

ÅRBOG

1965

Omslagsbilledet: Skib fra 1500-tallet, træsnit på titelbladet af den af
Cornelis Anthonisz bearbejdede sejlads håndbog 1566.

*Umslag: Schiff vom 16. Jahrhundert. Holzschnitt aus einem
Segelhandbuch von 1566.*

ÅRBOG

1965

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1965 (bind 24 i rækken af museets årbøger)

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri, København. Klicheerne er udført hos Ebbe Christoffersen & Co., København. Papiret er illustrationstryk fra Viggo Borch. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af H. Hauch, Helsingør. Nogle fotos er leveret af Pjotr Friedrich. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, København. Kortskitsen er tegnet af ing. John Hansen, Helsingør.

Redigeret af KNUD KLEM og HENNING HENNINGSEN

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til Handels- og Søfartsmuseet.

Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes gennem redaktionen.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Knud Klem, museumsdirektør, cand. mag.: Handels- og Søfartsmuseet 50 år	7
P. K. Hofmansen, arkivar: Drachmanns „Store Bjørn“	23
Ole Crumlin-Pedersen, museumsinspektør, cand. polyt.: Cogkøge-kaag	81
A. W. Lang, Dr., kartografihistoriker: Det ældste kort over Nordeuropas søruter	145
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	173
Museets komité og personale	188
Museets beretning for regnskabsåret 1964-65	189
Museets driftsregnskab 1964-65	202
Beretning fra „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1964	205
Selskabets driftsregnskab for 1964	210
Selskabets bestyrelse og medlemmer	213
Museets bytteforbindelser	225

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, s. 193 ff.

Hvorledes forøges

Handels- og Søfartsmuseets samlinger?

Museets samlinger forøges ikke alene gennem indkøb, men tillige i høj grad ved gaver indsendt fra firmaer, navnlig naturligvis fra rederier og handelsforetagender, samt fra privatpersoner.

Museets samlinger omfatter

Skibsmodeller og andre modeller, bl. a. skibsmaskiner. Skibsornamentik, f. eks. gallionsfigurer.

Skibsinventar.

Skibsbilleder, malerier, akvareller, tegninger. Portrætter af handelens og skibsfartens folk, stik og fotografier. Billeder og genstande fra de gamle danske kolonier samt Grønland.

Nautiske instrumenter og søkort.

Skibstømmer- og bådebyggerredskaber, sejlmagersager. Arkivalier, herunder konstruktionstegninger af ældre og nyere skibe, skibsjournaler, dagbøger, breve, søfartsbøger o.s.v.

I det hele taget alt, som har forbindelse med handelens og skibsfartens historie, herunder skibmandsarbejde, skibsbygning, fyr- og vagervæsen, rednings- og bjergningsvæsen, toldvæsen, lodsvæsen, livet ombord og i land o.s.v.

Gaver eller deposita

eller tilbud om salg af genstande, der falder ind under museets interesseområde, modtages med taknemlighed.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

50 ÅR

Af

KNUD KLEM

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS samlinger åbnedes for publikum den 1. august 1915. Museet kan derfor i indeværende sommer 1965 fejre sit 50 års jubilæum. I anledning af 25 års jubilæet, der fandt sted i al stilhed under den tyske besættelse, blev der i museets årsberetning for regnskabsåret 1939-40 givet en kort redegørelse for museets første 25 år. Siden suppleredes denne med yderligere museumshistoriske oplysninger i museets årbog 1949, i hvilken der samtidig blev givet en omtale af den nyopstilling af samlingerne, som blev gennemført efter krigen. Det er derfor ikke hensigten at komme nærmere ind på museets historie. Der skal blot gives nogle hovedlinier i dets udvikling, hvorefter der sluttes af med nogle oplysninger om museets arbejde på de forskellige felter i dag.

Søfartens og skibsbygningens historie i Danmark strækker sig gennem en mere end tusindårig udvikling. Skibsbygningens ældste trin kan vi naturligvis kun svagt skimte, men de arkæologiske fund giver dog adskillige oplysninger, og det er såre interessant at iagttage, at for 1000 år siden, endnu kun på tærskelen til den historiske tid, havde skibsbygningskunsten på klinkbygningens område nået et sådant udviklingstrin i vort land og i det øvrige Norden, at den ikke siden er overgået, og vore nordiske forfædre blandt vikingerne var, skønt udstyret med ganske få nautiske hjælpemidler, i stand til at sejle tværs over Atlanterhavet med en duelighed i navigationen som må aftvinge den største respekt.

I de forløbne århundreder er både skibsbygningen og navigationskunsten gennem hele sejskibsperioden og i de sidste halvandet hundrede år også i damp- og motorskibets tidsalder undergået en kraftig

udvikling, ikke mindst fordi Danmark i kraft af sin beliggenhed, sine naturforhold og sin mangel på råprodukter har været henvist til i særlig grad at betjene sig af søfart.

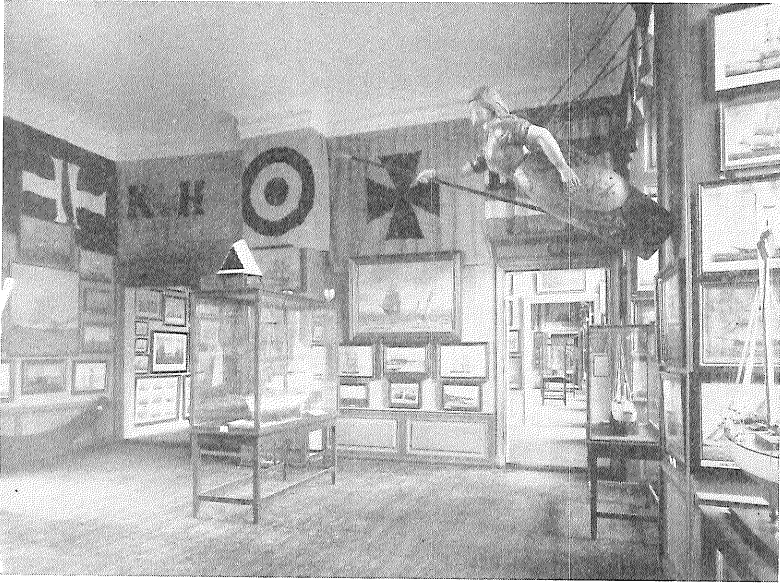
Man skulle derfor tro, at der måtte være de rigeste muligheder herhjemme for at belyse såvel den tekniske udvikling på dette felt som hele den kultur, der knytter sig til skibsbygning og skibsfart. Men det er så langt fra tilfældet. Her, som i andre lande, viser den museums-mæssige interesse sig på det kulturhistoriske område først indenfor arkæologi og kirkelig kultur, senere følger folkekultur, bondestand som højerestand, dernæst en række andre felter af kulturlivet, og sidst af alle følger søfarten.

For Danmarks vedkommende begyndte arbejdet i 1914. Handelsminister Hassing Jørgensen nedsatte en komite med repræsentanter for handel og søfart, skibsbygningsfaget og det politiske liv, der fik til opgave at drøfte behovet for et søfartsmuseum og eventuelt søge udveje for dets tilvejebringelse. Fra statens side forelå allerede forinden tilsagn om et årligt statstilskud på 10.000 kr. under forudsætning af, at der fra private bidragsydere indkom mindst 5.000 kr.

Resultatet blev som bekendt, at museet oprettedes. Til dets leder udpegedes cand. jur. E. F. S. Lund, der tidligere havde været knyttet til Frederiksborgmuseet. I virkeligheden var det også E. F. S. Lund, der havde fået ideen til museet, og som havde taget initiativet til dets start. Han var en ildfuld personlighed, der med megen energi gik ind i arbejdet for museets oprettelse og indsamlingen af museumsgenstande til det nye museum. Han var i de følgende 13 år museets leder indtil han efter sin død i julen 1928 blev afløst af museets nuværende leder.

Museet fik lokaler i første etage i nordfløjen på Kronborg slot, ialt 7-8 lokaler med et flademål på ca. 475 m². I disse rum, som omfattede de gamle kongelige repræsentationslokaler på slottet, havde der tidligere været anbragt en staten tilhørende malerisamling, som havde været offentlig tilgængelig, men som var blevet ophævet.

Man havde oprindeligt tænkt sig en opdeling af museet i tre afdelinger, en første afdeling omfattende dansk koffardiskibsfart med



Interiør fra sejlskibsværelset som det så ud i 1925, da museet havde lokaler i 2. etage i Kronborgs nordfløj. – Fot. Rud. Jørgensen, Helsingør.

Interior of the sailing ship room, Danish Maritime Museum, 1925.

øresundstolden og de gamle danske kolonier som handelshistorisk baggrund, en anden afdeling for orlogsflåden og dens historie og en tredje afdeling med materiale vedrørende navigationsvæsen, fyr- og vagervæsen, lods- og redningsvæsen. I museet skulle ligeledes dannes et bibliotek. Denne opdeling er siden blevet ændret, idet museet har opgivet at beskæftige sig med orlogsmarinen, som er overladt til marinens historiske modelsamling og det orlogsmuseum, som på grundlag af denne er etableret i årene efter anden verdenskrig. Af marinens anliggender medtages nu kun så meget som er naturligt for forståelsen af den handelshistoriske udvikling. Som eksempel kan her nævnes slaget på reden, der var resultatet af britisk militær indskriden overfor den aktive danske udenrigspolitik, som gennem stiftelsen af væbnede neutralitetsforbund med en række øvrige europæiske lande søgte at vogte den danske handels og skibsfarts interesser.

De 475 m², der allerede fra starten var alt for lidt for det snart stærkt voksende museum, er siden øget adskilligt. Ophævelsen af kasernen på Kronborg slot i 1922 og den derefter følgende restaurering af slottet gav muligheder for udvidelser. Om de nærmere detaljer i udviklingen henvises til de forannævnte redegørelser. I de senere år har museet rådet over ca. 2.000 m² omfattende 27 større og mindre udstillingsrum i nordfløjens stueetage samt slottets første etage. Hertil kommer studiesamlinger, bibliotek og arkiv i stueetagerne i nordfløj, østfløj og sydfløj, et konservator- og modelbygningsværksted i en bygning på Helsingborg ravelin samt ca. 125 m² kontorlokaler og arbejdsrum i Søndre Kronværksbygning.

Ifølge vedtægterne er det museets formål at belyse dansk handel og søfart, og hvad hermed står i forbindelse i disse erhvervs former i fortid og nutid.

Det nævnte formål søges opfyldt på forskellig måde. Først og fremmest gennem *publikumssamlingen*. Af megen betydning er her en hensigtsmæssig opdeling af museets materiale. Forskellige inddelinger har været benyttet i løbet af museets 50-årige levetid. Ændringer har været nødvendiggjort af væksten af det udstillede materiale og af hvorledes denne vækst fordeler sig over dette, også tillige af kravet om en hensigtsmæssig afvekslen af stoffet, således at publikums opmærksomhed holdes fangen under sin rundgang i museet. Den nuværende hovedopdeling indførtes under nyopstillingen efter den delvise evakuering af samlingerne, som det blev nødvendigt at foretage under anden verdenskrig, og det er næppe sandsynligt, at denne opdeling senere vil blive ændret, selvom der stadig vil ske ændringer indenfor de enkelte afdelinger.

Efter denne nyopstilling indledes med en introduktion til museet i dettes første værelse med materiale, der er egnet til at belyse museets opgave, og i et værelse, der efter sin størrelse tillader større grupper at samles. Der følger derefter i de følgende rum en kronologisk opstilling, der belyser skibets udvikling fra de ældste tider til sejskibsperiodens slutning, idet man indenfor de enkelte tidsafsnit stræber at give baggrunden for skibets og skibsfartens udvikling. Det

vil sige, at den besøgende for de forskellige perioders vedkommende gives et indtryk af for eks. vikingetogene og af den merkantilistiske handelspolitik med dens etablering af privilegerede handelskompagnier med handel på kolonier i Afrika, Ostindien og Vestindien. Samtidig antydes den storpolitiske udvikling fra vikingetid gennem middelalderens hansevælde og opbygningen af den nationale skibsfart under merkantilismen, krigene med Sverige og 1700-tallets stræben efter at gennemføre den bernstorffske udenrigspolitik principper for beskyttelse af den neutrale danske skibsfart, neutralitetsforbundene, konvojeringerne af de danske handelsskibe i slutningen af århundredet og systemets sammenbrud i revolutions- og napoleontidens kampe med englænderne i 1801 og 1807-14. Denne kronologiske afdeling sluttet af med genopbygningsperioden efter 1814, og en belysning af de forskellige sejskibscentre i 1800-tallet samt en redegørelse for såvel de større sejskibe som de lokale småskibstyper fra de forskellige danske egne.

Der følger dernæst en række specialafdelinger: skibsbygning, færgevæsen og istjeneste, skoleskibe, nautiske instrumenter og søkort, fyr- og vagervæsen samt rednings- og bjergningsvæsen. Endelig fortsættes og afsluttes samlingerne med et værelse for dampskibet i perioden 1850-1900 samt galleriet i østfløjen, der rummer samlinger for damp- og motorskibe i det 20. århundrede.

Der er i opstillingerne af pædagogiske grunde tilstræbt afveksling samt overblik over det udstillede materiale, ligesom der på forskellig vis gennem tekstplader, tavler, kort m. m. gives oplysninger, der skulle give en vis kulturhistorisk baggrund for de udstillede genstande. Som eksempel kan nævnes det ophængte kort over vikingetogene, der gennem sine farvesignaturer oplyser om de danske, norske og svenske vikingers togter og særlige interesseområder. Kortet studeres med megen interesse både under skolebesøg og af det almindelige museumspublikum. Ved nyopstillingen efter krigen var oplysningsstof af denne art meget fremtrædende, og det opfattedes med rette som et nyt indslag i dansk museums væsen. Under de ændringer, som nyere hvervelse af materiale i de siden forløbne 20 år har nød-

vendigjort, er en del af disse tekster af pladsmæssige grunde gledet ud, men museet har stadig opmærksomheden henledt på deres hensigtsmæssighed, og arbejdet med fremstillingen af dette oplysningsmateriale vil blive fortsat og forhåbentlig påny forstærket.

I det hele taget vil naturligvis publikumssamlingen stadig være en primær opgave for museet. De enkelte afdelinger vil stadig undergå ændringer, efterhånden som erhvervelsen af nyt materiale forbedrer samlingerne. Det lader sig ikke benægte, at det er en betydelig hindring i arbejdet, at der ikke i museet findes elektrisk lys. Af brandsikkerhedsmæssige grunde har indlæggelse af elektricitet tidligere været umuligt. Med den nuværende tekniske udvikling stiller det sig utvivlsomt anderledes nu. Vanskeligheden ligger i vore dage nok mest i bekosteligheden af sådanne installationer, men det må meget håbes, at disse vanskeligheder i en ikke for fjern fremtid vil blive overvundet. Kravene indenfor opstillingsteknikken vil stadig øges, og det kan ikke bestrides, at Frederik II's arkitekter ikke har haft opmærksomheden henledt på, at lokalerne engang skulle komme til at rumme et museum med aspirationer indenfor udstillingsteknik, men selvom fremtiden forhåbentlig vil forbedre museets forevisningsmuligheder, vil det fortsat være en krævende opgave for museets ledelse at tage æstetiske hensyn til de særegne slotsrum. Det er i stor udstrækning sket hidtil, og det vil fortsat være en selvfølgelig opgave. Man skal derfor ikke vente på Kronborg nogensinde at se hypermoderne effekter. Lykkeligvis vil det næppe heller være nødvendigt. Herom vidner, at på steder, hvor sligt er tilstræbt i nyere museumsvæsen, er man vendt tilbage til mere neutrale principper som mere velegnede for udstilling af museumsgenstande.

På endnu et område har museet følt vanskeligheden ved at have til huse i et renaissanceslot. Det har ikke hidtil været muligt at udstille originale skibsfund. Dette har været et stort savn, og vil ikke blive det mindre i fremtiden med dens øgede interesse for marinarkæologiske undersøgelser. Naturligvis vil det dog altid være begrænset, hvad man kan finde og bevare af ældre skibe. De arkæologiske fund i moser og gravhøje har bevaret fartøjer i deres fulde

udstrækning, men indtil videre vil af nyere skibstyper regalskibet „Wasa“ fra begyndelsen af 1600-tallet nok være et enestående fænomen, og vi vil, hvad fortidens skibstyper angår, være henvist til afbildninger og modeller. Det må her betegnes som en stor fordel, at Handels- og Søfartsmuseet ejer en ualmindelig stor samling af skibsportrætter, meget omfattende for 1800-tallets vedkommende og ligeledes righoldig for de ellers sjældne skibsbilleder fra 1700-tallet. Museet ejer desuden en stor samling konstruktionstegninger. I en lang årrække har museet haft et modelbygningsværksted, hvor museets konservator har udført adskillige fortrinlige skibsmodeller af ældre og nyere skibstyper. Museet lægger megen vægt på i dette arbejde gennem studier at søge tilvejebragt modeller, der giver flest mulige oplysninger om de originale skibe – en række usikkerhedsmomenter vil altid være til stede – samt på meget fin kvalitet i modelarbejdet. Dette må vist siges at være tilfældet med de på museets værksted udførte modeller, og museet har ligeledes forbindelse med en gruppe privat arbejdende modelbyggere, hvis dygtige arbejde det nyder gavn af. Under arbejdet med bygning af modeller samt på en række andre tekniske områder har museet megen glæde af samarbejdet med sin skibstekniske konsulent, civilingeniør Ole Crumlin-Pedersen. Samarbejdet er så meget værdifuldere som den tekniske konsulent samtidig er Nationalmuseets ekspert i marin-arkæologiske spørgsmål samt designeret leder af det kommende museum i Roskilde, der skal rumme de fem fartøjer, som er fremdraget ved udgravningerne i Roskilde fjord ved Skuldelev.

De foranstående bemærkninger har relation til museets primære opgave publikumssamlingen, men et stort kulturhistorisk museum har mangfoldige andre opgaver at varetage. Siden 1942 har museet udsendt en illustreret *årbog*. Den udgives af museet i samarbejde med selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, hvilket selskab er ansvarlig for årbogens økonomi, idet årbogen fremtræder som en ydelse til selskabets medlemmer. Da museet under den tyske besættelse som andre kulturelle institutioner med statstilskud fik sit tilskud ikke uvæsentlig nedsat, og den tyske værnemagts indkvartering

på Kornetskolen på Kronborg måtte føles som en alvorlig trussel mod museets arbejde, trådte nogle kulturelt interesserede privatpersoner sammen og stiftede dette venneskab. Dets formål er at være til støtte for Handels- og Søfartsmuseet især ved forøgelse af dets samlinger. Museet har i de forløbne år modtaget mange værdifulde genstande, men måske er dets største gave årbogen. Gennem årsberetninger og regnskaber redegør denne for selskabets og museets daglige arbejde, og den indeholder desuden faglige og videnskabelige artikler med emner indenfor museets interesseområde. Årgang 1965 er årbogens 24. årgang, og man tør vist sige, at årbogen gennem disse mange år har slået sit navn fast som det vigtigste forum herhjemme for studier indenfor dansk søhistorie. Ved at danne basis for bytteforbindelser med talrige andre tilsvarende publikationer i Danmark og udlandet har den desuden medvirket til at forøge museets bibliotek. Museet har for tiden 157 bytteforbindelser. Museet har desuden en publikationsserie „*Søhistoriske Skrifter*“ med arbejder af tilsvarende karakter som årbogens, men som på grund af deres omfang ikke kan optages her. De nævnte skrifter udsendes uregelmæssigt. Der er desværre endnu ikke kommet så mange af dem, da der ikke eksisterer noget fond til støtte for deres udgivelse. Museet er derfor henvist til at søge midler hertil fra de eksisterende fonds. Publikationer af denne art kan ikke påregne et så stort salg, at de vil kunne betale sig.

Museets samlinger udnyttes ikke blot af de almindelige museumsbesøgende. En stedse voksende kreds af specielt interesserede giver sig af med emner indenfor søhistorie. Det marin-arkæologiske studium drager flere og flere mennesker, ældre skibstyper studeres enten på grund af almindelig historisk interesse eller ud fra ønsket om at fremstille en troværdig skibsmodel, eller en kirkeskibsmodel ønskes udført og ophængt, eller hobbymodelbyggere skal bygge skibsmodeller til brug for andre liebhavere. Danske eller udenlandske privatpersoner eller institutioner retter forespørgsler om skibshistoriske emner, adskillige mennesker med søfolk blandt sine aner, og som driver slægtshistoriske studier, ønsker oplysninger om disse personer og om



Interiør fra museets udstilling 1965, afdelingen for den florissante periode i 1700-tallet, med portrætter af handelsfolk og kaptajner samt billeder og modeller af datidens skibe. – Fot. P. Friedrich.

Interior from the Danish Maritime Museum, 1965, showing portraits of ships and shipowners from the 18th century.

de skibe, de har faret med, eller de rederier de har været knyttet til. Til hjælp for disse mennesker og til gavn for sit eget arbejde har museet opbygget et fagligt og videnskabeligt apparat af betydeligt omfang.

Til udnyttelse af museets eget materiale i udstillingssamling, studie-samling eller arkiv findes ved siden af museets tilgangsprotokoller et omfattende *sag- og navnerregister* med emnesedler og navnesedler til samtlige genstande, således at registret for eksempel for skibsportrætters vedkommende giver oplysninger om skibsnavn, redere, førere, hjemstedshavn, skibstype samt kunstner og eventuelt giver.

Tilgangsprotokollerne og det nævnte register, der i dag omfatter ca. 30.000 kartotekskort, er nærmere omtalt i årbog 1949, side 51 ff.

Museets *håndbibliotek* er nu på 14.800 numre. Det tjener først og fremmest det daglige arbejde, men fra biblioteket sker desuden udlån

gennem Statens bibliotekstilsyn og direkte til museet bekendte lånere. Der er truffet aftale med Det kongelige Bibliotek, Teknisk Bibliotek, Marinens Bibliotek med flere om en vis faginddeling i disse bibliotekers indkøb. Efter denne aftale påhviler det museet som specialitet at påtage sig anskaffelsen af litteratur vedrørende navigation, sømandskab, sømandstraditioner, og ældre skibsbygning, det vil sige træskibsbygningens periode. Forpligtelsen holder sig indenfor museets økonomiske muligheder, men da de øvrige biblioteker er tilbageholdende med hensyn til anskaffelser indenfor disse kategorier, må det håbes, at museets økonomi vil tillade indkøb i rimeligt omfang.

Det er klart, at museet ligeledes har anlagt sig en *fotografisamling*. Fotografierne opbevares i et kartotek oplæbende på syrefri kartoner i format A4, og er registreret i særlige protokoller. Samlingen omfatter nu ca. 21.250 fotografier, et tal som ikke er særlig imponerende, men samlingen er dog særdeles nyttig i arbejdet. Den øges stadig ved indkøb og gaver, for de moderne skibes vedkommende ved tilsendelse fra rederier og skibsværfter af fotografier af alle nybygninger. Museet har desuden forbindelse med en gruppe hobbyfotografer med skibsfotografering som speciale. Ligeledes har det megen nytte af sin forbindelse med gruppen „Dansk Skibsfartsklub“, der omfatter skibsentusiaster hver med sine særlige interesseområder. Om fotografisamlingens ordning henvises til en redegørelse i „Fortid og Nutid“, bind 21, 1960, side 11 ff.

I 1931 erhvervede museet som gave fra skibsreder A. O. Andersen, DFDS, et seddelkatalog, udført af forfatteren Kay Larsen: *Samlinger angående dansk søfart*, med særlig henblik på perioden fra 1580 til 1918. Det er udarbejdet fra forskellige kilder først og fremmest vater-skoutens protokoller, skipperlaugets arkiv m. m. og rummer med sine ca. 27.000 sedler et værdifuldt oplysningsstof.

Museet begyndte snart at supplere dette stof med egne indsamlinger, og da et sådant indsamlingsarbejde skønnedes meget nyttigt, sattes arbejdet efter nogle års forløb i gang efter et rationelt system med udskrivning af søhistorisk oplysningsstof fra de store arkiver, med hvilke der opstod et for museet særdeles nyttigt samarbejde.

Det drejer sig især om Rigsarkivet, tildels også landsarkiverne i København, Odense, Viborg og Åbenrå. Hertil kommer Københavns Stadsarkiv, Skibsregistreringskontoret (hvis ældre protokoller nu er i Rigsarkivet), byarkivet i Haderslev og uden for landets grænser stadsarkiverne i Flensborg, Slesvig, Eckernförde, Kiel, Altona, Meldorf, Burg (Ditmarsken), Westerland (Sild), Staatsarchiv Hamburg og Landesarchiv Schleswig-Holstein på Gottorp. For 1800-tallets vedkommende er hjælp modtaget fra Fåborg byhistoriske Arkiv, ligesom også Altona Museum har ydet megen støtte. Arkiverne har været så elskværdige at udlåne deres materiale til brug i museets lokaler, hvorved arbejdet er blevet fremmet væsentligt. På museet har en enkelt fast medarbejder været særligt beskæftiget på dette felt, men arbejdet har desuden været udført af vekslende medarbejdere på revalideringsloven eller ved interesserede civile værnepligtige, der ved elskværdig imødekommenhed fra Gribskovlejrens chef samt fra indenrigsministeriet har været udstationerede på museet. Oplysningerne udskrives på kartotekskort i format 8801 A, og antallet af kort ligger nu på ca. 170.000. Man vil deraf forstå, at kartotekets skabe fylder godt i museets arbejdslokaler, hvor der snart vil opstå et pladsspørgsmål. Til gengæld har det forlængst vist sin store nytte. Selvom det naturligvis ikke kan give oplysning om samtlige fortidens skibe, redere og skippere, hvis tal er legio, er det et uhyre værdifuldt arbejdsmateriale, som både museet og talrige oplysningssøgende har haft megen nytte af. Udskrivningsarbejdet fortsættes stadig.

Indenfor *sømandsfolkloren* foretager museet ligeledes indsamlingsarbejde. Af museets medarbejdere er især dr. Henningsen beskæftiget hermed. Gennem mange år er foregået en registrering af kirkeskibsmodeller og de skikke og traditioner, som knytter sig til ophængningen af disse, og de forestillinger der ligger bagved. Museet har ved dr. Henningsen udsendt et bind i serien „Søhistoriske Skrifter“ omfattende disse kirkeskibsmodeller, og et særligt kartotek omfattende samtlige ophængte kirkeskibsmodeller følger alle nye ophængninger. Museet har fornylig udsendt et spørgeskema omfattende *sømandens liv* på søen såvel som i land. Besvarelser herpå er indløbet i tilfreds-

stillende omfang. Forhåbentlig vil disse spørgeskemaer efterhånden samle betydeligt stof vedrørende søens kulturhistorie.

Et område, som museet har skænket megen opmærksomhed, er det gamle *både- og skibsbyggeri*. Museet modtog i sine første år nogle store arkiver af skibskonstruktionstegninger, hidrørende fra gamle københavnske skibsbygger-slægter. Dette medførte, at museet allerede i årene før anden verdenskrig, gennem en berejsning af landet, startede en større indsamling af sådanne konstruktionstegninger samt af skibstømmer- og bådebyggerredskaber fra gamle værfter eller fra private hjem, hvor det lykkedes at opspore efterkommere af bådebygger- eller skibsbygger-slægter, hvor erhvervet var forladt. Dette arbejde er siden fortsat. Museet har for eksempel fra Fåborg byhistoriske arkiv fået deponeret skibsbygger-slægten Møllers betydelige arkiv af konstruktionstegninger. Der fandtes mærkværdigvis ikke tidligere skibstømmerredskaber på museet. Indsamlingen medførte oprettelse af en afdeling for skibsbygning. Arbejdet er siden fortsat og i løbet af den seneste tid er modtaget to betydelige samlinger: bådebygmester Chr. Madsens værktøj, arbejdsmodeller og konstruktionstegninger fra dennes og hans forfædres bådeværft i Lynæs og en meget stor samling tilsvarende materiale fra skibsbygmester N. F. Hansens virksomhed i Odense. Begge samlinger vil være af særlig nytte, når museet om forhåbentlig ikke for lang tid skal omopstille sin afdeling for skibsbygning og skibskonstruktion.

I erkendelse af, at de lokale småskibstyper: fiskerbåde, færgebåde og andre mindre transportfartøjer, som har udviklet sig i landets forskellige egne, i konstruktion og sejlføring præget af forholdene i de farvande, hvor de var hjemmehørende, efterhånden forsvinder mere og mere og om kort tid vil være helt fortrængt af moderne mere ensartede typer, påbegyndte museet i 1930'erne en opmåling af disse lokale fartøjstyper udført ved bådebygger Chr. Nielsen, Fejø, der siden 1953 blev museets konservator og modelbygger. Opmålingerne, der bekostedes af Tuborgfondet, omfatter efterhånden ca. 100 fartøjstyper, af hvilke der i museets arkiv findes fuldstændige tegninger, der giver fornødne oplysninger om detaljer i konstruktionen.

Af en del af disse er ligeledes udført modeller. En oversigt over opmålingerne er givet i „Fortid og Nutid“ foran anførte bind side 15 ff. Det bør ligeledes nævnes at museet ved studier i Rigsarkivet har fundet adskillige hundrede, hidtil upåagtede konstruktionstegninger fra 1700-tallet. Ved velvilje fra Rigsarkivet og for midler fra Tuborgfondet er disse tegninger registrerede og fotograferede, og fotografierne er nu indgået i museets arkiv. Af en del af tegningerne er udført modeller (fiskejagt, fiskehukkert, snau, galliot m. m.), der er opstillet i museets kronologiske samling.

I sommeren 1964 indledte museet, også her med støtte af Tuborgfondet, *en etnologisk undersøgelse* af bådebyggeriets og træskibsbyggeriets traditioner og arbejdsformer, fartøjs- og redskabstyper. Undersøgelsen skete i samarbejde med Statens sjøhistoriska museum i Stockholm og med deltagelse af endnu en svensk kollega fra Kulturen i Lund, som var særlig interesseret i emnet. Undersøgelsen har givet gode resultater og fortsattes derfor i indeværende sommer, hvor der tillige var indledt samarbejde med norske kolleger, idet repræsentanter for Bergens Sjøfartsmuseum og Institutet for folkelivsgranskning ved Oslo Universitet deltog i undersøgelsen. Samtidig vil museerne drøfte ensartethed i og samarbejde om opmålinger og registrering af fartøjstyper.

Som afslutning på undersøgelsen afholdtes efter Handels- og Søfartsmuseets indbydelse i dagene 23.-25. aug. 1965 på Løkkens Vejkro i Vendsyssel et maritimhistorisk arbejdsudvalg, i hvilket deltog over 30 repræsentanter for skandinaviske søfartsmuseer, arkiver og universitetsinstitutioner. Man drøftede her en mangfoldighed af emner, der især koncentrerede sig om både- og træskibsbygningens historie og om arbejdet hermed. Der var almindelig enighed om en fortsættelse med visse mellemrum af sådanne møder samt om at påbegynde et nærmere samarbejde museerne imellem. Til formidling af dette samarbejde nedsattes et stående tremandsudvalg med en norsk, en svensk og en dansk repræsentant.

Som man ser frembyder der sig en mangfoldighed af emner for et kulturhistorisk museum, også på søhistoriens område. Arbejdet

kunne ganske vist formindskes ved udfoldelsen af mindre initiativ, men det vil ikke være tilrådeligt, fordi vi er i den ellefte eller snarere den tolvte time for indsamling af kulturhistorisk stof vedrørende søens, sømandens og skibsbyggerens kulturhistorie i sejskibstiden. Har det været længe, inden søfartsmuseerne i de forskellige lande blev oprettet, påhviler der dem des mere at virke, mens det endnu er tid.

Handels- og Søfartsmuseet startedes under første verdenskrig, holdt 25 års jubilæum – og svækkedes i sit arbejde – under den anden verdenskrig. 50 års jubilæet indtræffer i en – ganske vist af problemer opfyldt – økonomisk opgangstid, under hvilken uddannelsesproblemer og kulturpolitik står på dagsordenen som aldrig før. Det må være museets håb, at de tanker, som er så stærkt fremme indenfor dansk kulturliv for tiden, vil skabe muligheder for, at museet i sit arbejde fremover vil kunne virke under tilfredsstillende vilkår både hvad økonomi, plads- og personaleforhold angår.

THE DANISH MARITIME MUSEUM

Fifty years of existence

Summary

The Danish Maritime Museum of Kronborg castle celebrated on Aug. 1st this year its 50 years jubilee. In 1940 a short account of the first 25 years was published, later supplemented by a monograph in the yearbook 1949. So here will only be given the outlines of the history of the museum and a few words about its work to-day.

Maritime museums are the most recent types of museums in Denmark as in other countries. In 1914 a committee was appointed by the Danish Minister of Commerce and Trade for the purpose of establishing a maritime museum. The result was that the museum was opened to the public Aug. 1st 1915. The initiative was taken by Mr. E. F. S. Lund, a former curator of the Frederiksborg museum. Thanks to his energetic endeavours the museum was started and he succeeded in getting premises for it in Kronborg castle.

The beginning was rather modest, only seven or eight rooms with an area of about 475 square meters and with a collection of varying importance. The closing of the barracks at Kronborg in 1922 and the restoration of the castle offered a chance of expansion and to-day the museum has an area of 2000 square

meters at its disposal for exhibition, study collection, library and archives and furthermore it has a model workshop and rooms for office work and registry.

The obligations of the museum are fulfilled in several ways. First of all *the public exhibition*. It has been altered several times during the existence of the museum on account of the growth of the material and as a consequence of the partial evacuation of the collection during World War II.

For educational reasons the museum aims at variation and an easy survey of the collections. In this connection you will find information and maps etc. giving the historical background of the exhibits. As an example can be mentioned a map showing the viking raids, where colours indicate the regions of interest of the Danish, Norwegian and Swedish vikings. That sort of information is studied with great interest by many visitors. The collections show the historical development of Danish shipping from the prehistoric period to our own time. Special departments deal with technical fields connected with shipping: ship-building, navigation-instruments and charts, lighthouse service, lifesaving-service and salvage. A great disadvantage is the lack of electric light.

In addition to the exhibition the museum is engaged in a lot of scientific work and research. Since 1942 it has published an illustrated *yearbook* with reports and papers on topics of maritime history. It is issued in collaboration with the society of "friends", Handels- og Søfartsmuseets Venner. Another publication is the "*Series of Maritime History*" of which till now five volumes have been published.

Many people call on the museum for assistance in their studies. For their information the extensive *subject index and list of names* in connection with the collections of the museum are of great importance. So is the *reference library* of about 15000 numbers and the more *the card file of Danish Shipping*, a very comprehensive card index comprising about 170.000 index cards with information about Danish ships and shipping from about 1750 to our days transcribed from historical documents in the Royal Record Office, the provincial archives of Copenhagen, Odense, Viborg and Aabenraa, several municipal archives of Denmark—mainly from the capital—and of the old duchies of Schleswig and Holstein. This card file derives from a smaller index made by a Danish historical author, Mr. Kay Larsen, and donated to the museum in 1931 by the late Danish shipping owner, Mr. A. O. Andersen, D.F.D.S. It was evident that such an instrument of information was of interest and the staff of the museum therefore started this extensive rational transcription from documents in the archives mentioned above.

As to *seaman's folklore* the museum has started a research. It has dispatched a questionnaire to a lot of old captains and sailors and asked them to answer the questions and to give information about their lives as sailors as well at sea as their daily life in port and in their homes. A great many of the inquirers have accepted the suggestion. In this way the museum has a reasonable hope of getting important knowledge of sailors' ways and customs that hitherto has been a rather unknown chapter of maritime history. Together with this must be

mentioned the museum's comprehensive files on votive shipmodels in Danish churches.

The history of shipbuilding is of course of great importance. For many years the museum has made measurements of local craft: fishing boats, old ferry boats, vessels for small cargo etc., types of vessels that now are dying out, and in the last two years this work has developed into *ethnological research* into boatbuilding and old wooden shipbuilding as a teamwork with Swedish and Norwegian maritime museums. This has resulted in closer cooperation between the Scandinavian museums of maritime history.