

DEN GAMLE SKIBSHANDEL PÅ NØRREBRO I ODENSE

Af

EBBA LAURITZEN

Forfatterinden, Danmarks eneste kvindelige skibshandler, fortæller om P. Simonsen & Co.'s skibshandel fra 1880 til den lukkede i 1968. Hendes beskrivelse af butikens indretning, varelageret, kunderne, livet i havnen, leverandører osv. kaster et interessant lys over et område inden for den maritime historie, som sjældent er omtalt, men som ikke må glemmes. Beretningen er et forkortet udtog af hendes erindringer fra det gamle Odense, som hun skrev i anledning af byens 1000 års jubilæum, og som nød den ære at blive præmieret i november 1979.

I 1880 grundlagde P. Simonsen en kolonial- og skibshandel i en kælder på Nørrebro i Odense. Et par år senere flyttede han til Nørrebro 77, hvor der var større og bedre forhold.

I 1882 blev min far Herman Lauritzen, der var født i Marstal 26. juni 1868 som søn af en skipper, læredreng hos Simonsen. Sammen med en anden læredreng, Jørgen Anderskov fra Stige, boede han på loftet i et lille kammer med tagvindue, to senge, et bord med stole, en servante med vandfad og en kande med koldt vand, som om vinteren frøs til is, en spand til det snavsede vand og en kakkelovn, som de fyrede op i om aftenen, hvis de ikke var alt for trætte efter dagens anstrengende arbejde. Lørdag aften var butikken åben til kl. 23, og søndag formiddag ligeledes. Der var ikke meget fritid. Uden for kammeret var der på dørkarmen anbragt en klokke, hvorfra en snor gik ned til Simonsens sovekammer, og når de skulle op om morgenen, trak han i snoren. Efter morgenmaden begyndte dagens gerning, og der var nok at tage fat på. Foruden handel med skibene var der almindeligt butikssalg. Der var ansat en kommis og en kusk, som bragte varerne ud med en fladvogn med en lille hest for.

Efter at være udlært og have aftjent sin værnepligt tog min far plads i skibsudstyrsfirmaet S. Kjersgaard, Bredgade 15, København, et par år, mens Anderskov blev i Odense. Simonsen omgikkes med planer om at blive kulgrosserer og tilbød de to unge mennesker at købe forretningen på meget gunstige vilkår, og 16. april 1892 skete overtagelsen. Dette

skulle blive begyndelsen til 30 års godt samarbejde. Anderskov var kontoruddannet og tog sig mest af butikken, mens min far, som var sprogkyndig, op søgte kunderne ved havnen.

Butikken

Butikken var stor og rummelig, med en dør og tre butiksvinduer ud til Nørrebro, en dør til bagtrappen, en anden ud til de to lagerrum og en lem ned til kælderens. På facaden var anbragt et skilt, så folk kunne se, at her boede skibshandleren, og glasskilte, der reklamerede for de firmaer, der leverede varer til butikken, som f.eks. Marinus Lytjens vinhandel og Oma og Alfa margarinefabrikkerne.

Bag butiksvinduerne var der forsætter. Her blev varerne udstillet i, og langs med stod tre stole, hvor kunderne sad og hvilede sig, så fik de en hyggelig snak med den, der ekspederede, samtidig med at de bestilte varer. På endevæggen i butikken var der nogle trælistes, der var beregnet til at hænge mindre ting på, øverst kasseroller og andre køkkenting, derefter kom de ting, der blev brugt på skibene: kovser, sjækler, karabinhager, merlespir, som blev brugt, når to stykker tovværk skulle splej ses sammen, og nederst hang penslerne, runde i alle størrelser til at male med, og firkantede der var gode til at lakere med. I vinduerne var der tre-fire hylder, hvor der stod vinflasker, som enten var tomme eller fyldt med vand. Flaskerne var reklame for indholdet i henhold til etiketten. Der var også petroleumslamper, og der lå lampeglas fra de helt små 6''' (linier à 2-3 mm) til de store 20''' til matadorbrændere. På en hyld e stod to ankre med træhaner, i det ene var der rom og i det andet brændevin. Når søfolkene kom op i butikken - kaptajner eller hovmestre - for at bestille proviant og stores til skibet, kunne de holde et glas under og tage, hvad de havde lyst til, det kostede ikke noget.

Langs med bagvæggen i butikken var der skuffer i bagdisken og derover en hel del hylder, der gik op til loftet. De var indrettede med rum af forskellig størrelse og mest beregnet til poser med de ting, der kom fra grossisterne i løs vægt, og som så blev vej et af. Det var melis, mel, salt og alle slags grynsorter, og det var personalets arbejde at holde øje med, når hylderne var ved at være tomme, så skulle de fyldes op, ligesom det var lærlingene, der tappede sprit og petroleum i flasker. Det foregik den gang i kælderens under butikken.

Diskene med alle skufferne var næsten et kapitel for sig selv. Bagdisken var smal og sortlakeret. På væggen et lille stykke fra loftet hang det runde skibs ur, derefter kom to hylder med ialt 20 hvide porcelæns-



Efter at P. Simonsen i 1892 solgte sin i 1880 grundlagte skibshandel i Odense til Herman Lauritzen og Jørgen Anderskov, overtog disse hans litograferede forretningskort med tilføjelsen af »& Co.« til navnet. Det brugtes så længe firmaet eksisterede.

Lithographed business card of the ship-chandler's firm of P. Simonsen & Co., Odense, used from 1892 to 1968.

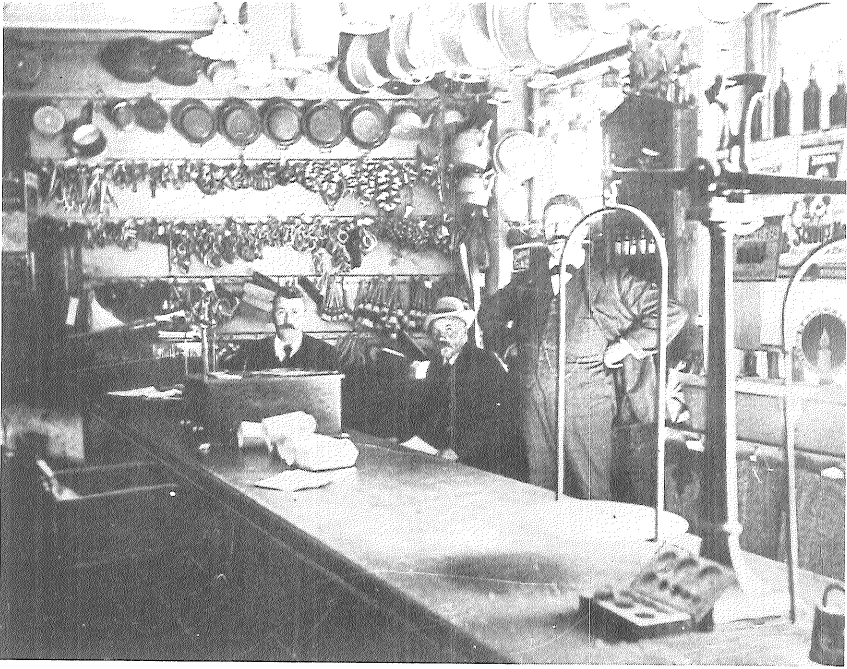
krukker i lighed med dem, der står på mange apoteker. De var 17 cm høje og med låg; på siderne stod med sorte bogstaver, hvad der var i, f.eks. Muskatblomme, Pulv. Wienerkalk, Pulv. Borase (borax), Safran og Pulv. Cayennepeber. På de andre hylder lå poser med de afvejede ting, sukker, salt, mel og gryn. Først mange år senere blev det almindeligt, at varerne var i pakker eller kartoner. Midt i pladen på bagdisken var der et lille hul, ca. 3-4 cm, det kunne måske bedre kaldes en revne. Det var den allerførste pengekasse i butikken, vel nok noget af det mest primitive der eksisterede. Gennem revnen faldt mønterne ned i en smal skuffe. Ved siden af var en lignende skuffe med bliklåg over. Det var delt på tværs, og den forreste halvdel kunne løftes op; der blev seddelpengene lagt ned i, og låget lukket. I bagdisken, der strakte sig langs det meste af den bageste væg, var en masse skuffer. Meget blev dengang solgt i løs vægt, krydderier i små poser til 2 eller 5 øre. Bedst husker

jeg skuffen med laurbærblade, - skulle en kunde bruge to eller tre blade, lod det sig nemt gøre. Her var også skuffen med kandis, det brune hårde sukker, der glimtede som krystal og var trukket på sejlgarn, flere klumper på een snor, - det smagte dejligt, og man kunne gå længe og sutte på en lille klump, indtil sejlgarnet var slikket helt rent. Det blev også brugt til en »knaaldtår«, som betød, at folk tog et stykke kandis ind i munden og drak den varme kaffe, der så smeltede sukkerklumpen. Til krydderierne var der et par specielle skuffer med små rum, som hver havde et låg af træ med et lille øje eller en krog til at løfte låget i, eller såmænd nogle gange kun et stykke sejlgarn. I den ene skuffe var der et lidt større rum i hele skuffens bredde. Der lå de fine gulbrune kanelstykker i forskellig længde, ca. 15-20 cm, de skulle behandles med forsigtighed, den tynde bark gik nemt i stykker. Der var også en anden slags hel kanel, grå og grovere i barken, men den blev der ikke solgt så meget af.

For enden af bagdisken stod kakkelovnen, stor, rund og grådig i de kolde vintermåneder, ikke noget med at brænde over om natten. Vi fik aldrig nogen anden form for opvarmning, så der var faktisk kun nogenlunde varmt op ad kakkelovnen. Var det sne, og tøjet blev vådt, lagde man en avis oven på den; dér lå så vanter, halstørklæder og huer til tørre. Der blev tændt op med brænde, og ellers brugte man koks og brikker. Kullene gav den bedste varme, men var også de dyreste. Ildtændere kunne fås for 5 øre. Det var gule spåner, der var formet til en firkantet fast pakke, de fængede let og blev brugt til at tænde op med i kakkelovnen.

På endevæggen stod et skab, som vi kaldte margarineskabet. Det var en firkantet kasse, ca. 1 m lang, $\frac{1}{2}$ m dyb, og gik op i skulderhøjde; det stod på fire høje ben og havde to låger, hvori der var to runde huller. Smør og margarine blev købt hjem i bølter, som var anbragt i skabet inden for hullerne, så man kunne tage det der igennem. Skeen, der blev brugt, har jeg endnu; den er af træ med et lige skaft og et firkantet blad med riller. Den hed en smørske. Ved siden af dette skab stod en pult. Her foregik alt det skriftlige arbejde, der kunne udføres samtidig med, at købmanden eller kommissen passede butikken. Pulten var skrånende; foroven var der et hul til blækhuset og plads til penneskaft med pen og blyanter, og under pulten var et rum til bøgerne, når der ikke var brug for dem. Der var ikke tale om at sidde ned, - nej alt skrivearbejde foregik stående. Kom der så en kunde, var ekspedienten hurtigt henne ved disken.

Fra pulten og i det meste af butikkens længde var den egentlige disk, hvor al afvejning og ekspedition foregik. Der stod en lille vægt til kaffe



Interiør fra skibshandlerbutikken 1909 med dens brogede indhold af skibsudstyr og urtekram. Personerne er fra venstre skibshandler Herman Lauritzen, en finsk kaptajn som kunde og (stående) skibshandler Jørgen Anderskov.

Interior from the ship-chandler's shop, 1909, with an assortment of all kinds of ships' provisions. Between the two partners, Herman Lauritzen (left) and Jørgen Anderskov, is sitting one of the customers, a Finnish captain.

og helt små ting, - lodderne var af messing fra 5 gram til 250 gram, - en større vægt med blanke skåle og den store vægt af jern, hvortil der blev brugt jern- eller blylodder med hank: 1 pounds lod, 2-5-10-20 og 50 pounds. Omkring 1907 var der også kommet et nyt kasseapparat, der stod midt på disken, en pæn gul kasse med håndtag på siden, og en strimmel til at føre salget ned på, den drejede med rundt, når der blev slået penge ind.

Og så selve disken. Der var tre skuffer i højden og vel 14-15 gange tre, der var noget i alle skufferne, og det var gode ting. Der var melis, hugget melis (det vi nu kalder krystalsukker), puddersukker, demerara (en slags groft puddersukker, nærmest krystalagtigt) og topsukker ikke at forglemme. Det var melis, der kom i blikforme, og som smeltede sam-

men til en hård masse; det kunne så tages ud af formen i en top på ca. 35-40 cm og blev brugt til syltning. Selve formningen blev udført på sukkerfabrikken, og købmanden købte en eller to toppe hjem. De blev hugget i mindre stykker, og kunderne købte det, de havde brug for. I skufferne var også svedsker, rosiner, alle slags mel og grynsorter. Der var en skuffe med tændstikker til to øre pr. æske, og der var blåelse (blånelse) til at skylle storvasken i.

En afdeling af disken var forbeholdt lampeglasser og væger. Glassenes størrelse blev angivet i linier, der markeredes med 3 streger, fra 6'''-10-12-14-15 til 20'''. De mindste var til køkkenlamper og de større glas til stuelamper. På enhver petroleumslampe er der en brænder, der er forsynet med en skrue på siden, vægen stikkes ind i en rille forinden på brænderen, så skruer man den op, til den kommer frem foroven. Når vægen har suget petroleum op og er helt gennemvædet, kan man tænde. En køkkenlampe har grøn eller brun glasbeholder, og med en bøjle sættes der et messingspejl fast; det bevirker, at lampen giver lidt mere lys. De større glas er til stålampes og hængelamper. En hængelampe i gamle dage kunne være meget sindrigt lavet, ophængt i kæder eller stænger med mange pynteting; i midten var der en metalskål, der blev beholderen med petroleum anbragt, og lampen tændt, glasset sat på, og vægen indstillet i den rigtige højde ved hjælp af skruen, ellers osede den, og glasset blev sodet til. Til lamperne hørte hvide »porcelænskupler«.

Sirup blev opbevaret i en sirupskande, der var grå og hvid marmoreret med hank og hældetud og var lukket med et låg, hvoraf den bageste halvdel kunne vippes op, når der skulle fyldes ny sirup i.

I et hjørne af butikken stod gadekoste, løse skafter til gulvskrubber, tjærekoste og svabere, der var lavet af optrævlede tovender, som var fastgjort til et skaft og brugtes til at spule dæk med på skibene. Der stod også en bøtte med blød sæbe, brun eller grøn, det blev vejret af ved disken og taget med noget, der egentlig lignede en spade, et blad af jern, en lang jernstang og i enden af den et træhåndtag. Den nordlige væg i butikken var indrettet med hylder, der blev brugt til udstilling af forskellige ting, og på gulvet herunder var stativer, hvor tovværksrullerne blev anbragt, manillatovværk i flere tykkelser, tjæret hamp, kasteline, flagline, og hvad der ellers blev brugt på skibene. På væggen ud til bagtrappen stod et skab, i daglig tale kaldet osteskabet, som blev brugt til mindre stykker ost. De hele oste lå i kælderen på en hylde.

Gulvet var af træ og hvidskuret, i mange år var der strøet sand på, men det var så tungt at gå en hel dag på det tørre sand, så det blev ændret til, at gulvet hver aften blev fejret med vådt sand og så skuret med brun sæbe, når det trængte til det. Der var også en spytbakke, folk skræede jo

og spyttede tit. Den var af jern med sand i, en kedelig uhumsk tingest, som dog heldigvis gik af mode.

Under loftet i butikken var flere rækker kroge; her hang ting som baljer til at vaske tøj i, zinkspande, lanterner i forskellige faconer: agter- og ankerlanterner, styrbords- og bagbordslanterner i kobber og zink og med forskellige glas både hvad farve og størrelse angik.

I butikken blev der ikke foretaget ret mange forandringer, den var gennem alle årene den samme hyggelige og helt rigtige skibshandel med sin særlige lugt af tovværk, tjære osv., uden at det gik ud over de almindelige kolonialvarer, det lå bare i luften, og folk kunne lide den lugt. Endnu mange år efter at jeg som den sidste indehaver måtte sælge forretningen, træffer jeg folk, der handlede hos os, og en af de ting, de altid husker bedst, er, at der var sådan en særlig lugt af alt det, vi handlede med, både i butikken og på lageret.

I enden af butikken var der en lem ned til kælderens. Her stod tøndens med spegesild, der lå i saltlage, og det var ikke kun søfolkene, der købte dem, også hos mange private var det en stadig ret: silden blev vandet ud om natten, næste dag blev den flået og serveret med hvid sovs, gerne med løg i, og dertil kartofler. På hylderne lå klipfisken, købt hos grossisten i store pakker med hele fisken, hvor kun hovedet var skåret af, finner og hale sad der stadig; den var tørret og saltet og kunne holde sig længe. Fisken var pakket ind i sækkelærred, der var syet med sejl garn for at holde pakken sammen. Klipfisken blev skåret i passende stykker, vandet godt ud, kogt og serveret med sennepssovs og kartofler. Var der lukket op for en pakke, blev den taget op i baglokalet, hvor den bedre holdt sig tør; kom der så en kunde, blev fisken taget ind på disken. Den blev først skåret langs med rygraden i to stykker. Når kunden havde taget, hvad han ønskede, blev der bundet et stykke sejl garn om fiskens hale, og resten blev hængt ud i pakhuset til næste gang.

Bag butikken var to lagerrum, hvor større ting stod, f.eks. sække med kolonialvarer, der kom hjem fra grossisterne, og helt ude i det bageste hjørne var der to store trætønder, en med majs og en med byg. I kontoret bag butikken stod den store skrivepult fra vinduet og ind i stuen. Det var den tids skrivebord, enten stod man op eller også var der stole, der passede i højden, omtrent som de senere barstole, og derinde foregik det egentlige bogholderi. Der var pengeskabet, hylder med fakturabind og protokoller; i hjørnet stod den uundværlige kakkellovn, og ved siden af den var »hygge kroen«, hvor skipperne, styrmænd og ind imellem private gæster blev taget med ind til en øl, et glas brændevin eller en sjus. Her gik snakken. Mange havde en god historie at fortælle, måske havde een haft en ubehagelig rejse med hårdt vejr og været længe undervejs;

der blev også snakket om laster med træ, tjære, korn eller hvad der ellers kunne være udsigt til, og mængden af proviant og stores (skibsudstyr) skulle købes ind efter rejsens varighed. Det var ikke godt at vide, hvordan vind og vejr blev på turen, det spillede i hvert fald en stor rolle.

Gården var temmelig stor med en port til gaden. Her var stald til den lille brune hest og et skur til fladvognen, og i begge sider var forhuset bygget ud med køkken og køkkentrappe til l.sals lejlighederne. Ved den ene side var der en lille have. For at komme ind til den balancerede vi over nogle brædder, der dækkede møddingen. Der var bord og bænk i haven, men derudover husker jeg kun et enkelt kirsebærtræ. For enden af haven stod et skur bl.a. til tjære-, olie- og petroleumstønderne, hvorfra man pumpede indholdet op. Skuret blev tilsidst så faldefærdigt, at det måtte rives ned, og der blev bygget en pæn lagerbygning med hestestald og trappe op til loftet, som så blev taget ind til lagerplads, specielt til tovværk. Baghuset i gården havde facade ud til Tolderlundsvej. Det var en ganske lav bygning, hvor der i mange år var et værelse til kusken, der var ansat i butikken. Uden for butiksdøren stod der i gamle dage en havebænk fra stentrappen og langs vinduerne, men kun om sommeren. Var det godt vejr, flyttede skipperne derud fra stolene inde i butikken, og det har nok været en nyttig »sladrebenk« med en pilsner inden for rækkevidde og fortælling af rigtige skipperhistorier.

Ekspedition og priser

Foruden de to kompagnoner var der altid beskæftiget en kommis og en lærling samt kusken. En tidlang havde man også en dame, madam Nyborg, som løb ærinder, gik på posthuset, sendte telegrammer osv. Selv om de havde telefon, var der dog brug for hende.

Hver eftermiddag og lørdag aften blev der serveret kaffe. Købmanden sad inde på kontoret, mens personalet stod op ved bagdisken i butikken, og var det koldt, stod de helt henne ved kakkelovnen, så kunne de samtidig varme bagdelen lidt. Hvis de skulle ekspedere, blev kaffen nemt kold, og alligevel tror jeg, de nød det som en kærkommen afbrydelse.

Afvejning af mel, gryn, sukker osv. i poser, som skulle fylde hylderne op, foregik fredag eller lørdag og var nærmest et helt ritual, der blev taget meget alvorligt. Poserne sad i specielle klemmer på væggen og fandtes i flere størrelser; de var meget smukke med forretningens navn, adresse og telefonnummer, og da de var fuldstændig flade, skulle de



Fra den gamle skibshandel: i forgrunden P. Simonsens notesbog med optegnelser om svenske skibe, der i 1890-92 provianterede hos ham, prøver på poser og regningsblanketter og i baggrunden to tilloddede blikdåser med små skibskiks, »Hard Bread« af den type, som man brugte på arktiske ekspeditioner; fra omkr. 1920. - Handels- og Søfartsmuseet.

The ship-chandler P. Simonsen's notebook with a list of Swedish customers 1890-92; samples of paper bags and invoices; two sealed tin boxes of hard bread as used by Arctic expeditions in the 1920's.

»stoppes ud«, dvs. at man stak venstre hånd ind i posen, anbragte fingrene på en bestemt måde helt nede i bunden og stak hjørnet ind med højre hånds tommelfinger. Det blev gjort i begge sider, og var det udført rigtigt, uden at posen blev krøllet, kunne de stå op på disken. Når posen var vejet af, skulle den lukkes. Det foregik ved, at man bukkede forkan- ten over imod bagsiden af posen; den skulle stoppes en lille smule ned, og så bøjede man to hjørner ind mod midten på det stykke af posens bagside, der stak op i luften, og den spids, der fremkom på den måde, blev bøjet ned til den forkant, man startede med at bøje over. Det lyder meget indviklet og svært, og det var faktisk også noget af et kunststykke, men både far og Anderskov var utrolig dygtige til det. Der blev rigtignok også ødelagt en del poser, før lærlingen fik det rigtige tag på det, hvis han i et hele taget lærte det. Senere blev poserne købt med

korsbund. Det var noget lettere, men lukkes skulle de. Også dette at dreje et kræmmerhus var far og Anderskov perfekte til. Det så meget let ud, men var det altså ikke. Når vi som store børn spurgte, hvordan de gjorde, svarede de: »Se nu her, du gør bare sådan, drejer papiret og trækker spidsen helt ud, og når det er fyldt, skal det lukkes«. Det var næsten lige så svært, og efter at have set det 10-12 gange opgav vi.

Anderskov førte som omtalt bøgerne, og havde kommissionen tid til det, hjalp han også med på kontoret. Alt blev håndskrevet. Jeg kan se i den gamle kassebog, hvor fint og småt det er skrevet, tre-fire poster på hver linie, talt sammen og ført ud i kolonnen, hvorefter det hele blev talt sammen og ført frem til næste side. Dette med at tælle sammen foregik også i hovedet. Der gik mange, mange år, før der kom en regnemaskine til hjælp. Skrivemaskinen derimod, kan jeg huske, blev købt på et noget tidligere tidspunkt, bl.a. fordi der skulle tages kopi af alle regninger, og det var besværligt og tog tid at skrive to eksemplarer. Der var tre størrelser på regningerne: den ganske korte, mellemstørrelsen og den helt lange, men det var faktisk kun en øvelsessag at tælle selv lange rækker sammen. Min mor var i forretningen i mange år, efter at far var død, hun blev 81 år og kunne næsten til sin sidste dag tælle en lang regning sammen uden fejl.

Det er ganske interessant at studere priserne i ældre tid. Fra kassebøgerne kan jeg give nogle spredte eksempler, de fleste fra 1892:

Kolonial- og fedevare pr. pund: byggryn 14 øre, boghvedegryn 16, ris 20, kaffe 130, te 240, sukker 23, rosiner 25, smør 100, margarine 60, fedt 100, ost 24. - 1 snes æg 100; 1 tønne sild 24 kr.

Drikkevarer pr. flaske: portvin 150 øre, rom 76, cognac 100-150, punch 100, akvavit 45, hvidtøl 7, bayersk øl 9.

Brændsel og lys: brænde pr. favn 19 kr., kul pr. tønne 280 øre, petroleum pr. flaske 12-14, væge pr. stk. 9-15; lys pr. stk. 2, lys pr. pund 75.

Tobak: 1 pund 250, 1 kasse cigarer 450, 1 rulle skrå 20.

Rengøringsmidler pr. pund: soda 5 øre, sæbe 27.

Diverse: 1 støvekost 65 øre, 1 ark skrivepapir 1; 1 helsingørsk hue (skindhue med klapper) 235.

Odense havn

Den over 8 km lange kanal fra Stige ind til Odense blev åbnet 1804. Til den første havn kom i 1880'erne det østre bassin til større skibe, og det sidste bassin i 1965. Den første toldbod blev bygget 1830. Kanalen er op igennem tiden stadig blevet udvidet og uddybet.



Skibshandelens butiksfacade 1928. I døren Herman Lauritzen og ved vinduet den cykel, han brugte på sine forretningsture ved havnen og langs kanalen. I vinduesudstillingen ses prøver på skibsudstyr og kolonialvarer.

Front of the ship-chandler's shop, 1928, with Herman Lauritzen and his bicycle on which he made business trips to incoming vessels.

Når et skib var for indgående, ringede fyrmesteren ved Gabet ved indsejlingen til Odense fjord til os, men det kunne tage mange timer, inden skibet lagde til, da mange brugte sejl og var afhængig af vinden, først under farten over fjorden og derpå ad kanalen ind til Odense havn. Hvis kaptajnen ville betale for det, kunne hans skib blive trukket af en hest, der gik ad en lavereliggende træksti, mens kanalvejen øverst på dæmningen var til trafikken og spadserende folk. En sådan bugsering kaldtes *trælling*. Var det et mindre skib, f.eks. en jagt eller en galease, kunne én mand klare det med et tov over skulderen. Det var et hårdt arbejde og krævede en del øvelse. Men til f.eks. en skonnert var det nødvendigt med én eller flere heste. Jeg kan huske, at jeg endnu som stor pige har oplevet den slags bugsering. I 1864 havde byen anskaffet bugserbåden »Dagmar«, men en skipper, der ville spare udgiften, benyttede sig langt op i tiden af den gamle transportmåde, der var den billigste, og mændene i Stige tjente dermed en ekstra skilling. Efter at skibet havde lagt

til ved kajen, kom først tolderne ombord for at kontrollere skabet eller skuffen med de toldfri varer. De brød plommen og talte varerne op, og der blev taget det kvantum ud, som svarede til den tid, de lå i havnen, og en ny plombe sat på, hvorefter kaptajn og besætning kunne få den ration, de havde krav på. Når tolderne var gået i land, kom skibsmæglerne ombord for at tale med kaptajnen om losningen og om last og fragter. Der var stærk konkurrence mellem mæglerne. Endelig blev det skibshandlerens tur, måske efter en ventetid på 2-3 timer, ofte i blæst, regn eller kulde.

Skibene lå dengang meget længere i havn end nu, og der var tid for skipperen til at overveje de forskellige tilbud.

Var der ikke nogen fragt lige i øjeblikket og skibet trængte til det, var der mulighed for at få mindre skibe kølhalet for at få skrabet bunden ren. Der var en speciel kølhalerhavn i det gamle havnebassin, hvor skibet blev sejlet ind og lagt om på siden. Så gik folkene på tømmerflåder og foretog det nødvendige arbejde. Også mindre reparationer kunne foretages på stedet. Var det hen på året, og det blev is og frost, blev skibene lagt op for vinteren. Var der mulighed for det, ville søfolkene helst hjem til deres hjemby. Der har været mange vintre, hvor skibene har ligget tæt i Odense havn. Så blev der en vagtsmand ombord, og de andre rejste hjem. Men det var ikke morsomt for en skipper, hvis der gik alt for mange måneder, hvor han ikke tjente noget, og det var bestemt heller ikke rart for skibshandleren, hvis havnen frøs til, og han skulle leve af bykunderne.

Skibshandleren i havnen

En meget vigtig del af arbejdet var at gå ombord på de indkommende skibe. Både kommissen og lærlingene blev oplært til det. Det var nødvendigt, at de kunne tale engelsk og tysk, hvorfor de om vinteren gik på handelsskolen, hvor de bl.a. fik sprogundervisning. Forøvrigt kom der skibe til Odense fra alverdens lande, og de måtte hjælpe sig med sproget, så godt de kunne.

P. Simonsen havde fået trykt et meget smukt, litograferet forretningskort med adresse og telefonnummer samt ordet skibshandler oversat til engelsk og svensk; desuden var der tegnet et skib for fulde sejl, rammer og blomster. Ingen anden skibshandler i Danmark havde et kort, der kunne måle sig dermed. Kortet overtoges af de to unge, dog med den forandring, at firmanavnet ændredes til P. Simonsen & Co. Det blev brugt lige til 1968 og blev overrakt som reklame- og visitkort



Dette prospektkort fra 1904 viser Odense havns vestlige bassin, det ældste, som dannede afslutningen på Odense kanal, udgravet 1797-1804. Senere blev havnen betydeligt udvidet, og sejlskibene er forlængst forsvundet. Til højre ses et hjørne af toldbygningen fra 1830, og til venstre for kajen går landevejen til Bogense. - Handels- og Søfartsmuseet.

The old west basin, Odense harbour, 1904, the ship-chandler's working area. The Odense canal was constructed 1797-1804.

til skipperne, der gerne tog det med sig. En dag kom f.eks. en kaptajn og fortalte, at han havde fundet et af kortene ved havnen i en by i Sydamerika.

Der var flere skibshandlere i Odense. Bl.a. var der i en lang årrække skibshandler *Svennevig* og skibshandler *Christenson*. Mellem de forskellige var der en hård konkurrence. Når deres repræsentanter stod på kajen og ventede på skibet, kunne de alle være gode venner og tale hyggeligt sammen, men når trossen blev kastet i land, var de pludselig konkurrenter og kunne komme i håndgemæng om den for at gøre den fast. Kaptajnen lagde gerne mærke til, hvem der havde assisteret med fortøjningen. Når tolderne og mæglerne havde forladt skibet, bordede de skibet og masede næsten hinanden flade i døren for at komme først ind i kahytten, og så var det jo om, hvem der havde de bedste talegaver: »Goddag, kaptajn, og velkommen, her er vores kort. De kunne vel ikke tænke Dem at handle med os?«. Var han i Odense for første gang, kunne det være svært at bestemme sig, særlig for kaptajner fra andre lande.

Ellers kunne en skibshandler jo altid hjælpe lidt til, hvis han f.eks. sagde: »Vi har haft fornøjelsen at handle med den og den«, og kaptajnen svarede: »Nå var det Dem? ja han er min gode ven og talte om, at hvis jeg kom her til, ville han anbefale --, ja nu kan jeg ikke huske navnet, det er jo så længe siden«. Var indledningen først overstået, var der straks mere kontakt, og kaptajnen tog den skibshandler. Kom han så igen senere, måske flere år efter, var det straks lettere, for havde han været tilfreds første gang, tog han den samme næste gang, han skulle proviantere i Odense.

I reglen kunne man via skibsmæglerne få at vide, når et skib ventedes, men endnu bedre var det, om man kunne borde det undervejs. Således påtog far sig nogle gange om sommeren at cykle den lange vej ud til Gabet ved indsejlingen til Odense Fjord. Han cyklede ad landevejen over Otterup, Hasmark og et par andre landsbyer til Enebærøde. Enhver, der kender det stykke vej nu, kan måske tænke sig, hvordan det har set ud for over 80 år siden, med sand og marehalm. Far var gode venner med fyrmesteren, og når han nåede ud til fyret, stod der altid et vindue åbent, hvor han kunne komme ind. Der stod en seng, han kunne lægge sig på et par timer, til skibet kom ind tidlig om morgenen, og han fik et praj om, at nu var det tid at stå op. Han blev så roet ud til skibet, og da mange skibe, både større danske og alle udenlandske, skulle have lods ombord, var der tid til at komme op og få talt med kaptajnen, give ham et forretningskort og på bedste måde anbefale firmaet. Turen ind til Odense varede flere timer.

Lykkedes det at vinde skipperen for sig, kom han, ofte ledsaget af hovmesteren, op i butikken for at gøre deres indkøb. Mindre ting kunne klares i butikken, så sad kunderne på stolen ved vinduet, og købmanden stod ved pulten og skrev op, men var det en af de store udprovianteringer, gik de ind på kontoret for at have ro til at tale om sagerne, f.eks. om det der ikke var på lager, og som skulle bestilles med det samme for at nå frem til tiden. Der var utrolig mange ting at tage i agt. Når ordren var skrevet op, blev folkene sat i gang med at gøre det klart, som kunne tåle at ligge et par dage. Der blev f.eks. vejet gule ærter og sukker. Det var dog de færreste ting, der kunne stå mere end én dag, ellers blev poserne fedtede, hvad der viste sig som kedelige grå pletter, f.eks. fra nogle grynsorter og kaffebønner. Så kunne de bedre ordne de *stores*, der var bestilt, måle tovværk af og tage forskellige skibsartikler frem. Var der større reparationer af sejl og presenninger eller nye ting, skulle sejlmageren have besked. Var der tid til det, kom det ombord, inden skibet sejlede, eller måske kom skibet tilbage, så sejlmageren kunne gøre det færdigt imens. I nogle tilfælde skulle det færdige arbejde dog sendes til nær-



Kusken Robert Petersen og hans søn på skibshandelens fladvogn med den lille brune hest for, på vej til havnen med proviant og forsyninger til et skib. Senere anskaffedes en lastbil. Foto fra ca. 1914.

The firm's horse and cart with provisions and stores for a ship in harbour, ca. 1914.

meste havn. Tjære, petroleum og sprit kunne også stå parat, og det var mange gange muligt med større ordrer at få lov til at køre disse ting ned ombord dagen før afgang, hesten var jo lille, fladvognen heller ikke af de største, og farten ikke noget at prale af, og den sidste dag var der travlhed. Der blev skrevet to regninger med kopi, én på stores og én på proviant. Prisen skulle regnes ud på hver enkelt del, og regningen tælles sammen. Alt var håndskrevet, meget smukt og akkurat. Firmaet havde eget frilager på toldboden med cigaretter og spiritus: rom, cognac, akvavit og likør. Jeg ved ikke, om der kunne købes toiletartikler, chokolade og andre luksusvarer dengang, men det kom i hvert fald til senere. Der blev udfyldt en blanket med angivelse af besætningens størrelse og rejsens varighed, og den vagthavende toldembedsmand skulle give sin tilladelse til det kvantum, der måtte leveres efter de gældende regler. Varene blev ekspederet til skibet under behørig kontrol, hvorefter tolderen plomberede det skab, de var anbragt i. Så var alt også klart til afgang. Regnskabet blev ordnet, sikkert med en lille erkendtlighed til kaptajnen, mægleren bragte papirene ombord, tros-

serne blev kastet los, - »farvel og tak for denne gang, håber vi ses igen og god rejse«. Ritualer var næsten det samme hver gang.

Måske gik der år og dag, før de mødtes igen, og i nogle tilfælde aldrig mere, men de fleste kom da tilbage til et hjerteligt gensyn på begge sider. Der opstod et godt tillidsforhold mellem skibshandler og skipper, ja ofte venskab. Vi fik tit brevkort med hilsen fra kaptajnerne, afsendt fra fremmede havne. De begyndte altid med »Gode Venner!« Men skibshandleren og hans familie havde også tit taget sig pænt af kunderne under opholdet. Undertiden blev en kaptajn inviteret til at spise til aften i familien, eller han kom til aftenkaffe. Engang var der otte til kaffe, kommende fra syv forskellige lande. Tit ville kaptajnerne gerne en tur i byen, helst hvor der var lidt livligt. Så gik far i Folketeatret med dem. Her blev spillet revy, og de kunne få en kop kaffe eller en øl serveret under forestillingen. Efter en lang arbejdsdag var det ikke altid lige morsomt for skibshandleren at skulle afsted om aftenen, især ikke når det gik tit på. Engang så min far samme forestilling over 20 gange.

Uanset om en kaptajn gav en stor eller en lille ordre, var han skibshandlerens ven, - og der var stor forskel på ordrene. På det lille danske træskib med 2 eller 3 mand købte de f.eks. 5 kg kartofler, 2 franskbrød, 1 rugbrød, 6 æg, 1 hvidkål, 1 kg melis og ½ kg kaffe, og stores til skibet kunne være tovværk, 5 l petroleum, 1 brænder og væge til petroleumslampen, 1 nøgle merling og 1 dækskost. De sejlede jo indenrigs og kom hurtigt i havn igen. En stor ordre kunne f.eks. være 200 stk. franskbrød, 50 rugbrød, 100 l mælk, 50 l kærnemælk, 1 ramme hvidkål, 5 sække kartofler, 1/1 gris og 1 okselår, 50 kg løg og måske 2 ks. torsk.

Forøvrigt var der også efterhånden oparbejdet en stor kundekreds på land, ikke blot almindelige butikskunder, men også større virksomheder i havnen og uden for havnen. Hos skibshandleren kunne de jo købe så mange specielle ting samlet.

Efter år 1900 blev meldetjenesten bedre arrangeret. Fra Stige ved kanalens indløb blev der efter aftale og for betaling ringet til mæglere, kulgrossere og andre, der var interesserede, deriblandt til skibshandlerne, når et skib passerede for indgående, så far måtte afsted på cykel til havnen på alle døgnets tider, ofte midt under måltidet. Der var heller aldrig tid til ferier.

En vigtig del af handelen var *stores*, alle de ting der blev brugt til skibet og dets vedligeholdelse, eller sagt ganske kort, alt hvad der ikke kan spises. Det var tovværk, sejldug, petroleum, tjære, dækskost, spande, tyndt tjæret reb, der hed skibmandsgarn, flagline, kasteline og korkfendere, forskelligt værktøj, søm i mange størrelser. Måske skulle et skib have en eller to redningskranse, en lanterne eller en log, som

bruges til at måle skibets fart med. Den består af flere dele: logpropellen, loglinen og uret, på dette kan man aflæse farten.

For at få et indtryk af vort lager af sejlmagervarer kan vi blade lidt i sejlmager Sprogøs kontrabog fra 1902, hvoraf fremgår, hvad han har købt og til hvilke priser. Noget af det første er 1 rulle bomuldsdug til 44,15 kr., 1 stk. BLF No. 3 til 35,35 kr., 1 stk. vandtæt dug kostede 47,35 kr., 1 stk. army dug 30,75 kr. Så følger en stor post på 10 stk. sejldug til 407,80 kr. samt fragt 1,80 kr., 4 rl. bomuldsdug, 34 alen sejldug til 22,10 kr. Der nævnes også sejldug med betegnelsen MN nr. 2. Dernæst er der mindre poster som f.eks. 1 nøgle merling 60 øre, 2 1/5 alen utjæret line 1,21 kr., 10 stk. kovse 60 øre, 1½ alen flagline 68 øre, 10½ alen skibmandsgarn 3,68 kr. Tovværk til skibsbrug kaldtes også manilla. Det fandtes i flere tykkelser, der blev angivet i tommer, det var gulbrunt, men ikke tjæret. Alligevel havde det en speciel stærk lugt, og det var en herlig oplevelse at gå på lageret mellem alle tovværksrullerne.

Efterhånden blev der megen handel med olie i dunke og i tønder, idet forretningen blev repræsentant for Vacuum Oil Company (senere Mobil Oil) i København.

Bager *Sørensen* i Stige leverede det hårde brød, som blev solgt i skibshandelen for en pris af 11 kr. pr. hundrede. Der kunne bestilles flere hundrede stk., ja helt op til over 500. Hårdt brød blev solgt til skibene, da det kunne holde sig i lang tid, og ofte nærmest var en slags nødproviant. Brødet blev kaldt beskøjter eller skonrogger og var bagt to gange uden fedt og salt, så de ikke kunne tiltrække fugtighed. Helt tilbage i tiden blev de bagt af rugmel, senere gik man over til hvedemel og sagde simpelthen skibskiks. Der var mange forskellige former på disse brød, det var forskelligt fra land til land, men fællesbetegnelsen for dem alle var beskøjter. De leveredes i sække og blev opbevaret i tætte trætønder, der havde været brugt til rom eller brændevin. Der var dog grænser for holdbarheden; efter længere tid blev de fyldt med orme og mider, ligesom de kunne blive bløde, men normalt var de hårde. Så bankede søfolkene dem i bordet, og en del af miderne faldt ud. Resten kom ud, når brødet blev dypet i den varme the eller kaffe, hvor de så kunne skummes af.

Et speciale for vor skibshandel var vor kaffeblanding. Kaffen blev købt hjem i sække på 60 kg og blandet efter en særlig opskrift, der var så gammel, at jeg ikke ved, hvem der har fundet frem til den. Der var tre slags kaffe, og til at sælge i butikken blev der blandet 25 kg, som blev brændt på *Odense kaffebrænderi*, Nedergade 28. Der var 10 kg Santos (gule bønner), 7½ kg Colombia og 7½ kg Maracaibo eller Guatemala.

Kaffebrænder Knud Olsen eller hans unge mand hentede sækken og kom med den igen, når den var færdig. Det kunne klares på 1½-2 timer. Kaffen blev vejet så nøjagtig, at den altid var ens, og var den måske ikke ligefrem berømt, blev den dog så kendt, at vi fik mange lovord for den. Prisen var i 1892 65 øre for et halvt pund. Til brug ombord blev der købt større portioner fra frilageret til en billigere pris.

Af andre leverandører end de allerede omtalte skal nævnes følgende fra Odense: *Munke Mølle* (mel og gryn), *Rasmus Holbeck* (glas og fajance), *Brdr. Andersen*, Vindegade (finere kolonialvarer), *Lars Hansen* (en gros-varer i sække: mel, gryn, kartoffelmel, ris, sukker, rengøringsmidler: blød sæbe i bøtter, sæbespånér), *Albani Bryggeri* (bayersk øl), *Odense Slotsbryggeri* (hvidtøl, mineralvand), *Fyns Konservesfabrik*, Jarlsberggade (konserves), *Smith & Co.* (isenkram). Desuden flere firmaer med kul, koks og brænde. Firmaer uden for Odense: *Emil Nielsens Olietøjsfabrik*, Assens (olietøj), *Esbjerg Tovværksfabrik* (tovværk), *S. Kjersgaard*, København (skibsudstyr).

Skibshandlerne kunne også have andre jern i ilden, f.eks. ved køb og salg af brugt tovværk, og de kunne tegne parter eller aktier i et nybygget skib i det håb at få leverancen til det. Desværre var rederivirksomheden usikker, når der kom dårlige tider med små fragter, eller hvis skibet havarerede. Far satte en del penge til på den konto.

En anden gang købte far gennem en svensk kaptajn aktier i noget skovbrug i Sverige med udsigt til, at der skulle komme skibe med trælast til Odense. Det blev dog ikke til noget, og pengene var tabt.

Skibshandlerhjemmet

I 1906 giftede min far *Herman Lauritzen* sig med *Ingeborg Mंगाard* fra Vordingborg. De fik fire børn: *Ebba* (mig selv), *Svend*, *Otto* og *Henny*.

Da der ikke var tilstrækkelig plads i huset på Nørrebro 77, flyttede familien ind i en lejlighed på Nørrebro 112 C. Vi havde tre stuer, soveværelse og køkken. Derfra gik der en gang ud til bagtrappen; derude var et værelse til den unge pige, der var jo nok at bestille, så mor havde altid hjælp til huset. Fra entreen kunne man gå til venstre ind i dagligstuen eller »den fine stue«, som vi også kaldte den. Der var en sofa og seks stole med grønt damaskbetræk, et rundt bord og et sybord ved vinduet, og højrødt gulvtæppe. Ved siden af dagligstuen var herreværelset. Der stod et firkantet bord med stole, der havde brunbroget betræk og runde rygge, og en chaiselong med samme betræk; der lå far altid, når han sov



Interiør fra skibshandelen 16. april 1968 ved 75-års jubilæet for familien Lauritzens overtagelse af den. Efter Herman Lauritzens død 1936 førte hans hustru den videre, assisteret af børnene Svend og Ebba, som overtog den efter hendes død 1960. Personerne er fra venstre Svend og Ebba Lauritzen samt kommis Gerhard Kunz og kontorist Lizzy Jensen. Trods lempelige moderniseringer har butikken bevaret sin hyggelige karakter med det traditionelle varesortiment. - Fot. Ole Bjørndal Bagge, Odense.

Interior of the shop April 16th, 1968, the 75th anniversary of it being taken over by the Lauritzen family. From left, Svend Lauritzen and his sister Ebba, who continued the firm after their mother's death in 1960, the shop assistant and the clerk.

til middag. Til højre for entreen var spisestuen med rigtige spisestuemøbler i egetræ, en buffet, et anretterbord, et bord og otte stole, og soveværelset med dobbeltsengen, en servante, et toiletbord og et klædeskab. Pladsen blev noget trang derinde, efterhånden som vi blev fire børn, så der blev gjort plads i spisestuen til to senge, hvor min ældste broder og jeg sov i et par år. Disse to værelser vendte ud til gården ligesom køkkenet, der var stort og koldt om vinteren, med komfur og spisekammer til at gå ind i. Der stod foruden meget andet også syltetøj, asier, rødbeder og græskar i grå stenkrukker.

I efteråret 1917 købte far et hus lidt højere oppe på Nørrebro, nr. 102

C, og vi flyttede ind den 15. april 1918. Nu var vi fire børn, og det var umuligt at være i lejligheden. Det havde også den fordel, at det lå nærmere ved butikken, så far nemmere kunne komme over til måltiderne. Det var et godt solidt rødstenshus. I stuen var der butik, og da vi ikke selv havde brug for den, var den altid lejet ud, i nogle år til cigarforretning og i mange år til barber- og frisørmester Viggo Rude. De boede i en lille lejlighed, der hørte til. På 1.sal boede vi selv. Der var entré, tre stuer og køkken. På 2.sal var der værelse til den unge pige med indgang fra trappen, og da det tidligere havde været en lejlighed, skulle vi gennem en dør og ind i en entré. Her var to pæne stuer og et mindre værelse, det fik vi piger; far og mor havde soveværelse til gaden, og drengene sov i stuen til haven. Der var hverken toilet eller badeværelse, men der var et køkken, hvor vi vaskede os. Der stod et gasapparat, som vi varmede vand på, og lukkede vi døren, kunne der nok blive lidt lunt, men lad mig bare være ærlig, der var hundekoldt om vinteren, når det trak ind ad vinduet, og vandet i hanen var iskoldt. I mine brøders værelse stod en kakkellovn, der blev lagt papir og pinde parat om aftenen, så vi kunne sætte en tændstik til om morgenen og så håbe, at det ville brænde; det kunne godt drille, så blev der lagt større brændestykker på og koks eller briketter. For at sige det lige ud havde vi lokum i gården, så der stod natpotter under sengene. Det kunne blive nødvendigt at stå op om natten, og så var det jo ikke videre morsomt at gå ned i gården. Bagved huset var der kun et ganske smalt stykke gård, afgrænset af en tjørnehæk; der udenfor kørte havnetoget, indtil banen blev nedlagt 1933, og de forskellige husejere købte hver et stykke og anlagde haver.

Vort hjem var det, vi kaldte et godt borgerligt hjem, hvor vi levede enkelt men fornuftigt, med god og sund mad og med hjemlig hygge. Vi anskaffede ovenikøbet et klaver, som vi alle lærte at spille på, men kun min yngste bror holdt det vedlige. Om sommeren foretog vi små udflugter, og om vinteren fejrede vi julen efter de gamle traditioner. Vi fire børn gik i Frøken Marie Jørgensens skole på Sct. Hans Plads. Den var delt i en pige- og drengeskole og var en såkaldt betalingssskole, hvilket vil sige, at far betalte skolepenge for os (i 1913 2 kr. om måneden). Vi forlod alle skolen med en pæn realeksamen. Jeg brød mig dog ikke om at gå i skole, selv om den da var udmærket, og lærerne gode.

Skibshandelens senere historie

I 1922 blev Jørgen Anderskov kgl. vejer og måler og gik ud af firmaet,

som far førte videre alene. Min bror Svend blev sat i lære i Christian Rasmussens gamle købmandsgård i Sct. Jørgensgade 12 i Odense, og senere fik han nogle læreår i et større skibsprovianteringsfirma i Blyth i England. Da han kom hjem, indtrådte han i firmaet. Dette forandrede sig med tiden, den gamle hestevogn og kusk blev udskiftet med en lastbil med chauffør, og i 1933 fik familien sin første privatbil. Efterhånden som skibene blev større og ikke lå så længe i havn, blev tempoet sat op. I 1918 opførte skibsreder A.P. Møller Odense Staalskibsværft længere ud ad kanalen, så vejen til kunderne, der lå derude, blev længere. Min far fik dårligt hjerte af det forøgede pres, og 2. februar 1936 døde han af en hjerneblødning. Min mor videreførte forretningen med assistance af min bror Svend. Hun passede butikken, og han tog sig af kunderne ved havnen. Vi havde fået en benzintank, og den passede jeg i mange år.

Efter krigens besværligheder og oplevelser begyndte jeg i juli 1945 som medhjælper i butikken og ved havnen og fik gennem årene et ganske godt kendskab til skibshandel. Da min mor døde 7. marts 1960, 81 år gammel og aktiv til det sidste, overtog min bror Svend og jeg forretningen. Jeg fik næringsbrev som handlende i Odense kommune, bl.a. med ret til handel med stærke drikke. Det blev til 23 gode år ved Odense havn som Danmarks eneste kvindelige skibshandler. Alle kendte Ebba, der kom susende på cykel, når et skib var ved at lægge til, og som tog kastelinen, for og agter trosse, holdt fenderen mellem skib og bolværk osv. Der kunne godt være problemer af og til, hvis besætningen ikke kendte mig, de troede, jeg var en tilfældig tilskuer, som ikke forstod at fortøje et skib, men da der til de fleste tider var lods ombord, forklarede han dem, at de kunne godt lade mig gøre det. Jeg kendte næsten hvert menneske ved havnen, og på et enkelt nær var de mine venner allesammen, altid parate til at give mig en hånd, hvis det var nødvendigt. Der var ikke altid en landgang, så vi måtte direkte over skibssiden, og havde jeg varer med, satte de det over på dækket. Det har altid været en stor fordel for mig, at jeg aldrig har kendt til at være bange, så jeg kunne roligt færdes overalt, og som havnekaptajnen engang sagde: »Vi passer allesammen på Dem«, bedre beskyttelse kunne jeg jo ikke få.

16. april 1967 fejrede vi vort 75 års forretningsjubilæum, og 7. februar 1968 holdt vi min brors 60 års fødselsdag. En måned efter fik han en svær hjerneblødning og døde 15. juni, alt for tidligt og dog efter næsten 40 års virke som skibshandler. Da jeg vidste, det ville blive svært for mig at føre forretningen videre uden ham, solgte jeg den i september samme år. I 1972 blev huset revet ned på kommunens foranstaltning og

hele gaden saneret, så kun tre af de gamle huse nu er bevaret.

I år 1980 er det hundrede år, siden P. Simonsen begyndte forretningen. Kun minderne om den gamle skibshandel har jeg nu tilbage, alt andet er uigenkaldeligt forbi. Jeg er glad for, at jeg her har kunnet fortælle lidt om et kapitel af livet i svundne tider.

A FORMER SHIP-CHANDLERY IN ODENSE

Summary

In 1880 P. Simonsen started a grocery and ship chandler's business by the harbour in Odense on the island of Funen, Denmark. It was taken over in 1892 by Herman Lauritzen and Jørgen Anderskov. From 1922 until his death in 1936 Herman carried on alone, after which his widow took over the business, assisted by her son Svend and her daughter Ebba. Svend was trained in the business, having worked for some years in a ship chandler's firm in Blyth in the north of England. After the death of her mother, in 1960, and her brother, in 1968, Ebba sold the business.

In her article Ebba Lauritzen (born 1906) gives a detailed account of the shop, its arrangement, provisions, suppliers, methods of business, customers, etc. The shop stocked a great many things, grocery goods, small-wares and provisions needed aboard ship. In the cellar under the shop were kept dried cod, herrings, cheese, liquor and paraffin. Behind the shop were two storerooms, and the office, in which a high desk stood, was known as the captains' room. Here customers would gather to give their orders, discuss freight and cargoes, tell yarns and drink beer and schnapps. In the yard there was a stable for the horse which pulled the small cart which was used until it was replaced in the twenties by a van. Here, too, was a shed for the barrels of tar, oil and paraffin, as well as cordage. A local sailmaker supplied sail. The firm had a stock of liquor and tobacco in bond at the custom house.

When a vessel was inward bound for Odense warning of its approach was given by telephone from the master of the lighthouse at the entrance to the fjord. It took several hours for a ship to pass through the fjord and along the eight kilometre long canal to Odense, where sailing ships had to be drawn by man or horse power or a small steam-tug. Representatives of the various ship-chandlers in the town would be waiting on the quayside, whatever the weather, as the vessel docked and after the customs men and shipbrokers had been on board it was their turn. There was great competition among them as they vied with one another to present their business cards to the skipper and recommend their firms in various languages. After which it was hoped that the captain and supplies officer would visit the shop to place their orders, whether large or small. As vessels often lay in the harbour for a long while the ship chandlery, with its skippers' room, became a favourite meeting place. They were often invited home by the family and in the evening the ship-chandler often had to take them to the various restaurants or

other forms of popular entertainment in town. In return warm and lasting friendships grew up between the family and some of the skippers.

As the Chandler carried a wide selection of many kinds of goods, obtained from wholesalers and firms not only in Odense but from all over Denmark, there were many local townspeople who also made purchases there. There was always a lot to do in the shop, the hours were long and the profits modest.

After the Second World War the writer became the only woman ship-chandler in Denmark when she took over the running of the business by the harbour. It was often hard work but she was a woman of spirit, afraid of nothing and no-one, and to sailors from Denmark and other countries known by her first name, Ebba. She could moor a ship as well as any of her male colleagues, climb aboard and talk business with the captain, and she became very popular both in the harbour and on board. The friendly, old fashioned ship-chandlery has disappeared and is now a thing of the past but here we are given such a wealth of detail about it that the memory of it will not be quite forgotten. After all, its activities are part of our maritime history.