

# MARITIME SMÅARTIKLER

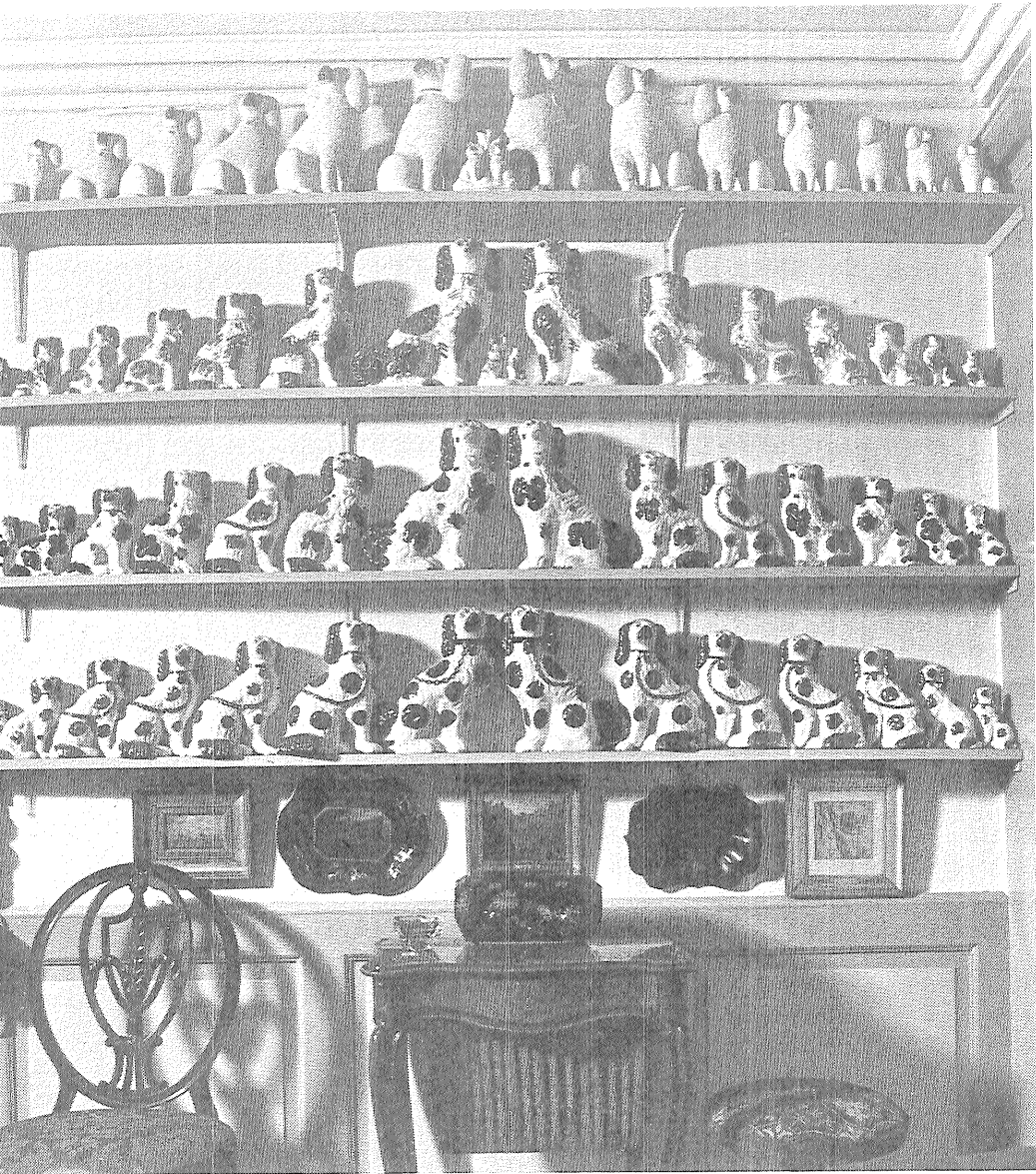
## STAFFORDHUNDE

De mange keramikvirksomheder, der ligger i omegnen mellem Stafford og Stoke on Trent, et godt stykke nord for Birmingham, har en naturlig beliggenhed for en keramisk produktion, da der findes store naturlige forekomster af specielt egnede lersorter og kulforekomster til brændingen. Allerede i middelalderen begyndte man, og så udviklede der sig en mere og mere omfattende fremstilling af al slags keramik, fajance og porcelæn. I 1803 fremstillede 144 virksomheder de særprægede og yndede figurer, der blev efterspurgt som folkelig kunst.

De såkaldte *china dogs*, der kom på mode i England for et par hundrede år siden, var begyndelsen til fremstillingen af de Staffordhunde vi kender i dag.

De siddende hundefamilier, som ses på billedet, er eksempler på fire forskellige typer på hver sin hylde. Staffordhundene i den frontale „tvilling-stilling“ har egnet sig udmærket som prydenstande på kaminhylden i engelske hjem. Hundene er til en vis grad individuelt fremstillet, lidt forskellige i stil, karakter og farve, og udpræget hånddekorede, hvorved de får et ejendommeligt levende særpræg. Søfolk, hjemmehørende i landene rundt Nordsøen, har i sejl-skibstiden haft øje for den charme, hundene har, og de har taget dem med hjem som gave til hustruen og til glæde for børnene. Hundene har pyntet på dragkisten, hvor de stod parvis med hovederne mod hinanden. Den venstre hund kaldtes hjertehunden og havde til opgave at skærme kone og hjem og minde om fatter, indtil han kom hjem fra langfart.

Der ses i billedet syv par veldresserede hundefamilier i siddende stilling på hver sin hylde. De største er ca. 32 cm i højden og står på hyldemidten, de andre i aftagende højde ud til siderne til de mindste hunde som er ca. 10 cm. Hver af de syv par består af en højre og en venstre hund, og de er sidevendt med hovederne mod dem der ser på dem. Hundenes forsider er mere gennemarbejdede i enkeltheder end bagsiderne. Alle ser de så højtidelige ud, som var de på en af de første fotografiske optagelser for 100 år siden, hvor man i flere minutter måtte sidde uden at røre sig, og de udviser en holdning, som om de var voksdukker i madame Tussauds kabinet i London. Da alle snuderne på de hvide pudler på øverste hylde er sorte, giver kuløren dem et vagtsomt og overlegent præg med halsbånd og hængelås. På de tre nederste hylder har mopperne plads. De har også halsbånd, men med lang kæde med hængelås og hvide pelse, medens hver familie har sine egenartede farver på ørerne, pletter



Forfatterens private samling af engelske Stafford-hunde (China dogs).

*The author's private collection of Stafford dogs.*

på siderne og på bagbenene. På anden hylde foroven er hundenes prydelser røde og på den næstnederste har alle sort farve i pletterne, medens hundene på nederste hylde er prydet med guldlustre. Midt på de to øverste hylder står en lille sologruppe som hører med i slægten, fordi de betragtes som hvalpe til familien. Det ene af disse par i midten læner sig op ad en trompetlignende vase, der er rød inden i, medens det andet par læner sig op til en træstamme med afhuggede grene.

Da jeg for mange år siden fik lyst til at komplettere min lille hundebestand, noterede jeg mig den højde, farve og karakter jeg var interesseret i, for ellers har man glemt alt det nødvendige kort tid efter, dersom man pludselig skulle opdage en mulighed for køb. Der kunne gå lange tider, hvor der intet viste sig. Det var særlig i Sønderjylland, på Sydfyn og i det gamle København, at jeg fik flere eksemplarer der passede i samlingen. I England opnåede jeg ingen resultater, og i London syntes man det var morsomt at træffe en udlænding, som havde interesse for engelske hunde. Der kunne igen gå år og dag, hvor der intet skete – men så pludselig kom en chance. Efterhånden kom hundefamilierne i orden, og så måtte der længere hylder til. Jeg har også købt bare en enkelt hund, i håb om senere komplettering med tvillinghunden, og det lykkedes i de fleste tilfælde. Solohundene er altid billigst.

En overgang boede vi i Nyboder, hvor det var lettere at stille hunde op i vinduerne i stuen til gaden end at have pottedplanter. Hundene passede så godt ind i gadebilledet, at en dag sidst på måneden en velproportioneret markandiserkone ringede på og kom ind i entreen og sagde: „Skulle vi ikke blive enige om en pris for de fire hunde der står der? Det er jo sidst på måneden, så mon ikke det er lidt skralt med husholdningspengene?“ Vi kunne kun svare, at vi måske snarere var købere til flere hunde. „Nå, ja, ja, jeg kommer igen en anden dag, for hyren her er vel ikke så særlig stor.“

Begyndelsen til de viste hundefamilier var ganske tilfældig, og jeg havde ikke noget særligt kendskab til denne form for zoologi, men den ene hund tog den anden med, og nu er der ikke plads til flere på det sted.

*Hans H. Kjølse* (†), civilingeniør

Maj Fehrmann: *Kuriøse Antikviteter*. Kbhvn. 1951.

Rut Liedgreen: *Staffordshire Figurer*. Stockholm 1958.

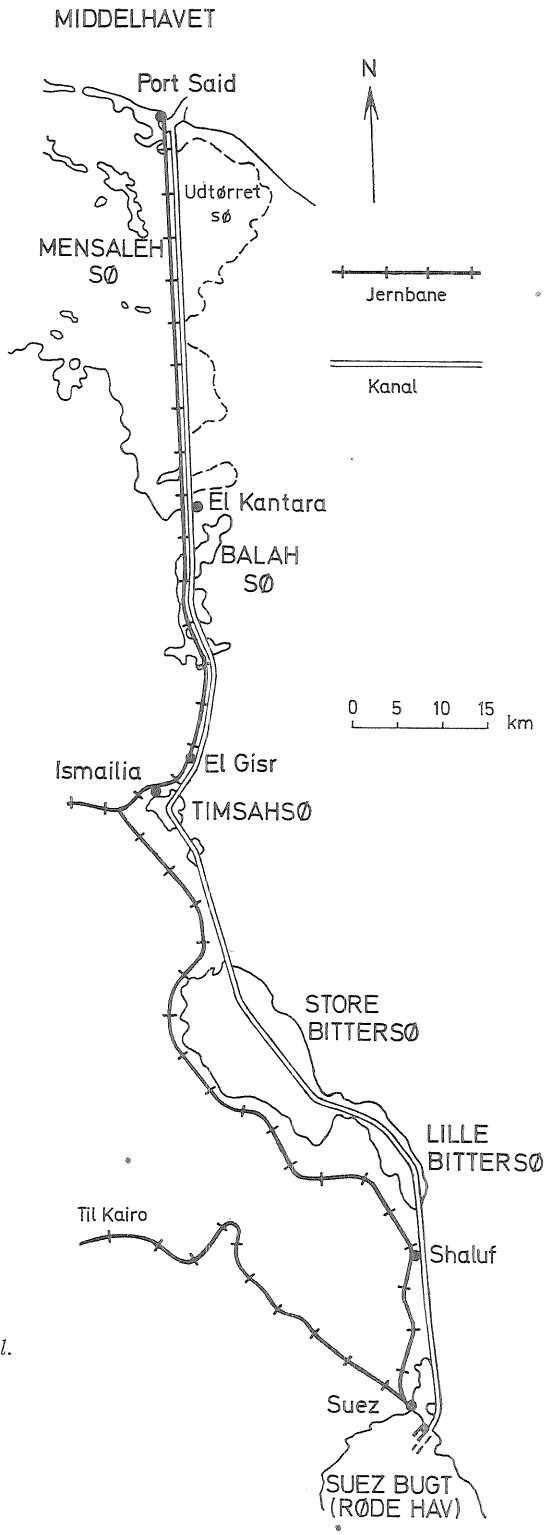
Reginald Haggart: *Staffordshire Ornaments*. London 1955.

Der fortælles også om Staffordshunde i Henning Henningsens artikel om „Maritime Kuriosa“ i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1968 side 106.

## SUEZ-KANALEN HUNDREDE ÅR

Suez-tangen, der skiller Afrika og Asien, er på sit smalleste sted mellem Middelhavet og Rødehavet kun godt 110 km bred.

Allerede for ca. 3500 år siden byggede ægypterne en kanal fra Nildeltaet til Rødehavet. I tidens løb sandede den flere gange til, men blev atter og atter



Kort over Suezkanalen.  
 Map of the Suez Canal.

opgravet. Tanken om at anlægge en rigtig kanal mellem de to have har spøgt i de sidste århundreder op mod vor tid, i takt med den europæiske ekspansion og kolonialisme. Napoleon tænkte f. eks. alvorligt derpå, men opgav det, da hans vejingeniør Lepère fejlagtigt havde regnet sig til, at der skulle være en forskel på ca. 11 m i højden af de to haves vandspejl.

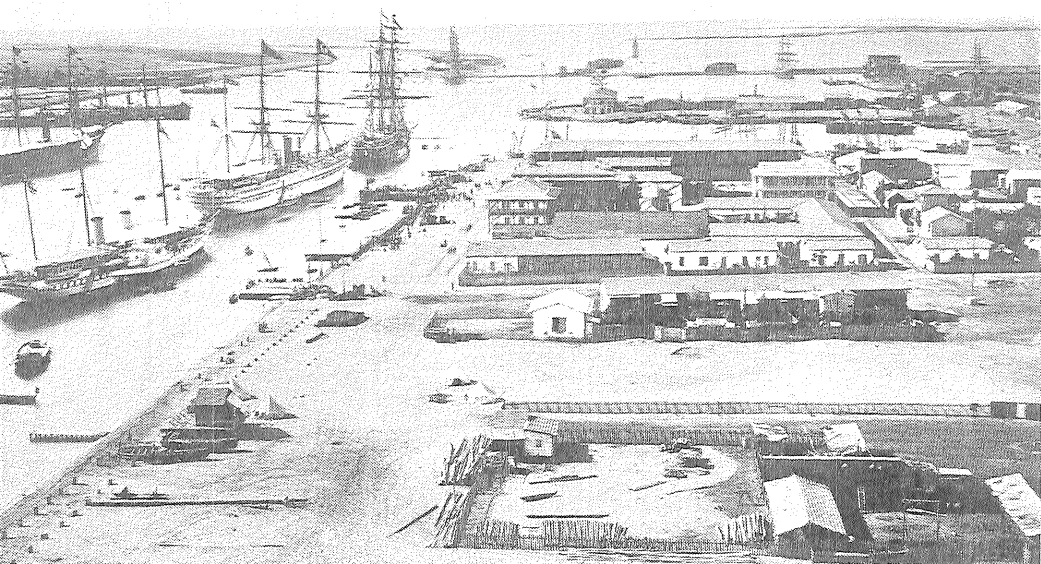
Det var først franskmændene *Ferdinand de Lesseps* (1805–94), der fik virkeliggjort ideen. Han havde været konsul i Alexandria og var ven med de efter hinanden følgende ægyptiske khediver (vicekonger). Med ildhu kæmpede han for sin kongstanke, fik nedsat en international kommission og fik tegnet en vældig sum i aktier. Ialt blev der udbudt 400.000 aktier à 250 frcs., og de fleste – over 2/3 – blev tegnet i Frankrig. Resten overtog khediven. De tekniske planer til kanalen var udkastet af den østrigske ingeniør *Alois Negrelli*, som dog døde 1858.

I 1859 begyndte man med det vældige anlægsarbejde, hvori 25.000 ægyptiske arbejdere deltog, desværre med store tab af menneskeliv under de strenge klimaforhold. Det var nærmest slavearbejde, men lønningerne, der nok var små, men dog lå over de sædvanlige ægyptiske, lokkede. Senere kom der europæiske arbejdere til, og man fik også den moderne teknik, mudder- og gravemaskiner, til hjælp. Men det meste var håndarbejde. Drikkevandsspørgsmålet blev ordnet ved at genåbne den tidligere nævnte oldtidskanal til Nilen.

For at undgå tilsanding anlagdes to lange moler af kæmpestore asfalt- og cementblokke ud i Middelhavet ved Port Saïd. Herfra gik kanalen snorlige mod syd gennem den lave Mensalehsø til El Kantara (= Broen) og videre gennem Balahsøen og den golde, hede ørken. Ved El Gisir blev et lavt, men besværligt højdedrag gennemskåret. Byen Ismailia anlagdes ved Timsahsøen (= Krokodillesøen); her var Lesseps' hovedkvarter. Fra søen gik kanalen videre gennem ørkenen ad oldtidskanalen via saltsøerne Store og Lille Bittersø og kalkstenssletten Shaluf til Suez ved det Røde hav, hvor en kunstig havn blev anlagt i bugten. Ialt fjernedes ca. 75 mill. m<sup>3</sup> sand og klippe.

Kanalen, der var helt uden sluser, var 161 km lang. Den var énsporet, men med flere vigepladser. Dybden var 8 m, beregnet til skibe med højst 7.5 m dybgående. Dampskibe måtte gå for eget maskineri, dog ikke over 10 km i timen, for at kølvandet ikke skulle beskadige bankerne, der ikke overalt var stensatte. Alle sejlskibe over 50 tons skulle bugseres. Fartøjer over 100 tons var tvunget til at tage lods.

Det store arbejde tog ti år, og kanalen blev indviet 16. nov. 1869 ved overdådige festligheder à la 1001 nat, som kostede khediven, Ismail Pasha, 33 mill. frcs. Fyrster og standspersoner fra mange nationer deltog. De fornemste var kejseren af Østrig og den franske kejserinde Eugenie; hun foretog den officielle åbning. Danmark var repræsenteret ved orlogsfregatten „Sjælland“. Ialt deltog 160 fremmede orlogs-, lyst- og handelsskibe i festen, og der var 1143 officielle gæster. Fra tre andre, et muhamedansk, et romersk-katolsk og et græsk-katolsk, lystes velsignelsen over kanalen. Næste dag sejlede den franske kejseryacht „L'Aigle“ som første skib gennem den nordligste del af kanalen. Lesseps, der var



Havnen i Port Saïd 1869. Prinsen af Wales ankommer for at deltage i indvielsen af kanalen. I baggrunden Mensaleh-søen. Samtidigt foto på Handels- og Søfartsmuseet.

*The Prince of Wales arrives at Port Saïd, 1869, on the occasion of the opening of the Suez Canal.*

64 år, fejrede sin triumf ved at ægte en 18-årig kreolerinde. Forøvrigt blev han, takket være sit ry, i 1879 sat i spidsen for et selskab, der ville anlægge Panamá-kanalen. På grund af spekulation og svindel ramlede det i 1890, og han, der var senil og blind, blev dømt til fem års fængsel 1893, 88 år gammel. Han døde dog året efter. I 1900 opsattes hans statue på den vestlige havnemole i Port Saïd.

For Ægypten var begivenheden en storslået reklame. Verdens øjne rettedes mere end før mod det farverige, orientalske land med den betagende oldtidskultur. Den italienske komponist *Guiseppe Verdi* skal efter traditionen være blevet inspireret deraf til at skrive sin pompøse ægyptiske opera „Aïda“, som blev opført for første gang i Kairo i 1871 og snart gik sin sejrsgang gennem den vestlige verden. Suez-kanalen blev sammen med telegrafkablet over Atlanterhavet og jernbanen tværs gennem Nordamerika regnet for 1860'ernes tredje verdensvidunder. Den betød en vældig forkortelse af sejltiden fra Europa til det fjerne Østen. Ruten London-Bombay, der tidligere gik rundt om Kap det gode Håb, forkortedes således med 44 %. Men kanalafgifterne var til gengæld høje: 10 frcs. pr. ton (senere nedsat til 6.25 frcs. og 3.75 frcs. pr. ton for et ballastet skib) og 10 frcs. pr. passager. I begyndelsen blev kanalen ikke brugt af mange skibe, men hurtigt steg antallet:

År	Antal fartøjer	Mill. tons
1870 (første år)	435	0.5
1880	2.026	3
1890	3.568	7.8
1900	3.769	11.5
1910	4.533	16.5
1917 (1. verdenskrig)	2.353	8.4
1924	5.124	25.1
1937	6.635	36.5
1947 (efter 2. verdenskrig)	5.972	36.5
1950 (tankskibsfarten)	11.751	81.8

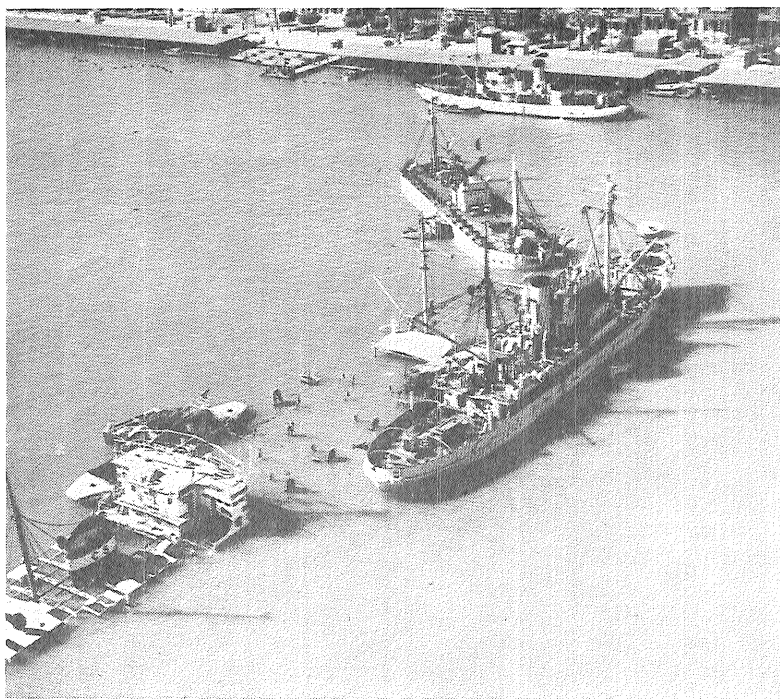
Det første danske skib, der passerede kanalen, var fregatten „Tordenskjold“, der 1870 skulle til Østen for at nedlægge kabler for Store nordiske Telegraf-selskab. Med et dybgående på 20' 2", selv efter at den var lettet ved udlosning rørte den flere gange bunden. De næste var Store Nordiskes kabeldamper „H. C. Ørsted“ 1873 og det senere emigrantskib S/S „Thingvalla“, Danmarks dengang største dampskib, i 1875. Senere steg tallet, ikke mindst da Ø.K. begyndte en regelmæssig fart på Østen, og i vore dage, da tankskibsfarten fra den Persiske golf satte ind. I 1958 gik 654 danske skibe (5.4 mill. ts.) igennem.

I det første reglement for kanalfarten betonedes det udtrykkeligt i § 1, at sejladsen stod åben for alle nationers skibe, og dette blev garanteret for alle tider i den internationale Suez-kanal-traktat, underskrevet af ni europæiske magter 1888.

England stod først meget køligt over for kanalplanerne, som Lord Palmerston opfattede som et politisk, fransk-betonet konkurrenceforetagende. Dette var en yderst kortsynet betragtning. Efterhånden indså man kanalens kommer-cielle og trafikmæssige betydning, ikke mindst for England selv, og 1875 over-tog det på foranledning af Disraeli khedivens store aktiepost. Kanalen var direkte skyld i, at de store teklipperes og sejlskibes tid nu var forbi i farten på Østen; snart betalte det sig kun at benytte sejlskibe i Australien-farten. Til gengæld vandt dampskibene terræn, og England kom hurtigt til at dominere trafikken gennem kanalen, der blev livsnerven i forbindelsen med Indien og de øvrige besiddelser i Østen. 1912 taltes der således 3.335 engelske skibe over for 698 tyske, 343 hollandske, 248 østrigske, 221 franske – og 45 danske. An-tallet af passagerer (inkl. mandskab) var samme år 266.403.

Kanalen bestyredes af det i 1854 stiftede *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez* med hovedsæde i Paris. Et råd af 28 direktører (16 franske, 10 engelske, 1 hollandsk og 1 ægyptisk) havde ledelsen. Kompagniet havde fået koncession for 99 år til 17. nov. 1968.

I 1872 gav kanalen første gang overskud, og derpå steg indtægterne enormt år for år. I 1880 var indkomsten 40 mill. frcs., i 1912 140 mill. frcs. og i 1923 16.8 mill. eng. pund. Aktierne noteredes i fantastiske højder. I 1934 stod en



For at blokere indsejlingen til Suez-kanalen sænkede ægypterne flere skibe under lynkrigen i 1956. Her ses bjærgningskibe i færd med at hæve et sunket skib.

*Salvage of a ship, sunk in the Suez Canal by the Egyptians during the war 1956.*

250 frcs. aktie til 19.290 frcs., og årets udbytte var på mere end det dobbelte af aktiens pålydende værdi. På grund af den høje kurs var den effektive forrentning dog kun på 3 %.

Det var en livsbetingelse for kanalen, at den stadig blev holdt ren for sand, hvorfor store sandsugere var konstant beskæftigede. Gennem årene blev den også uddybet og udvidet på forskellig måde for at forøge kapaciteten i takt med de stadig større og større skibe og det voksende antal gennemsejlinger. Der var planer om en kanal ved siden af, så sejladsen kunne foregå uhindret i begge retninger. Man kom dog ikke længere end til at bygge den såkaldte Faruk-kanal mellem Ismailia og El Kantara efter 2. verdenskrig. Antallet af kanallodser steg ligeledes i takt med skibsfarten. I 1956 var der ialt 120 lodser.



Efterhånden som Ægypten vandt uafhængighed og styrke blev det klart, at besiddelsen af Suez-kanalen kom til at blive et ønskemål for dette land, ikke mindst af økonomiske grunde. I juli 1956, tolv år før koncessionens udløb, nationaliserede Ægypten kanalen, hvilket gav anledning til protester og kamp-handlinger fra engelsk og fransk side. Fanatiske nationalister væltede symbolsk Lesseps' statue i Port Saïd, og ægypterne lod sænke flere skibe for at spærre løbet. Efter lynaktionen, som fordømtes af de Forenede Nationer, USA og Sovjetrusland, blev kanalen dog hurtigt ryddet igen, og Ægypten gik ind på at forhandle om en erstatning til kanalselskabet og aktionærerne. På grund af spændingen mellem den arabiske verden og den nye stat Israel, hvorunder Ægypten nægtede Israel ret til at benytte kanalen, selv om dens internationale karakter var anerkendt, kom der aldrig ro om den, og under den israelsk-arabiske lynkrig i 1967 blev den lukket. Det er den stadig. Det økonomiske tab for Ægypten er enormt, og kanalen sander til, så en rydning vil blive en kostbar historie, når forholdene engang tillader, at den åbnes igen. Samtidig må den udvides ganske betydeligt, hvis den skal genvinde sin betydning, for resultatet af lukningen er blevet, at man for olietransportens skyld nu er gået over til at bygge giganttankere, beregnet til at gå fra den Persiske golf syd om Afrika til afsætningslandene. I kraft af deres volumen kan de transportere olien lige så billigt den lange vej, som mindre tankere ville kunne gøre det gennem kanalen.

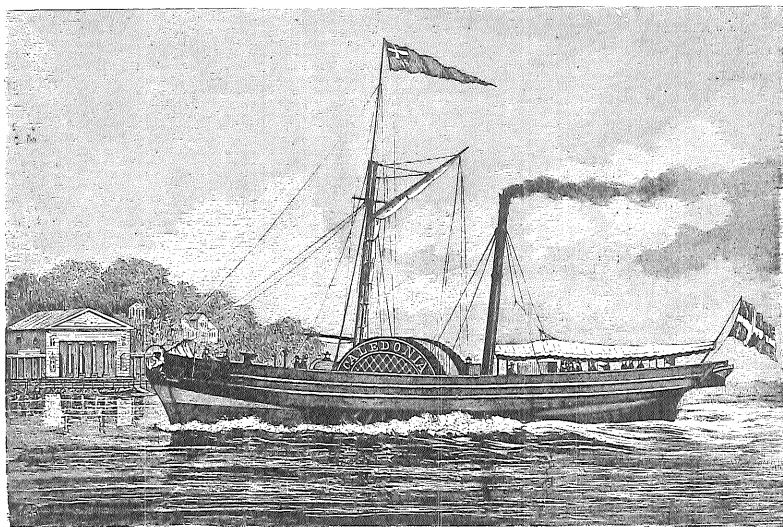
Ved 100-års jubilæet står alt i uvishedens tegn. Vil Suez-kanalen atter igen træde i funktion, eller har den kun spillet en 100 års gæsterolle? Under alle omstændigheder har den haft en enorm betydning i det sidste århundredes historie på godt og ondt og har, som vi så, to gange formået at omforme skibstypernes og skibsfartens teknik.

*Henning Henningsen*

### H/S „CALEDONIA“

I indeværende sommer har dampskibet holdt 150 års jubilæum i Danmark, idet H/S „Caledonia“ tilgik den danske koffardimarine som det første danske dampskib i 1819.

„Caledonia“ var konstrueret af Charles Wood og blev bygget på Messrs. Woods værft i Port Glasgow i nærheden af Greenock, hvor det løb af stabelen d. 27. april 1815. Det fik navn efter det nordligste landskab af Skotland. Skibet var på ca. 70 læster og havde to balancemaskiner med oprindeligt 28 HK (leveret af Cook og Henry Bill), der gav skibet en fart af 6 à 8 knob. Som alle tidlige skibsdampmaskiner var „Caledonia“'s maskine ikke særlig god. Den kunne f. eks. ikke bakke, hvorfor man i god tid ved landing måtte stoppe maskinen for dernæst langsomt at sejle til anløbsstedet. Det fortælles, at James Watt selv var til stede på prøveturen og fik arrangeret en slags omstyring af damptilførslen, hvorved maskinen blev i stand til at rotere hjulene i begge retninger. Allerede i 1816 fik skibet dog to nye balancemaskiner, hver på 16



H/S „Caledonia“ under indsejling til Kiel ud for Düsternbrook med Kieler Seebad's klassicistiske bygning. Træsnit efter Carl Baagøe i Illustreret Tidende XIX (1877-78).

*The paddle-steamer "Caledonia" approaching Kiel.*

HK, samt ny kedel og hjul, byggede hos Boulton & Watt. Skibet ejedes da af James Watts nevø.

„Caledonia“ fo'r først på Clyden, senere mellem London og Margate. I 1817 gik det som det første dampskib over Nordsøen til Rotterdam samt på Rhintur til Koblenz og Köln, hvor det blev modtaget med stor begejstring, idet man aldrig endnu havde set et dampskib på Rhinen. I 1819 købtes det af auditør Steen Andersen Bille, formentlig i forbindelse med den bekendte martspolitiker L. N. Hvidt, der senere var eneejer og fik 10 års eneret på pakettfart mellem København og Kiel. Ind imellem foretog „Caledonia“ lystture i Sundet.

Skibet førtes til Danmark af Steen Billes bror, kommandørkaptajn Michael Bille (den senere stifter af „Foreningen til Søfartens Fremme“), der dengang var færgelavinspektør i Helsingør. Det siges, at færgemændene var lidet begejstret for dette nymodens fænomen, som de forstod ville blive en slem konkurrent for de gamle færgeruter.

Skibet blev lidt forsinket på overrejsen, men ankom dog til København søndag d. 23. maj ved ottetiden, så betids, at en annonceret afgang fra København til Helsingør kl. 10½ kunne overholdes, hvad man var meget imponeret over. Den store fordel ved dampskibene var jo, at man nu – i modsætning til



Kunstneren David Monies udførte i 1834 dette litografi, som han ironisk kaldte „En Lystreise med Caledonia“. Turen var noget uheldig, og folk måtte soppe eller bæres i land på Møn.

*The end of a "pleasure trip" with the "Caledonia" to the island of Møn, 1834.  
The passengers had to wade or be carried ashore.*

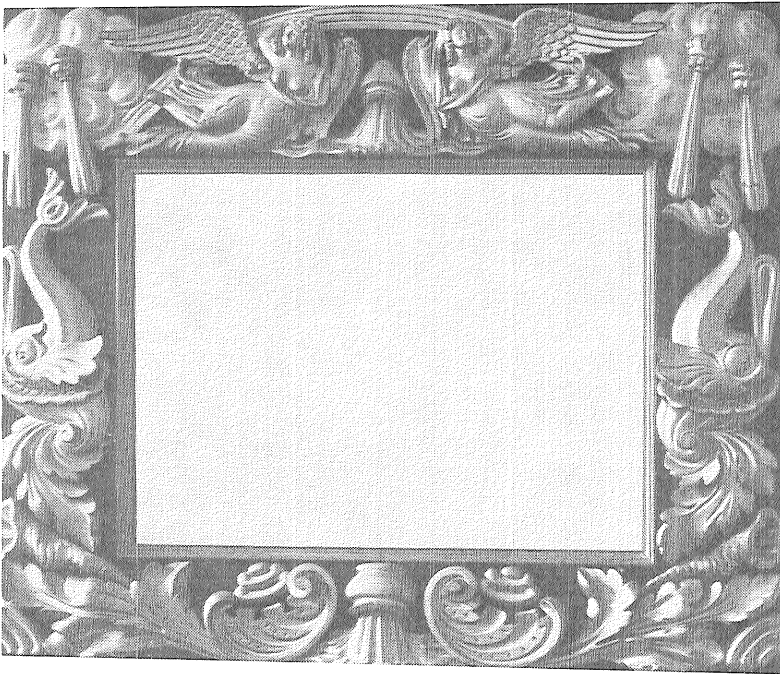
ved sejlpaketterne – kunne lægge en fast sejlplan, men man måtte regne med tidlige afgangstider. Fra 25 maj gik skibet i Kielerruten. Det afgik fra København kl. 5 om morgenen, via Møen (her kl. 14) og Bandholm (kl. 18) og var i Kiel den næste dags eftermiddag.

Den opsigt „Caledonia“ vakte, afspejler sig i følgende referat i „Skilderi af Kjøbenhavn“: „En utallig mængde tilskuere vare forsamlede på Toldboden, på Kastelsvolden og på vejen til Kalkbrænderierne for at være vidne til dette for os i sit slags herlige syn. Det er en glæde at se, hvorledes den menneskelige ånd ved sin opfindsomhed har bragt to hinanden så modkæmpende elementer som ild og vand til at forene deres fælles kraft til menneskets nytte og fornøjelse. Dette dampskib, som er bygget i Engelland, har en såre smagfuld indretning. Man finder her et nydeligt cabinet for damer, en forsamlingsaal for passagererne og et køkken, hvor maden koges ved damp, der driver skibet“.

Om den omtalte smagfulde indretning ved vi naturligvis ikke meget, da det desværre har været umuligt at opspore konstruktionstegninger til skibet. Handels- og Søfartsmuseet ejer dog et spejl, der har hængt i salonen, og som er

den eneste enkelthed der er bevaret af skibet. Det har en meget bred ramme, på hvilken der er sat forgyldte ornamenter i billedskærerarbejde, symboliserende himlen, vindene og havet.

Der var to pladser i skibet. På første plads kunne der skaffes natteleje til 40 passagerer med nummer, men så var også al plads udnyttet. Konversationsstuen blev indrettet til sovestue, sengesteder blev indrettet på gulvet, og lige så mange blev hængt op under loftet, så at den ene bogstavelig talt kom til at ligge ovenpå den anden. En rejsende i 1821, agent Holmblad, siger, at „fruentimmerne vare indpakkede i deres sovestue som instrumenter i et etui. Man ligger to i et sengested, undertiden tre, som da må være af mindre størrelse end jeg“. Man kan forstå, at en anden rejsende kan ytre ønske om anskaffelsen af en større damper „med særskilte kamre, for da vilde skibet blive benyttet af



Spejl med maritime symboler fra salonen ombord på H/S „Caledonia“ (ydermål: 95 × 112 cm). Det er det eneste stykke inventar fra Danmarks første dampskib, der er bevaret, bortset fra et portvinsglas, som ligeledes findes på Handels- og Søfartsmuseet.

*Mirror from the saloon of the "Caledonia".*

fornemme folk, der ej skøttede om at være medlemmer af et blandet publikum“.

Skibets anløbssteder på Kielerruten var færgestederne ved Koster på Møen, Gåbense på Falster og Bandholm, hvor man regnede med snarest at få passagerer om bord.

Billetsprisen til Kiel var 16 rdl. på 1. kahyt og 8 rdl. på anden, efter vor opfattelse ret høje billetpriser, men det var billigt i forhold til landevejsruterne. Der var reduktion i priserne for personer af samme husstand. For 4 personer betalte man således kun for 2¼. Da skibet ikke kunne ligge til kaj og på grund af brandfaren først måtte komme i havn med slukkede fyr, skete ombord- eller ilandsætning ved færger, eller man blev simpelthen båret i land, og for dette måtte passagererne selv betale. På D. Monies' litografi ses et ægtepar, som med deres bagage netop er kommet i land fra „Caledonia“. Herren har opsmøgede benklæder, da han selv er vadet i land, og står med støvlerne i hånden, hvorimod damen og kufferten er båret i land af en færgemand eller en matros, som nu modtager betaling for denne service. I baggrunden skimtes andre, som er kommet ind eller er ved at blive båret i land. Lige indtil 1842 var ild forbudt i skibene indenfor bommen i Københavns havn.

Til skibets popularitet i de første år bidrog også restauranten. En sådan var man ikke vant til på sejlpaketter. Der holdtes table d'hôte til middag, og her forventedes det, at alle første klasses passagerer deltog. Til middag serveredes der naturligvis med varm spise, som det hed, til aften „såvel med varm som med kold spise, portionsvis alt til gængse priser“. Hovmesteren, „Tykke Mads“, der var en original, var yderst populær. Han var alle søsyge damers trøst og gjorde sig utvivlsomt bedre her om bord end hjemme på landjorden, hvor han var gift med en jordemoder, der sagdes at have krammet på ham.

„Caledonia“ gik ikke særlig godt i søen, hvorfor søsyge betegnede som „Caledonia-syge“, og da maskinkraften var svag, blev skibet ikke sjældent forsinket på grund af hård vind og strøm, ligesom det nu og da løb på grund som følge af den betydelige afdrift, som hjulkasserne gav båden. Om vinteren var skibet overhovedet ikke i fart af hensyn til isgangen.

Det var naturligvis vanskeligt at opretholde populariteten i det lange løb. Efter 11 års tjeneste udskiftede Hvidt derfor „Caledonia“ på Kielerruten med en ny hjuldampner „Frederik VI“, som blev bygget på Jacob Holms værft på Christianshavn som det første i Danmark byggede dampskib.

„Caledonia“ ophuggedes i 1841. Da havde Hvidt haft et nettoudbytte af skibet på ca. 43.000 rdl., et klart bevis for den mission, det havde haft som det første dampdrevne danske ruteskib.

*Knud Klem*

*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 af 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 osv.

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 osv.

*Gaver eller deposita*

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

*Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*

3000 Helsingør – Tlf. (03) 21 06 85