

Model af barken „Nordlyset“, bygget til Handels- og Søfartsmuseet 1961 af konservator Chr. Nielsen i skala 1 : 48 på grundlag af arkitekt J. Friis-Pedersens opmålinger, foretaget i 1928, medens skibet lå oplagt i København, samt for rignings og sejlføringens vedkommende en ældre sejltegnning i museets eje.

*Model (scale 1 : 48) of the bark "Nordlyset", built 1852 for the Greenland Trade Department.*

#### BARKEN „NORDLYSET“

I juni 1850 lagde man hos J. H. Løve og søn i Helsingør kølen til barkskibet „Nordlyset“. Det løb først af stabelen i 1852 og „indviedes til bølgerne“ af sognepræst ved St. Olai kirke, J. C. Johansen, som døbte det. Det er forøvrigt ret enestående, at et skib døbes ved kirkelig medvirken. Det var da et prægtigt skib på 265 ts., det største man havde bygget på værftet. Det var tømret af eg fra omegnens skove. Samme år solgtes det til den kgl. Grønlandske Handel og tjente dette selskab lige til 1926.

„Nordlyset“ stod ud på sin første rejse i 1853. Den gik til Umanak og Upernavik og varede godt 5 måneder. Fører på denne rejse var Magnus Bang.

„Nordlyset“ kom aldrig ud for noget nævneværdigt havari, ligesom det heller aldrig overvintrede ved Grønland. Antallet af rejser var ialt 111, idet man i 36 år kunne foretage to rejser pr. sæson, ellers kun én rejse på én sommer. De fleste af disse rejser foregik meget hurtigt. Skibet satte forøvrigt hastighedsrekord for datidens rejser til Grønland. Skibstømreren Julius Rasmussen fortæller herom fra en rejse i 1897 med kapt. H. V. Bang som fører:

„Vi sejlede til Grønland, lastede og var tilbage i København på nøjagtig 55 dage. På hjemrejsen passerede vi Skagen og Kronborg ved nat, så der var ingen, der observerede os, og da vi lagde til i København, kom de springende oppe fra kontoret og spurgte, om vi ikke var nået til Grønland. „Joe“, sagde kapt. Bang roligt. „Vi har da lasten fuld af tran og skind, så det må da have været Grønland, vi har besøgt.“ “

Rejsen kunne dog også byde på betydelige forsinkelser, forbundne med hårde prøvelser for skibet såvel som for mandskabet. Kaptajn C. W. Søbye førte „Nordlyset“ i 1899 og beretter om rejsen denne sommer. Det var en anstrengende tur. Alene rejsen op til bestemmelsesstedet, Julianehåb, tog over 5 måneder. Datidens sejlskibe var naturligvis offer for vindens luner og for-godtbefindende, og dårlige vindforhold var da også skyld i, at „Nordlyset“ allerede på rejsens første dag måtte ankre op på Helsingørs red for at afvente roligere vejr. Der gik derefter 14 dage, før det efter gentagne forsøg lykkedes at komme op gennem Kattegat og runde Skagen. Kapt. Søbye siger i sin beretning: „Ja, tålmodig må man være, når man sejler med sejlskibe, og det kniber ofte med at holde humøret oppe, når man ser den ene damper efter den anden køre forbi. Det er særligt om nætterne, at man kan blive gal i hovedet, når disse grinende køjne ligesom blinker til sejleren med et skadefro grin, som om de ville sige: „Ha, min ven, du tager dig nu godt ud, som du ligger der og stamper op og ned ligesom en træsko i en vandpyt, når drengene laver søgang.“ “ Da man så nærmede sig Grønland og måske endog fik land i sigte, forenede vinden sig med drivis og strøm. Således gik det også på denne rejse i 1899. I flere måneder lå man og krydsede i farvandet, før forholdene tillod passage ind til Julianehåb. Til gengæld varede hjemrejsen til København kun 29 dage. Dette var „Nordlyset“'s længste rejse; den tog ialt 90 dage. Herefter kommer rejserne i 1901 og 1918, begge med 181 dage til Ritenbenk og Umanak. Rejsens længde i 1918 skyldtes dog, at det var et krigsår, og alle skibe måtte da af hensyn til farezonen sejle ad en længere rute. Skibet har også gjort flere rejser til Umanak og derfra med kul til Julianehåb med godt held. I 1925 brugte man således 94 dage til hele denne rundrejse og tilbage til København. Ud fra rejsernes varighed lader det sig dog ikke gøre at få noget pålideligt kendskab til skibets egenskaber som sejlskib, idet selv en meget hurtig rejse over Atlanterhavet ofte blev sinket af ishindringer ved Grønlands kyst.

Efter hjemkomsten i 1926 blev „Nordlyset“ udrangeret og lagt op, og i juli 1928 overtog Marineministeriet skibet. Man havde dengang planer om at benytte det som skoleskib. Uvist af hvilken grund blev disse planer dog aldrig



Barken „Nordlyset“s gallionsfigur på Handels- og Søfartsmuseet, en fakkelbærende mandsperson, der skal være et billede på nordlyset. Da museet modtog figuren, var den hvid, men under en gennemgribende restaurering for få år siden fjernede man det tykke lag maling og fandt frem til, at den oprindelig havde været gul, og således fremtræder den nu. Det viste sig ved en nærmere undersøgelse, at den gule farve for gallionsfigurer netop havde været modefarve for en kort periode ved forrige århundredes midte.

*Figurehead of the bark "Nordlyset".*

ført ud i virkeligheden, og „Nordlyset“ blev solgt til Sverige til ophugning. Det lykkedes dog forinden ved Marineministeriets velvilje at redde gallionsfiguren til Handels- og Søfartsmuseet, hvor den stadig opbevares. Ophugningen foregik på den måde, at man borttog alt, hvad der nogenlunde let lod sig fjerne. Derefter blev vraket „strandet“ på klippekysten ved Torekov nord

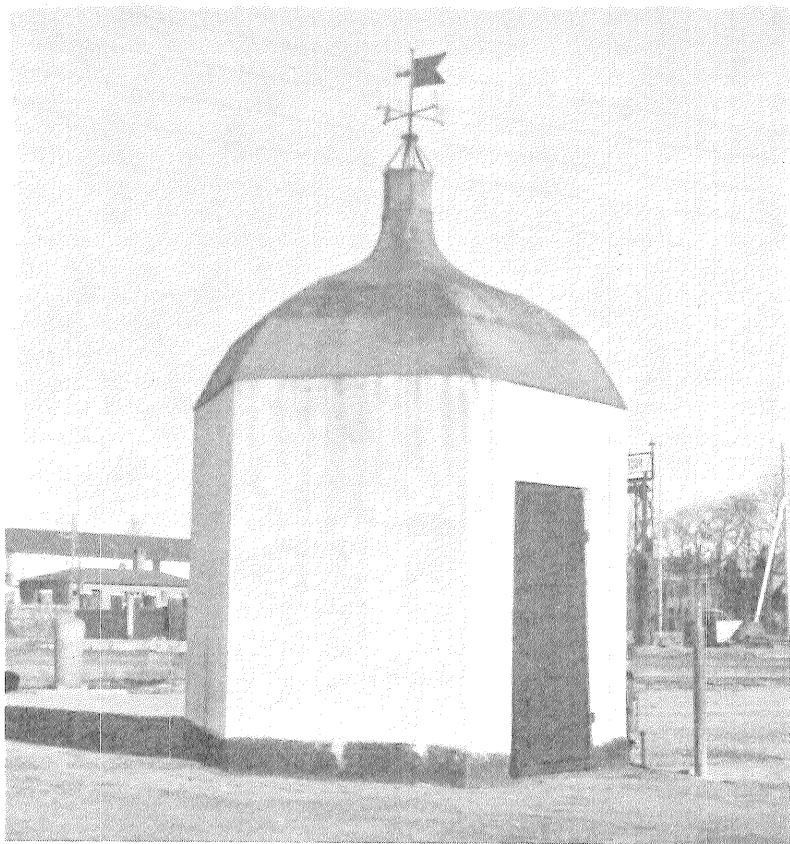
for Kullen, hvor det så endelig lykkedes havet at få bugt med den ellers så stolte sejler.

Medens „Nordlyset“ lå oplagt i København, foretog arkitekt Jens Friis-Pedersen i 1928 meget nøjagtige og værdifulde opmålinger af skibet og dets aptering og udarbejdede herefter et komplet sæt tegninger. Til grund for linietegningen ligger dog en original klodsmodel af skibet fra dets bygning, dateret 7. juni 1852, som er i museets eje. Med disse tegninger som grundlag har museets konservator Chr. Nielsen bygget den smukke model af „Nordlyset“, der ses på billedet.

## K O G E H U S E

Blandt alle de mange farere, som truede sømand og skib, var – især i træskibenes tid – ildebrand anset som en af de værste. Udbrød der ild ombord i et træskib, var der ikke meget håb om at få den slukket, såsnart den greb lidt om sig. Op igennem tiden har det derfor været indskærpet i talrige skibsartikler og bestemmelser, at det var forbudt at have åben ild ombord; lys skulle altid være i lanterne, ilden i kabyssen skulle være slukket, når der ikke blev lavet mad, og rygning var enten helt forbudt eller var henvist til ganske bestemte steder på øverste dæk foran stormasten eller på bakken, men aldrig mellem dækkene. Der skulle være hætte på piben. På engelske orlogsskibe forlangtes det, at man kun måtte ryge over en balje med vand i. Straffene for at forstøde sig mod disse regler var alvorlige, enten råspring, tamp eller hensætning i bøjen på vand og brød – men selvfølgelig var det også meget risikabelt. – Folk var ofte letsindige dengang som nu. Man har eksempler på, at man gik ind i krudtkammeret med åbent lys, hvad der havde de mest katastrofale følger.

Når skibene lå i havn, var forbudet endnu skarpere, for da var det ofte aldeles forbudt at have nogen som helst form for ild og lys. Ikke mindst når havnen lå tæt pakket med skibe i vinteroplægning, kunne det være katastrofalt, om der udbrød ild i et af dem, idet de andre i så fald tit var redningsløst fortabte. Slukningsmulighederne var jo ret begrænsede. Ilden kunne også nemt gribe over på byens huse og volde uoverskuelige ulykker. Christian IV siger i sin forordning af 15/8 1618, at der i Københavns havn daglig er stor uagtsomhed med ild ombord på de der liggende skibe, og for at der ikke skal komme ulykke over byen, vil han strengeligen have forbudt, at der tændes eller holdes ild eller luc, til hvad brug det sig være kan, og dette forbud holdt sig langt op i tiden. Som bekendt var det i begyndelsen dampskibene forbudt at løbe ind i Københavns havn med ild under kedlerne. Først ved plakaten af 3/2 1847 blev forbudet hævet, dog under iagttagelse af visse forholdsregler: der skulle dag og nat være brandvagt ombord, ilden på kabyssen måtte kun være tændt mellem kl. 5 og 18 (om vinteren kl. 7–18), de ovne, som var ombord til opvarmning – og det var ikke alle skibe, der havde en sådan luksus – skulle være forsynet med brandfri beklædning, asken skulle opbevares i metal-



Det endnu bevarede kogehus fra 1825–26 i Assens havn, hvor der blev lavet mad og kogt beg i sejlskibenes tid, da brugen af ild og lys var forbudt i havnen. – Fot. pastor O. Kure, Assens.

*“Cooking-house” in Assens, built 1825.*

spande med låg, og lys måtte kun have i lanterne, forsynet med olielampe o.s.fr.

I andre byer og lande, hvor man ligeledes havde strenge bestemmelser om lys og ild, holdt man på de gamle forbud meget længere, i Rusland således helt op til omkr. 1900.

Når det var forbudt at tænde kabyssen, måtte man finde på andre muligheder for at lave mad. Undertiden måtte man henvende sig til lodsens eller havnebetjentens kone eller andre privatfolk i havnen, der ville stille deres

køkken til rådighed, men i mange havnebyer lod myndighederne dog opføre små „køgehuse“, der var beregnet specielt til søfolkenes brug; her kunne de lave deres mad, koge beg o.s.v. Sådanne køgehuse kendes bl.a. fra Middelhavs- og Østersølandene. I Danmark står der flere af dem endnu, f.eks. i Dragør (nu nødtørftshus), Fåborg (det indgik senere i Rasmus Møllers værft som beghus, se årbog 1959, s. 27), Ærøskøbing (nu havnefyrtårn) og Assens.

De små praktiske bygninger var ikke pretentive, men var overmåde hyggelige at se på og kunne opnå en vis monumentalitet, som f. eks. det her afbildede køgehus fra Assens, bygget 1825–26 af muremester Borre, formet i sekskant og med et morsomt svejftet barokt tag af zink med vejrfløj i toppen over den skjulte skorsten. Indvendig bag den svære jerndør hviler en kæmpestor jernplade med tre køgehuller på det murede ildsted, og i muren sidder kroge til kogegrejene. Gulvet foran komfuret er slidt ved mange års brug. Huset skulle 1953 have været nedrevet, da havnen skulle udvides, men takket være en sjælden pietetsfølelse lykkedes det at få det bevaret og flyttet nogle få meter fra sin gamle plads på Køgehusmolen. Det er så givet en af Assens' seværdigheder, og det er da også fredet i klasse B.

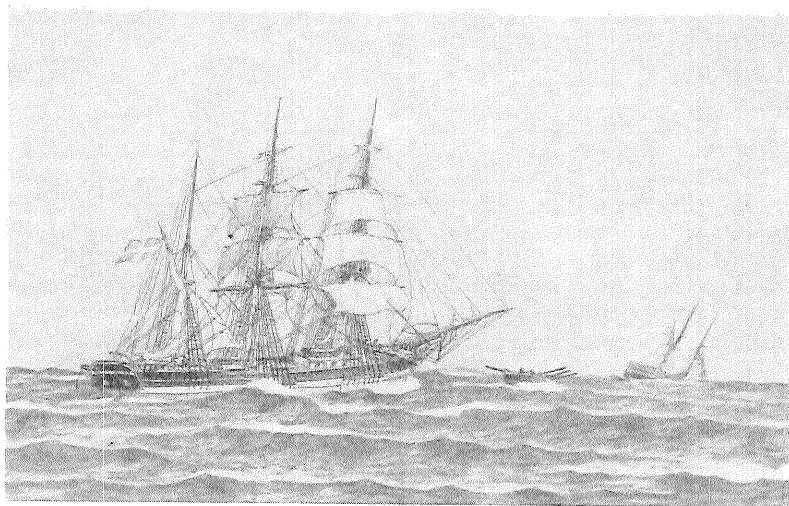
Livet i køgehusene kunne være broget nok, når der var mange skibskokke samlet, voksne og drenge. Snakken kunne gå muntert mellem folkene fra de forskellige skibe, og der var lunt og varmt. Men der var også rig mulighed for uenighed og slagsmål, og man skulle passe på, at de andre ikke stjal maden ud af gryden fra én, eller endog mad og kogeke på én gang.

#### VOTIVTAVLER

I mange katolske kirker i kystbyerne findes der votivtavler, votivskibe og andre votivgaver, som er skænket af søfarende, der har været i havsnød og i farens stund har lovet Vorherre en eller anden gave til kirken, dersom de blev reddet. At man også i protestantisk tid har kendt lignende votivgaver, har vi mange beviser på; i en tidligere årbog er der givet en lang række eksempler på søfarendes votivgaver til danske kirker (årbog 1950, s. 45–70).

Kirken Notre-Dame de Bon Port i byen Antibes på den franske middelhavskyst mellem Cannes og Nice er en typisk lille sømandskirke. I den findes en rigdom af votivgaver, 7 modeller og godt 60 votivtavler, gående helt tilbage til 1500'erne, langt de fleste dog fra 1800-tallet. Sådanne „tableaux ex-voto“ viser i reglen i maleri eller farvelagt tegning den farefulde situation, giveren har befundet sig i; ofte er jomfru Maria, „Vor Frue af Godhavn“ – kirkens værnehelgeninde – malet i skyerne med Jesus-barnet på skødet, og nedenunder er der en tekst, som fortæller om begivenheden og om gaverne. Mange af dem er selvfølgelig ret primitive i deres udførelse.

En af Handels- og Søfartsmuseets venner, den i 1954 afdøde franske orlogskaptajn J. M. Brossard, der var interesseret i museets arbejde med sømandstraditioner, votivgaver og kirkeskibe, forfattede et trykt katalog over disse tavler (Catalogue descriptif illustré des principaux ex-voto marins offerts à



Barken „Faders Minde“ af København redder mandskabet fra den forliste franske skonnert „Les deux Pierre et Euphrosine“ i Middelhavet 2. dec. 1872.

– Kopi af J. M. Brossard efter votivtavle i Antibes.

*Bark „Faders Minde“ of Copenhagen saving the crew of the French goëlette „Les deux Pierre et Euphrosine“ in the Mediterranean, 1872. Ex-voto painting in Antibes.*

Notre-Dame de Bon Port du XVIe siècle à nos jours, Antibes 1953), med fylde beskrivelser af dem. Samtidig forærede han museet en af ham selv tegnet og farvelagt kopi efter en af disse tavler, som havde stor interesse for Danmark, idet den viser et dansk skib, som udfører en redningsdåd i Middelhavet. Det drejer sig om barken „Faders Minde“ af København, der den 2. dec. 1872, kl. 4 eftermiddag reddede mandskabet fra den lille franske goëlette (skonnert) „Les deux Pierre et Euphrosine“, der havde lidt skibbrud mellem Sardinien og Afrika. Til tak for deres redning gav kaptajnen Eleanor Pons, og hans styrmand, Edward Damseis, denne tavle til kirken; Damseis havde selv malet den. På billedet ser man til højre den synkende goëlette, hvis mandskab reddes over til barken, som ligger opbrast til venstre. På selve tavlen – ikke medtaget på kopien – er jomfru Maria aftegnet som den, der har iscenesat redningsdåden.

Begivenheden synes ikke at have vakt større opmærksomhed i Danmark. Såvidt det kan ses, har den slet ikke været omtalt i pressen herhjemme.

Barken „Faders Minde“ var bygget i 1859 af skibsbygmester P. Petersen, Nyborg, af eg, 145 clstr. Den tilhørte en af Nyborgs matadorer, etatsråd, konsul, købmand og skibsreder J. Kruuse. Han solgte den 1872 for 16.000 rdlr.

til et interessentskab, ved skibsreder H. S. Hansen, Kbh. Fører blev kapt. A. V. Berg, som må være den, der foretog redningsåden.

Senere omtakledes den til barkentine og solgtes 1897 til Sverige for 6.000 kroner.

### BOMBEBØSSE OG FASTELAVNSBÅD

Ved ordet Bombebøsse tænker man som oftest på Peder Norden Søllings Bombebøsse, den gamle sømandsstiftelse i København (se Handels-og Søfartsmuseets årbog 1948, s. 144). Imidlertid findes der også andre selskaber med samme navn andetsteds i Danmark. Således oprettede man 1857 en Bombebøsse i Nykøbing Mors og 1861 en i Thisted. Randers Bombebøsse er noget ældre, idet den er stiftet 24/3 1824 af byens i 1780 oprettede Skipperlaug. Endnu holder lavet sine sammenkomster efter det oprindelige lavsceremoniel, ligesom det har bevaret flere gamle lavsgenstande, bl. a. lavsladen og den originale, som pengebøsse monterede bombe, samt flere solide jernbøsser, som skulle samle penge ind, bl. a. på de i byen hjemmehørende skibe.

Det mærkelige navn for en social forening skyldes, at man efter mønstret i København indrettede en rigtig bombe til indsamlingsformål, — ligesom man endnu i mange havnebyer ser hornminer fra 1. verdenskrig opstillet som pengebøsser. Bombebøsserne var sociale sømandsorganisationer af stor betydning i ældre tid, som ikke kendte sociallovgivning og folkepension. For at skaffe midler til at støtte forliste søfolk og trængende enker trådte organisationen frem for offentligheden hver fastelavn, idet den foranstaltede et optog gennem byen med „fastelavnsbåden“ eller „sluppen“.

I Randers skete det på følgende måde: En udsmykket båd blev sat på en hestetrukken fladvogn. I den sad kusken, musikanterne, en plighthuger, en bådsmand og fire gaster, samt den flotte „admiral“ i uniform og med trekantet hat. På skødet bar han den afbildede bøsse til de indsamlede større beløb i sedler. Båden blev ledsaget af talrige fanebærere og raslere i sømandsfestdragt: sorte bukser, hvide busseronner og røde skærf, samt af morsomme klovner og andre lystige figurer. Under et højtideligt ceremoniel „sejlede“ sluppen byen rundt, og overalt blev der raslet, råbt hurra og lavet løjer. Den ældste beretning fra Randers er fra 1840'erne, men skikken er ældre. Endnu går fastelavnsbåden ud hver fastelavn, og Bombebøssen har efterhånden erhvervet sig en betydelig formue, hvis renter stadig bruges til det oprindelige formål. 1862 indsamledes 61 rdl. 3 mark 3 skill., — nu drejer det sig om større summer.

Forøvrigt kendes lignende fastelavnsoptog i veldædigt øjemed fra langt de fleste danske søkøbstæder.

---

Indsamlingsbøsse fra „Randers Skipperlaug og Bombebøsse“, med indskrift: „Skjenker Dig Søn Verdslige Goder — Husk Du har mangan trængende Broder“. — Original på Randers museum.

*Collecting box from the "Skippers' Guild" in Randers.*



