

Dæksinteriør fra h/s „Skirner“. – Laveret tuschtegning af Chr. Blache på Handels- og Søfartsmuseet.

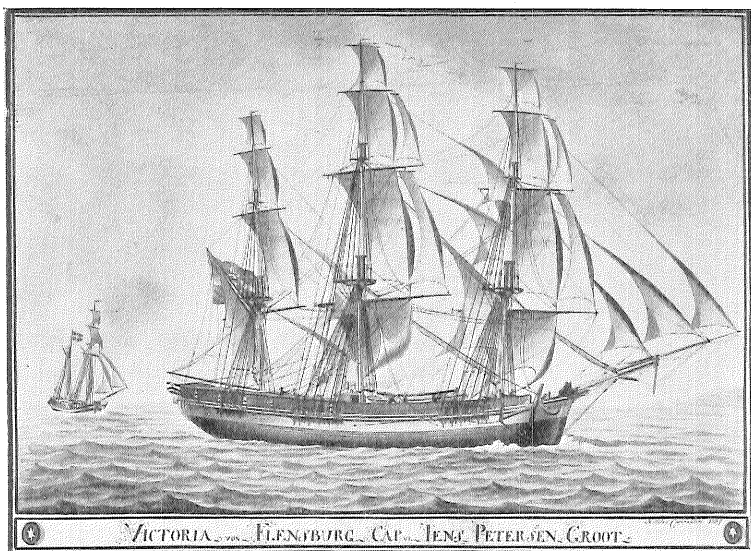
De fleste skibsportrætter er ret stereotype, idet de viser skibenes exteriorer set mod styrbords eller bagbords side. Derimod er der meget få billeder, der gengiver dæksinteriører, og endnu færre, praktisk talt ingen, der giver et indtryk af averteringen. Så meget desmere grund er der til at glæde sig over professor Blaches hyggelige tegning fra forrige århundredes midte fra hjulskibet „Skirner“. Kunstneren står midtskibs og ser mod agter; til venstre ses lidt af vingehuset agten for hjulkassen, til højre skorstenen, lugen, et lossespil og stormasten med lossegaffel. I baggrunden hytten med indgang til salon og restauration for passagererne. Et par lejdere fører op til agterdækket, hvor passagererne nyder udsigten, mens rorgængerer står ved rattet under splitflaget. Ved siderne hænger både i davider. Interiøret er smagfuldt og pynteligt, med ornamenter, pilastre og vinduesrammer.

„Skirner“ er bygget på Orlogsværftet 1847; maskinen var dog leveret fra Maudsley i London. Længden var omtr. 139' og tonnage 397 nrt.; maskinkraften 120 hk. Skibet tilhørte marinen og kunde føre 2 kanoner og 4 haubitser; skroget, der var af træ, var ikke pansret, og skibet blev da også i reglen udlejet til postvæsenet som ruteskib mellem København og forskellige danske, svenske og tyske havne. Det ophuggedes 1872.



Kinesisk pengeseddel fra 1300'erne, lydende på én cwan eller 1000 cash. – Handels- og Søfartsmuseet.

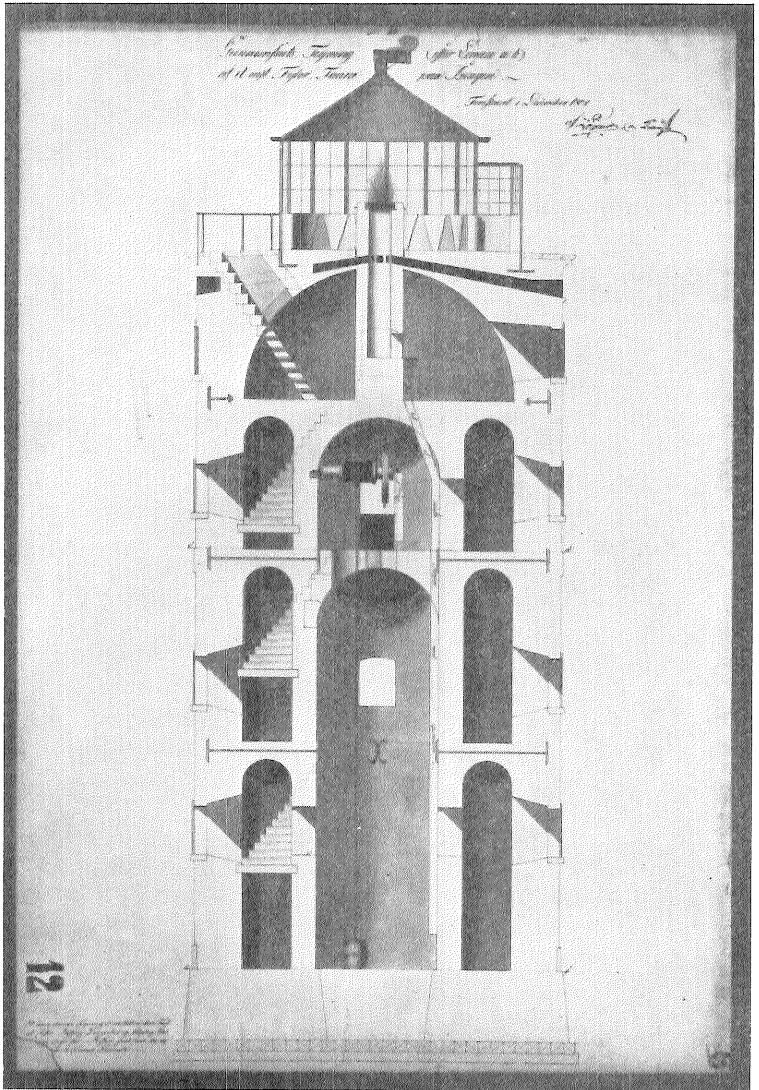
Et vidnesbyrd om Kinas gamle civilisation, også på pengevæsnets område, er den ovenfor afbildede pengeseddel, der er udstedt af kejser Hung-Wu, som regerede 1368–99, altså på Valdemar Atterdags og dronning Margrethes tid. Sedlen er meget stor (34 × 22 cm); papiret, der er mørkegråt, er blødt og tykt, og teksten synes at være påtrykt med en udskåret træklods som et slags bloktryk. Værdien, 1000 cash, anskueliggøres i midten ved 10 pengetutter (à 100 cash) med snore gennem hullerne i mønterne. Teksten lyder i moderne oversættelse: „Pengeseddel fra det store Mingdynasti. Een cwan. Indenrigsministeriet har fået ret af kejseren til at udstede Dar Ming (pengesedler) og fremstille mønter til brug i Kina. Den som laver falske pengesedler, vil blive straffet ved skydning. Enhver som angiver en falsk møntner til regeringen, vil få en belønning på 250 unser sølv, men den skyldige skal fortabe sin ejendom“. Det sidste minder om indskrifter på danske rigsdalersedler fra omkr. 1800: „Hvo, som gjør falske Banco-Sedler, straffes paa Ære, Liv og Gods, og den, der beviisligen angiver saadan en Falskner, nyder til Belønning Eet Tusende Rigsdaler, og Navnet forties“.



Fregatten „Victoria“ af Flensborg, kapt. Jens Petersen Groth, 1807. — Farvelagt tegning af Nicolas Cammillieri på Handels- og Søfartsmuseet.

Handels- og Søfartsmuseet ejer flere friske skibsportrætter, tegnede af den dygtige skibsmaler Cammillieri i Marseille i forrige århundredes begyndelse. Blandt disse er et billede af et af de store flensborgske skibe, fregatten „Victoria“. Den var bygget i Flensborg 1784, målte $107\frac{1}{2}$ commercelæst (o. 215 tons) og havde 12 mands besætning. Rederne var Boy Petersen Holst og Peter Feddersens enke (senere overtoges hendes part af Peter Jansen). 1807 blev skibet opbragt af englænderne og prisedømt.

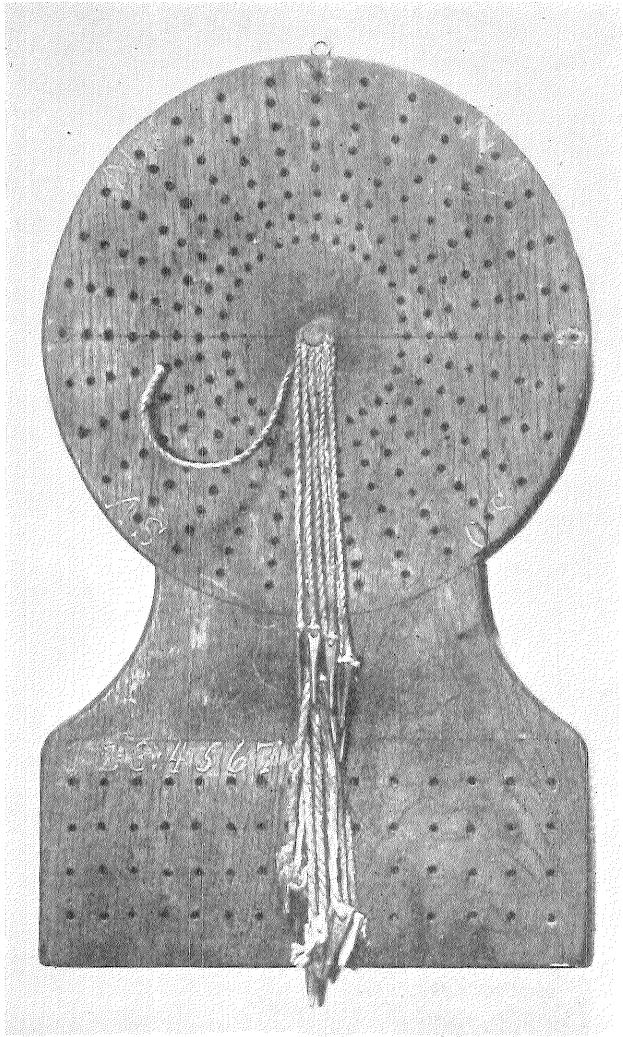
Omkr. 1735 havde Flensborg henved 50 skibe; de to største var på 80–90 clstr. hver. Den samlede tonnage var på kun 2–3000 clstr. Skibene sejlede især på Østersøen og Norge. Igennem århundredet steg tonnagen og handelen med den, hjulpet af de gunstige betingelser for neutral skibsfart under udlandets krige. 1800 var der ialt 312 fartøjer med en samlet drægtighed på omtr. 15 000 læster, og der var 22 skibe på over 100 læsters størrelse. Flensborg var langt den førende søfartsby i provinsen. Skibene gik nu også på Frankrig og Middelhavet, og farten på Dansk Vestindien, der senere skulde spille så stor en rolle for Flensborg, var indledet allerede kort efter 1754, da handelen på øerne blev givet fri. Krigen 1807–14 gjorde en brat ende på byens velstand, idet over halvdelen af tonnagen gik tabt.



Fyrdirektør Poul Løvenørns forslag til opførelse af et nyt fyrtårn på Skagen 1804. – Farvclagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet.

1561 lod Frederik II til gavn for søfarten oprette et vippefyrr på Skagen. Senere erstattedes det af et trættårn med lampe og 1747 af et stateligt muret tårn, det første rigtige danske fyrtårn. På toppen brændte et „blus“, en åben stenkulsild, i en jernkurv. Omkr. 1800 gik man efter Løvenørns opfindelse over til at overdække fyrene herhjemme med en lukket glaslanterne for at skærme ilden mod regn og vind, gøre flammen mere synlig og spare kul. Løvenørn foreslog 1804 opførelsen af et nyt overdækket fyrtårn på Skagen, som det fremgår af tegningen. Man ser tydeligt trækkanalen under øverste platform og aftrækshætten over lanternen. Behageligt har det næppe været at skulle opholde sig deroppe i varmen. I tårnets hule cylinder ses en spand, som ved et hejseværk kan befordre kullene op, og ved siden t. h. findes en nedstyrtningskakt til asken.

Løvenørns forslag blev ikke til noget; man valgte at overdække det gamle tårn med en lanterne, dog først 1816, – som det sidste i landet. På det tidspunkt var man – også på Løvenørns initiativ – forlængst begyndt at indføre spejlapparater (det første installeredes 1805 på Christiansø), og Skagen fyr blev da også 1835 omdannet til et fast lampefyrr. 1858 afløstes det af det nuværende Skagen fyr, men det gamle bibeholdtes som signal-tårn og sømærke. „Den gamle mand“ kaldte sømændene det, og når de sejlede forbi, måtte de hilse på det; den, der første gang passerede, måtte „høns“, give en omgang til de gamle ombord.



Pindekompas fra dansk skib, 1800'erne. – Handels- og Søfartsmuseet.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en halv snes af de såkaldte „pindekompasser“, et af fortidens primitive, men dog ganske effektive og praktiske nautiske hjælpemidler.

Pindekompasset (engelsk „traverse board“) har til opgave at fastholde den sejlede kurs (specielt under bidevindsejlads) og den loggede og gissede fart til brug ved udregningen af bestikket for én vagt (à 8 halvtimer). Foroven er udkåret en rose med angivelse af kompassets 32 streger, hver forsynet med 8 huller, et til hver halvtime. Når der slås glas hver halvtime, stikkes en af de 8 træ-, jern- eller benpinde eller -pløkke, der hænger i snore i centrum, ind i det pågældende hul i den streg, som svarer til skibets kurs eller en skønnet middelværdi for kursen, dersom denne er ændret i halvtimen, først i det inderste hul nærmest centrum og derpå udefter. Når vagten er udløbet, kan den fortløbende kurs let aflæses.

Forneden angives farten på samme måde ved pinde, dog kun for hver time (2 halvtimer). Med loggen måles farten, og pinden indsættes i hullet udfor den loggede fart (fra 1-10 knob, tilhøjre brøkkele af knoben, her fra 1-7 favne). På grundlag af pindekompassets angivelser udregnes bestikket og kan indføres i journalen.

Pindekompasser brugtes indtil 1927 på Grønlandske handels bark „Nordlyset“.