

# AF HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS HISTORIE

Af

KNUD KLEM

S kønt Handels- og Søfartsmuseet ikke i året 1949 fejrer nogen rund fødselsdag, som kunde give anledning til en fremstilling af dets historie, har museet dog fra forskellig side modtaget opfordring til nu i sin årbog at fortælle lidt om sin udvikling. Det er for at imødekomme disse ønsker, at nærværende redegørelse fremkommer. Årbog 1949 er den ottende i rækken, og det er måske derfor ikke for tidligt at fortælle lidt museumshistorie til glæde for en og anden af de mange medlemmer af selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“. De af læserne, der kender den lille redegørelse, som blev givet i museets årsberetning 1940 i anledning af 25 års jubilæet, må tilgive, at der fremkommer en del gentagelser, men begivenhederne på museet under og efter krigen og de nye opstillinger, som var en følge af krigsevakueringen, har desuden været så betydningsfulde for museets arbejde, at det vil være naturligt at give en samlet fremstilling af den hele udviklings forløb.

Det danske museumsvesens historie rækker helt tilbage til det 17. århundrede. Hovedparten af de kulturhistoriske museer her i landet skabes dog i løbet af det 19. og de første årtier af det 20. århundrede. De museer, som opstod i denne periode, var praktisk talt alle almindelige kulturhistoriske museer med landsomfattende eller lokalt afgrænset interesseområde. Nogle få af dem beskæftiger sig med de nationale danske erhverv. Til denne gruppe hører „Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg“.

De danske erhvervsmuseer står i høj grad i gæld til den store udstilling i København i 1888. To af dem: „Dansk Landbrugsmuseum“ og Dansk Fiskeriforenings samling af fiskeredskaber og fartøjstyper er direkte udsprunget af udstillingen, idet man fandt de genstande på udstillingen, som belyste det danske landbrugs og det danske fiskeris udvikling, så værdifulde, at det vilde være synd at lade dette værdifulde materiale spredes eller gå til grunde, hvorfor man i stedet optog et arbejde for at samle yderligere materiale sammen til belysning af disse erhvervs historie.

Skønt dansk skibsfart og dansk skibsbygning på dette tidspunkt havde en årtusind lang historie bag sig, og skønt begge erhverv i slutningen af forrige århundrede, som det øvrige samfund, var under stærk udvikling, var tanken endnu ikke moden til at begynde et museums-mæssigt arbejde på disse felter. Det var beklageligt, at dette ikke skete, da der endnu på dette tidspunkt var mange minder bevaret om den gamle sejlskibsfart og træskibsbygning. Meget af dette er desværre siden gået tabt, og værdifuldt materiale er derved berøvet det søfartsmuseum, som et kvart århundrede senere blev påbegyndt.

I denne henseende deler vort museum dog skæbne med vistnok praktisk talt alle andre søfartsmuseer i verden. De er næsten alle kommet til i den sidste menneskealder. Selv en så udtalt søfarende nation som den hollandske, der gennem flere århundreder sad inde med den europæiske verdenshandel, har først åbnet sit bekendte „Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum“ i Amsterdam i 1922, og af den halve snes egentlige søfartsmuseer, som findes i Europa, går ingen længere tilbage end 1912. Derimod er der på adskillige steder værdifuldt materiale bevaret, belysende de forskellige landes orlogsmariner. Ved alle søfarende nationers orlogsværfter opstod tidligt modelkamre. Deres formål har utvivlsomt alle vegne været praktisk, idet modellerne fandt anvendelse under skibenes bygning, således som modeller af skibe eller detaljer heraf endnu

i vore dage finder praktisk anvendelse på forskellige områder af skibsbygningskunsten, bl. a. i studiet af fremdrivningsteori. Af disse samlinger udviklede sig efterhånden værdifulde marinemuseer, og skønt mange af disse ikke åbnedes for offentligheden i samme omfang som andre kulturhistoriske museer, findes der dog rundt omkring ikke få offentligt tilgængelige museer af denne kategori. Det er ikke her stedet at komme nærmere ind på en redegørelse for disse. Det skal blot nævnes, at også den danske flåde ejer en sådan samling. Den har indtil sidste krig haft lokaler på Holmen, hvorfra den dog evakueredes under krigen. En del af den er tilgængelig i de såkaldte testuer i udlængerne på Frederiksborg slot, men om dens fremtidige ordning er der endnu ikke truffet bestemmelse.

Skibsbygningens kunst har gamle aner i Danmark og i det øvrige Norden. De arkæologiske bådfund rækker tilbage til stenalderen. Fra bronzealderen er ingen skibe bevaret. Vi må nøjes med at drage slutninger fra tidens billedlige fremstillinger på helleristninger og rageknive og sammenligne med senere bådfund. Disse er til gengæld værdifulde og righoldige. Hjortespringbåden fra keltisk og Nydamskibet fra germansk jernalder, der slutter sig til Ladbykibets danske og Gokstad- og Osebergskibets prægtige norske fund, belyser på fremragende måde udviklingen gennem et årtusinde, og fra disse enestående oldtidsfund går den danske skibsbygningskunst i ubrudt rækkefølge op til vore dages motorskibe, som bygges af den særdeles fremragende moderne danske skibsbygningsindustri, der praktiseres på vore skibsværfter.

Medens vi gennem oldtidsfundene har et indgående kendskab til oldtidens skibsbygning herhjemme, er vi langt vanskeligere stillet, når vi skal undersøge middelalderens og de efterfølgende århundreders skibe. Vi kender dog fra en række literære og kunstneriske kilder og ved fund af skibsdele en hel del hertil. Først op i det 18. århundrede udvikles skibskonstruktionen på videnskabelig basis. I Danmark finder vi det første forsøg i denne retning i Lauritz

Bragenes' afhandling: „En liden Søearchitectur eller Skibsbygger-Konstens første Piece“, 1721. Af tidligere svenske fremstillinger skal nævnes Åke Classon Rålamb's „Skeps Byggerij“ fra 1691 og Thomas Rajalins: „Nödigg under-



Akvarel af Rigmor Bojesen-Trepka: Portræt af museumsdirektør E. F. S. Lund (1858—1928). Handels- og Søfartsmuseet.

rettelse om Skieps-Byggeriet“, 1730, men en virkelig ingeniørvidenskab skabes på dette område for Nordens vedkommende dog først med den bekendte svenske konstruktør F. H. af Chapman og fremsættes 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. Dog må vi naturligvis ikke glemme, at der allerede på dette tidspunkt i adskillige år havde virket en lang række fremragende skibskonstruktører i de nordiske orlogsflåder.

Også den danske handel og skibsfart rækker tilbage gennem hele den historiske tid. Dens synlige minder er i sine ældre perioder særdeles få, men med de store handelskompagnier i merkantilismens tid bliver minderne betydeligt talrigere og i den florissante tid og de efterfølgende perioder vokser materialet stærkt.

På trods af denne lange udviklingstid for både dansk handel og skibsbygning er man imidlertid som sagt først i det sidste slægtled nået til at skabe et museum, der havde til opgave at samle dette lange kulturforløbs minder. Arbejdet påbegyndtes i 1914, da der på handelsminister Hassing Jørgensens initiativ nedsattes en større komité til opgavens gennemførelse.

I komiteen sad foruden handelsministeren, der var dens præsident, også indenrigsministeren samt en lang række repræsentanter for rigsdagen, centraladministrationen og det interesserede erhvervsliv. Hensigten med denne store, vægtige komité var naturligvis at skabe interesse for museet i vide kredse: i det politiske liv for at sikre museet statsstøtte og bolig, i erhvervslivet af hensyn til den virksomme hjælp herfra, uden hvilken et sådant erhvervsbetonet museum ikke kunde skabes. Den egentlige arbejdende bestyrelse var komiteens forretningsudvalg, der bestod af etatsråd Dessau, grosserer Klitgaard samt generalkonsulerne Johan Hansen og Valdemar Glückstadt med sidstnævnte som formand.

Komiteen afholdt sit første møde d. 20. juni 1914 i handelsministeriet. Allerede på dette tidspunkt forelå der et tilbud om et årligt statstilskud på 10,000 kr. under forudsætning af, at der fra private bidragydere indkom mindst 5000 kr. En række institutioner og privatpersoner havde ligeledes forinden tegnet sig for store årlige ydelser, ligesom andre ydede et bidrag en gang for alle. Af endnu

større betydning var det, at museet havde modtaget tilsgavn om at få overladt nogle lokaler på Kronborg Slot, der hidtil havde været anvendt til en staten tilhørende malerisamling, som man af forskellige grunde ikke læn-



Kongens kammer som modelsal. Af museets ældre opstillinger.

gere ønskede at opretholde. Museet kunde derfor straks antage navnet „Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg“. Til museets direktør udpegedes fhv. museumsinspektør, cand. jur. E. F. S. Lund, der tidligere havde været ansat ved Frederiksborgmuseet. Det var utvivlsomt også denne, som havde fattet ideen til museet, og som havde taget initiativet til dets start.

Museets program og organisation blev fastlagt således, at det skulde rumme en 1ste afdeling, omfattende al dansk handel og skibsfart med øresundstolden som handelshistorisk baggrund; herunder skulde tillige falde de danske kolonier, en 2den afdeling, omfattende den danske orlogsflåde og dens historie samt en 3die afdeling med materiale vedrørende navigationsvæsen, fyr- og vagervæsen, lods- og

redningsvæsen, havne, telefon og telegraf, søkabelarbejder, dykkerarbejder, fiskeri m. m. I museet skulde ligeledes dannes et bibliotek.

De lokaler, museet havde fået anvist, var 7—8 rum på første sal i slottets nordfløj, blandt hvilke især var de smukke gamle værelser, kongens og dronningens kamre, der i sin tid, navnlig under kong Christian IV, var blevet anvendt af kongefamilien under sommerophold på slottet. Flademålet var ialt ca. 475 m<sup>2</sup>. Efter et indsamlingsarbejde på et årstid og påfølgende opstilling af det indsamlede materiale åbnedes museet derefter d. 1. august 1915. Dronningens kammer blev „marinesal“ med samlinger vedrørende den danske orlogsflåde, kongens kammer „modelsal“ med adskilligt forskelligartet materiale, omfattende både sejskibs- og dampskibsvæsen, fiskeri, nautiske instrumenter etc. I et mellemliggende værelse var opstillet sejskibsminder, især helsingørske, og i de påfølgende rum fandtes minder om den ostindiske, vestindiske og grønlandske handel samt portrætter af personligheder inden for handel og søfart. Museet havde ønsket at bevare kongens kammer uberørt, evt. brugt som festsal, men det ringe flademål, man rådede over, tillod aldeles ikke dette, og resultatet blev i stedet en stærk ophobning af mangeartede genstande, som allerede fra første færd understregede nødvendigheden af museets udvidelse, et krav, der i mange år slet ikke kunne opfyldes, da militæret rådede over den øvrige del af slottet til brug for den militære belægning, der som bekendt fandtes på slottet dengang. Direktør Lund, der var en livfuld personlighed, ivrig for museets udvikling, forsømte ikke nogen lejlighed til at agitere for militærets fjernelse fra slottet bl. a. ved at henlede opmærksomheden på den store brandfare, der var forbundet med garnisonens forbliven på slottet. Også uden for museets kreds udtaltes de samme tanker gang på gang; myndighederne blev efterhånden vundet for denne opfattelse, og i 1922 blev garnisonen ophævet og slottet rømet af militæret.

Derved åbnede der sig muligheder for bedre pladsforhold på museet. Den første udvidelse fandt sted i 1925, da museet overtog 8 større og mindre rum i nordfløjens anden etage oven over det hidtidige museum. Disse lokaler havde hidtil været anvendt af officersforeningen, til krigsspilsal og til andre militære formål. Ved denne udvidelse fordobledes museets areal, således at adskilligt materiale kunde opstilles her, samtidig med at nyopstillingerne tillod en betydelig forbedret overskuelighed over samlingerne i almindelighed, uden at det dog lykkedes at realisere det gamle ønske om at holde dronningens og kongens kamre fri for museumsgenstande.

Museet, der efterhånden var blevet et meget fremtrædende led af de helsingørske seværdigheder, ønskede imidlertid også for sit vedkommende at yde sit bidrag til festligholdelsen af Helsingør bys jubilæum i 1926, og efter direktør Lunds forslag besluttede bestyrelsen i jubilæumssommeren at arrangere en større udstilling med det formål at illustrere sundtoldens og skibsfartens historie, vore søkrige og andre maritime begivenheder i vore farvande, deriblandt også redningsvæsenet. Udstillingen skulde tillige beskæftige sig med astronomiens historie, særlig hvad angik minder om Danmarks berømte astronom Tycho Brahe og hans indflydelse på navigationens udvikling. Indenrigsministeriet overlod museet midlertidigt til dette brug en række lokaler i anden etage: rigsrådssalen og de værelser, som ligger mellem denne og de i 1925 overtagne otte udstillingsrum, tillige med nogle rum i etagen nedenunder. Udstillingen blev både righoldig og interessant med deltagelse af en række statsinstitutioner og privatsamlere.

Den virkelige gennemgribende ændring i lokaleforholdene skete i 1929. I de mellemliggende år var slottets restaurering ved kgl. bygningsinspektør Magdahl Nielsen i samarbejde med hans konduktør og efterfølger i embedet Axel Maar i alt væsentligt tilendebragt, og i 1929 overtog museet da hele slottets første etage, samtidig med at det afgav sine lokaler i anden etage.



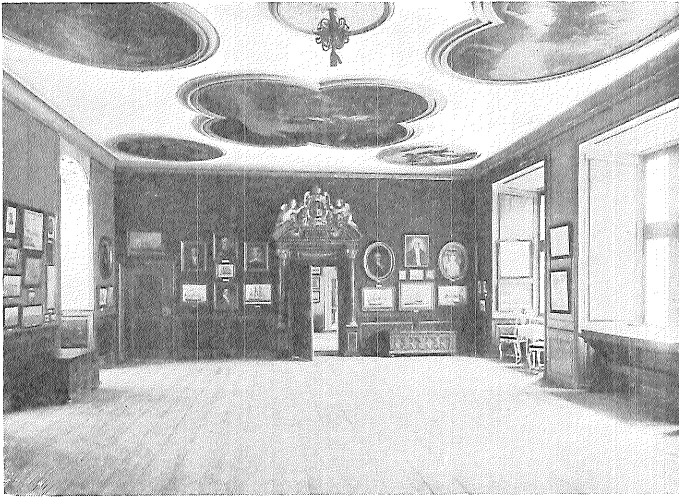
Slottets restaurering er som bekendt foretaget efter det princip, at dets rumforhold er bragt tilbage til sin gamle skikkelse, idet man dog har afstået fra at genskabe lokalernes gamle udstyr, som man kender for lidt til og derfor



Ældre sejskibsværelse. Af museets ældre opstillinger.

ikke evner at gengive med blot tilnærmet sikkerhed. Samtidig har man afstået fra at forsøge at bevare kulturverdier, der giver sig udtryk i nyere indretninger f. eks. det 18. århundredes panellering af lokalerne. Især må naturligvis fremhæves genskabelsen af riddersalen, der strækker sig gennem sydfløjens anden etage, et overmåde skønt rum,

der ved sin enkle fornemhed og sin majestætiske ro gør et betagende indtryk på den besøgende. Til genfremstillingen af denne sal modtoges betydelige midler fra Ny Carlsbergfondet, medens restaureringen som helhed er betalt af staten. Ved restaureringen er tillige fremdraget de meget



Kongens kammer med ostindiske afdeling, efter den i 1933 udførte opstilling.

betydelige rester af Erik af Pommerns gamle borg Krogen, der ligger bevaret inden for slottets mure. De kan iagttages adskillige steder, bl. a. også i søfartsmuseets lokaler.

Efter restaureringen fremtræder samtlige lokaler i søfartsmuseet i en smuk og enkel skikkelse, der i høj grad er egnet til hos museets gæster at skabe den særlige stemning, der er så værdifuld for et museumsbesøg. Det er derfor også kun rimeligt, at museet i sine nyere opstillinger altid har tilstræbt at indpasse sine særegne genstande i slottets lokaler, således at disses stemning ikke berøres deraf. At museet tidligere tid efter anden har måttet høre bebrejdelser på dette punkt er ikke så mærkeligt, når en vrimmel af genstande har skullet presses ind i små og få rum. Museet har ganske vist stadig pladsmangel, men rå-

der dog over så mange rum, at princippet har kunnet gennemføres, dog kun ved med hård hånd og ved megen resignation at magasinere talrige værdifulde genstande og ved at undlade at opstille vigtige afdelinger, som helst skulde have været medtaget. Om resultatet svarer til bestræbelserne vil de besøgende selv kunne dømme.

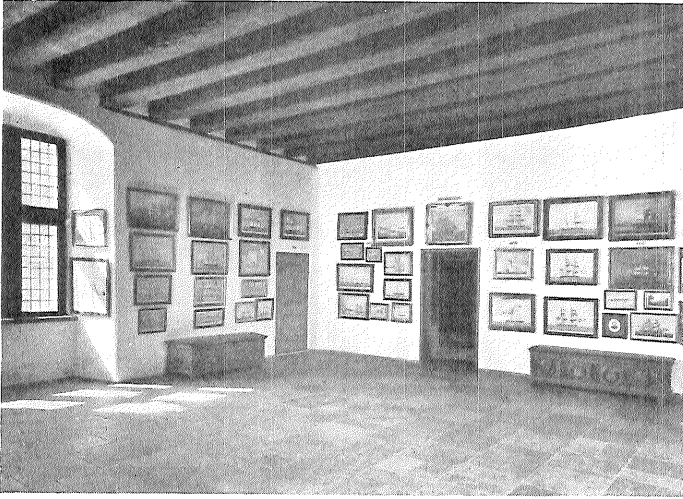
I julen 1928 afgik direktør E. F. S. Lund ved døden. Direktør Lund var museets organisator og skaber; med sin ildhu og rastløse energi udførte han den bedrift at vække den fornødne interesse for museets start, at bygge det op fra grunden og gennem 13 år at foretage et vældigt indsamlingsarbejde, således at han ved sin død efterlod en samling af en sådan udstrækning og værdi, at den efter nyopstillingen i 1929 kunde fremtræde som et museum af megen betydning i kulturel henseende.

Efter direktør Lunds død konstitueredes museets nuværende chef som leder. Han udnævntes d. 1. april 1929 til museumsinspektør, i 1937 til direktør.

Omtrent samtidig med den nye leders tiltræden var Kronborgs restaurering så vidt fremskredet, at en gennemgribende ændring af museets lokaleforhold kunde finde sted. Ved overtagelsen af museets nye lokaler i første etage foretoges en gennembrydning i kirkens vestgavl, således at museets besøgende ad kirkens pulpitur kunde passere til museets lokaler i østfløjen, hvorved der skabtes cirkulation i museet, en museumsteknisk fordel, der desværre senere ved lokaleændringer i forbindelse med udvidelser ikke har kunnet opretholdes i et så fuldstændigt omfang som ønskeligt.

Den store lokaleudvidelse i 1929 nødvendiggjorde en fuldstændig omopstilling af museets samlinger. Nyopstillingen gav anledning til en kritisk gennemgang af museets materiale, hvorved en del stof fjernedes fra opstillingerne for i stedet at opbevares i museets studiesamling og magasin. Samtidig anlagdes nye retningslinier for det fremtidige arbejde med en mere rationel gennemførelse af det kronologiske princip, idet man satte sig det mål at tilstræbe en

belysning af handelens og søfartens udvikling i vort land, herunder skibsbygningskunstens historie, samt andre specialiteter såsom nautiske instrumenter og søkort, fyr- og vagervæsen, bjergningsvæsen etc. Ved omordningen medvirkede forfatteren Kay Larsen for den ostindiske og den



Provinsens handel og skibsfart 1940.

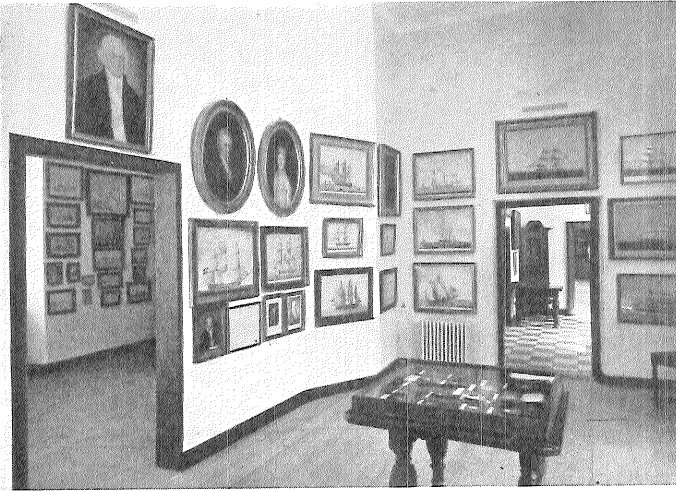
vestindiske afdelings vedkommende, medens den meget kyndige nautiker, kaptajn J. Kusk Jensen, assisterede ved nyopstillingen af afdelingen for nautiske instrumenter. Medens forfatteren Kay Larsens medarbejde ophørte med nyordningens gennemførelse, fortsattes museets samarbejde med kaptajn Kusk Jensen i en årrække. Det var især specielle nautiske spørgsmål, i hvilke kaptajnen vejledede, men hans store interesse for museets hele virksomhed kom også til megen gavn. Kaptajn Kusk Jensen døde i oktober 1936, og museet erindrer ham med tak som en overordentlig dygtig medarbejder, hvem museets tarv lå stærkt på sinde.

Af hensyn til det materiale, som fandtes på museet i 1929 og til de særegne, dengang tildels urestaurerede loka-

ler på det gamle slot, som krævede en ganske særlig hensyntagen, var det i første omgang ikke muligt at gennemføre en så fuldstændig kronologi som ønskelig. I museets første mindre værelser ophængtes portrætter af danske handelsfolk, redere og andre personligheder, som har ydet en indsats inden for dansk søfart og handel. I kongens kammer opstilledes minder om Øresundstolden, hvorefter fulgte værelser for de tidligere og nuværende danske kolonier samt bl. a. afdelinger for nautiske instrumenter og søkort, for sejlskibstiden, for dampskibenes periode samt for skibsbygning og skibskonstruktion. Der afsluttedes i østfløjen med en afdeling for den danske orlogsflåde samt i dronningens kammer med astronomiske genstande, især minder om vor berømte astronom Tycho Brahes virksomhed. Denne sidstnævnte specialafdeling har det ikke været muligt at opretholde. En omfattende indsamling af astronomiske genstande må desuden siges at ligge uden for et søfartsmuseums rammer, hvor fristende det end kunde være at knytte denne til Tycho Brahes navn og hans berømte virksomhed på det nærliggende Hveen. Den har måttet ophæves til fordel for mere centralt liggende emner, og den astronomiske videnskab betragtes på søfartsmuseet nu kun i dens relation til nautiken.

Det vil af bemærkningerne om nyopstillingen i 1929 ses, at museet ved denne helt forlod det opdelingsprincip i de tre afdelinger, som oprindeligt var anlagt, og som det i øvrigt i den mellemliggende tid havde vist sig upraktisk og vanskeligt at opretholde. Ved senere lokaleændringer foretoges desuden en række forbedringer. Museet overtog i 1938 hovedparten af stueetagen i nordfløjen, især den gamle slotsforvalterlejlighed, der siden 1924 var blevet restaureret. Ved denne omlægning flyttedes museets indgang til nordfløjens stueetage, og betydelige forbedringer gennemførtes i opstillingerne med koncentreret af de handelsprægede afdelinger med minderne om den gamle ostindiske, vestindiske og grønlandske handel i lokalerne i stueetagen; ordningen er nærmere omtalt i museets års-

beretning 1938—39, s. 4 f. Samtidig overtog museet en mindre bygning uden for hovedslottet, beliggende på Helsingborg Ravelin, i hvilken først indrettedes magasin og værksted; ved en senere restaurering af denne bygning indlagdes her centralvarme og elektrisk lys, således at



Samme lokale som billedet s. 32. Rummer afdelingen for Københavns handel, opstillet 1935.

museet her har kunnet indrette et par kontorlokaler, hvorved et meget betydeligt savn blev afhjulpet. Museets kontor havde hidtil været forskellige steder i hovedslottet, og da der ikke her fandtes tilstrækkelig lys og varme, således at det var muligt at opholde sig her om vinteren, havde museets leder måttet indrette kontor og arbejdsværelse i sit hjem om vinteren.

Den sidste verdenskrig og den tyske besættelse måtte naturligvis ramme museets virksomhed hårdt. Allerede d. 10. april 1940 beslaglagde den tyske værnemagt de militære etableringer på Kronborg. De rummelige lokaler på selve slottet fristede naturligvis tyskerne stærkt og gentagne forsøg foretoges på at komme ind på slottet. Heldigvis lykkedes det indenrigsministeriets embedsmænd at af-

vende denne fare, der kunde være blevet skæbnesvanger for slottet og dets samlinger. Seværdighederne forblev åbne i den største del af krigen, men besøget gik naturligvis stærkt ned. Søbatterierne blev straks lukket for offentligheden og benyttet som øvelsesplads for det på kornetskolen garnisonerede tyske mandskab. Det var ikke ufarligt for det arbejde, som fandt sted i museets arbejdslokaler i huset på Helsingborg ravelin. Ved forskellige lejligheder blev der skudt ind ad vinduerne til museets snedkerværksted, og det morede også tyskerne nu og da at skyde til måls efter slottets vinduer, heldigvis uden at nogen blev ramt.

Men efterhånden som krigen udviklede sig, blev vanskelighederne større. På voldpartierne opførte tyskerne kanonstillinger og på glaciet ud imod søen indrettedes forskellige udskydningsbaser for styrbare torpedoer. De allieredes mineudkastninger i færgeruten blev hyppigere og med Kronborgområdets stærkere og stærkere befæstning, det nærliggende skibsværft og gestapohovedkvarterets nærværelse på villa „Wisborg“ ved Søndre Strandvej kunde bombeangreb befrygtes. Slottets forskellige myndigheder nærrede det håb, at englænderne mest muligt ønskede at skåne det skønne Kronborg. Den flittigt aflyttede London-radio påstodes gentagne gange at have omtalt engelske parlamentsdrøftelser herom, men desuagtet måtte ængstelsen for slottet og dets værdier vokse fra dag til dag; og spørgsmålet om evakuering af museets genstande blev mere og mere aktuelt. Også det daglige arbejde påvirkedes af udviklingen. Samtlige boliger i Kronværket beslaglagdes af den tyske værnemagt, og i februar 1945 måtte museet forlade sine arbejdslokaler i bygningen på Helsingborg ravelin. Samtidig forbød tyskerne civilpersoner adgang til slottet, og seværdighederne lukkedes. Museet forlangte og opnåede tilladelse for dets funktionærer til stadig at have adgang til lokalerne for bedst muligt at vogte værdierne over for nærgæenhed fra værnemagtens side. Det var jo ikke let at vide, i hvilken tilstand

de befandt sig, hvis museets folk i længere tid måtte være borte fra dem. Det bør dog siges, at den tyske kommandant på dette punkt som over for museets anmodning om tilladelse til evakuering viste forståelse. Han erklærede, at hans fædreland kun altfor vel kendte eksempler på kulturelle værdiers ødelæggelse under krig. De værdifuldeste genstande evakueredes i hast og bragtes bedst muligt i sikkerhed i Helsingør og Nordsjælland. Beredvillig hjælp med husly og transport ydedes af Helsingør kommune, Københavns Telefon Aktieselskab, skibsreder Ove Schou og direktør N. A. Sørensen, Helsingør, som museet alle er megen tak skyldig. Andre genstande, der ikke lod sig bortfjerne inden for den tid, der var til rådighed, sikredes bedst muligt i et af museets rum, hvis vinduer tilmuredes til beskyttelse mod eventuelle sprængstykker. Bombenedslag var det naturligtvis umuligt at værges sig mod. Museets kontorer overflyttedes til nogle rum i museumsdirektør Klems hjem, hvor det daglige arbejde kunde videreføres uden afbrydelse, dog under gentagne truende farer for ejendommens beslaglæggelse.

Også museets økonomi rantes hårdt af krigen. Besøget dalede i katastrofal grad, og statstilskudet måtte en kort tid nedsættes. Museets 25-års jubilæum d. 1. aug. 1940 fandt derfor sted under triste omstændigheder. En vigtig nydannelse fandt dog sted i denne periode. En række personligheder, som forstod disse vanskeligheder, og som nærrede stor interesse for museets arbejde, trådte sammen, og d. 17. oktober 1940 stiftedes ved et møde i Handelsministeriets selskab „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, der med skibsreder Willie C. K. Hansen som formand i spidsen for en i sagen meget stærkt interesseret bestyrelse og med en snart talrig, bred medlemskare bag sig indledede et arbejde af største værdi for museets fremtidige virksomhed.

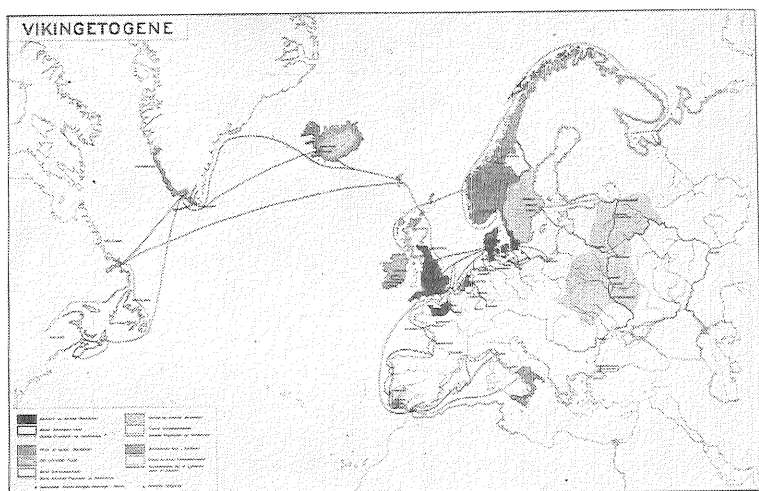
Krigsevakueringen gav anledning til gennemførelse af en længe overvejet plan om en nyopstilling af samlingerne. Det efterhånden stærkt voksende materiale tillod nu langt



bedre end tidligere en opstilling med videst mulig gennemførelse af det kronologiske princip. Samtidig ønskede man at tage helt nye principper i anvendelse for opstillingerne. Museets ledelse har fra første færd opfattet museets opgave som ikke alene at være et opsamlingssted for minder om dansk handel og søfart, men også at være en folkeoplysende institution. Derfor ønskede man også nu gennem pædagogiske opstillinger at belyse udviklingen af disse erhverv i hovedtræk ved hjælp af oplysningsstof ud over det, som museumsgenstandene selv afgiver. Sådanne principper er fulgt inden for moderne museumsopstillinger i andre lande, ikke mindst i det på dette område målbevidst arbejdende svenske museumsvesen; gennem en række særudstillinger på danske museer er de ligeledes bragt i anvendelse på dansk grund, omend tanken endnu ikke i nogen videre udstrækning er praktiseret i almindelige museumsopstillinger.

Den nye opstilling er efter de seneste ændringer gennemført efter følgende plan:

1. Oldtiden.
2. Vikingetiden.
3. Ældre middelalder.
4. Yngre middelalder.
5. 16. århundrede.
6. 1600—1660.
7. 17. århundredes senere del.
8. Skibstyper omkring 1700.
9. 18. århundrede.
10. Asiatisk Kompagni.
11. De danske ostindiske etableringer.
12. 18. århundrede.
13. Kinafarten. Øresundstolden.
14. Dansk vestindisk og guineisk handel.
15. Grønlandske handel.
16. Krigsperioden 1801 og 1807—14.
17. Perioden 1800—1850.



Kort over vikingetogene. Ved hjælp af farvesignaturer er givet en oversigt over de danske, norske og svenske vikingers interesseområder.

18. Slesvig og Holsten indtil 1864.
19. Sejlskibet fra o. 1800 til vore dage.
20. Dampskibsfarten indtil 1866.
- 21—22. Dampskibs- og motorskibsfart efter 1866.  
D.F.D.S., Ø.K. m. m.
23. Navigationsundervisning, toldvæsen m. m.
24. Nautiske instrumenter og søkort.
25. Fyr- og vagervæsen samt lodsvæsen.
26. Rednings- og bjergningsvæsen samt istjenesten.
27. Passage ad slotskirkens pulpitur.
28. Skibsbygning og skibsmaskiner.

Det er her ikke stedet i detaljer at redegøre for det udstillede materiale. Det bør man se på stedet. Der skal kun gives nogle hovedlinier til orientering.

De første værelser belyser gennem modeller oldtidens skibstyper fra stenaldrens udhulede egestammer til vikingeskibet, et mesterværk af faglig evne med linier af enestående skønhed. Billed- og kortmaterialet fortæller lidt

om handelsforholdene, bl. a. belyses ravhandelens veje og de nordiske vikingetog. Gengivelser af det berømte Bayeux-tapet fortæller om normannerhertugen Vilhelm Erobrerens indtagelse af England i 1066 og om de skibstyper, hvoraf hans invasionsflåde var sammensat. Kalkmalerier fra danske kirker fortæller om middelalderens danske skibe. Andet materiale oplyser om Skånemarkedet. Vi erindres om kong Erik af Pommerns indførelse af øresundstolden o. 1429, en told, der fik en så enestående betydning i dansk historie. På et senere sted, som nævnt i værelse 13, redegøres nærmere for sundtoldens administration og skibenes klarering. I værelse 5 belyses det mægtige hanseforbund i et stort kort, ligesom denne afdeling rummer en af museets perler: en portolan fra omkring 1540—50, et af de ældste håndtegnede søkort, som findes. Det 17. århundrede er repræsenteret ved flere skibsmodeller, bl. a. af en hollandsk fløjte fra o. 1650. Kortmateriale belyser kong Christian IV's bypolitik samt denne konges og sønnen Frederik III's kamp med svenskerne. Det er Danmarks og Sveriges strid om herredømmet over Østersøen, det her drejer sig om, det herredømme, som Danmark hidtil havde siddet inde med, men som nu mistedes.

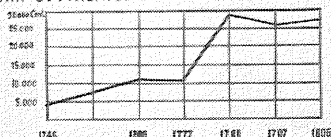
Afdelingerne på første sal indledes med nogle værelser for den florissante periode og de danske ostindiske kolonier. Asiatisk Kompagni har sit eget værelse. Kompagniet var vort lands største og betydeligste handelskompagni, det eneste af de merkantilistiske handelsforetagender, som fik en virkelig succes, et kompagni, som bragte rige ladninger hjem fra Ostindien og Kina, landets største importør og reeksporthjør i stor stil af de hjembragte eksotiske varer til østersøegnene. I slutningen af det 18. århundrede sætter den private foretagsomhed i denne handel ind. Vi ser portrætter af mange af tidens store handelsfolk: Niels og Johan Chr. Ryberg, Fr. de Coninck og N. L. Reiersen, agenterne W. Duntzfeldt og Erichsen m. fl. Koloniafdelingerne viser prospekter fra vore gamle kolonier i Trankebar, Serampur og Dansk Vestindien, mens afdelingen for

## KØBENHAVNS HANDEL OG SØFART i 18' AARHUNDREDE

KRIGERSKE BEGIVENHEDER I EUROPA OG AMERIKA (BL. a. KOLONIKRIGENE) GAV GRUNDET PAA LANDETS NEUTRALITET ANLEDNING TIL ET ALMINDELIGT OPSVING FOR DANMARKS HANDEL I 18' AARHUNDREDS SIDSTE HALVDEL.

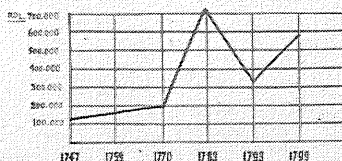
DETTE KOM IKKE MINDST KØBENHAVN TIL GODE. IBET NÆSTEN ALLE STØRRE HANDELSFORETAGENDER VAR KONCENTRERET HER.

DEN KØBENHAVNSKE HANDELSPLAADE GENNEMGIK, SOM EN NATURLIG FØLGE HERAF, EN STÆRK UDVIKLING.



EN STÆRK UDVIDELSE AF KØBENHAVNS HAVN BLEV I DENNE PERIODE NØDVENDIG, OG SAMTIDIG BYGGEDES EN RÆKKE STORE PAKHUSE MELLEM TOLDBODEN OG SKT. ANNÆ PLADS SAMT PAA CHRISTIANSHAVN.

I OVERENSSTEMMELSE MED DENNE AKTIVITET STEG BYENS TOLD-INDTÆGTER GANSKE BETYDELIGT.



SOM FØLGE AF DEN ENGLISKE OVERLEGENHED PAA HAVET, SVANDT DEN TIDLIGE RE SAA DOMINERENDE HOLLANDSKE ØSTERSØFART STÆRKT IND, OG TIL KØBENHAVN ANLØB AF UDENLANDSKE SKIBE NU VÆSENLIGST ENGLISKE FARTØJER.

Tekstplade med oplysninger om Københavns handel og skibsfart i det 18. århundrede.

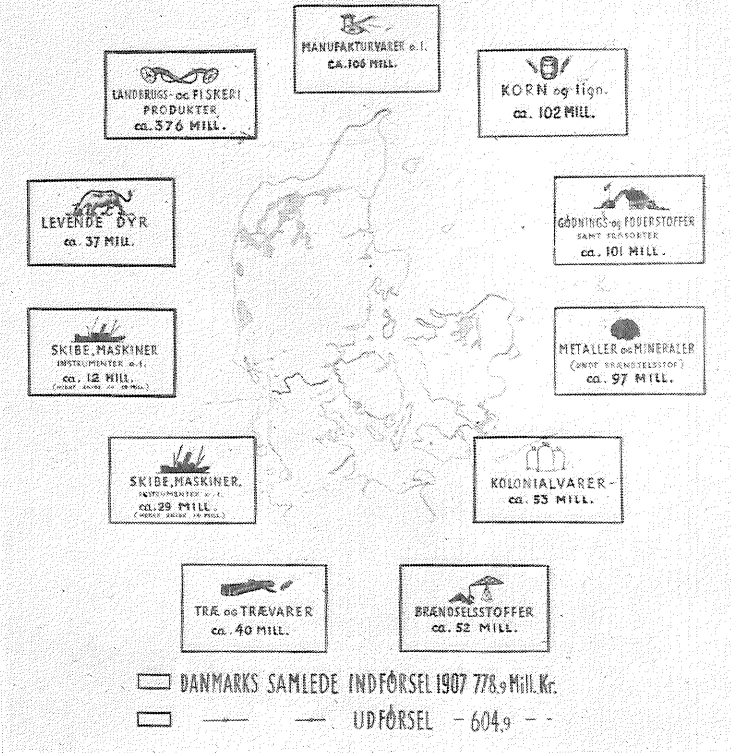
grønlandske handel indeholder billeder og modeller af ældre og nyere grønlandsfarere såvel som materiale til belysning af den ældre hvalfangst og af vore dages erhvervsliv på Grønland samt koloniens administration.

Den historiske udviklings tråd genoptages i de følgende værelser med en redegørelse for orlogsskibenes konvojeringer af de danske handelsskibe under revolutions-tidens verdensomfattende kampe mellem de førende europæiske søfarende nationer England og Frankrig, de forskellige neutralitetsforbund og deres resultat: slaget på

reden 2. april 1801 og kampen mellem Danmark og England 1807—14, den strålende handelsperiodes bratte afbrydelse ved Danmarks deltagelse i krigen på fransk side. Hovedstaden, som hidtil havde været centret for en verdensomspændende handel i en kort periode, da Danmark næsten kan siges at sidde inde med verdenshandelen, mistede nu fuldstændigt denne førende stilling. De følgende årtier til ca. 1850 er Københavns kamp om igen at vinde frem. På museets vægge belyses denne udvikling. Den rummer bl. a. dampskibets indførelse på dansk grund, opbygningen af et samfærdselssystem med det nye vidunder som det centrale element; de ældre danske dampskibsselskaber ved L. N. Hvidt, M. W. Sass o. a. og senere H. P. Prior og C. P. A. Kock samt det på grundlag af disses selskaber i 1866 opbyggede rederi Det Forenede Dampskibs Selskab, de forskellige lokale og andre dampskibsselskaber og endelig slutningen af det 19. samt det 20. århundredes store skibsrederier, bl. hvilke først og fremmest Det Østasiatiske Kompagni, der i vore dage er eventyret om opbygningen af et forretningsforetagende af imponerende omfang, omfattende både rederivirksomhed, handel og industri.

Museets sidste trediedel optages af særafdelinger for navigationsundervisning med bl. a. smukke modeller af skoleskibene „København“ og „Danmark“, nautiske instrumenter og søkort, fyr- og vagervæsen samt lodsvæsen, rednings- og bjergningsvæsen, statens istjeneste samt skibsbygning. Museet ejer en meget værdifuld samling af nautiske instrumenter, der bl. a. belyser udviklingen af højdemålingsinstrumenterne fra jakobsstav og daviskvadranter til moderne sekstanter samt af søkort fra de førnævnte portolaner over de ældste kobberstukne kort over de danske forvande til vore dages søkort. Fyrvæsenets ressort belyses fra de gamle vippefyr til de moderne radiofyr; i bjergningsafdelingen ses bl. a. smukke, farvelagte tegninger af Svitzers ældste bjergningsbåde jævnsides en model af en moderne bjergning, og i afdelingen for skibsbygning

# DE VIGTIGSTE IMPORT- OG EKSPORTVARER OG DERES OMTRENTLIGE VÆRDI 1907 ANGIVET I MILL. KR.



Tekstplade med statistik over Danmarks import og eksport i 1907.

belyses skibets konstruktive udvikling fra Hjortespringbåden fra den keltiske jernalder for 2000 år siden til vore dages moderne tankskibe. Endnu mangler i denne såvel som andre afdelinger en del materiale, som er nødvendigt for på fyldestgørende måde at belyse de mangeartede områder, som museet strækker sig over, men desuagtet tør det sikkert siges, at museet allerede nu er velegnet til på fængslende måde at bibringe publikum et overblik over

den historiske udviklings forløb. Det bringer den interesserede iagttager en mængde nyttige oplysninger indenfor sit fagområde, og det egner sig også udmærket til i skoleundervisningen at demonstrere Danmarks søhistorie gennem tiderne.

Nyopstillingen har fået en god modtagelse hos publikum, der studerer samlingen med meget stor interesse og ofte udtaler ønsket om at komme igen for at søge nærmere oplysning inden for de forskellige felter. De ophængte kort har vist sig i høj grad at svare til deres hensigt: at fængsle den besøgende og uddybe hans kendskab til det behandlede stof. Også pressen har udtalt sin anerkendelse af opstillingen.

Museet er af den opfattelse, at det ved gennemførelsen af de nævnte arbejdsprincipper vil have gode muligheder for at popularisere skibsfartserhvervets virksomhed over for et stort publikum. Det kan nok gøres nødtigt, da befolkningens kendskab til dette erhverv og dets kår gennem tiderne langt fra står mål med den betydning, skibsfarten alle dage har haft i vort land. I Norge og England f. eks. står søfarten befolkningens hjerte adskilligt nærmere. I Danmark må et målbevidst arbejde udføres for at gøre befolkningen „sea-minded“.

I sin beretning ved 25-års jubilæet kunde museet meddele, at det indtil da havde været besøgt af ca. 700,000 mennesker. I årene før krigen var det årlige besøgstal nået op på henved 50,000. I det første besættelsesår gik tallet helt ned til 12,423, men lå dog i de følgende krigsår på mellem 20,000 og 25,000 mennesker. Fra 13. febr. 1945 til 6. juni 1946 var museet lukket, men allerede i det første år efter nyåbningen nåede man op på over 62,000 og i 1947—48 på 74,424 besøgende. Til dato er museet således besøgt af ca. 1 mill. mennesker. Den lettelse i rejsevilkårene, som gør sig gældende efter krigen, og den stigende rejselyst, der i høj grad stimuleres af den danske ferielovgivning, vil utvivlsomt give museet mulighed for i fremtiden at få et endnu større antal mennesker i tale.



På flere steder i museet findes behagelige stole, hvori trætte museumsgæster kan hvile sig før de fortsætter vandringen i museet. Man får det bedste åndelige udbytte af sit museumsbesøg, når man ikke er legemlig træt.

Selvom museet ingeniørlunde arbejder under gunstige økonomiske omstændigheder, er der dog en mærkbar forbedring i dets økonomi i forhold til de vanskelige krigsåre. På beskæftigelsesloven har museet modtaget bevilling til gennemførelse af visse afgrænsede opgaver. I en periode har



den kyndige historiker, mag. art. Paul-Erik Hansen assisteret museet med registreringsarbejder samt ved udarbejdelsen af materialet til en del af de ophængte kort. En forhøjelse af museets statstilskud har forøget medarbejderstaben med en museumsinspektør. Også fra privat side har museet modtaget forøgede bidrag. Otto Mønstedts Fondet har i en årrække ydet tilskud til museets drift. Andre større fonds, især Ny Carlsbergfondet, Tuborgfondet, D.D.P.A.-fondet, Laurits Andersens Fond og Thomas B. Thriges Fond har bidraget til visse afgrænsede opgaver, og blandt de faste bidragydere har en række skibsværfter og rederier sluttet op om museet. I efterkrigstiden har museet desuden opnået myndighedernes tilladelse til gennemførelse af et søfartslotteri, der indbragte ca. 40.000 kr., og hvortil en række rederier skænkede rejser som gevinster. Med det stærkt udvidede arbejdsfelt og de stigende omkostninger på alle felter er det dog desværre nødvendigt i fremtiden i endnu højere grad at appellere til den private interesse. I den nyoprettede museumsinspektørstilling virkede i årene 1946—48 B. v. Munthe af Morgenstjerne, der i høj grad har været aktiv ved nyopstillingerne og ved nyordningen af museets arkiv under genopbygningen efter krigsevakueringen ved indretning af det nedenfor omtalte søhistoriske registratur såvel som i arbejdet udadtil. Hr. Munthe af Morgenstjerne er nu overgået til anden virksomhed, der på andre felter udfoldes for at udbrede kendskabet til dansk søfart. Ved den indtrådte vakance har folkloristen, cand. mag. Henning Henningsen overtaget hans arbejde på museet. Igennem en årrække har ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen virket som skibsteknisk konsulent. Ingeniøren er selv en fremragende skibskonstruktør, og museet er glad ved på denne måde at kunne drage nytte af hans faglige kundskab. På tilsvarende måde er en betydelig forbedring i museets arbejdsvilkår opnået ved udnævnelsen af søfartshistorikeren, direktør Louis E. Grandjean til kommitteret ved museet. Direktøren stiller sin erfaring og arbejdskraft til rådighed



Fra museets opstillinger. Skibsreder H. P. Priors skrivepult, portræt, lærekontrakt m. m.

for løsningen af forskellige specialopgaver, som senere skal nævnes. Som museumssekretær og regnskabsfører har fru Ollis Klem virket siden 1933, som kontorassistenter har i tidens løb medvirket forskellige, senest frk. Rita Svendsen og frk. Johnna Hansen. Sidst men ikke mindst skal nævnes museets to kustoder August Nielsen og Henry Eckhausen, der i mangfoldige år, den førstnævnte fra museets åbning i 1915, sidstnævnte fra 1926, har medvirket som hjælpsomme vejledere over for det besøgende publikum, ligesom de i de perioder, da turistbesøget er mindre omfattende, med pligttopfyldenhed og interesse udfører konserveringsarbejde og mangfoldige forskellige gøremål inden for alle felter af museumsarbejdet.

Handels- og Søfartsmuseet har gennem årene mødt interesse og bevågenhed fra højeste sted. I 1947 viste hans kongelige højhed prins Axel museet den store velvilje at tiltræde som museets protektor. Museet har med taknemlighed taget imod dette tilsagn, som er af den største betydning for dets virksomhed under gennemførelsen af de mange opgaver, hvormed der arbejdes for at gøre museet til et centralsted for studiet af dansk handels og skibsfarts historie.

Gennem årene har museet modtaget besøg af mangfoldige udenlandske og indenlandske personligheder, der har ønsket nærmere at gøre sig bekendt med museets arbejde. Deres tal er så stort, at det her vil være umuligt at nævne navne. Museet har stået i nær kontakt med tilsvarende institutioner i ind- og udland, herunder først og fremmest i de nordiske lande. Fremmede museumsfolk har gjort studier i museet, og flere af disse har givet udtryk for, at de opstillingsprincipper, der anvendes her, vil blive bragt i anvendelse ved nyopstillingen af søfartsmuseer i deres hjemland. Museet har ydet gratis adgang for navigationsskoler og tekniske studerende, ligesom det gratis stiller sine samlinger til rådighed for skolerne, såvel den højere skole som folkeskolen, og det sætter megen pris på, at denne fortrinnsstilling udnyttes af et stort antal skoler.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET  
FAA KØBENBORG  
S. R. NR. 54 189

Skibsbygning  
værft

Nakskov

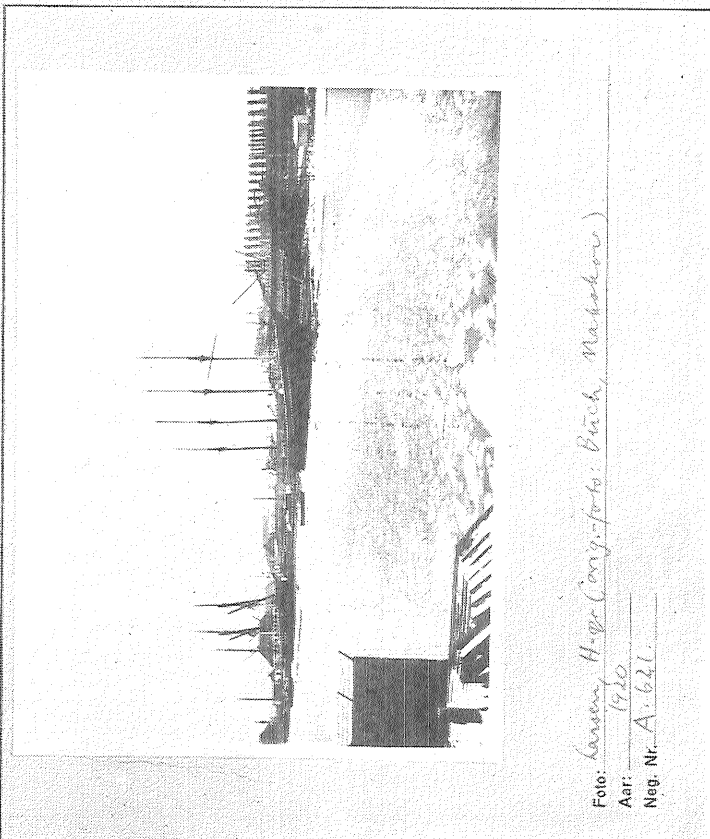


Foto: Larsen, H. og C. (og-foto: Birch, Nakskov)

Aar: 1920

Neg. Nr. A. 621

Anm.

Nakskov skibsværft  
(Rich. Rasmussen)  
4-an Skovvej, Dania  
580 tons, B.K.

Kartotekskort fra søhistoriske registratur med prospekt fra skibsværftet i Nakskov.

1938

## HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

NUMER	GENSTANDENS PLADS	NAVN OG BESKRIVELSE
10	Magasin	<p>Maleri af H. Lübbers: Dampskibet "Hjalmar" af Rønne ud for Rønne. Damperen ses agten for tværs mod styrbord, sejllende mod baggrunden; den er tomastet, sejlførende, uden bak, med kort opbygning midtskibs og ruf agter; skroget sort med hvid gang foroven. I baggrunden diverse sejlskibe samt tilvenstre Bornholms kyst. Frisk sø. Signeret: H. Lübbers 1897. 60.5 cm h., 94 cm br. Bred, profileret gulddramme.</p>
11	Kontor	<p>Farvelagt tegning af Jacob Petersen, 1846: "Briggen Bornholm ført af Capt. J. Meilbye". Briggen ses mod styrbord, sejllende med alle sejl sat mod højre. Den har sort skrog med hvid skandæksliste. I gallionen en forgyldt krølle. Danebrog med Chr. VIII's navnetræk ved brigsejlets gaffel. En mand er på vej opad i styrbords fokkevant. I mellemgrunden tilvenstre briggen set agten for tværs mod bagbord, til højre et spansk fartøj. I baggrunden bjerge. Signeret: "Tegnet af J. Petersen 1846" samt med ovennævnte påskrift i hvide bogstaver. 48×66 cm. Profileret gl. gulddramme med stukornamenter.</p>

Eksempler på indførsler i museets tilgangsprotokol. Protokollen er håndskrevet. Til nr. 11:38

## PÅ KRONBORG

MODTAGET FRA	Køb (K) Gave (G) Deposit. (D) Afgivet (Afg.)	PRIS	JOURNAL NUMER	YDERLIGERE OPLYSNINGER
afdøde cand. pharm. Val- demar Myli- us, Carit Etlarsvej 9, Frederiks- berg. Modta- get 2. marts 1938.	G (test.)		840/38	"Hjalmar" tilhørte "Damp- skibsselskabet på Born- holm af 1866". Skibet blev bygget i 1881 af Motala Mek. Werkstad. Det målte ca. 99 tons netto (british rule), var 125,6 eng. fod l., 21,7 fod br., 9,5 fod d. Det havde en Compound- Maskine på 60 nom., 240 ind. HK. Kendingsbogsta- ver NSRD. Afbildet i "Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866. 50 Aar. 1866-1916". s. 22.
afdøde cand. pharm. Val- demar Myli- us, Carit Etlarsvej 9, Frederiks- berg. Modta- get 2. marts 1938	G (test.)		840/38	Iflg. C. H. Mossin: Fort. over de i Kongeriget.... hjemmehørende Fartøier (1845), s. 64, var briggen på 74½ clstr.; fører J. D. Meilby, reder: H. A. Col- berg, Rønne, hvor skibet var hjemmehørende.

hører de syv eksempler på maskinskrevne stikordssedler, der er gengivet på de omstående sider.

HJEMSTED	Rønne
REDER	H. A. Colberg
GENSTAND	farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen: briggen "Bornholm" af Rønne (kapt. J. D. Meilby)
NUMER	11:38
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG	

Orangefarvet stikordsseddel over skibes hjemsteder.

GIVER	Mylius, Valdemar, cand. pharm., Frederiksberg (testament. gave)
GENSTAND	farvelagt tegning 1845 af Jacob Petersen
NUMER	11:38
briggen "Bornholm" af Rønne (kapt. J. D. Meilby, reder: H. A. Colberg)	
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG	

Gul stikordsseddel med oplysning om givere.

Til slut nogle bemærkninger om museets daglige arbejde. Udadtill mod publikum virker museet først og fremmest gennem sine samlinger. Det ejer et håndbibliotek på 8000 numre, der betjener museets egne arbejdsformål, men hvorfra tillige i ret stor udstrækning finder udlån sted til interesserede privatpersoner, som er museet bekendt, såvel som til danske folkebiblioteker gennem Statens bibliotekstilsyn. Dertil omfatter museet et arkiv, der bl. a.

NAVN	"Bornholm" af Rønne
GRUPPE	brigger
NUMER	11:38
<p>kapt. J. D. Meilby, reder: H. A. Colberg: farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen</p> <p>HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG</p>	

Rød stikordsseddel med oplysning om personnavn (reder, skibsfører) eller stednavn.

NAVN	Colberg, H. A., reder, Rønne
GRUPPE	brigger
NUMER	11:38
<p>farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen: briggen "Bornholm" af Rønne (kapt. J. D. Meilby)</p> <p>HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG</p>	

Rød stikordsseddel med oplysning om personnavn (reder, skibsfører) eller stednavn.

rummer et stort antal konstruktionstegninger, skænkede af træskibsbyggere eller disses efterkommere fra alle landets egne. Museet har endvidere, tildels med støtte fra Tuborg-fondet, foretaget opmålinger af ældre småskibstyper, især fiskerbåde. Disse lokale typer, der er udviklet i landets forskellige egne, og hvis konstruktion og rigning er bestemt



NAVN	Meilby, J. D., kapjtan
GRUPPE	brigger
NUMER	11:38
<p>fører af briggen 'Bornholm' af Rønne (reder: H. A. Colberg); farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen</p> <p>HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG</p>	

Rød stikordsseddel med oplysning om personnavn (reder, skibsfører) eller stednavn.

GRUPPE	brigger
NAVN	'Bornholm' af Rønne
NUMER	11:38
<p>kapt. J. D. Meilby, reder: H. A. Colberg; farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen</p> <p>HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG</p>	

Hvid stikordsseddel med oplysning om genstand (skibstype, skibsdetalje etc.).

af farvandenens og arbejdsopgavernes særlige karakter, har i de senere slægtled været udsat for en skarp konkurrence fra mere moderne ensartede konstruktioner. De forsvinder derfor mere og mere, og museet betragter det som en opgave af stor kulturel værdi at sikre erindringen om dem, inden de er helt borte. Der er hidtil opmålt mere end et halvt hundrede af dem, og arbejdet vil blive fortsat, så-

UDFØRT AF Petersen, Jacob	
GENSTAND farvelagt tegning 1846	
MOTIV	briggen 'Bornholm' af Rønne (kapt. J. D. Meilby, reder: H. A. Colberg)
NUMER	11:38
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG	

Grøn stikordsseddel med oplysning om kunstner, modelbygger etc.

længe der endnu er typer at finde frem. Opmålingerne foretages af en dertil specielt uddannet, kvalificeret bådebygger. Råd og vejledning i denne virksomhed er ydet af museets skibstekniske konsulent. En del af typerne er ved den nævnte bådebygger udført i model.

Museet har desuden for kort tid siden påbegyndt udarbejdelsen af et *Søhistorisk registratur*. Det omfatter afbildninger af og oplysninger om skibstyper af alle mulige arter — historiske og moderne —, skibsinventar, skibsudstyr, nautiske instrumenter, kolonihistorisk materiale etc. og vil senere også optage personer knyttede til søfarten og kolonihistorien i ældre og nyere tid, søfolk, skibskonstruktører etc. Det er ordnet efter kartotekssystemet på kartoner af standardformat A 4 og indeholder allerede nu en betydelig samling fotografier, såvel af materiale i museets samlinger, som stof uden for museet. Et supplement til det Søhistoriske registratur er det af forfatteren Kay Larsen udførte kartotek over søhistoriske personalia — skibe såvel som personer — som museet i nogle år har været i besiddelse af. Museets arkiv er med oprettelsen af det Søhistoriske registratur indgået i dette, således at hver enkelt af arkivets genstande med et eller flere

„arkivkort“ og „henvisningskort“ er repræsenteret i de respektive grupper inden for registraturet. I øvrigt indføres museets genstande i accessionsprotokoller, hvortil svarer et alfabetisk ordnet stikordsregister, der omfatter såvel de saglige grupper som skibs- og redernavne, skibes hjemsteder, givernavne og kunstnernavne, og indtil nu forefindes i et antal af ca. 25,000 stk. Over bibliotekstilvæksten føres registre efter et system nogenlunde tilsvarende folkebibliotekernes. Oprettelsen af et avisudklipsregister efter samme system er under forberedelse.

Museet nærer det håb, at det Søhistoriske registratur med tiden vil udvikle sig til at blive en meget værdifuld billedsamling til brug for det søhistoriske studium. I forbindelse hermed skal nævnes *den søhistoriske kildeindeks*, et opslagskartotek over søhistorisk litteratur og søhistorisk kildemateriale, som museet i den seneste tid netop har påbegyndt. Det vil med tiden give en yderst værdifuld oversigt over det forhåndenværende kildemateriale og den eksisterende litteratur såvel selvstændige skrifter som tidsskriftsartikler, som findes i uhyre mængder på hovedsprogene. Det vil ligeledes blive alfabetisk ordnet og vil først og fremmest være beregnet til museets eget brug. Dette store arbejde forestås af den kommitterede, direktør Louis E. Grandjean.

Blandt de øvrige større arbejder, som museet i tidens løb har påtaget sig, er indsamlingen af ældre skibstømmerredskaber samt i forbindelse med arbejdet med de lokale småskibstyper indsamlingen af ældre *fiskeredskaber*. Disse er beregnede til optagelse i museets fiskeriafdeling, der for tiden på grund af pladmangel ikke er udstillet, men som forhåbentlig inden altfor lang tid vil få en velegnet plads, hvor den kan tjene til at belyse fiskeriets udvikling i ældre og nyere tid. Til bedste for en tilfredsstillende løsning af dette spørgsmål vil indsamlingsarbejdet blive fortsat også i de kommende år.

For nogle år siden dannedes på museets initiativ en komité med den opgave at indsamle oplysninger om de

danske kirkeskibsmodeller. I komiteen sidder repræsentanter for Nationalmuseet, Marinens Bibliotek, Indenlandsk Sømandsmission, Søfartens Bibliotek, Marineforeningen, Selskabet for kirkelig Kunst samt for præsterne og det marinehistoriske studium.

Arbejdet forestås af direktør Grandjean og udføres hovedsageligt af den fungerende museumsinspektør, cand. mag. Henning Henningsen, der i flere år også forud for sin tiltræden på museet har beskæftiget sig med dette emne. Hovedformålet med undersøgelsen har været at finde frem til værdifulde gamle kirkeskibsmodeller, der kan give vigtige oplysninger om skibets tekniske udvikling, og at eftersøge de gamle skikke, der knytter sig til skibenes ophængning og nedtagning for reparation, motiverne for skibenes ophængning etc. samt at belyse dette danske kulturhistoriske stofs forbindelse med tilsvarende skikke i andre lande. Af tilsvarende arbejder skal desuden nævnes indsamling af arkivalisk stof vedrørende sømandstro, sømandsskikke og sømandstraditioner.

Udover de nævnte virksomhedsgrene bør tillige nævnes *museets publikationsvirksomhed*. I fællesskab med selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ har museet siden 1942 udsendt en fyldig illustreret årbog, der foruden meddelelser om museets og selskabets virksomhed indeholder afhandlinger om emner inden for museets interesseområde. Det er venneselskabets fortjenstfulde virksomhed, som museet har at takke for dette værdifulde tiltag. Årbogen danner bl. a. basis for museets omfattende bytteforbindelser. Dennes udgivelse er sikret gennem tilskud fra en større kreds af bidragydere fra erhvervslivet. Museet har tillige påbegyndt udgivelsen af en serie „Søhistoriske Skrifter“, som er beregnet til optagelse af større arbejder af mere speciel videnskabelig eller faglig karakter, som vanskeligere kan finde plads i årbogen. I denne serie er foreløbig udgivet to værker af Louis E. Grandjean: „Skibbruddets Saga“ og „Skibsfartens Hjælpetropper“; flere andre, bl. a., som resultat af det foran omtalte

arbejde, en publikation af de danske kirkeskibsmodeller, er under forberedelse. Skrifterne vil udkomme i det omfang, som emner og økonomi tillader. Det vil nemlig være nødvendigt i ethvert enkelt tilfælde at søge tilskud udefra til hjælp ved trykningen af disse skrifter.

Som det vil forstås af denne redegørelse, er museets arbejde i tidens løb undergået en betydelig udvidelse. Dets lokaler på Kronborg Slot virker tiltrækkende på publikum. Forøget statstilskud og øgede private ydelser giver det bedre arbejdsmuligheder, men da opgaverne er så omfattende og erhvervelserne meget ofte er særdeles kostbare, er en forbedret økonomi stadig påkrævet. En lokaleudvidelse er ligeledes påkrævet. I foråret 1949 inddrages museumsdirektørens kontor til fordel for nogle påkrævede omlægninger af samlingerne. Det vil i høj grad blive savnet, og det vil også være uheldigt, at museets administration skal foregå fra et lille rum uden forbindelse med samlingerne og liggende i en uanselig bygning, der i forhold til museets lokaler i slottet ligger som i en baggård, men med de forhåndenværende lokaleforhold er det desværre nødvendigt at benytte kontorets fladerum til samlingerne. På en række områder af disse, f. eks. den moderne tid og visse specialafdelinger, trænges i høj grad til udvidelser. Lokaler til brug for afholdelse af særudstillinger er særdeles ønskelige. Særudstillinger anvendes af de fleste museer til belysning af forskellige emner inden for deres virksomhed, hvorved museerne tillige har bedre muligheder for at fastholde og udvide de besøgendes kreds. For Handels- og Søfartsmuseets vedkommende vil en mangfoldighed af emner såvel af historisk som af moderne karakter kunne behandles, men museet ejer ikke lokaler, der kan benyttes hertil. Endelig må museet nødvendigvis i løbet af kort tid have sine magasinforhold løst rationelt. Der findes næppe noget dansk museum, som på dette område er dårligere stillet end Handels- og Søfartsmuseet.

Handelen og skibsfarten er førende danske erhverv, udtryk for en vigtig side af dansk kultur. Gennem en men-

neskealders virksomhed er der skabt et særpræget museum, der nu er nået så vidt, at det har taget virkelig form, en bygning rejst med møjsommeligt arbejde sten for sten. Både ved sit materiales karakter og ved sin anbringelse på Kronborg Slot besidder det en betydelig charme. Det har såvel i publikationerne til sin vennekreds som i sit store besøgstal og sine tusinder af bidragydere store kredse af befolkningen i tale og har de bedste muligheder for at udvikle denne kreds yderligere i betydelig grad. Det har gennem årene både fra statens og erhvervets side modtaget en støtte, som i høj grad påskønnes, men som trods alt fra begge parter side ikke har været større, end at man med rimelighed i fremtiden tør håbe på en øget forståelse af opgavens betydning og en øget støtte såvel i kontante ydelser som i forbedrede arbejdsvilkår. Museets tilstedeværelse på Kronborg Slot, hvor det ses af talrige udlændinge, der naturligt drager sammenligninger med, hvad man i udlandet har nået på dette område, må yderligere anspænde alle parter til at bestræbe sig på at opnå det bedst mulige resultat.