderens udhulede Egestamme, der i stort Tal er fundet rundt omkring i vort Land, en Type, senere Tider iøvrigt ogsaa har anvendt. Fra Bronzealderen er endnu ingen Baad fremdraget, men gennem Helleristningsbillederne og andre tilsvarende Afbildninger paa Røgnknive og andetsteds kan vi gøre os en Forestilling derom, ligesom disse Billeders Talrigbed røber, at Skibet har været et meget anvendt Trafikmiddel. Jernalderens Typer er her i Norden stærkere repræsenteret gennem Skibene selv, der i vore Dage fremdrages af Moser og Gravhøje. Fra den ældste Jernalder har vi fundet fra Hjortespringkobbøl paa Als, der viser en Konstruktion, der ligger Skibene paa Helleristningsbillederne nær, fra Folkevandrings-tiden Nydambaaden, fra Jernalderens Slutningsperiode de norske Baadfund fra Gokstad og Oseberg, Tune og Kvalsund. I Middelalderen og Begyndelsen af den nyere Tid er der i vort Kendskab en Lakune, der kun slet udfyldes af den ældre grafiske Kunsts Frembringelser og Skibsbilleder paa Kalkmalerierne i danske og fremmede Kirker. En og anden Motivmodel, f. Eks. den under »Prinds Hendrikmuseet« omtalte, giver gode Oplysninger, og af dette, i Forening med Fund af enkelte Skibsdele fra vore Farvande, kan vi sammenflikke et Billede af de Skibe, som transporterede den skaanske Sild til Køberlandene, et Billede, som i Hovedsagen er rigtigt, men hvor en og anden konstruktiv Enkelthed er tvivlsom. Fra senere Tider forøges Materialet. Konstruktionstegninger fremkommer først sent, og det er temmelig sparsomt, hvad der er bevaret. Adskillige saadanne Tegninger er simpelt hen slidt op under Brugen. Af en enkelt Tegning er jo fremstillet adskillige Skibe, da først vor egen Tid kræver nøje Specialisering med Henblik paa ganske specielle Transporter. En meget stor Del af de øvrige Tegninger er ulykkeligvis bortkastet, fordi ingen har tænkt paa, at de kunde have Værdi for Eftertiden. I Rigsarkivet er bevaret en Del. Fra private Værfter kendes nogle ganske faa Eksempler paa, at Skibsbygger-slægter har bevaret Tegninger tilbage til 18. Aarh., men

endnu er det ikke lykkedes Museet at finde Tegninger fra de store københavnske Værfter: Bjørns, van Ostens, Fabricius' Værfter m. fl. Det 19. Aarh.'s Materiale er naturligvis righoldigere, men Tegninger til de ældste Dampskibe er det for Eksempel særdeles sparsomt med. De nyere Typer af Dampskibe kender vi bedre. Museet ejer en Samling Modeller af disse, som har vakt Opmærksomhed hos fremmede Museumsfolk, men det er klart, at de yngste Typer er bedst repræsenterede, og blandt vore Ønsker for Fremtiden er en fyldigere Repræsentation af det 19. Aarh.'s Dampskibstyper. Museet vil ogsaa gerne forøge sin Samling af Modeller af fremmede, ikke nordiske eller ikke europæiske Skibstyper. Virkelig gode Sejlskibsmodeller, ikke mindst fra det 19. Aarh., maa eksistere og kunne skaffes til Veje i betydeligt større Tal, end Museet ejer nu.

Ved Siden af Fremstillingen af Skibstyperne findes andre Afdelinger, som illustrerer Forhold af største Betydning for Søfarten Tiderne igennem. Det stadig voksende Kendskab til vore Farvande og Søkorttekniken følges gennem en Serie Søkort, der strækker sig fra det 17. Aarh. til vore Dage, og som begynder med haandtegnede Pergamentskort over de nordeuropæiske Farvande, bevæger sig over de ældste kobberstukne Kort fra 17. Aarh. udgivet af de bekendte hollandske Kartograffirmaer i Amsterdam: Doncker, Gerhard og Johannes van Keulen, over franske Kortværker til de danske fra 1760-erne til vore Dage. Udviklingen er gjort anskueligere derved, at Kort over de samme Farvande er udvalgt til Serien, især Kattegat, Sundet og Nordsøen.

Sideløbende med Fremgangen i Kendskabet til Farvandene, er den stadig voksende Sikkerhed i Navigeringen ved Fyrvæsenets successive Udvikling fra vore ældste Vippefyr til det moderne, elektrisk drevne Blinkfyr med stor Synsvidde, der kan iagttages gennem Modeller og Planer, ligesom Stedbestemmelsen gennem Tiderne kan følges fra de gamle Astrolaber og Jakobstave over Davis Kvadranter og Oktanter til vor egen Tids Sekstanter, der i Forening med en større Samling andre nautiske Instrumenter af alle Arter giver et Billede af denne Side af Sømandens Virk-

somhed. Ogsaa Redningsvæsenets Afdeling er kronologisk opstillet; den indeholder forskellige ældre Redningsapparater samt et Sæt af den stadig brugte Type med Raket, Line, Trosse, Stjerteblok og Redningsstol, der er opstillet paa en saadan Maade, at Apparatet ses i Funktion. Adskilligt Billed- og Kortmateriale uddyber nærmere Anvendelsen og giver Oplysning om Strandingers Hyppighed m. m., ligesom der findes Modeller af forskellige Typer af Redningsbaade og ikke mindst en stor Samling Portræter af det ved Redningsvæsenet ansatte Mandskab og Baadførere, stoute Sømandstyper, hvis Ansigtstræk bærer Præg af Redningsmandens haarde Liv paa Søen i Kamp med Elementerne for at frelse Medmenneskers Liv. Museet ejer ligeledes biografiske Oplysninger om disse Mænd, der hver især har frelst adskillige Menneskeliv. Museets Arkiv indeholder desuden en større Samling Konstruktionstegninger til Redningsbaade, saaledes at det vil kunne give Oplysninger om alle de Typer, der siden Redningsvæsenets første Begyndelse har været anvendt, og som af andre Lande er taget til Mønster. En Afdeling for Bjærgningsvæsen fortæller navnlig om vort første og største Bjærgningsrederi, Svitzers Bjærgningsentreprise. Mon ikke det kunde lade sig gøre at modtage Genstande, der fortæller om ældre Tidens Bjærgningsvæsen. Det er et Omraade, der tidligere under Sejlskibsperioden spillede en langt større Rolle end nu. De helsingørske Færgemænd har for Eksempel tjent sig mangan god Daler ved Bjærgning af Skibe, der strandede paa Lappen eller paa Kronborgkysten, der i haardt Vejr altid har været vanskelig at runde.

En særlig Afdeling for Skibsbygning giver Vejledning i Træskibs konstruktion, et Felt, som kun faa i vore Dage kan faa Lejlighed til at gøre sig bekendt med. Museet betragter det som en af sine Opgaver at stille sin Samling til Raadighed for studerende. Baade Modeller og Arkivet af Konstruktionstegninger, der ved enhver tænkelig Lejlighed søges forøget, er velegnede til et saadant Studium. Museet har indledet nærmere Samarbejde med Helsingørs tekniske Skole, hvis Skibsteknikum er den eneste Skole her i Landet, som uddanner Skibskonstruktører. Skolen

benytter jævnligt Museets Samlinger til Demonstrationer i sin Undervisning.

Det er i det hele taget Museets Ønske, at dets Materiale foruden at være til Gavn og Glæde for et stort Publikum i videst muligt Omfang bør komme det faglige Studium til Gode. Hertil tjener ikke blot de udstillede Sager, men ogsaa Arkivstoffet. Forsaavidt pladsmæssige og andre Hensyn maatte tillade det, er det endvidere Hensigten at indrette et særligt Studierum med Læsesal og Haandbibliotek. Af dette sidste, der er Landets eneste Specialbibliotek paa sit Omraade, sker der jævnlig Udlaan gennem Folkebibliotekerne til Læsere omkring i Landet, Udlaan, som Museet meget gerne yder.

Søfartsmuseer kan ikke arrangeres helt som andre Museer. Af gode Grunde kan vi ikke udstille Skibene selv, men maa være henvist til Modeller heraf. Forsaavidt disse er vel udførte og detaillerede, saaledes at de giver Oplysninger, der er absolut troværdige, betegner de et virkelig værdifuldt Museumsmateriale. For lange Perioders Vedkommende er desuden Modeller, der er fremstillede i Skibenes egen Bygningstid, de eneste Oplysninger vi har om Skibstyperne i disse Perioder. Og de er et populært og anskueligt Materiale tillige, de iagttages og forstaas umiddelbart. Og Modellerne suppleres gennem en Rigdom af andet Materiale: Skibsbilleder, Dokumenter, Redskaber, Kortmateriale o. s. v., der i sin Brogethed giver et Billede af Søfartens Udvikling paa alle Felter. Jo mere der kan skaffes af den Slags Stof jo bedre.

Der er intet Erhverv, der i den Grad er internationalt indstillet som Søfarten. En Skildring af dennes Udvikling paa de forskellige Landes Søfartsmuseer vil have flere fælles Træk end andre nationale Museer, men der vil altid være Lejlighed til at komme ind paa nationale Træk, især indenfor den indenlandske Trafik i Sejlskibsperioden; et sammenlignende Materiale vil ved at vise den forskellige tekniske Udformning af talrige Enkeltheder, der har deres særlige Forklaring, klarlægge det nationale Særpræg paa disse Felter. Men netop i hele sit Anlæg er Kronborgmuseet dansk. Det giver tillige et interessant Rundskue in-

denfor et særdeles vigtigt Udsnit af den danske Kulturs Udvikling, selve Landets Historie passerer paa en Maade Revue. Frederik II's herlige Renaissanceslot danner den skønneste Ramme om Museets Indhold. Det er en Museumsbygning, som intet Søfartsmuseum i hele den vide Verden kan fremvise Magen til.

Hensigten med disse Linier har været at paakalde Opmærksomheden hos dem, som mulig endnu ikke har en klar Forestilling om Museets Indhold. Museet har gennem Aarene modtaget Tusinder af Gaver. Uden Befolkningens varme Interesse kan et nationalt Museum ikke trives. Den har været tilstede, men kan selvsagt aldrig blive stærk nok. Jeg beder enhver Læser tænke paa, at i vort lille Landomraade har den moderne Kultur, den lette Forbindelse mellem alle Landets Dele, hvor ingen eller kun meget smaa Folkedele holder sig isoleret, Udbredelsen af den saakaldte Oplysning m. m. længe før Søfartsmuseet blev startet fjærnet adskillige af de Minder, der fortæller om gammel Sæd og Skik. Derfor ligger der uhyre megen Vægt paa, at alt, hvad der maatte være bevaret endnu, havner paa det Sted, hvor det vil gøre sin virkelige Gavn, og hvor man i Virkeligheden ikke kan undvære det, paa Søfartsmuseet. Det bør ske, inden Møl og Rust og Menneskenes Mangel paa Forstaaelse af Tingenes Værdi eller Viden om, at de savnes, lader de sidste Rester forsvinde. Og kan Tingen selv af forskellige Grunde ikke komme til Museet, vil det have megen Interesse at vide Besked med, hvad der findes af Materiale, og hvem der ejer det. Jeg benytter herved Lejligheden til indtrængende at opfordre historisk interesserede og navnlig de maritimt orienterede Kredse i alle Kanter af Landet til at sende Museet Meddelelse om saadant Materiale eller fortælle os, hvor vi ved Henvendelse maaske kan søge Oplysning herom. Ønskerne gaar ikke alene i Retning af gode Skibs- eller Baadmodeller — ogsaa Billeder af ældre Skibe, saafremt de er vel udførte; helst hvis det er Skibe, som har tilhørt de større Rederier i ældre Tid, Materiale til Illustrering af disse Rederier, malede eller tegnede Portræter af Redere og Søfolk (ogsaa Fotografier), Skippercertifikater, Maalebrev, jo ældre jo bedre, Kaperbrev, Skibsmandsredskaber, Skibstømrerværktøj, Færgesager, Oplysninger,

Tegninger (eller Modeller) af Færgesmakker savnes haardt, Sø-assurancepapirer, Litteratur, nautiske Instrumenter af enhver Art, alt hvad der i det hele taget kan tjene til Belysning af Søfarten og den søgaaende Handel.

Der er endvidere et Omraade, hvor Materiale meget ønskes. Det er Fiskeriet. Foruden Fiskerbaadsmodeller fra Landets forskellige Egne ogsaa Fiskeredskaber, Garn af Typer, som ikke længere benyttes, Modeller heraf.

Fiskeriet hører naturligt hjemme under Søfartsmuseets Virksomhed. Det er saaledes Tilfældet paa en Række andre Søfartsmuseer. Den Tanke har gentagne Gange været fremme at bringe en administrativ Forbindelse i Stand mellem Fiskeriforeningens Samling og Søfartsmuseet. Den bør paany overvejes nøje. Det vil derved blive muligt for Kronborgmuseet at optage et Arbejde for Bevarelsen af Minderne om det gamle Fiskeri paa videnskabeligt Grundlag, mens det endnu kan lade sig gøre, i Lighed med, hvad for Eksempel de svenske Museer har foretaget. Det er ganske naturligt, at Fiskeriforeningens iøvrigt fortrinlige Samling ikke har optaget dette Arbejde. Under gunstige Pladsforhold vilde en fælles Opstilling af de to Museers Materiale efter en saglig Gruppering kunne give et udmærket Billede af det gamle Fiskeri.

Endnu en Tanke bør gennemføres: en Sammenbringelse af Orlogsværftets Modelsamling og Søfartsmuseet. Som nævnt er der for hele Sejlskibsperioden talrige Berøringspunkter. Udfra denne Tankegang rummer da ogsaa de allerfleste Søfartsmuseer saavel Orlogsskibs- som Koffardiskibsmodeller. I vort Naboland Sverige er man just nu i Gang med at rejse et søhistorisk Museum med en Orlogssamling og en Søfartsafdeling. Der sættes en Mængde Penge ind paa at skabe et smukt Museum efter dette Samhörighedens Princip. I Danmark bør vi ogsaa rejse denne Sag og løse den til Gavn og Glæde saavel for Modelsamlingen som for Søfartsmuseet, og i dette fælles Museum vil Kronborgmuseets Orlogsmarineafdeling med sin gode Billedsamling, der illustrerer vor Flaades Historie naturligt gaa ind, og man vil da have de bedste Muligheder for at skabe et virkelig første Klasses søhistorisk Museum.