



Kaptajn J.L. Ginge med hustru og børn i 1872.  
Foto H&S.

Captain J.L. Ginge with his wife and children in 1872.  
Photo DMM.

## Fortællingen om en sømandsfamilie

Gennem 156 år samlede familien Ginge og Mathiesen en lang række personlige breve, dagbøger, fotografier og logbøger, som med tiden er tilgået Handels- og Søfartsmuseet arkiv. Begge familier er tidligere nævnt i museets årbøger, men kun kort og i relation til andre personer og begivenheder. I forbindelse med arbejdet med udstillingerne til det nye Søfartsmuseum er arkivalierne fra familierne atter gennemgået, og for første gang præsenteres her den samlede fortælling om familien Ginge og Mathiesen, hvis liv var præget og formet af livet til søs.

Familien Ginge kan spores tilbage til naturvidenskabsmanden Andreas Ginge (1754-1812), som i slutningen af 1700-tallet var bosat på Grønland med sin hustru Christine Elisabeth Lehmann (1761-1803). Under opholdet på Grønland fik ægteparret Ginge i 1790 sønnen Johan Hendrik Ginge (1790-1881), og det var med denne Ginge at familiens løbebane inden for søfarten blev lagt. I en alder af 12 år stak Johan nemlig til søs, og de følgende to år arbejdede han som messedreng. I 1803, året efter sin konfirmation, fik Johan hyre på et skib, der sejlede på Norge og Riga, derefter flyttede han til en onkel i Altona, hvor han boede frem til 1805 og lærte sig tysk.

### Med kaperskib

Efter en otte måneders rejse til Senegal tog Johan i 1807 atter på havet, men da hans afrejse faldt sammen med Napoleonskrigene, kom der til at gå fire år, før han igen kunne sætte fod på dansk jord. Samme år som Johans afrejse var Danmark kommet med i krigen på fransk side, hvilket betød at Danmark var krigsførende. Johan kom af sted, men truslen fra de engelske kapere gjorde, at Johan sammen med resten af besætningen måtte overvintre i Bordeaux. Her var forholdene og forplejningen så ringe, at mandskabet klagede både til rederiet og den danske konsul. Forbedringen udeblev, og hele mandskabet inklusive Johan afmønstrede som resultat. Hermed var Johan strandet i Bordeaux indtil, det lykkedes ham at få hyre på et fransk kaperskib.

Hyre på et kaperskib kunne indbringe en sømand mange penge, hvis kapringen af fjendens skibe og last gik som planlagt. Hvis ikke, kunne det være med livet som indsats, hvor eneste mulighed for overlevelse var at skifte side. Dette oplevede Johan på egen krop, for kaperskibet, han var forhyret med, blev erobret af englænderne. De franske kapere og Johan reddede livet ved at melde sig under det engelske flag og fortsætte sejladsen i engelsk

kapertjeneste. Efter endt togt fik Johan sin frihed, og søgte fra Blackwell i England skibsløjlighed til Danmark. At finde et skib hjem, midt under Napoleonskrigen, var dog ikke muligt, og Johan måtte i stedet tage endnu et togt som engelsk kapergast, inden han endelig kunne vende hjem til Danmark. Vel hjemme tog Johan atter hyre som kapergast, denne gang under dansk flag. Dette blev hans sidste tur som kaper, for derefter søgte Johan mod skolebænken, idet han flyttede til Nyhavn og startede på styrmandsskolen.

### To gange bryllup

Efter styrmandsskolen og endnu et par ture til England rejste Johan til Århus. Her mødte han Ane Houberg (1792-1816), som han i 1813 giftede sig med. Året efter i april måned kom deres første barn datteren Christine Elisabeth til verden, men pigen døde i 1815. Året efter fødte Ane d. 2. januar 1816 tvillingepiger, men noget var galt med de to piger, for 6 timer efter fødslen døde de begge. Pigerne blev begravet sammen d. 6. januar. Ane kom sig aldrig over fødslen. Af kirkebogen for Århus Domsogn fra 1814-1817 fremgår det, at hun døde d. 13. januar og blev begravet d. 17. januar.<sup>1</sup> Hun døde formentligt af barselsfeber.

Allerede samme år giftede Johan sig igen. Det andet ægteskab indgik han med Charlotte Margrethe Gunbel. Parret bosatte sig også i Århus, og sammen fik de fire sønner. Andreas Wilhelm Ginge (1818-1840), Johan Christian

Ginge (1820-1840), Jacob Albert Ginge (1823-1845) og Jacob Lehman Ginge (1829-1915). De to ældste sønner omkom i en alder af tyve og toogtyve år ved et skibsforlis i 1840, medens den næst yngste søn Jacob Albert Ginge døde af kopper i 1845. Kun den yngste søn Jacob Lehmann Ginge overlevede begge sine forældre.<sup>2</sup>

At Johan stiftede familie satte ikke en stopper for hans rejser, og han fortsatte livet til søs. Han avancerede med tiden til kaptajn, og fra Århus rejste han med briggen SUPERB i fart til Gibraltar, Rio de Janeiro og Buenos Aires. I slutningen af 1820'erne blev SUPERB solgt, og kaptajn J.H. Ginge købte i stedet en anpart i galeasen JOHANNE MARGRETHE, som han førte på kortere ture frem til 1833. Samme år gjaldt det igen langfart med briggen ELENORA SOPHIE, hvilket han fortsatte med frem til 1840.<sup>3</sup> Herefter blev rejserne kortere og primært med destination til England. Det var på disse senere og kortere ture, at Kaptajn J.H. Ginge med skonnerten ELISE tog sin yngste og eneste levende søn Jacob med om bord.

### Reddet af en håndøkse

Rejsen med ELISE i 1848 blev skelsættende for både far og søn, da de i ballast fra Lon-

---

1 Kirkebøgerne for Århus Domsogn, Hasle Herred, Aarhus amt 1814-1817.

---

2 Arkivaler om familien Ginge og Mathiesen på Helsingør Bymuseum. U reg. Nr. 2458

3 Poulsen, Hanne, Handel og søfart florere – Nogle tidlige Sydamerikanfarere fra Århus. *Dit Århus – Festskrift til Gunner Rasmussen den 15. februar 1990*. (Red) Bue Beck og Birgitte Kjær: Købstadsmuseet Den Gamle By. Skriftrække bind II, 60-74. I artiklen redegør Hanne Poulsen, ud fra arkivalier fra Handels- og Søfartsmuseet, kort om familien Ginge og hvordan søfarten florerede i Århus i begyndelsen af 1800-tallet.

don til Århus kæntrede i et stormvejr udenfor Stavanger. Det lykkedes i fællesskab Kaptajn J.H. Ginge og Jakob at redde både mandskab og skib, idet de ved hjælp af en håndøkse fik kappet rigningen, så masten flød væk og ikke trak det kæntrede skib mod havets bund. Derefter lykkedes det far og søn at rigge en nødrig sammen, så de og det resterende mandskab kunne føre skibet tilbage mod kysten. Manøveren lykkedes, ELISE nåede land og besætningen kom ved egen hjælp frem til byen Leith udenfor Edinburgh.

Den dramatiske hændelse blev siden nedfældet af hovedpersonen selv, idet kaptajn J.H. Ginge i 1869 valgte at nedskrive sine erindringer. Om historierne og årstallene falder i den helt korrekte rækkefølge, er ikke til at sige med sikkerhed. Som næsten firsårig kan fortidens hændelser stå lidt tåget i erindringen, men det er tydeligt, at han efter de mange år på havet havde historier at fortælle.

Kaptajn Johan Hendrik Ginge tilbragte sit sidste år i Karmeliterklosteret ved Vor Frue Kloster i Helsingør. Han døde i april 1881 og blev begravet d. 24. april fra St. Mariæ Kirke.<sup>4</sup>

### Sømand som sin far

Den dramatiske hjemrejse med ELISE har ikke afskrækket sønnen Jacob, idet han fortsatte livet som sømand. I 1858 giftede Jacob sig med den tysk fødte Marie Löphtien (1837-1926), og i en periode boede det nygifte par i Kiel, hvor

4 SA: Ginge I,II, III. Handels og Søfartsmuseet på Kronborg. Tryksag med salmer fra kaptajn Johan Henrik Ginges begravelse 2007:0104.



Tre generationer af familien Ginge. Til venstre ses Jacob Albert Wilhelm Ginge, i midten hans far kaptajn Jacob Lehmann Ginge (J.L. Ginge) og yderst sidder bedstefaderen og kaptajn Johan Hendrik Ginge. Fotografiet er taget i slutningen af 1860'erne at dømme ud fra Jacobs alder. Han blev født i 1862.

Foto H&S.

Three generations of the Ginge family. The boy on the left is Jacob Albert Wilhelm Ginge, in the middle stands captain Jacob Lehmann Ginge (J.L. Ginge) and on the right sits grandfather and captain Johan Hendrik Ginge. The photograph has been taken around 1870 according to Jacobs age. He was born in 1862.

Photo DMM.

deres første barn blev født. Siden flyttede de til Helsingør, da J.L. Ginge, som nu er det navn han præsenterer sig som, i 1861 fik hyre som kaptajn fra byen.

Af et skøde fra 1862 fremgår det, at ”skipper *Jacob Lehman Ginge i 1862 bosætter sig på Lappen 14 i Helsingør*”.<sup>5</sup> Familien nåede også at bo på Søestræde, Olaigade og Sudergade, inden de i 1880 flyttede til København.<sup>6</sup> Deres første barn Johan Hendrik Nicolaus Ginge blev født i Tyskland i 1859, imens de tre næste børn kom til verden, da familien boede i Helsingør. Emilie Charlotte Frederikke Ginge blev født i 1861, Jacob Albert Wilhelm Ginge i 1862 og Hilda Marie Margretha Ginge i 1869.

J.L. Ginge var igennem 1860'erne forhyret hos reder Isaak Sidenius Pontoppidan og var kaptajn på to af hans mange skibe: barken MARIENLYST og barken HILDA. En bevarret brevkorrespondance på næsten hundrede breve mellem kaptajnen og rederiet vidner om den tætte kontakt mellem skibene på fart og forretningshuset hjemme i Helsingør. Ankomster, afgang, last, liv og sygdom blev flittigt noteret, og Pontoppidans Rederi var flinke til at afslutte breve med hilsener fra familien til kaptajn Ginge.<sup>7</sup> I 1871 var rederiet I.S. Pontoppidan det næststørste rederi i Danmark med

en årlig tonnage på 4.126 tons. Kun overgået af Det forenede Dampskibsselskab A/S København, senere kendt som DFDS.<sup>8</sup>

Også Helsingør Avis bragte nyt om byens skibe. Telegrammerne om skibe med tilhørsforhold til byen kunne altid læses på forsiden af den lokale avis: ”*Barkskibet “Marienlyst”, Capt. Ginge, heraf Byen, er ifølge Telegram via Newyork vitterlig ankommet til Neworleans fra Liverpool. Alt vel – Skibet lader for Gothenborg*”.<sup>9</sup> Nogle måneder senere kunne helsingoranerne følge skibets videre færd: ”*Bark “Marienlyst”, Capt. Ginge, heraf Byen, passerede Skagen i dag paa Reisen fra Neworleans til Gøteborg. Alt vel*”.<sup>10</sup> Hvis ikke borgerne i Helsingør havde set det med egne øjne, så kunne de i avisen d. 2. august 1871 forvise sig om, at barken ”Marienlyst” var kommet sikkert i havn: ”*Barkskibet “MARIENLYST”, Capt. Ginge, hjemmehørende her i Helsingør, er i dag ankommen hertil fra Gothenborg i Ballast*”.<sup>11</sup>

Skibene var livsnerven i handelslivet i Helsingør, og hvis et skib ikke kom hjem, kunne det i værste fald betyde ruin ikke blot for rederen, men også for alle de lokale borgere og deres familier, der havde sat penge i farten og dets last. Derfor fulgte man interesseret med i, hvilke skibe der kom hjem og hvornår.

5 Oplysning fra realregistre og skøde- og panteprotokoller fra Helsingør Købstads bygrunde før 1900. Helsingør Kommunes Museer.

6 Forklaring fra Inger Budtz-Jørgensen om hvor familien boede i Helsingør. Knytter sig til at maleriet ”Motiv af Helsingør Havn” som var i familien Ginges eje. I dag Helsingør Bymuseum. HM 8638.

7 SA Personalia Ginge II. Capt. J.L. Ginge, breve. 1986:0187.

8 Møller, Anders Monrad, Dethlefsen, Henrik og Johansen Hans Chr., *Dansk søfarts historie bind 5 1870-1920*. Gyldendal 1998, 199. Se tabel 36.

9 Helsingør Avis d. 4. april 1871. No. 80.

10 Helsingør Avis d. 17. juli 1871. No. 163.

11 Helsingør Avis d. 2. August 1871. No. 177.

## Kaptajn på den lokalt byggede bark

I 1872 kunne lokalbefolkningen læse i Helsingør Avis, at kaptajn J.L. Ginge sammen med købmand Christian Schreiber oprettede aktieselskabet "Barkskibet Helsingørs Rhederi". Ejeren af aktieselskabet var Christian Schreiber selv, og J.L. Ginge var kaptajn på selskabets skib barken HELSINGØR. I.S. Pontoppidan fremgik som partsreder. Sammen med flere borgere i byen tegnede J.L. Ginge sig for aktieposter i selskabet: "*Som det vil sees af omstaaende Bekjendtgjørelse, indbyde d'hr. Skibsfører Ginge og Kjøbmand Chr. Schreiber til Actietegning paa det paa Skibsbygmestrene J.H. Løve og Søns Værft under Bygning Staaende Barkskib*".<sup>12</sup> Løve og Søns Værft var et af byens lokale virksomheder. Det blev grundlagt i 1825 af Jakob Hansen Løve på en skibsbygningsplads øst for hvor Øresunds Toldkammers pavillion og vagthus oprindelige lå. HELSINGØR var det femte skib, som Jakob Hansen Løve byggede fra bunden, idet han ellers hovedsagligt udførte reparationer på skibe. Løve og Søn fungerede som selvstændigt skibsværft, indtil det i 1882 blev overtaget af Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri.<sup>13</sup> En overtagelse som faldt i tråd med, at en ny æra indenfor skibsfarten var begyndt at tage fart: brugen af dampskibe.

Museet er i besiddelse af aktieselskabet Helsingørs regnskaber for perioden 1875 -1886.

12 Helsingør Avis d. 1. marts 1872. No. 50.

13 Klem, Knud, Træskibsbyggeriet i Helsingør. *Handels- og Søfartsmuseets på Kronborg. Årbog 1972*. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, 133 – 137.

Ud fra dem kan vi følge barken HELSINGØRs rejser fra havn til havn og se, at kaptajn J.L. Ginge i denne periode stiftede bekendtskab med byer som: Odessa, New York, Barcelona, Glasgow, Savannah, Danzig, Antwerpen, Plymouth og London.<sup>14</sup>

Nogen tid må kaptajnen dog have brugt i hjembyen. Kaptajn J.L. Ginge blev d. 19. januar 1878 optaget i Sankt Johannes logen Kosmos i Helsingør, som hører under Frimurerlogen. En beskæftigelse han i øvrigt delte med sin far, idet museet ligeledes har logebeviset tilhørende kaptajn Johan Hendrik Ginge fra den skotske Davids Lodge fra 1845.<sup>15</sup> Kosmos logen stod for flere af de kulturelle arrangementer i byen. I 1870 og 1871 var der i Helsingør Avis flere notitser om koncerter i logens lokaler.<sup>16</sup>

## Tæt kontakt mellem reder og kaptajn

Korrespondancen mellem Christian Schreiber og kaptajn J.L. Ginge var lige så hyppig, som den var mellem kaptajn J.L. Ginge og Rederiet I.S. Pontoppidan. Her er også forespørgsler til last, helbred og afrejsetidspunkter. Christian Schreiber lover endda sin kaptajn i brev dateret d. 10. februar 1874, at han nok skal hjælpe kaptajnens søn, da han alligevel ikke skal til søs. Præcis hvilken af sønnerne, der her er tale om, er usikkert, da ingen af dem valgte at blive sømænd som deres far og farfar.

14 SA Fartøj Bark HELSINGØR, H&S. Regnskaber og dokumenter vedr. barken HELSINGØR 1875-1886.

15 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1939:0166 og 1939:0165.

16 Helsingør Avis i årene 1870-1871.

Den ældste, Johan Hendrik Nicolaus Ginge, led af en hjertefejl, og kunne ikke tåle at opholde sig i højder.<sup>17</sup> Det var derfor udelukket, at han kunne opfylde de krav, der blev stillet en sømand om arbejde i riggen. Han fik i stedet plads på et slagteri, og blev som voksen slagteridirektør i Hjørring. Den yngste Jacob Albert Wilhelm Ginge kom i lære i en boghandel, og blev udlært boghandler som enogtyveårig i 1883. Samme Jacob fulgte senere i sin brors fodspor, da han omkring 1880 overtog slagteriet i Hjørring, da Henrik i stedet søgte mod udlandet og begyndte en slagterivirksomhed først i England og siden Canada. Den yngste søn blev en kendt mand i Hjørring. Efter blandt andet at have startet Hjørring Kricketklub, som senere blev til Hjørring Idrætsforening, fik han en vej i byen opkaldt efter sig.<sup>18</sup>

Det er også tydeligt at se, at brevkorrespondancen over lange afstande på den tid, var forbundet med en vis usikkerhed. Mange breve fra Christian Schreiber til kaptajn J.L. Ginge indledes med sætninger som: *“Håber du har modtaget mit forrige brev...”* eller *“kan ikke forstå, at du ikke har svaret på mit brev af...”*. Usikkerheden om brevene nu også kom frem var stor, og ikke afleverede beskeder til kaptajnen kunne betyde økonomiske tab for firmaet.

Af samme årsag blev telegraferne benyttet, når det drejede sig om beskeder der hastede.

Telegrafbeskeder til kaptajn J.L. Ginge er derfor også at finde blandt de papirer og breve, som museet har fra familien. Her vidner papirstrimlerne om, hvordan kodede beskeder er sendt fra Helsingør til de havne, hvor kaptajn J.L. Ginge lagde til. Men der var selvfølgelig tale om korte beskeder, så omkostningerne var så lave som mulig. Man betalte nemlig både for mængden af koder, samt for afstanden. Eksempelvis dækker koden “Babarisk” over følgende ordlyd: *“Alt er vel hjemme, der sendes Dig mange hjertelige hilsener”*, imens “Carcas” betyder: *“Rederiet tillader ikke, at jeg rejser hjem, Du må hellere komme hertil”*.<sup>19</sup> Hilsnerne til og fra familien er ikke længere at finde i telegrammerne mellem kaptajn og reder, og glimtet af familien Ginge, som ofte kunne anes bag rederen i den tidligere brevudveksling, er nu forsvundet.<sup>20</sup>

### Farvel til sønen og til Helsingør

Omkring 1879 følte kaptajn J.L. Ginge åbenbart større lyst til at blive på land end at være til søs. Barken HELSINGØR overgik i hvert fald, ifølge en kontrakt dateret d. 17. juli 1879, til kaptajn J. F. Lohmann: *“Tilsynsraadet overdrager herved Capt. J.F. Lohmann at føre Barkskibet Helsingør paa følgende betingelser: Capt. J.F. Lohmann overtager Skibet som det nu er beliggende i Helsingør Havn, i god Tilstand, og i enhver Henseende forsvarligt udrustet til at gaa i over-*

17 SA: Ginge I,II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Beskrevet af Margretha Ginge i hendes erindringer nedskrevet i 1956-58.

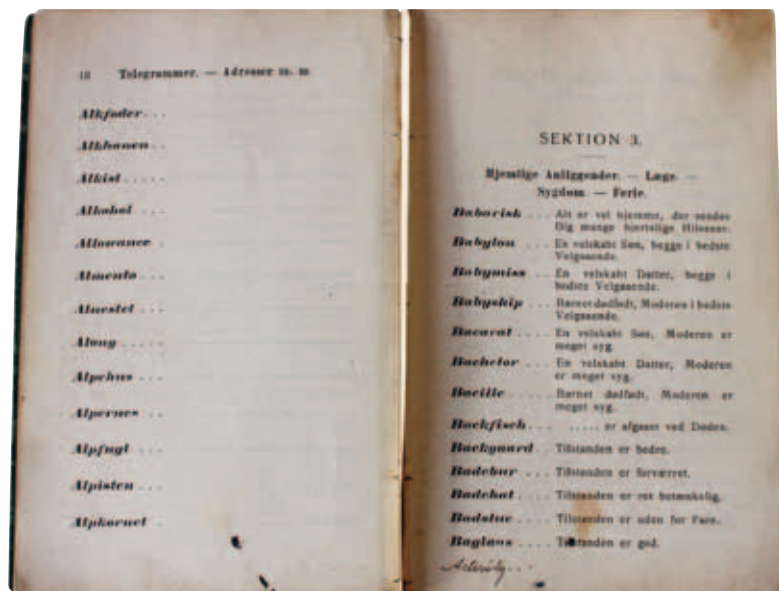
18 Anon, Ikke skarp klinge, men Albert Ginge. *Vendsyssel Tidende* d. 1. september 1972. Vejnavn: Albert Ginges Vej.

19 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Privat telegraf-Code til brug for søfarende 1906. 2007:0106. Opslagsord: Barbarisk: side 17. Carcas: side 25.

20 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Capt. J.L. Ginge, breve. 1986:0187.

*Privat Telegraf-Code til brug for Søfarende.* Udgivet i 1906. Bogen har tilhørt E.H. Mathiesen. Foto Trine Halle.

*Private Telegraph-Code for Seafarers.* Published in 1906. The book originally belonged to E.H. Mathiesen. Photo Trine Halle.



söisk *Fragtart*, ... ”.<sup>21</sup> Hermed gik kaptajn J.L. Ginge og Christan Schreider hver til sit. For kaptajnen og barken HELSINGØR var der dog blot tale om en kortvarig adskillelse. Skibet gjorde siden dårlige forretninger under sine nye ejere, og i slutningen af 1880 kunne den nu landfaste J.L. Ginge købe skibet og lægge det ind under sin nye forretning: H.S. Hansens Skibsprovantering.<sup>22</sup>

21 SA: Fartøj Bark HELSINGØR. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Regnskaber og dokumenter vedr. bark HELSINGØR 1875-1886. Her ligger også kontrakten som er udarbejdet mellem Tilsynsraadet for Aktieselskabet Barkskibet Helsingørs Rhederi og Capt. J.F. Lohmann d. 19. juli 1879. Selve kontrakten er tre sider lang.

22 Krak Danmarks ældste forretninger 1915. Kraks Forlag 1915. Opslag: H.S. Hansen. Side 102. I følge Handels- og Søfartsmuseets genstandsprotokol for K4001: Oliemaleri af barken HELSINGØR, kom skibet atter på J.L. Ginges hænder i 1880.

For J.L. Ginge gik ikke på pension i 1879. Året efter indgik han et samarbejde med Niels Christian Petersen, da de d. 13. februar 1880 skrev under på kontrakten, der overdrog dem H.S. Hansens Skibsprovantering i København.<sup>23</sup> J.L. Ginge indskrev sig for den største part af firmaet, idet han indskød 6000 kr., imens N.C. Petersen tegnede sig for 2500 kr. Beløbet på de 6000 kr. vidner om, at den tidligere kaptajn havde tjent penge nok til, at han både kunne forsørge sin familie og lægge penge til side. Samtidig fortæller det også, at en mand af søen ikke nødvendigvis var på søen hele livet. Der var også alternativer at finde på land, og som halvtredsårig var J.L. Ginge klar til et begynde en ny karriere. Familien Ginge

23 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Kopi af kontrakt 2007:0104.





Marie Ginge med døtrene Emilie Ginge og Margrethe Ginge i hjemmet i Amaliegade omkring 1880.

Foto H&S.

Marie Ginge with two of her daughters, Emilie and Margretha. The picture is taken in their living room at Amaliegade around 1880.

Photo DMM.

flyttede derfor i april samme år til København, og bosatte sig i Amaliegade nr. 35, 1. sal, som lå ovenpå forretningen. Familien flyttede senere fra 1. sal til 2. sal, hvor de overtog en større lejlighed.

Selvom familien Ginge flyttede fra Helsingør, forsvandt de maritime omgivelser omkring familien ikke. Området ved Amaliegade emmede i 1880'erne af søfart og handel. Med placeringen så tæt på indløbet til Københavns Havn, Toldbodgade og Nordre Toldbod har master og sejl været indenfor synsfeltet, skibe har lagt til og fra, og sømænd har præget gadebilledet i deres ærinder mellem havn, værts-huse og forretninger. Samtidig er der også tale om en yderst fornem placering af forretningen og hjemmet i hovedstaden. Familien Ginge boede tæt på kongefamilie ved Amalienborg og nær de kunder som handlede hos H.S. Hansens Skibsproviantering.

Det gik faktisk så godt, at familien Ginge i 1880'erne indrettede sig i Amaliegade helt efter tidens mode. Hjemmet blev udsmykket ud fra klunketidens overpyntede æstetik. Stilen var præget af kvaster, tunge gardiner, møbler og borde var fyldt med porcelæn og forgyldte rammer med billeder af familien. Dette er tydeligt at se ud fra et fotografi taget af Marie Ginge og hendes to døtre i stuen i Amaliegade i 1890'erne. Marie sidder ved et bord, dækket af fotografier af familien, sammen med sin yngste datter Margretha. Bag ved dem sidder den ældste datter Emilie og læser i en bog. Her er det tydeligt at se, at familien Ginge er flyttet et trin op på den sociale rangstige og er nu en del af det bedre borgerskab.

J.L. Ginge gik som seksoghalvfjerdsårig på pension i 1906. Ni år senere døde han efter længere tids svagelighed, og d. 21. september 1915 blev han begravet på Assistens Kirkegaard.<sup>24</sup>

### Skibsfører J.L. Ginges Mindelegat

Efter J.L. Ginges død rettede hans enke i 1916 med datteren Emilies hjælp henvendelse til Sømandsforeningen af 1856 "*Prinsesse Marias Hjem for gamle Sømænd og Sømandsenker*" med ønsket om at oprette et mindelegat i hendes mands navn. Hendes ønske gik i opfyldelse, da bestyrelsen for Sømandsforeningen samme år takkede for et statsgældsbevis på 500 kr. med 5 % i årlig rente, som Enkefrue Marie Ginge havde doneret. Som ønsket "*bliver Skibsfører J.L. Ginges Mindelegat*" oprettet, og renterne blev brugt til juleaften at købe tobak til de gamle sømænd på hjemmet.<sup>25</sup>

Ud over at donationen sikrede kaptajnens navn for eftertiden, så sikrede den også lidt godt til de sømænd, som ikke havde familie eller materielle goder. For ikke alle sømænd var lige så velstillede som den afdøde kaptajn. Det var mange, der ikke havde en familie, der ventede derhjemme, og som ville tage sig af manden i alderdommen. I de unge år var det næppe et problem, som en sømand brugte mange tanker på. Der var altid hyre at få og destinationer at sætte sejl mod. Men når krop-

24 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 2007: 0104. Dødsannonce.

25 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 2004:0069.



Dobbeltportræt af Margretha Ginge og E.H. Mathiesen. Fotografiet må være taget i forbindelse med deres forlovelse eller bryllup og stammer derfor fra 1901. Foto H&S.

A twin portrait of Margretha Ginge and E. M. Mathiesen. The photograph must have been taken in connection to their engagement or wedding in 1901. Photo DMM.

pen var nedslidt, og arbejdet på dækket blev for krævende at udføre, så måtte selv den mest hårdføre sømand gå i land.

Sømandshjemmene var en mulighed for dem, som ikke havde noget hjem at vende hjem til. Ideen om et hjem for sømænd blev realiseret af sømanden Peter Funk. I 1856 stiftede han Sømandsforeningen, og i 1874 kunne Sømandsforeningen bygge sømandsboliger på Christianshavn.<sup>26</sup> Hjemmet blev siden udvidet med en tilbygning, og i 1911 stod *Prinsesse Maries hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker* indflytningsklar på Christianshavn. Den franskfødte prinsesse Marie, der blev gift med den danske prins Valdemar i 1885, havde altid udvist stor interesse for søens folk, og efter hendes tidlige død i 1909 blev hjemmet navn-

givet efter hende. Siden fulgte andre tiltag. I 1904 åbnedes Sømandshjemmet i Nyhavn 22, som Indenlandsk Sømandsmission stod bag. Behovet for boliger til sømænd viste sig at være stort, og ideen bredte sig hurtigt til resten af landet.<sup>27</sup> Da brugen af Sømandshjem var på sit højeste, var der 43 at vælge imellem i Danmark.<sup>28</sup> Så selvom renterne på et statsgældsbevis på 500 kr. der muliggjorde køb af tobak, ikke lyder af alverden, kan det have gjort en overordentlig menneskelig forskel for de gamle sømænd. Og det fortæller os, at netop de gamle sømænds ve og vel har ligget familien Ginge på sinde.

Den ældste datter Emilie blev boende sammen med sin mor frem til hendes død i 1926 og hun forblev frøken. Emilie blev boende i familiens sidste hjem. En lejligheden på Dosseringen nær søerne i København som hun havde delt med sin mor, indtil hun døde på et plejehjem på Frederiksberg i 1942. Da ingen af J.L. Ginges to sønner valgte at blive sømænd, kan man tro, at tilknytningen til søen stoppede med J.L. Ginges død i 1915, men der er jo stadig den yngste datter af J.L. og Marie Ginge. Hvorledes gik det Margretha?

### Svigerson og kaptajn

Hilda Marie Margretha, kaldet Margretha, giftede sig i 1901, med kaptajn Emil Heinrich Mathiesen (1867-1946) og sikrede dermed for-

<sup>26</sup> Hjemmesiden for Sømandsforeningen af 1856. [http://www.smf1856.dk/30-1-soemandforeningens\\_historie.htm](http://www.smf1856.dk/30-1-soemandforeningens_historie.htm)

<sup>27</sup> Møller, Dethlefsen og Johansen, *Dansk søfarts historie bind 5 1870-1920*, 156.

<sup>28</sup> Hjemmesiden for Sømandsmissionen. <http://www.somandsmissionen.dk/>

tællingen om sømandsfamilie en generation endnu. E.H. Mathiesen kom som sin kone fra Helsingør, og var søn af kaptajn I.G. Mathiesen. Det er derfor ikke mærkeligt, at E.H. Mathiesen stod til søs som femtenårig i 1882 med skonnertbriggen SVAVA, og at han derefter var på adskillige langfarter frem til 1886, hvor han begyndte på Københavns Navigationsskole, hvor han i 1887 afsluttede sin styrmandseksamen.

I 1892 blev E.H. Mathiesen ansat som styrmand hos DFDS, hvor han avancerede til 1. styrmand. I 1898 skiftede han rederi og blev ansat ved Svendsen & Christensen (D/S Cimbria A/S), det senere Vendila, hvor han ligeledes først blev 1. styrmand på S/S LARS KRUSE og senere også på det nybyggede S/S ERIK BOYE. Et skib som han i øvrigt var tilsynsførende på under dets bygning på Nakskov Skibsværft. Skibsfører for S/S ERIK BOYE blev kaptajn E.H. Mathiesens sidste opgave på søen. Som enogtresårig gik han i land i 1928 og helligede sig, til sin død i 1946, familien og sin bestyrelsespost i Skibsførerforeningen.<sup>29</sup>

Margretha Ginge og E.H. Mathiesen mødte hinanden gennem deres fædres bekendtskab og deres familiers tilknytning til Helsingør. En gemt brevkorrespondance mellem kaptajn J.L. Ginge og hans reder Christian Schreiber fra d. 26. februar 1874 fortæller, at Christian Schreiber ønskede at købe skibet J.M. LØVE af kaptajn Mathiesen. Christian Schreiber ville

29 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Fra Skibsførerforeningens medlemsblad d. 24. april 1946. Side 82-83 under Dødsfald 2007:0104.



Kaptajn E. H. Mathiesen med hustru Margretha og deres tre døtre: Marie Elisabeth (Mulle), Margrethe Dorothea og Inger Johanne i 1911.

Foto H&S.

Captain E.H. Mathiesen with wife Margretha and their three daughters: Marie Elisabeth (Mulle), Margrethe Dorothea og Inger Johanne in 1911.

Photo DMM.



Scrapbogen som indeholder E. H. Mathiesens ud klip og hilsener til sin ældste datter Marie Elisabeth (Mulle). Alle ud klip er samlet og indsat i bogen af hustruen Margretha. Teksten på billedet er den der er refereret i artiklen.

Foto Trine Halle.

The scrapbook which contains the clippings from E.H. Mathiesen to his eldest daughter Marie Elisabeth (Mulle). All clippings has been collected and placed in the scrapbook by his wife Margretha. The text on the clipping is the one referred to in the article.

Photo Trine Halle.

give 4500 kr. for skibet, men kaptajn Mathiesen forlangte 5000 kr.<sup>30</sup> Familiernes veje kryd ses igen da den unge E.H. Mathiesen i 1883 fik hyre som dreng om bord på skonnerten ALEXEI, hvis kaptajn var J.L. Ginge.<sup>31</sup> Helsingør var et lokalsamfund, hvor redere, kaptajner, handelshuse og deres familier har kendt hinanden på kryds og tværs.

Hilda Marie Margretha Ginge og E.H. Mathiesen blev gift d. 14. august i 1901 i Christiansborg Slotskirke i København med efterfølgende middag på Hotel Phoenix i Bredgade.<sup>32</sup> De nygifte flyttede ind i en lejlighed i Odensegade 8, 2. sal i København, og lejligheden blev rammen om familien de næste mange år. De-

res tre døtre voksede op her. Marie Elisabeth blev født i 1903, Margrethe Dorothea i 1904 og Inger Johanne i 1908.

### Den tætte kontakt til de tre døtre

Pigerne vokser, ligesom andre børn i familien Ginge, op med en far på havet. En scrapbog mellem E.H. Mathiesen og hans ældste datter Marie Elisabeth, kaldet Mulle, viser hvordan E.H. Mathiesen bevarede kontakten til sin datter, når han var på søen. E.H. Mathiesen sendte ud klip fra kataloger, med små hilsener til Mulle, som hans hustru klistrede ind i en scrapbog. Bogen fungerede som et talerør fra far til datter på tværs af tid og sted. Blandt andet skrev han: *"Kjære Mulle! Far haaber du har haft en god Fødselsdag og er glad for et lille billede fra Far den Dag, se her er nu en hel mængde fine Kufferter, ....og Tasker med saa mange Remme,Laase og Spænder, kan Du fortælles Moer og Søster hvad det er for noget, og hvad de kan bruges til, og lad mig så se, at du. .... ogsaa er*

30 SA Fartøj. Bark HELSINGØR. H&S. Regnskaber og dokumenter vedr. Bark HELSINGØR 1875-1886. Fra år 1874.

31 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 1986: 0123. Dagbog skrevet af E.H. Mathiesen.

32 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 2007: 0104: Bryllupsinvitation

Glansbilleder og breve fra kaptajn J.L. Ginge til datteren Margretha. På bagsiden af alle glansbillederne er der skrevet hilsener til datteren.

Foto Trine Halle

Scraps and letters from captain J.L. Ginge to his daughter Margretha. On the back of the scraps is written messages for Margretha from her father.

Foto Trine Halle.



en frisk og glad lille Pige, saa skal Du snart ud og sejle med "Lars Kruse" igen. Hils og kys Moer og din Søster. Din Faer".<sup>33</sup> Gennem repræsentationen af scrapbogen var E.H. Mathiesen aldrig langt fra sin datter og hun fra ham.

Ønsket om kontakten til datteren havde E.H. Mathiesen tilfælles med sin svigerfar. Da Margretha var barn, sendte han ligeledes ud-klip og glansbilleder hjem til sin datter. Bagpå skrev han også beskeder og hilsener, og hvis hun var en god pige, opførte sig ordentligt og blev nummer et i klassen, så ville hun få en

gave.<sup>34</sup> Eneste forskel på faderlige hilsener ud over tid og sted var, at Marie Ginge ikke samlede udklippede i en scrapbog, men blot gemte dem, som de var.

E.H. Mathiesen tog ofte sin familie med på sine rejser, hvilket var en luksus som kun var kaptajnen og 1. styrmanden forundt. Et billede fra 1907, taget om bord på S/S LARS KRUSE, viser kaptajn E.H. Mathiesen sammen med Margretha og døtrene Mulle og Margrethe Dorothea. Nitten år senere var alle tre piger med deres forældre ombord på den festudsmykkede S/S ERIK BOYE i forbindelse med kaptajn E.H. og Margrethas sølvbryllup. Ved

33 SA Personalia Ginge I, II, III. 1965: 0352: Hæfte med indsatte billeder og tekst lavet af Kaptajn E.H. Mathiesen til datteren Marie Elisabeth Mathiesen (Mulle). Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

34 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 2007: 0087



Kaptajn E. H. Mathiesen med hustru og døtrene Marie Elisabeth og Margrethe Dorothea i 1907 om bord S/S LARS KRUSE. Inger Johanne er endnu ikke født.

Foto H&S.

Captain E.H. Mathiesen with his wife and their two daughters Marie Elisabeth and Margretha Dorothea in 1907 on board S/S LARS KRUSE. Their third daughter Inger Johanne has not been born yet.

Photo DMM.

enkelte lejligheder rejste kaptajn E.H. Mathiesen alene med døtrene som i 1924, da Mulle var med sin far om bord på S/S ERIK BOYE til Dakar. Far og datter blev på turen interviewet af en udenlandsk avis under overskriften: *“Captain’s daughter prefers the sea with her dad to*

*home with her mother”*.<sup>35</sup> Stoltheden lyser ud af kaptajn Mathiesen på det tilhørende fotografi, hvor Mulle står ved hans side.

### Fra sejl til damp

Selvom der er mange lighedspunkter mellem svigerfar Ginge og svigersøn Mathiesen, er der et vigtigt punkt, der skiller dem fra hinanden: den teknologiske udvikling. Hvor J.L. Ginge gennem hele sit liv var kaptajn på skibe, der var drevet ved sejl, blev E.H. Mathiesen kaptajn på skibe, der var drevet af damp.

Skiftet fra sejl til damp betød en væsentlig ændring i det hierarki, som sømænd gennem århundreder havde arbejdet og indfundet sig under. Man startede som ung knægt, og havde man lysten, kræfterne og styrken, var det muligt at arbejde sig op gennem hierarkiet, til man en dag kunne kalde sig 1. styrmand eller kaptajn. Som ca. tresårig kunne en kaptajn trække sig tilbage og nyde sine resterende leveår på land. Ofte med en opsparing der var tjent dels gennem hyren og dels gennem for tjenesten på de varer, han som kaptajn enten havde fragtet hjem i sin kahyt med henblik på videre salg eller som procenter af selve skibets fragt, den såkaldte kaplak.

Med dampskibets udbredelse blev arbejdsgangene ændret, der opstod en ny struktur om bord, og mænd, som aldrig havde beskæftiget sig med det maritime erhverv, fandt vej til søen. Hvor sømændene før havde delt et hierarki på

<sup>35</sup> SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Artikel fra udenlandsk avis. Navn og dato ukendt 2007:0104.

dækket, blev det nu til to adskilte hierarkier mellem dæksmandskabet og maskinfolkene.<sup>36</sup> Den nye teknik krævede nye former for arbejdsmænd om bord som for eksempel: kullemperen, fyrbøderen, maskinassistenterne og maskinmesteren. Samtidig gjorde den teknologiske udvikling det muligt, at mænd uden nogen tidligere tilknytning til søen fik hyre på dampskibe i kraft af deres tekniske kunnen. Og her var der ikke tale om, at de skulle arbejde sig op. De blev hyret til at udføre en opgave, og den holdt de sig til. Startede du som fyrbøder, så sluttede du som fyrbøder.<sup>37</sup>

### En helt ny tid

Både J.H. Ginge og J.L. Ginge var repræsentanter for det, der kan betegnes som sømænd af den gamle skole, dem der arbejdede sig op fra dæksdreng til kaptajn. J.L. Ginge var dog også et eksempel på, at ikke alle kaptajner, som gik i land, valgte at gå på pension. Han fortsatte en naturlig forlængelse af det maritime erhverv: at sælge proviant til skibe. Selvom J.L. Ginge valgte den samme levevej som sin far, har der næppe været et krav fra hans side til sønnerne om, at de skulle gå samme vej. At de både arbejdede i en boghandel og på et slagteri viser forståelsen for en anden levestil end sømandens. Det økonomiske råderum som en kaptajnshyre sikrede, gav familien råd til at sønnerne havde et valg.

36 Møller, Dethlefsen og Johansen, *Dansk søfarts historie bind 5 1870-1920*, 145.

37 *Ibid* s. 158.



Sølvbrudeparret Mathiesen på dækket af S/S ERIK BOYE sammen med to af døtrene i 1926. Familien var med kaptajn E. H. Mathiesen på tur i anledningen af deres sølvbryllup.

Foto H&S.

Captain Mathiesen and his wife celebrating their silver wedding on board S/S ERIK BOYE together with two of their daughters.

Photo DMM.

E.H. Mathiesen repræsenterer, med sin stilling som 1. styrmand på det nybyggede skib S/S LARS KRUSE, den nye tid, samtidig med at han sikrede den fortsatte forbindelse til søen. Derudover er det værd at bemærke, at E.H. Mathiesens eksamenspapirer vidner



om den stigende professionalisering, der blev krævet af mandskabet. Fra 1887 og frem tog E.H. Mathiesen flere eksamener, idet jobbet som styrmand krævede eksamenspapirer. Fag som geografi og vejrlære samt engelsk var en del af forberedelsesfagene inden styrmandseksamen.<sup>38</sup>

### Alting har en ende

Da ingen af de tre døtre Mathiesen giftede sig med en sømand, endte den direkte forbindelse til sønen fra J.H. Ginges hyre som skibsdreng i 1802 med kaptajn E.H. Mathiesens død i 1946. Ethundredeogfirehalvtreds års uafbrudt relation til sønen var slut.

Alle tre piger kom på N. Zahles Seminarieskole, og de fik efterfølgende alle tre en husholdningsuddannelse i løbet af 1920'erne og 1930'erne. Tiden var blevet moden til, at kvinderne fik mulighed for andet end at gå derhjemme og passe familien. At alle tre piger kom igennem det samme uddannelsesforløb vidner om familiens tilpasning til den nye tid, som i et vist omfang indbefatter kvinderne på arbejdsmarkedet.

Efter husholdningsskolen valgte søstrene forskellige veje. Mulla arbejdede som barneplejerske, Margrethe Dorothea studerede zoofysiologi og Inger Johanne arbejdede som assistent på Medicinsk Laboratorium, blev senere redaktør på Gyldendal. Pigerne var på en og samme tid repræsentanter af et kønsbestemt

karrierevalg og af deres tid. Som alle de andre kvinder i familien Ginge og Mathiesen blev de på land, imens det var mændene, der drog til søs. Der er dog undtagelser at finde blandt mændene. Igen er det værd at nævne, at J.L. og Marie Ginges sønner valgte andre veje.

Men selvom ingen af de tre døtre giftede sig med sømænd, glemte ingen af dem deres families mangeårige relation til sønen. Det var kaptajn E. H. Mathiesen, som begyndte at forære museet genstande fra familien i 1933, og siden var det den yngste datter Inger Johanne, som afleverede familiens breve, dagbøger, logbøger og fotos til museet.<sup>39</sup> En handling som vidner om familiens interesse for at bevare historien om de to familiers oprindelige udgangspunkt og deres langvarige tilknytning til sønen.

### Fortællingen fortsætter

Så det er et taknemmeligt søfartsmuseum, som åbner op for denne skatkiste af viden. Glade for, at vi som kulturinstitution kan få lov til at spejle historien gennem en families genstande, og derved følge deres røde tråd, som gør historien vedkommende og personlig.

Gennem disse arkivalier kan vi sætte ansigter på historien om de mange og lange rejser, som sømænd foretog. Om arbejdsrelationer, der med tiden skiftede. Om de organisationer der opstod i takt med, at familien ikke altid var den sikre endestation og samfundet i stedet måtte træde til. Om den teknologiske

---

38 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 2007: 0100: Læg med diverse eksamenspapirer for E.H. Mathiesen, heriblandt eksamensbeviser for fagene: Geografi og Vejrlære og Engelsk.

---

39 Håndøksen fra skonnerten ELISE blev foræret til museet i 1933. Fremgår af museets journal 1246/33.

udvikling inden for skibsfarten, og hvad den kom til at betyde for skibene som arbejdsplads.

Samtidig kan en families efterladte personlige ejendele aldrig fortælle hele historien. Som museum vil vi altid være underlagt det faktum, at vi så mange år efter sidder tilbage med det, som nu engang har overlevet fra fortiden. At der altid vil være tale om fragmenter af noget, der har eksisteret engang. Det er derfor vigtigt at understrege, at denne fortælling er båret igennem af de genstande, som er blevet gemt og bevaret over tid og af de fortællinger, som familiens medlemmer selv har valgt at fortælle.

Det sidste ord om familien Ginge og Mathiesen er derfor ikke sagt endnu. Mere forskning vil kunne bringe os endnu tættere på familien og dens kaptajner. Der er stadig stakke

af breve og telegrammer som endnu ikke er læst og regnskabsbøger som ikke er gennemgået. Forhåbentlig vil museet også fremover finde tid til at uddybe historien om familien Ginge og Mathiesen og derved trække endnu flere røde tråde til vores fælles maritime historie. For de ligger blot og venter.

Historien om familien Ginge og Mathiesen og deres personlige ejendele vil blive en del af udstillingen, når Museet for Søfart åbner i 2013.

*Artiklen er skrevet af Trine Halle, cand.mag. i historie og museologi fra Københavns Universitet. Trine Halle har i 2011 assisteret museets inspektører i arbejdet med den permanente udstilling til det kommende søfartsmuseum.*

## UPUBLICERED KILDER

Arkivalier fra Handels- og Søfartsmuseets arkiv. SA: Ginge I,II, III og SA: Fartøj Bark HELSINGØR

Handels- og Søfartsmuseets journal for indkomne genstande: 1246/33.

Arkivalier fra Helsingør Bymuseum om familien Ginge og Mathiesen.

Helsingør Avis No. 50, No. 80, No. 163, No. 177.

Kirkebøgerne for Århus Domsogn, Hasle Herred, Aarhus amt 1814-1817.

## PUBLICERED KILDER

Klem, Knud, Træskibsbyggeriet i Helsingør. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1972*. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Krak, *Danmarks ældste forretninger*. Kraks Forlag 1915.

Møller, Anders Monrad, Dethlefsen, Henrik og Johansen, Hans Chr. *Dansk søfarts historie bind 5 1870-1920*. Gyldendal 1998.

Poulsen, Hanne, Handel og søfart florere – Nogle tidlige Sydamerikanfarere fra Århus. Red. Bue Beck og Birgitte Kjær. *Dit Århus – Festskrift til Gunner Rasmussen den 15. Februar 1990*. Købstadsmuseet Den Gamle By. Skriftrække bind II. 60-74.

## HJEMMESIDER

Sømandsforeningen af 1856

Sømandsmissionen

*Trine Halle*

## The tale of a Danish seafaring family

### SUMMARY

This article focuses on the Danish seafaring family by the name Ginge who lived in Elsinore and later on in Copenhagen. The family can be traced back to the late 18<sup>th</sup> century where the priest and scientist Andreas Ginge (1754-1812) lived with his wife in Greenland. In 1790 the couple had a son and at the age of 12 the son, Johan Hendrik Ginge (1790-1881), went to sea. For the next two generations to come the boys in the family took hire on ships. When they later in life had wife and children they still went to sea while their wives stayed at home and took care of the children and their upbringing.

The Ginge family tells the story of the hard work the seamen through time have endured on board the sailing ships and later on motor ships. It also tells the stories of the foreign destinations far, far away but most of all it tells the story of the seamens longing for the families when they were away.

Letters and diaries, which today is a part of the museum collection, give evidence of the strong bonds between family members and tells us how the Ginge family

through generations dealt with having a husband and father at sea and a family back home.

For instance, captain J.L. Ginge wrote on the back of clippings and send them to his daughter Margretha. When she later had children of her own, her husband captain E.H. Mathiesen also sent clippings with messages written upon them to their daughter. Margretha even collected the clippings in a scrapbook and kept them for her daughter.

The connection to the sea ended for the Ginge family in 1946 when the son-in-law, Captain E.H. Mathiesen after a long life at sea died of old age. He and his wife had three daughters and none of them married a seaman. Neither did they choose that occupation themselves.

The Ginge family today stands as a representative of a seafaring family where tradition and unity played an important role. Artifacts concerning the family such as diaries, letters, telegrams and pictures will be showcased in the Danish Maritime Museum as a part of the new permanent exhibition.