

## *Erik Dannesboe: Fuldskipet VALKYRIEN 1882-1923*

*I artiklen berettes om VALKYRIEN, som de sidste 8 år af sit liv sejlede på Verdenshavene under dansk flag. Forfatteren har blandt andet været museumsassistent på Handels- og Søfartsmuseet og udstationeret af Handelsflådens Velfærdskontor.*

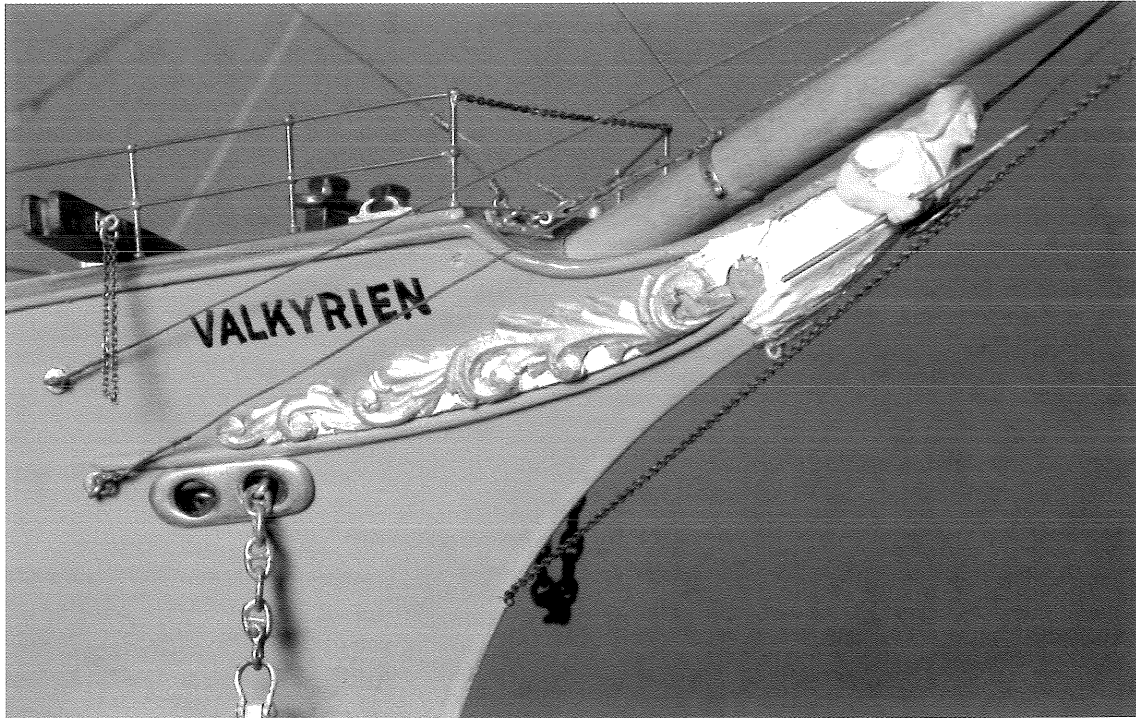
VALKYRIEN var bygget 1882 i Liverpool på T. Royden and Sons (senere T. Royden & Co.) værft i Liverpool som byggenummer 216. Skibet var et jernskib, på 2074 brt., 1960 nrt. og 3150 tdw. Længde 269 fod, bredde 41,6 fod og en dybgang på 24,2 fod. Det døbttes oprindelig C. BREEKS, men blev afleveret under navnet STRONSA. Værftet havde stor erfaring i at bygge store sejlskibe til langfart, og bl.a. var fanøbarken VENNER bygget her i 1864 som byggenummer 76. Efter STRONSA fortsatte værftet med at bygge store sejlskibe og byggede som byggenummer 223 QUEEN OF ENGLAND i 1885 og byggenummer 236 GLENESSLIN ligeledes i 1885, men senere byggede værftet mest dampskibe f.eks. SALADIN som byggenummer 255 i 1890.<sup>1</sup>

I 1882 blev STRONSA sat i fart for Liverpoolrederiet Sandbach, Tinne og Co. Rederiet var specialist i drift af store sejlskibe til langfart. F.eks. ejede og drev man i 1897 en flåde på syv skibe af samme størrelse som STRONSA. I 1904 blev skibet solgt

til rederiet T. A. Shute, der ligeledes var et Liverpoolrederi, der ejede og drev seks sejlskibe. Men sejlskibenes gyldne tid var ovre. Det blev mere og mere vanskeligt at få udgifter og indtægter til at hænge sammen, og rederiet T. A. Shute og kaptajn Stawath måtte i 1912 sige farvel til skibet, der kom under argentinsk flag. Køberen var D. Barthe i Buenos Aires, der udover STRONSA drev et rederi med tre dampskibe. Men selvom Barthe formentlig har købt STRONSA til en pris, der kun lå lige over ophugningsprisen, kunne han og hans kaptajn J. Mekkilsen heller ikke få skibet til at give overskud, og til sidst måtte den gamle windjammer en tid lægges op på La Platafloden.

Herfra blev skibet den 21. juli 1915 af de københavnske skibsrederne Axel Oluf Andersen og Poul Lindhardt Carl købt »as it was« og sejlet til København for at blive renoveret.<sup>2</sup> Købsprisen på skibet kendes ikke, men uden tvivl har Barthe tjent på skibet, idet priserne allerede i sommeren 1915 var stigende. Alligevel fik de to redere et billigt skib, for de kommende år steg såvel fragter som skibspriser til hidtil usete højder.

Det var svært for unge søfolk at få den nødvendige sejlskibstid, og der kunne i 1915 tjenes penge selv på gamle sejlskibe.



Detalje fra model af VALKYRIEN. Hvornår og af hvem modellen er udført vides ikke, men et godt gæt lyder på, at den er bygget i slutningen af 1915 eller begyndelsen af 1916. Det var skibsreder A. O. Andersen, der lod modellen bygge, og modellen blev i 1936 skænket til Handels- og Søfartsmuseet af fru A. O. Andersen, enke efter A. O. Andersen. Modellen blev restaureret i 1992. Den restaurerede model står i dag i museets udstilling. (Foto: Lisbeth Ehlers, H&S)

*Detail of the model of VALKYRIEN was made, nor who built it, but a reasonable guess would be that it was built at the end of 1915 or the beginning of 1916. It was a ship owner called Mr. A.O. Andersen who had the model made, and his widow Mrs. A.O. Andersen donated it to the Danish Maritime Museum. The model was restored in 1992, and the restored model is today on exhibit in the museum. (Photo: Lisbeth Ehlers, DMM)*

Årsagen var Første Verdenskrig. Den brød ud i august 1914, men var i praksis allerede afgjort i september samme år, da den franske hær standsede den tyske i Marneslaget. Den kendsgerning ville den tyske regering imidlertid ikke erkende, og krigen fortsatte til 11. november 1918, hvor Tyskland måtte

kapitulere betingelsesløst. De fleste europæiske stater blev involveret i krigen, der kostede omkring otte millioner døde, og fremkaldte revolutioner i Rusland og Tyskland. I Rusland blev czarstyret væltet, og bolschivikkerne overtog magten, og i Tyskland måtte et svagt demokrati i 1933 lade



VALKYRIEN med delvis sejlføring. Fra for til agter er sejlene: Jager, yderklyver og inderklyver. På fokkemasten: Fok, fore undermærsejl, fore overmærsejl, fore underbramsejl. Store bramstagejl. På stormasten: Store undermærsejl, store overmærsejl, Store underbramsejl. Kryds stængestagejl, kryds overmærsejl, kryds underbramsejl. (Foto: H&S)

*The VALKYRIEN under easy sail. From fore to aft the sails are: flying jib, outer jib and inner jib.*

*On the foremast: foresail, fore lower topsail, fore upper topsail, fore lower top-gallant sail; main top-gallant-stay sail. On the main mast: main lower topsail, main upper topsail, main lower top-gallant sail. Mizzen top-stay sail, mizzen upper topsail, mizzen lower top-gallant sail.*

*(Photo: DMM)*

Hitler komme til magten med de frygtelige konsekvenser, det havde. Danmark, Norge og Sverige forblev neutrale, og det medførte en hidtil uset højkonjunktur bl.a. for dansk søfart. Der blev en udtalt mangel på skibe. De tyske ubåde og minefelter afstedkom mange forlis, og da værfterne samtidig havde meget vanskeligt ved at skaffe

materialer til at bygge nye skibe af, steg priserne på de, der allerede eksisterede, og fragtraterne fulgte med op.

Der var andre, der fik den samme idé som Andersen og Carl. Blandt disse var også spekulanter, der købte rene vrage. Det gjaldt barken ALEXANDROS af København, en dårlig vedligeholdt træbark byg-

get 1892 i Syra, Grækenland, og i august 1915 købt af skibsfører M. Rasmussen, Høllerup. Men allerede 6. november samme år på en rejse med 558 tons kul fra West Hartlepool i England til Korsør grundstødte det og blev vrags ved Husby Klit, fordi kaptajn M. Rasmussen tog fejl af Nr. Lyngvig Fyr og Hanstholm Fyr. Nogen strålende forretning har ejerskabet næppe været. Skibets værdi blev ansat til 35.000 kr, men assurancesummen var kun 32.500 kr.

Et af de værste spekulationstilfælde var træbarken KREY WOGGERSIN af Kalundborg. Det var en træbark, bygget 1861 og købt i Sverige september 1915 af A/S Motorskibsselskabet Marienborg, Kalundborg. Bag dette rederi gemte sig personen Niels Valdemar Henckel, en entreprenør fra Kalundborg med næse for hurtige fortjenester. Under hele Første Verdenskrig oprettede og likviderede han et utal af rederier og flere værfter - alt sammen støttet af Kalundborg Bank, men i 1921 var det slut. En gennemgang af Henckels regnskaber viste, at der var foregået en utrolig svindel, og Henckel blev dømt til et fængselsophold. Med sig i faldet rev han den indtil da hæderlige Kalundborg Bank.

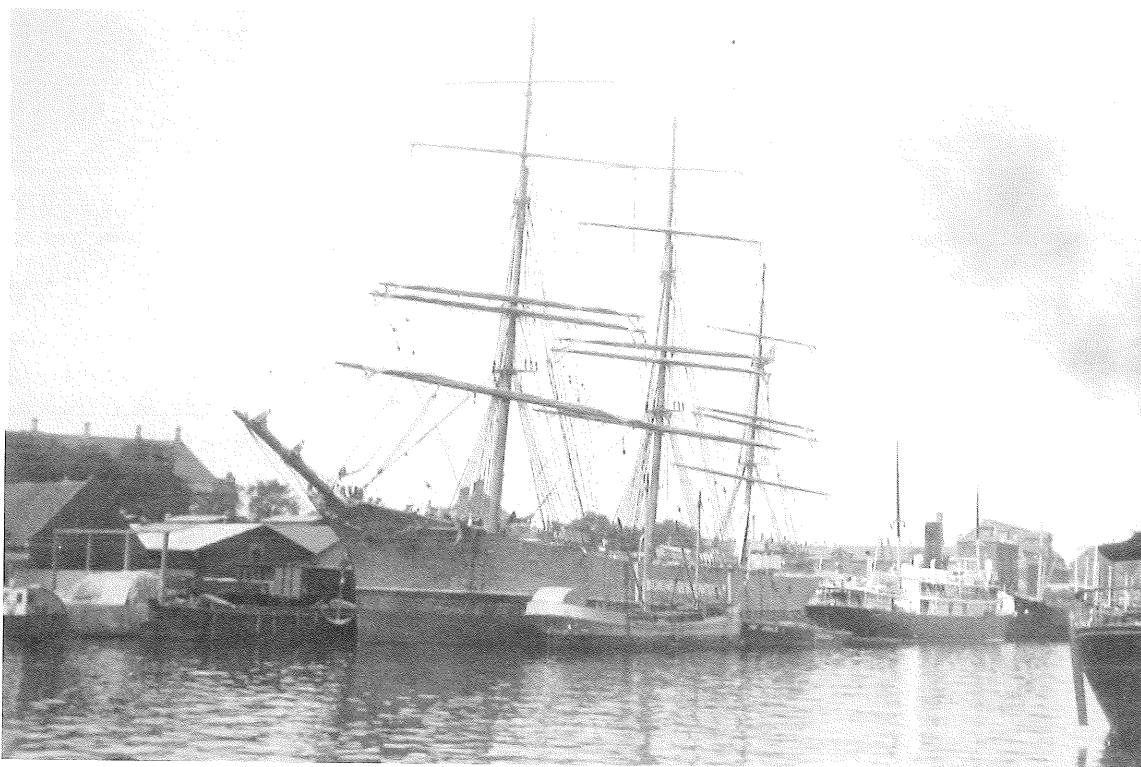
Men tilbage til KREY WOGGERSIN. Den 2. januar 1916 afsejlede skibet fra Uddevalla i Sverige lastet med 178 standards props til Granton i Skotland. Den tyske regering betragtede props som kontrabande, så fragtraten har været høj. Havde KREY WOGGERSIN mødt en tysk ubåd, var skibet blevet sænket. Det skete ikke. Til gengæld løb skibet i Nordsøen ind i en storm fra vest. De fleste sejl blæste over bord, skibet arbejdede sig læk, og da der

stod en meter vand i lasten, besluttede et skibsråd at sætte KREY WOGGERSIN på land. Man valgte at dette skulle ske ved Hanstholm redningsstation, men vejret var så dårligt, at redningsbåden ikke kunne gå ud. Propslasten gik efterhånden overbord, men ved at kravle og hoppe på den lykkedes det den ni mands store besætning at redde sig i land. Den »gamle skude«, som Dansk Søfartstidende kaldte KREY WOGGERSIN, blev slået til pindebrænde, men den var i kroner og ører heller ikke meget værd. Værdien var 10.000 kroner, og det samme var assurancesummen.<sup>3</sup>

Der var heldigvis også mere seriøse selskaber, der under Første Verdenskrig drev sejlskibsfart. I midten af 1916 var fragtraterne så højt oppe, at flere store kornfirmaer købte og drev ældre, men velholdte norske sejlskibe. Blandt dem J. Larsen, Odense, der ejede rederiet Transatlantic og i 1922 disponerede fem store sejlskibe – alle på mellem 1000-2200 brt., og Firmaet Peter P. Hedegaard i Ålborg havde store økonomiske interesser i Rederiet Limfjorden, der en overgang disponerede fem store sejlskibe.<sup>4</sup>

Andersen og Carl gav nyerhvervelsen navnet VALKYRIEN, og da skibet i 1915 efter en omfattende renovering blev præsenteret for offentligheden, gav Dansk Søfartstidende denne næsten lyriske beskrivelse af skibets og dets fremtidige anvendelse:

*»VALKYRIEN, som har ligget fortøjet dér i Færd med at slå Sejl under og træffe Forberedelser til at pløje Verdenshavene på sin forestående Rejse til Australien. Skibet er det tidligere argentinske Fuldslib STRONSA som i denne Sommer er købt*



STRONSA af Buenos Aires, liggende ved Larsens Plads i København mellem 1912 og 1915, før den var solgt til danske redere og omdøbt til VALKYRIEN.

(Foto: Andreas P. Jensen, Hasle, H&S)

*STRONSA of Buenos Aires at Larsens Plads Copenhagen between 1912 and 1915, before it was sold to Danish owners and renamed VALKYRIEN.*

*(Photo: Andreas P. Jensen, Hasle, DMM)*

*af Firmaet A.O. Andersen & Co (De Carlske Dampskibsselskaber) her i Byen, og af sine ny Ejere har fået Navnet VALKYRIEN. Som det nu ligger dér nymalet og vel vedligeholdt med sit mægtige Jernskrog med de fine, velformede Lini-er for sit Skandæk, Lønning og Finkenet, sin smukke rundgattede Hæk, sin elegante Gallion med selve Valkyrien, der velbevæbnet iler over Vandene, som Galionsfigur, og sin høje sirlige*

*Rejsning pegende mod Himlen, afgiver Skibet et Syn, der maa glæde enhver Sømands Øje og vække Beundring hos de mange, der har faaet Lejlighed til at se det smukke Skib, inden det tiltræder sin lange Rejse.*

*Det har i mange Aar været sagt, at de store Sejlskibes Tid nu snart var forbi, og at det er blevet vanskeligere og vanskeligere for vore unge Sø mænd at få den fornødne Langfart i danske*

Sejlskibe, og at saa mange af dem har søgt om Bord i engelske og norske Sejlskibe, netop fordi vi havde saa faa af disse "De Besøgende på Lange-linie-Molen har i denne tid kunnet glæde sig ved Synet af et prægtigt Fregatskib Skibe tilbage her i Landet. Dette har vistnok sin Rigtighed, men alene det Faktum, at der endnu eksisterer mange engelske og især norske, store Sejlskibe, og at disse har kunnet klare sig godt, er jo et glædeligt Fingerpeg med hensyn til de faa store Skibe af denne Type, vor Handelsflåde nu tæller. Det, at et dansk Rederi har købt et saadant Skib, er jo i sig selv en Begivenhed af Rang, og endnu mere Betydning faar det, at det, efter det Eksempel, som andre af vore store Dampskibsselskaber i den senere tid har givet, til dels er sket med det Maal for Øje at give danske Søgutter Lejlighed til i saa stort et omfang som muligt, at opnaa deres Langfart under vort eget Flag. Kan de store norske Sejlskibe svare Regning, og mange af dem har vel end ogsaa i disse Tider tjent gode Penge, saa er der jo ogsaa grundet Haab om, at det vil kunne lykkes for vore faa store danske Sejlskibe, naar deres egentlige Opgave bliver Fragtfart.

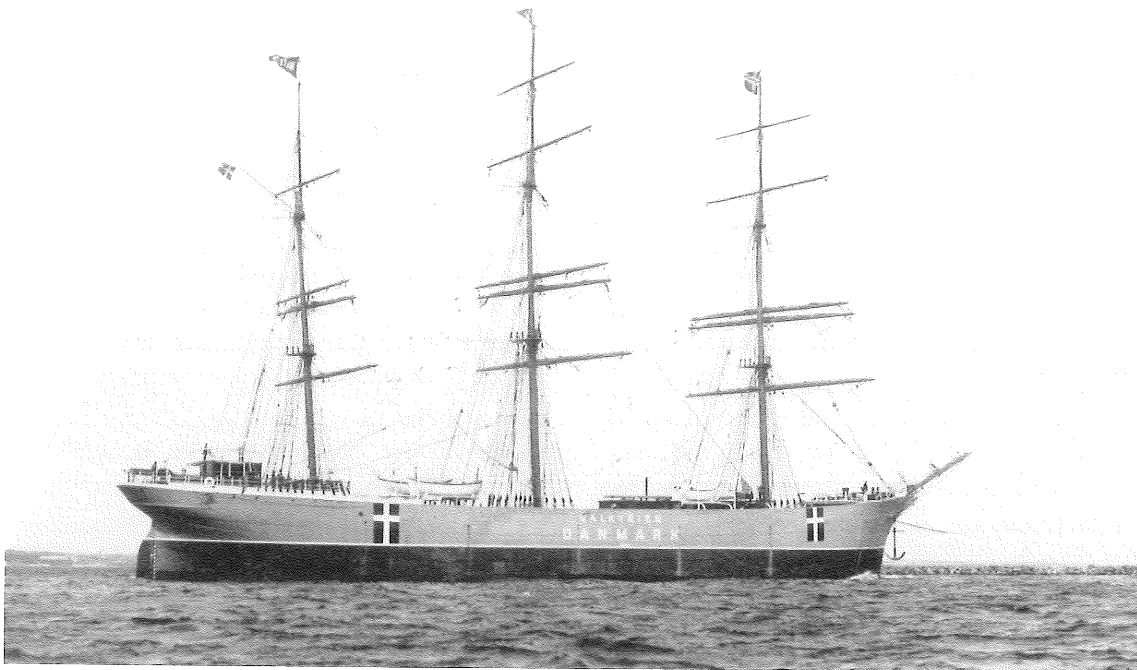
VALKYRIEN er et Jernskib, der er bygget i Liverpool i 1883. Dets Bæreevne er 3.200 tons. Det har nu efter sit Ejerskifte faaet et Hovedeftersyn ved Københavns Flydedok og Skibsværft og har første Klasse i Lloyd's Register i 12 Aar, 100 A 1. Ved denne Lejlighed er der bl.a. ogsaa blevet indrettet et særligt Beboelsesrum med eget Sovelukaf og egen Messe for de seks 14 à 16 aarige Elever, som Skibet medtager. Nogle af disse har tidligere sejlet noget, andre ikke. De er forhyret som Skibsdrenge for 20 kr. pr. Maaned, og er ikke bundet til Skibet eller Rederiet for nogen særlig bestemt Tid. Det samme gælder for nogle Navigatører, der endnu mangler en Del af deres lovbestemte Sejltid, og skal have den om Bord i VAL-

KYRIEN. Disse er ligeledes forhyret som almindelige Søfolk. Baade Elevernes og Mandskabets Beboelsesrum samt Kabysen findes i et stort luftigt og velindrettet Dækshus paa Skibets Forpart, medens Kaptajnens og Officerernes Kahytter, der er luftige og hyggelige, er indrette i en stor Overbygning agter. Skibets Overdel er malet med en smuk lysegraa Farve og Bunden indtil Vandlinien med Mønje. Saasnart alle Forberedelser er truffet vil VALKYRIEN blive bugseret op til Norge, for dér at indtaget en høvlet Trælast til Australien. Dets Fører er Kaptajn H. Christian-sen, en erfaren Sejlskibsfører, der tidligere har sejlet med nogle af de store Fanø-Barkskibe.

Naar VALKYRIEN afgaar, vil de bedste ønsker følge det og dets Besætning, og det er at haabe, at dette smukke Skib i mange Aar maa sejle til Glæde og Fordel for det store og foretag-somme Rederi, der har beriget den danske Handelsflaade med et udmærket Skib og derved tillige ydet et værdifuldt Bidrag til praktisk Uddannelse af forhaabentlig en stor Del danske Søfolk.

VALKYRIEN tiltraadte, efter hvad vi har bragt i Erfaring sin Rejse den 5. ds«. <sup>5</sup>

Nådada! Redaktør Krogh, Dansk Søfartstidende, har haft den store fyldepen fremme, men han fik ret. I København fik VALKYRIEN en ren dansk besætning. Kaptajn Hans Christiansen var en erfaren sejlskibsfører fra Sønderho på Fanø, og det var gået ham som mange andre dygtige sejlskibsførere. Hans sidste sejlskib var barken FIDES af Sønderho, men da skibet i 1905 blev lagt op og senere solgt til udlandet mistede han sit job, og fra sommeren 1906 sejlede han som styrmand i Rederiet L. H. Carls dampskibe. I 1915 fik han tilbudt at blive fører af VALKYRIEN.



VALKYRIEN med danske nationalitetsmærker. Det var ikke noget krav, at skibene under 1. verdenskrig skulle have påmalet nationalitetsmærker, men det blev anbefalet, at de førte sådanne. Efter at Tyskland i februar 1917 havde erklæret uindskrænket ubådskrig var nationalitetsmærkerne uden virkning, hvis skibet mødte en tysk ubåd. Billedet er udateret, men tilsyneladende er skibet nymalet og på slæb, og det er muligt, at det er fotograferet ved afgang fra Helsingør den 18. juli 1917.

(Foto: H&S)

Skibets øvrige besætning på 29 mand blev alle påmønstret den 2. september 1915. Som det fremgår af bemandingslisten (bilag 1), var 14 mand af besætningen fra København, og alderspræsidenten var en 50-årig sejlmager fra Ålborg. Som i de fleste

*The VALKYRIEN with Danish nationality marks. There was no requirement for ships in World War I to have nationality marks painted on them, but it was recommended that they did. After Germany had declared unlimited submarine warfare in February 1917 nationality marks were of no use if the ship met a German submarine. The picture is undated, but apparently the ship is newly painted and in tow, and it is possible that it was photographed on its departure from Elsinore on July 18th 1917.*

*(Photo: DMM)*

af de sidste store sejlskibe var den menige besætning domineret af ganske unge mænd, et forhold som var særligt udpræget i VALKYRIEN, der havde seks lærlinge. Bådsmanden, der fungerede som formand for den menige besætning, var således kun

26 år. Hyrerne fra 20 til 200 kr. afspejler skibets hierarki, og at både kok og bådsmand var efterspurgte folk i de store sejlskibe.

Den første rejse gik for slæb til Göteborg, hvor der blev indtaget en partlast høvlet træ. Derfra videre til Frederiksstad i Norge, hvor skibet blev lastet fuldt op. Det var almindeligt, at så store sejlskibe i snævre farvande blev slæbt frem til lastehavnene. Dels sparede man tid, dels risikerede man ikke, at skibet grundstødte eller forliste. Fra Frederiksstad gik det imidlertid for egne sejl først vestpå, og senere ude i Atlanterhavet blev kursen sat mod Sydafrika og Kap det gode Håb. I 1915 kunne danske skibe endnu sejle uden synderlig risiko for en torpedering af en tysk ubåd forudsat, det ikke havde kontrabandelast om bord. Hvad der var kontrabande og ikke kontrabande var fastlagt i den såkaldte London-deklaration af 1909, som både de Allierede (England og Frankrig) og Ententen (Tyskland og deres allierede) havde tiltrådt. Træ var med undtagelse af props ikke kontrabande.

Den 17. december 1915 – altså mens skibet var på rejse fra Göteborg og Frederiksstad til Melbourne – blev det købt af et partrederi, der fik navnet »Partrederiet Fregatskibet Valkyrien«. Der var 100 anparter i skibet og 5 deltagere i rederiet. Generalkonsul Andreas Henningsen med 32 anparter, direktør Poul Carl ligeledes med 32 anparter, og direktør Axel Oluf Andersen også med 32 anparter. Kaptajn i Generalstaben, Erik With – kendt fra TV serien Matador, som den general With, der ved sin afgang som øverstbefalende for den danske hær i 1939 forårsagede oberst

Hackel's død – købte 2 anparter. Endelig ejede overretssagfører Axel Olsen 2 anparter. Købesummen for skibet blev 200.000 kr., og Firmaet A. O. Andersen blev valgt som korresponderende reder. Som formålsparagraf vedtog man, at skibet skulle bruges til fragtfart og, hvis det var muligt, til uddannelse af skibsofficerer. Da skibets papirer jo var om bord i VALKYRIEN, vedtog man ligeledes at undlade en anmeldelse til rederiregistret, men foreløbig lade firmaet A. O. Andersen stå som ejer. Endelig blev det vedtaget, at ingen af partrederne kunne sælge sine anparter uden tilladelse fra de andre parthavere, og at selskabet ikke kunne opløses, uden at alle parthaverne var enige om dette.

Til slut vedtoges det, at »den korresponderende reder skal efter hver rejse fra Europa og tilbage affatte et regnskab over skibets drift«. Man regnede altså med, at VALKYRIEN skulle ud på de samme lange sørejser som tidligere tiders »windjammers«. <sup>6</sup>

Engang i slutningen af december 1915 eller begyndelsen af januar 1916 nåede VALKYRIEN frem til Melbourne i god behold. Rejsen har formentlig varet mellem 120-140 døgn, og da VALKYRIEN var udloset, blev det lastet med hvede til Queens-town (nu Cork) i det vestlige Irland for ordre. Inden afgang fra Melbourne har VALKYRIEN sikkert fået påmalet danske nationalitetsmærker i form af et kæmpe-stort dannebrogssflag på begge skibets sider. Det var ikke noget egentlig påbud, men en sikkerhedsforanstaltning, så en tysk ubåd kunne skelne ven fra fjende og ikke bare sænkedde et skib uden at have visiteret det –



hvis de da tog hensyn til dette. I Queens-town lå der ordre om, at VALKYRIEN skulle losse hveden i Nantes i Frankrig. At man ikke fra starten vidste, at lossehavnen var Nantes, skyldtes, at der i 1916 normalt ikke var nogen kommunikation mellem skibet og rederen, mens skibet var i søen. Den trådløse telegrafi var endnu ikke nået om bord i VALKYRIEN. I Nantes fik skibet en ny 1. styrmand og hovmester<sup>7</sup>, og i slutningen af juli afgik det i ballast til Buenos Aires i Argentina for at laste majs til en modtager i Ålborg.

VALKYRIEN er sikkert sejlet ud af La Plata floden i oktober 1916, og mens skibet sejlede nordpå skærpedes krigssituationen i Europa væsentlig. Den 12 december 1916 opfordrede den tyske kejser Vilhelm USA, Schweiz og Spanien til at virke for fred, men såvel England som Frankrig, svarede, at de ville føre krigen til ende. Efter dette afslag skærpede Tyskland ubådskrigen, og nu blev heller ikke neutrale skibe skånet. I december 1916 og januar 1917 sænkede tyske ubåde 34 danske skibe – de fleste uden varsel. Fra august 1914 til 1. december 1916 havde tallet kun været 64 sænkninger og minesprængninger. Der var helt tydelig sket en optrapning i søkrigsførelsen.

VALKYRIEN kom imidlertid sikkert til Ålborg, men mens skibet lå her, kastede tyskerne masken og udsendte en erklæring om, at alle skibe, der befandt sig i Nordsøen, Biscayen og langt ud i Atlanterhavet, ville blev sænket uden varsel – altså uindskrænket ubådskrig. England og Frankrig svarede igen ved at spærre sejladsen, og alle skibe, der lå eller kom ind til de briti-

ske kontrollhavne i Stornoway i Irland eller Kirkwall i Skotland, blev tilbageholdt. Restriktionerne ophørte i midten af april, og England begyndte at sende skibene afsted med konvojledsagelse. Det blev dog meddelt, at man ikke formåede at ledsage sejlskibe. Det blev en katastrofe for de store danske sejlskibe. Den 23. blev fuldskibet SVANEN torpederet i Atlanterhavet nord for Skotland, og den 25. april sænkede tyske ubåde også nord for Skotland og i Nordsøen barken HAVILA, barken ESTE, 4-mastede bark SOKOTO og barken HAWTHORNBANK. Også barken AREOLA forliste, men man ved ikke, om det var en ubåd eller en mine, der var skyld i forliset.<sup>8</sup> Disse langsomme skibe havde ikke en chance mod de tyske ubåde.

VALKYRIEN blev liggende i Ålborg til 27. april 1917. Så blev det bugseret til Helsingør, hvor det kom i dok, og den 18. juli var skibet klar til en ny rejse. Inden da blev der imidlertid mønstret en ny besætning. Kaptejnen, 1. styrmanden og hovmesteren blev om bord, de øvrige 24 var alle nye folk (bilag 2). Efter besætningslisten var der ingen påmønstrede som lærlinge, og der var også tre mand mindre om bord. Københavnerne var der langt færre af, og blandt matroserne var tre svenskere. Den mest påfaldende forskel er dog, at hyreniveauet er blevet mere end fordoblet.

Også afgang fra Helsingør skete ved bugsering. Langs den svenske og norske kyst og inden for såvel den svenske som den norske territorialgrænse blev VALKYRIEN bugseret til Bergen. Da vinden var gunstig, og det samtidig satte i med tåge, gik skibet til søs og slap ud i farvandet mellem

Færøerne og Grønland med kurs mod Savannah i USA. Her skulle det have lastet en fuld ladning foderstoffer til Danmark, men da ladningen ikke var klar, blev VALKYRIEN i stedet bugseret til Norfolk for at laste kul til Montevideo i Uruguay. Resten af Første Verdenskrig forblev VALKYRIEN i fart mellem USA og Sydamerika. Fra Montevideo gik skibet til Buenos Aires og lastede majs til Charleston. Herfra videre til New York, hvor der blev lastet 90 biler til Buenos Aires. Næste ladning var atter engang majs til Charleston. Så på ny til Buenos Aires – denne gang med en kulladning. Her lastede VALKYRIEN i juli 1919 endnu engang majs, men nu var det til Ålborg, for Første Verdenskrig var slut, og landbruget i Danmark savnede råstoffer.

Efter udlosningen kom VALKYRIEN i dok i Ålborg, og da dokningen og de nødvendige reparationer var udført, kom skibet under bugsering til Frederiksstad i Norge, hvor VALKYRIEN atter indtog en last høvlet træ til Melbourne i Australien. Her lossede skibet træet og gik i ballast til en anden australsk havneby – Newcastle i New South Wales, hvor der blev lastet kul til Porsgrunn i Norge. I april 1921 var skibet fremme i Norge, hvor kullene blev lossat. Og så var det slut. Fragtmarkedet var i al almindelig dårligt, og store sejlskibe som VALKYRIEN var de mest urentable. Skibet blev lagt op, og den gamle windjammer kom aldrig mere ud på de store have. Fragtraterne (i shilling og pence) på en typisk ladning som korn eller majs fra La Plata til Europa kan illustrere udviklingen:

Januar 1915	43/3
1916	122/6

1917	135/0
1918	300/0
1919	200/0
1923	22/3

Kilde: Dansk Søfartstidende div.år.

Oplægningen varede det meste af to år, men den 19. januar 1923 blev VALKYRIEN solgt til ophugning hos firmaet Petersen & Albeck i Københavns Sydhavn, og kaptajn Christiansen forlod det skib, han havde ført så sikkert i ni år. Heller ikke han kom nogensinde mere til søs.<sup>9</sup>

I 1936 skænkede fru direktør A. O. Andersen en model af VALKYRIEN til Handels- og Søfartsmuseet. Modellen, der var stærkt beskadiget, blev i 1995 restaureret af museets modelrestaurator, Anders Favrhøldt, der brugte 700 timer på opgaven. Den smukt og nænsomt restaurerede model står nu i museets udstilling, og restaureringsrapporten (bilag 3) giver både et indtryk af restauratorens omhu og indsigt i sejlskibenes rigning og af en nu afsluttet periode i vor søfartshistorie.

#### Noter:

- <sup>1</sup> Lloyd's Register of Shipping 1899, 1901, 1908 og 1912, Dansk Skibsregister 1893-1956 bind 25, s.148.
- <sup>2</sup> Dansk Søulykkesstatistik 1915.
- <sup>3</sup> Dansk Søulykkesstatistik 1916.
- <sup>4</sup> Danmarks Skibsliste 1921, 1922 og 1923.
- <sup>5</sup> Dansk Søfartstidende 9. 9. 1915.
- <sup>6</sup> Handels og Søfartsmuseet på Kronborg, reg. nr. 2049:49.
- <sup>7</sup> Rigsarkivet Skibsbemændingsliste 1917, nr. 1128.
- <sup>8</sup> Handelsministeriet. Søforklaringer over krigsforliste skibe 1914-1918.
- <sup>9</sup> Fortællingen om skibets rejser 1915-1923. Fanø Sømænd, 1. udgave, side 205ff.

**Bilag 1: Skibsbemandingsliste for VALKYRIEN, 1915**

Stilling	Navn	Hjemsted	Alder	Hyre i kr
Kaptajn	H. Christiansen	Sønderho	47	Vides ikke
1. Styrmand	Johan Nielsen	Odder	41	200 + 200
2. Styrmand	Peter Thorvald Petersen	Fårevejle	36	150 + 150
3. Styrmand	Niels Lauri Chr. Fredskilde	København	23	125 + 125
Kok og steward	Kristen Jensen	Løderup	26	120 + 120
Koksmath	Niels Axel Jørgensen	Odense	17	40
Sejlmager	Niels Nielsen	Ålborg	50	125
Bådsmand	Peter Laurids Chr. Hansen	Nykøbing S.	26	85
Tømmermand	Willy Osvald Marcussen	København	19	85
Matros	Carl Henrik Meier	København	24	80
Matros	Jens Laurits Ludvigsen	København	25	80
Matros	Lars Hansen	Frederikssund	22	80
Matros	Carl Jørgen Hansen	Rønne	20	80
Matros	Anker Andreas Kofoed	Knudsker	20	80
Matros	Carl Chr. Ludvig Rasmussen	Nyborg	21	80
Matros	Karl Kristian Helms Jensen	Hornbæk	19	80
Matros	Rasmus Andreas Andersen	Åstrup	20	80
Matros	Karlo Harald Martin Persson	København	22	80
Letmatros	Paul August Nielsen	København	18	60
Letmatros	Andreas Godthilf Grove Stephansen	Viby	19	60
Letmatros	Harald Nikolaj Risø	København	18	60
Letmatros	Axel Emil Arthur Meyer	Vestervig	18	60
Letmatros	Flux Vilthi Larsen	København	18	60
Ungmand	Henning Thorvald Jans	København	15	35
Lærling	Ejnar Chr. Johansen	København	17	20
Lærling	Vilhelm Chr. Niels Petersen	København	17	20
Lærling	Albert Lars Jørgen Nielsen	København	16	20
Lærling	Hendrik Bacher Jensen	København	16	20
Lærling	Benny Aage Tullin	København	15	20
Lærling	Edgar Jensen	Helsingør	15	20

Kilde: Rigsarkivet, Skibsbemandingsliste 1915, nr. 2622

Bilag 2: Skibsbemandingsliste for VALKYRIEN, 1917

Stilling	Navn	Hjemsted	Alder	Hyrer i kr.
Kaptajn	H. Christiansen	Sønderho	49	Intet
1. Styrmand	Svend Adolph Clausen	Gentofte	36	Intet
2. Styrmand	Elof Rich. Finn Lindberg	Helsingør	23	400
Hovmester	Rasmus Hansen Madsen	Kragenæs	54	Intet
Kok	Christen Hansen Larsen	Nr. Sundby	22	220
Tømmermand	Jens Møller Lau	Rønne	26	200
Bådsmand	Hans Chr. Nielsen	Maglebrand	24	200
Matros	John Rosander	Sverige	27	190
Matros	Martin Einar Johansson	Sverige	24	190
Matros	Hilding Ferd. Hansson	Sverige	23	190
Matros	Valdemar Alfred Emil Bentsen	Snesere	24	190
Matros	Ahlers Martinus Andersen	Hobro	22	190
Matros	Johannes Valdemar Thomsen	Blære	22	190
Matros	Gustav Emil Hansen	København	21	190
Matros	Jens Emil Matsen Juel Jensen	Herfølge	25	190
Matros og sejlmager	Chr. Valdemar Christensen	Køge	41	200
Letmatros	Christen Christensen	Karebæk	18	150
Letmatros	Dreyfus Rasmus Rasmussen	Nykøbing F.	18	150
Letmatros	Viliam Ernst Johan Petersen	Tyskland	19	150
Letmatros	Svend Aage Andersen	Søllerød	18	150
Letmatros	Viggo Brochhorst	København	20	150
Letmatros	Christian Thøger Jensen	Lundby	21	150
Ungmand	Axel August Frederiksen	København	15	85
Ungmand	Gunnar Ejnar Andersen	København	15	85
Ungmand	Jakob Christian Michael Simonsen	Onsbjerg	16	85
Ungmand	Jens Kristian Marius Johs. Petersen	Roskilde	17	85
Dæksdreng	Elo Alfred Edv. Weidanz	Frederiksberg	15	55

Kilde: Rigsarkivet, Skibsbemandingsliste 1917, nr. 1128



## Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Danish Maritime Museum

Telefon +45 49 21 06 85

Telefax +45 49 21 34 40

DK-3000 Helsingør

Dato

6. april 1995

### RESTAURERINGSRAPPORT.

Model : (H&S 119:36) 3 mast fuldrigger "Valkyrien", juli 91.

Arbejde:

Rig knust, lønning agter knust, mange defekter (se foto), stormast delvis intakt.  
Krydsundermast, krydsbramstang, krydsbramrår, krydsrøjlrå, forebramstang, forebramrår,  
forerøjlrå fremstillet, tonet og lakeret (Cupal).  
Lønning agter forkant, poopdæk (agterdæk), agterkant bakdæk, trappe til poopdæk, gelænder  
på poopdæk fremstillet i mahogny og lakeret, færdige balustre Aeronaut staver i bådedæk og  
løbebro i lyst træ tonet og lakeret.  
7 støtter til bådedæk i messing forsølvet.  
Æselhoveder til fokke- og krydsmast sølv.  
Krydsstængesaling i messing forsølvet.  
Rakker til forebram-, forerøjl-, krydsbram-, krydsrøjlrå i forsølvet messing.  
8 nokbeslag til ræer i sølv.  
10 beslag til fodperter i sølv.  
3 mastebåndsbeslag i sølv.  
2 fløjknapper, messing lakeret.  
7 blokke i sølv.  
37 enkeltblokke i ben.  
8 dobbeltblokke i ben.  
Rat i finer og messing malet.  
2 nathuse, det ene med kompasrose.  
Ben til rorkiste, messing malet.  
2 vandtønder malet (færdige, Aeronaut)  
2 ankre messing forsølvet.

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Museumsinspektør Hanne Poulsen

Museumsinspektør Kåre Lauring

2 sjælder til ankre sølv.  
1 kabyskorsten  
4 ventiler  
4 trapper  
4 davider  
3 capstans  
6 pullerter  
alt i forsølvet messing.  
4 klyds i sølv.  
32 gelænderstøtter i sølv.  
52 gelænderstøtter købt færdige (Aeronaut, Lyngby 16mm 2 huller) messing forsølvet.  
200 "vævlinger" i træ  
7 stag kobbertråd.  
65 tovværkskvejle.  
Samtlige liner i rig skiftet. Hør ufarvet og sort.  
Samtlige sytove i jomfru skiftet, hør sort.  
Vokset krydsbramvant forsynet med vævlinger.  
Plade afslebet og vokset. Fødder pudset.  
Klokke monteret med beslag sølv.  
Både retoucheret.  
Søgelændere monteret med sølvtråd.  
Flag.  
Rig sat op som modellen var rigget.

Modellen under restaurering i ca. 700 timer.

Valkyriens Stående rig:

Fokkemast:

13 røstjern i hver side, 6 forreste er undervant til mærs, 2,3,4 har "vævlinger" af træ.  
7 går til stængesaling  
8 går til beslag på agterkant mast ved undermærserå.  
9 går til stængesaling.  
10 går til stængesaling.  
11 går til bramgods "gennem trekant"  
12 går til bramgods "gennem trekant"  
13 går til røjlgods gennem stængesaling

Stormast:

6 forreste undervant til mærs beslag under  
7 til stængesaling  
8 til beslag ved undermærserå  
9 + 10 til stængesaling  
11 til bramgods  
12 til bramgods gennem "trekant" i stængesaling  
13 til røjlgods gennem stængesaling

Mesanmast:

12 røstjern i hver side  
5 forreste er undervant til mærs

6 går til beslag ved undermærserå  
7 + 8 går til stængesaling  
9 + 10 går til røjlgoods  
11 til tops gennem stængesaling  
12 går til stængesaling

Samtlige stag til stævn og spryd mangler. Ifølge rigtegning :

1 stag fra forkant bakdæk til mærs  
3 stag fra stængesaling til galionsfigurhovedet, næstyderste beslag og midt imellem.  
2 stag fra nok til bramgods og røjlgoods.

Mellem fokkemast og stormast:

1 stag fra bramgods (stormast) gennem øje i beslag på agterkant fokkemast ved undermærserå til hul i fokkemærs midt agter.  
1 stag fra stængesaling (stormast) til fokkeråbeslag.  
1 stag fra stængesaling (stormast) til beslag ved lossespil foran (hanefod) fokkemast  
1 stag fra lige over storemærs (stift på agterkant) til beslag ved lossespil  
1 stag fra røjlgoods til beslag over stængesaling agterkant fokkemast.

Mellem stormast og mesanmast:

1 stag fra underste beslag stormast til mesan krydsmærs (stift over)  
Alt andet mangler.

Løbende rig: fald, braser, toplenter, skøder, givtove.

Fald:

Røjlfald: kæde gennem skivgat ender i metalblok (enkelt), fast part ført til hul på agterkant i midten af stængesaling, den anden part ender i firekåret talje med enkelt blok underst mellem røst 10 og 11 b.b.  
Bramfald: kæde med metalblok ender i talje mellem 9 og 10 om styrbord.  
Store mæsefald står i talje mellem 8 og 9 storrøst bb.

Toplenter:

Røjl fast til røjlgoods  
Bram fast til bramgods  
overmærsetoplent fast til stængesaling forkant  
undersejlstoplent til blok ved undermærserå (siden) til firekåret talje med enkeltblok i dæk ved forreste hjørner af "kostald". Gøres fast på forreste nagle.  
Undermærsejlstoplent mangler.

Skøder: Der står tovværk på samtlige nagler i storrøst.

Fokkemast, løbende gods:

Halende part af toplentstalje står på forreste "side" nagler.  
Fokkegivtov og undermærsejlskøder sammesteds.  
Bramsejlskøder og overmærsejlskøder sammesteds.

Alt andet mangler.

Krydsmast:

Mesangaffel fast gerder (talje to enkeltblokke) i agterste beslag og nagle.

Blokke under midten af ræer leder skøder fra sejl over rå og givtov fra sejl under til dæks.

Fald mellem røst 9 og 10 stb. folkerig og 11 og 12  
øverste brasblokke træ

Givtove: Røjl: blok på nok til blok midt på rå gennem mærs til nagle forrest  
Brase fra bramgods stormast til folkerig står på ganle mellem 1. og 2. storrøst bb.  
Givtov fra storrå står på nagle foran røst ( fra nokken).

"Kostald":

Nagle 1: løbende part af talje til toplent storrå  
" 2: overmærsgeivtov bramskøde  
" 3: bramgivtov røjlskøde

Krydsbraser står på forreste nagler i storrøst stb

3 ender på hver nagle !

naglebænk fokkemast:

Forreste nagler: folkegivtove undermærssejlskøder  
side nagler : toplenter, undermærssejlsgivtove  
agterste nagler: bramgivtove røjlgivtove bramskøder

ANDERS FÄVRHOLDT 700 TIMER



### *Summary*

The author describes the history of one of the last big sailing ships from the time it was built in 1882 in Liverpool, until it was sent to the breaker's yard in 1923. The VALKYRIEN, which was originally called the C. BREEKS and later STRONZA, was purchased to Denmark in 1915 by the Copenhagen shipowners Axel Oluf Andersen og Poul Lindhardt Carl. During World War I, which brought with it a trade boom for ships from neutral countries, the ship sailed wood to Australia and wheat as a return cargo to Europe, as well as wood coal and corn to North and South America. From 1921, when the cargo rates had fallen drastically, the ship was laid up and the old windjam-

mer never came out on the high seas again. The ship was laid up until 1923, when it was sold to the breaker's yard. In 1936 Mrs A. O. Andersen donated a model of the VALKYRIEN to the Danish Maritime Museum. The model, which was badly damaged, was in 1995 restored by the museum's restorer of models, Mr Anders Favrholt, who spent 700 hours on the task. The model, beautifully and carefully restored, now stands in the museum's exhibition, and the restoration report gives both an impression of the restorer's care and knowledge of sailing ships' rigging and also an impression of a period of our maritime history that is now finished.

