BORNHOLMSKE SAMLINGER

BORNHOLMSKE SAMLINGER 1987

III

1

EVA BUCH HANSEN
RUNDETÅRN
1150 KØBENHAVN K

BORNHOLMSKE SAMLINGER

BORNHOLMSKE SAMLINGER

III. RÆKKE — 1. BIND

UDGIVET AF
BORNHOLMS HISTORISKE SAMFUND

Forside: Kanonchaluppernes erobring af den britiske orlogsbrig The Tickler.
Farvelagt ætsning af Niels Truslev.

Tryk: Burgundia tryk, Rønne, 1987.

ISBN 87 87042 20 7
ISSN 0084-7976

Udarbejdet med støtte fra:
MINISTERIET FOR KULTURELLE ANLIGGENDER
BORNHOLMS AMTSKOMMUNE
HASLE BANK A/S
SPAREKASSEN BORNHOLM

Forord

Redaktionen af Bornholmske Samlinger har hermed fornøjelsen at udsende et nyt bind til medlemmerne af Bornholms Historiske Samfund.

Dette bind er det første i en ny række. Bestyrelsen har derfor ment, at her var en udmærket lejlighed til at ændre udseendet i den nye rækkes bind, således at de blev mere læservenlige. Det er bestyrelsens håb, at medlemmerne vil tage godt imod denne modernisering.

Hovedvægten i bindet er lagt på emner, der vedrører bornholmsk fiskeri og søfart. Forholdene til søs skildres gennem en artikel, som følger et skibs historie fra engelsk krigsskib over dansk fragtskib, der sejlede på Middelhavet og Sydamerika, til bornholmsk sælfangerfartøj. Artiklen om det bornholmske fiskeri - med mange markante synspunkter - skildrer udviklingen i fiskerierhvervet og fiskernes vilkår frem til 1. verdenskrig. Hertil knytter sig oversigten over stednavnene i havet omkring Bornholm, hvor gamle og nye fiskepladser er blevet anbragt på et til lejligheden udarbejdet specialkort. Artiklen om 62-selskabet skildrer et stormomsust forsøg på at bryde 66-selskabets monopol på søtransporten fra og til Bornholm.

Ud over dette tema præsenteres en spændende teori i artiklen om Bornholms rundkirker og Armenien. Bindet sluttes af med et bidrag om en næsten ukendt bornholmsk forfatterinde og en billedanalyse af 2 bornholmske landskabsmalerier fra Frederik den 7.s besøg på Bornholm i 1851.

Redaktionen vil gerne benytte forordet til at rette en hjertelig tak til forfatterne af de enkelte artikler, fordi de beredvilligt og uden vederlag har stillet deres studier i Bornholms historie til rådighed for en større kreds af historisk interesserede.

En særlig tak til Ministeriet for Kulturelle Anliggender, Bornholms Amtskommune, Hasle Bank A/S og Sparekassen Bornholm for den store økonomiske støtte, som har gjort det muligt at udsende det foreliggende bind.

Rønne, den 24. november 1987.

Per Thule Hansen
red. af Bornholmske Samlinger

Indhold

Redaktøren
Forord 5

P. Fischer Jørgensen
Fra britisk orlogsbrig til bornholmsk robbefanger 9

Holger Andersen
Det bornholmske fiskeri i opgang og nedgang 43

Bente Jakobsen og Ivar Holm
Stednavne i havet omkring Bornholm 71

C.A. Arnoldus
A/S Bornholmsfærgen af 1962 107

Lars Kærulf Møller
Bornholmske rundkirker og Armenien 137

Erik Westengaard
To malerier fra Frederik den Syvendes besøg på Bornholm 1851 145

Arne Madsen
Poesi og prosa af forfatteren til »En Septemberdrøm« 153

Niels Foght Hansen
Bornholms lokalhistoriske arkiv 1986-87 167

Bornholms Centralbibliotek
Litteratur om Bornholm 1986-87 169

Olaf Hansen
Bornholms historiske Samfund 175

Forfatternes adresser 178

Indmeldelser 179

Fra britisk orlogsbrig til bornholmsk robbefanger

Af P. Fischer Jørgensen

BRITISK ORLOGSBRIG 1804-1808

16. maj 1803 erklærede Storbritannien Frankrig krig og ophævede dermed den fred, de to lande havde sluttet i Amiens 27. marts 1802. Andre stater blev senere inddraget, og store dele af Europa udsattes for krigshandlinger, som varede ved indtil slaget ved Waterloo 1815.

I den første tid forekom der dog kun få alvorlige konfrontationer: den britiske flåde var den franske overlegen i alle henseender og beherskede havene, men til gengæld ville de beskedne britiske landstyrker være chanceløse, hvis de blev sat ind mod Napoleons tropper.

Ved krigens begyndelse gik den britiske politik derfor ud på at samle forbundsfæller blandt de europæiske stater og skabe en ny antifransk koalition med tilstrækkelig slagkraft.

Napoleons modtræk var offensivt og dristigt. Han ville knække Storbritannien - og dermed afgøre krigen - ved at invadere England, og koncentrerede en hær på over 120.000 mand omkring Boulogne (se kortet fig. 1), medens utallige nybyggede landgangsfartøjer samledes i de franske kanalhavne. Kunne hovedparten af den britiske flåde tvinges eller lokkes væk fra Kanalen, og vejrforholdene ellers tillod det, skulle få timer være nok til at overføre så mange kamptrænede franske soldater, at de hurtigt kunne nedkæmpe det svage forsvar.

Det betød, at ansvaret for Storbritanniens fremtid hvilede på den britiske flåde, som til stadighed måtte opretholde en intens overvågning af Den engelske Kanal og af aktiviteterne på de franske kyster. Det krævede mange skibe og dermed en tilgang af nybygninger.

En af dem var HMS THE TICKLER, hvis historie kan følges ret nøje, fordi der findes ualmindelig mange arkivalier vedrørende skibet og dets sejladser.

The Tickler byggedes af Warren i Brightlingsea på den engelske østkyst nord for Themsens udløb (fig. 1) og søsattes 8. august 1804.[1] Det var en brig og altså et af flådens mindre skibe, men en type, som var velegnet til en række formål: observationer, konvojering, sejlads med depecher o.s.v.

Efter at være færdigbygget sejlede The Tickler til flådebasen Portsmouth for at blive udrustet som orlogsskib. Dets armering bestod i 1808[2] af 2 stk. 18-pundige kanoner anbragt i stævnen - de var altså fremadrettede - samt i alt 12 stk. 18-pundige karronader*), 6 på hver side, men det var næppe den oprindelige bestykning. Det fremgår nemlig af de undersøgte arkivaliers eneste notat vedrørende skibets armering - det findes i logbogen for 1807[8] - at The Tickler 23. maj modtog 2 stk. lange 12-pundige kanoner. Andre oplysninger om den tids britiske orlogsbrigger viser, at de som regel førte 2 stk. kanoner - foruden karronader - og det kan derfor tænkes, at

*) Karronaden, som havde navn efter jernværket Carron i Skotland, hvor det første eksemplar støbtes 1799, var en kanontype til skibsbrug. Den var glatløbet og meget kort (for en 18-pundig karronade var løbets længde ikke mere end godt seks gange dets diameter), hvilket gjorde, at den var forholdsvis let. Derfor fandt den anvendelse som hovedarmering på mindre skibe (f.eks. brigger) og kunne på større skibe opstilles i betydeligt antal på øverste dæk uden synderlig indvirken på stabiliteten.

Karronaderne var imidlertid urolige under skydning, usikre i skuddet og havde kun en begrænset rækkevidde, så efter at have været meget anvendt en tid, gik de lidt efter lidt af brug.

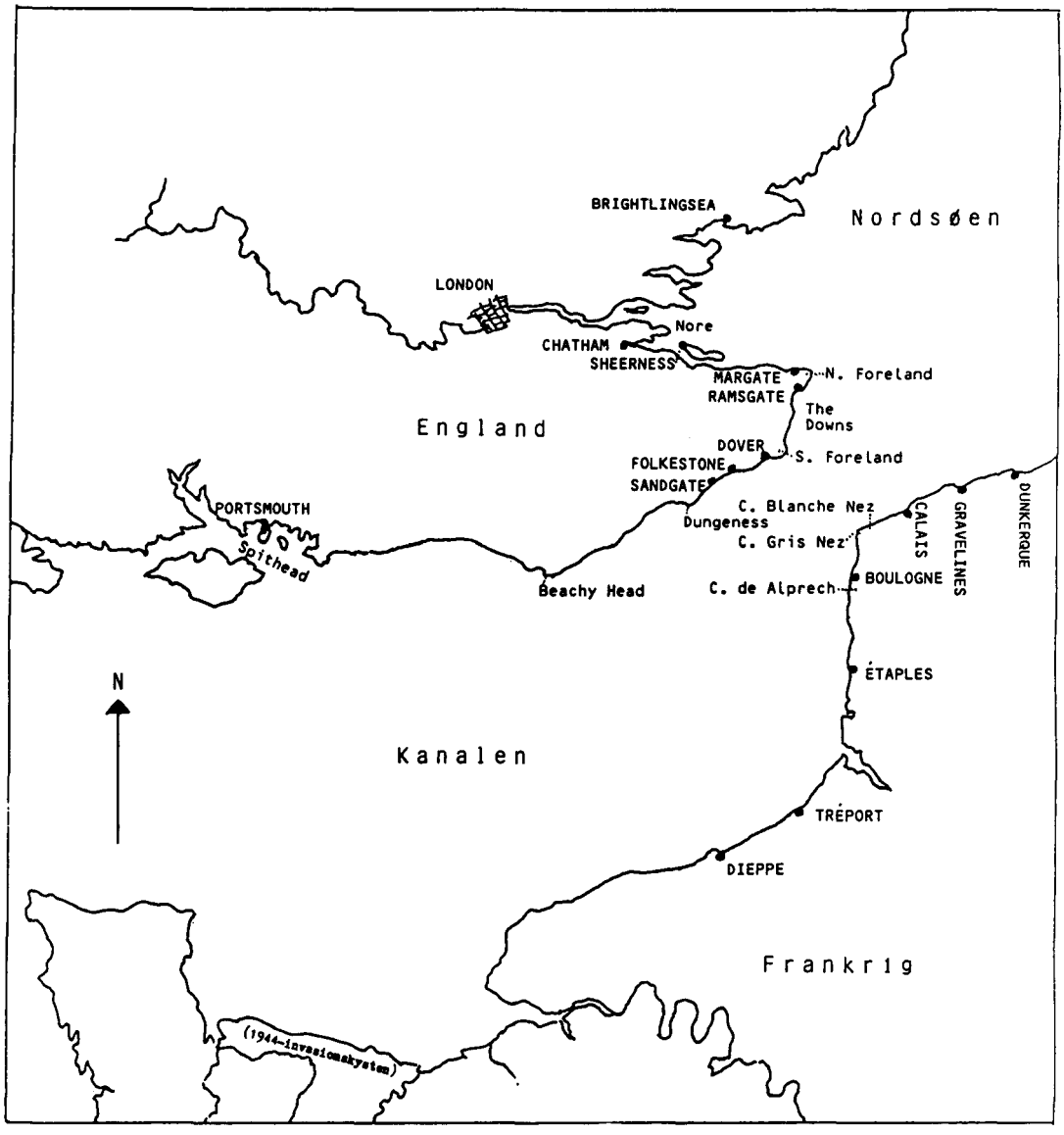


Fig. 1. Den engelske Kanal med angivelse af de lokaliteter m.m., der er nævnt i The Ticklers journaler og logbøger.

de 12-pundige kom i stedet for to, der var svagere, og at de i 1808 blev udskiftet med de nævnte 18-pundige. 1808-logbogen kunne måske have underbygget disse formodninger, men den er desværre gået tabt.

4. november 1804 var klargøringen så fremskredet, at besætningen - omkring 50 mand - fik oplæst krigsartiklerne og bemandede skibet under kommando af Lieutenant C. Irvin. HM GunBrig The Tickler var dermed indlemmet i den britiske flåde, og fra den dato førtes journal og logbog.[3 og 6]

I henhold til admiralitetets ordre skulle skibet indgå i The Downs Squadron, der

var en eskadre med operationsbasis i The Downs (fig. 1) og dermed en af dem, som var nærmest de fjendtlige kyster (afstanden fra South Foreland til Cap Gris Nez er ikke mere end godt 30 km).

The Downs - der ikke må forveksles med nogle højdedrag af samme navn i det sydøstlige England - var en i sejlskibstiden meget benyttet ankerplads, som strækker sig langs østkysten af Kent fra North til South Foreland. Landet giver læ for vestlige vinde, og kommer de fra øst, dæmpes søen af de berygtede sandbanker, Goodwin Sands, der ligger knap en halv snes kilometer fra kysten.

11. november nåede The Tickler frem og ankrede i The Downs for at tage de sidste forsyninger om bord og få opsat entrenettet (et net anbragt langs lønningen for at hindre en fjende i at komme om bord, at entre), og omsider kunne skibet den 17. november 1804 stå ud på det første af mange togter i Kanalen.

Desværre indeholder de undersøgte arkivalier ikke de ordrer, som i årenes løb udstedtes til skibets chef angående dets sejladser og de derunder pålagte opgaver, men indførsler i journaler og logbøger[3-8] giver ofte mulighed for at opklare dele af de savnede instrukser.

I så henseende er det værdifuldt, at der for hver dag er oplysning i logbogen om skibets position kl. 12 middag: i rum sø fastlagt ved en astronomisk stedbestemmelse, men i nærheden af land angivet ved pejling til en kendt lokalitet, når en sådan var i sigte. Ud fra middagspositionerne i flere på hinanden følgende dage kan det f.eks. vurderes, om skibet var på rejse til et bestemmelsessted, eller om det afpatruljerede et nærmere angivet farvand.

Middagspositionerne i The Ticklers logbøger,[6-8] der foreligger for tiden fra 4. november 1804 til 31. december 1807, viser således, at i hele perioden fra november 1804 til december 1805 var skibet indsat i patruljesejladser op og ned langs kysten mellem Cap de Albrech lige syd for Boulogne og Cap Blanche Nez (fig. 1): dag efter dag er det de samme få lokaliteter på den ca. 30 km (omkring 16 sømil) lange strækning, der veksles imellem i middagspejlingen.

Enkelte af disse togter strakte sig over en god måned, men ellers varede de som regel to-tre uger, selv om det dog også kunne ske, at The Tickler returnerede til England efter blot et par døgn i patruljeområdet.

Mellem togterne lå skibet gerne nogle dage - undtagelsesvis over en uge - i The Downs eller på en anden engelsk ankerplads, og det var under et sådant ophold i The Downs, at The Tickler 2. februar 1805 fik ny chef: Lieutenant-Commander John Watson Skinner. Efter flådens ceremoniel indsatte han sig selv ved over for den samlede besætning at oplæse admiralitetets ordre til ham om at overtage kommandoen.

Åbenbart var The Tickler sjældent i søen så længe ad gangen som mange af flådens øvrige skibe, og det beroede formentlig på, at som brig var skibet velegnet - og blev brugt - til forskellige opgaver. F.eks. fremgår det af logbogen, at dets patruljesejladser ofte blev afbrudt, fordi det skulle til England med depecher og/eller hente proviant til eskadren - bl.a. fersk kød til flagskibet!

Den britiske flådevirksomhed i Kanalen havde til dels som formål at blokere Frankrig: tilførsler udefra, der kunne være krigsvigtige, skulle afskæres, og eksport skulle forhindres for at skade fransk handel. Al skibsfart blev derfor kontrolleret, og The Ticklers logbøger beretter om talrige standsede og undersøgte skibe - ofte flere på en dag - men beslaglæggelser omtales ikke, så antagelig havde alle skibene tilfredsstillende papirer. Det skyldtes rimeligvis, at blokadebryderne holdt sig til havne på andre kyster, hvor den britiske overvågning var mindre effektiv end på strækningen mellem Cap de Albrech og Cap Blanche Nez.

Dette område blev kontrolleret særlig omhyggeligt, for det var derfra, en mulig invasion kunne befrygtes. For at få sikre

observationer gik de britiske skibe ofte tæt ved land og kom til tider så nær, at franske kystbatterier tog dem under ild - det skete i flere tilfælde for The Tickler, men åbenbart lykkedes det hver gang at bringe skibet uskadt uden for batteriernes rækkevidde.

Det fremgår i øvrigt af The Ticklers logbog, at under patruljesejladser lå skibets daglige middagsposition oftere ud for Boulogne end i noget andet farvand langs det overvågede kystafsnit. Det skyldtes formentlig, at havnen i Boulogne var den mest betydningsfulde i patruljeområdet, hvorfor det var nødvendigt, at der altid var britiske flådeenheder til stede, så den kunne holdes under konstant observation. De pågældende skibe var enten under sejl eller, som det jævnligt forekom, for anker i en afstand af ned til 4 sømil fra byen - et vidnesbyrd om, at det var briterne, der havde herredømmet over Kanalen.

Indirekte bekræftes det også af, at de gennemgåede journaler og logbøger (der spænder over mere end tre år) intet nævner om franske orlogsskibe i rum sø. Derimod ses, at i kystnære farvande opererede franske kanonbåde, og en afdeling af dem blev 24. april 1805 angrebet af The Tickler ud for Cap Gris Nez. Logbogen meddeler - beklagelig kortfattet - at 11 (!) blev erobret, medens briggen fik overskudt en forestængebardun.

Der *var* andre og større franske orlogsskibe i kanalområdet, men tilsyneladende blev de som regel liggende i eller ved havne, der var beskyttet af faste batterier. Sådanne fandtes ved Boulogne, men trods dem kunne The Tickler 20. juni 1805 sejle ind og - vistnok uantastet - beskyde ankerliggere på reden.

Så var forløbet et andet, da The Tickler 18. og 19. juli 1805 var med i en større episode i samme farvand: et antal britiske orlogsskibe var trukket sammen ud for Boulogne, og det fik antagelig franskmændene til at frygte et angreb på deres egne skibe, som lå fortøjet i havnen og afgjort ville have vanskeligheder med at få kanonerne til at bære. I hvert fald løb de franske enheder ud og angreb - med støtte fra landbatterierne - de britiske. Det udviklede sig til kampe, som med afbrydelser strakte sig over to dage, og selv om The Ticklers logbog, der intet melder om eventuelle tab, ikke har nogen direkte oplysning om udfaldet, så er det åbenbart, at det var franskmændene, som måtte trække sig tilbage. The Tickler kunne nemlig efter kampene ankre 4 sømil NV til V af Boulogne og blive liggende uforstyrret i flere dage.

Logbogen beretter i øvrigt, at under dette ophold reparerede mandskabet de skader, som var opstået i rigningen, og at skibet senere gik til Ramsgate (fig. 1), hvor skibstømrere udbedrede skudhuller i skroget. (Det var første gang, briggen var i havn, siden den forlod Portsmouth i november 1804.)

I de følgende måneder skete en væsentlig ændring af forholdene i kanalområdet. Østrigs mobilisering mod Frankrig medførte, at den hær, Napoleon havde samlet ved Boulogne for at invadere England, blev sendt østover og indsat på europæiske krigsskuepladser. Invasionen var vel ikke helt opgivet, men den var stadig betinget af, at den fransk-spanske flåde kunne erobre herredømmet over Kanalen, og det skete aldrig - tværtimod blev flåden så at sige udslettet af de britiske orlogsskibe under Lord Nelson i slaget ved Trafalgar 21. oktober 1805. Herefter måtte de franske invasionsplaner opgives for stedse, og Storbritannien var reddet fra den katastrofe, som havde truet siden krigens begyndelse.

Denne forandring i den militære situation gav foreløbig ingen ændring i The Ticklers sejladser, men så langt de eksisterende logbøger rækker (d.v.s. til og med 31. december 1807), kom skibet ikke mere i kamp mod fjendtlige stridskræfter, og det var kun få gange, der blev skudt med skarpt. Forholdene i kanalområdet *var* ændrede, men logbøgerne viser, at der stadig kunne forekomme kamphandlinger, som dog var af begrænset omfang.

Logbøgerne indeholder først og fremmest observationer og data angående vejrforhold, navigation og sejlads og har derudover optegnelser, der skulle redegøre for alt, som var sket, af betydning for skib og mandskab. Hvad og hvor meget, der blev indført, afhang dog i sidste instans af et personligt skøn, og Second Master William Munro, som førte The Ticklers logbøger, kunne nok have været mere meddelsom. Det var i hvert fald begrænset, hvad han oplyste om andre hændelser end dem, som direkte angik skibet. Når der alligevel 5. november 1805, da The Tickler lå for anker på Dovers red, er anført

> »Affyrede en salut på 21 skud på årsdagen for Krudtsammensværgelsen*)«,

så kan det bero på, at dagen, Guy Fawkes day, hvert år udløste livlige folkefester og rimeligvis også blev fejret om bord - det var jo oven i købet 200-årsdagen.

I de næste måneder var The Tickler på endnu en kortvarig rejse til farvandet ud for Boulogne, men blev ellers i den engelske del af Kanalen: middagspositionernes pejling viser, at skibet sejlede frem og tilbage langs kysten fra The Downs til Beachy Head (fig. 1).

16. december 1805, da The Tickler var ankret op i The Downs, indførtes følgende observation i journalen:

> »Ankom HM Ship Victory med afdøde Lord Nelsons lig om bord.«

Linieskibet VICTORY havde været admiral Nelsons flagskib siden 1803, og det var på dets banjerdæk, han udåndede under slaget ved Trafalgar. Det var da også Victory, der førte ham tilbage til Storbritannien, hvor skibet efter en langvarig rejse ankrede i Spithead 5. december 1805. Tre dage senere fortsatte sejladsen til The Nore i Themsens munding, som først nåedes 20. december. Her blev Lord Nelson endelig lagt i kiste og i admiralitetets yacht sejlet ind til Greenwich, hvor han lå på lit de parade inden bisættelsen i St. Paul's.

Det var under rejsen fra Spithead til The Nore, at Victory søgte ind til The Downs, og det er værd at bemærke, at The Ticklers journal ikke blot registrerer linieskibets ankomst, men derudover oplyser, at Nelsons lig var om bord. Det viser den vægt, flådens mænd tillagde det sidste møde med deres beundrede admiral.

22. december lettede The Tickler anker og stod ud på sin første rejse uden for kanalområdet: en konvoj af transportskibe med tropper om bord skulle ledsages til floden Weser i Tyskland. Allerede den 25. var skibene fremme ved flodmundingen, hvor der kom lods ombord, og dagen efter sejlede de et stykke op ad floden og ankrede i en vig. De følgende uger gik med landsætning og installering af tropperne og deres materiel, og på et tidspunkt var 21 mand af The Ticklers besætning beskæftiget med bygning af kvarterer til soldaterne**). 4. februar 1806 var opgaven løst, og konvojen returnerede til England, som nåedes i løbet af et par dage.

Efter togtet lå The Tickler i godt et par måneder på flådeværfter i Sheerness og

*) Den såkaldte Krudtsammensværgelse, The Gunpowder Plot, bestod af engelske katolikker, som havde samlet 36 tønder krudt i Parlamentsbygningens kældre for på åbningsdagen 5. november 1605 at sprænge kong James I og parlamentsmedlemmerne i luften. Planen blev afsløret dagen forinden, og mange af de sammensvorne - deriblandt Guy Fawkes, som skulle antænde krudtet - blev henrettet.

**) Hverken journal eller logbog meddeler, hvor landsætningen fandt sted - om det var på Wesers østbred i kurfyrstedømmet Hannover eller på vestbredden i storhertugdømmet Oldenburg - og i de almindelige historiske værker er operationen formentlig slet ikke omtalt, fordi den kun var en underordnet episode i forhold til så mange andre krigsbegivenheder.

Der er dog visse oplysninger omkring Hannover, som sandsynliggør, at det var her, tropperne blev landsat. Ved krigsudbruddet 1803 rykkede franskmændene ind i fyrstedømmet (hvis regerende fyrste siden 1714 havde været kon-

Chatham for at gennemgå eftersyn og reparationer, og først den 16. april 1806 var skibet atter sejlklart. Det blev genindsat i de vante patruljer langs den franske kanalkyst, men opererede nu især i farvandet fra Dieppe og op til Tréport (fig. 1) - kun i nogle tilfælde er middagspositionen angivet ved pejling til Boulogne eller lokaliteter længere mod nord.

Under passagen af fjendtlige kyststrækninger blev disse holdt under nøje observation, men det var selvsagt begrænset, hvad der kunne ses ude fra et skib, så undertiden bordede The Ticklers mandskab franske fiskerfartøjer for at få nærmere efterretninger. Det forløb tilsyneladende i al fredsommelighed, og det hændte endda, at det franske fartøj bagefter blev slæbt et stykke på vej mod land.

I september måned gik The Tickler atter til Sheerness og fik i løbet af nogle dage repareret mindre skader, ligesom hoveddækket blev kalfatret. Skibet forlod havnen 8. september 1806, men ankrede op uden for, og senere på dagen kom »the commissioner« om bord og udbetalte mandskabets hyrer for ikke mindre end 10 måneder!

De penge blev der nu ikke lejlighed til at bruge lige med det samme, for The Tickler skulle sejle allerede næste dag.

Ordren for den forestående rejse lød på at ledsage en konvoj til Tönning ved floden Ejders munding i Sydvestslesvig.

Siden 1784 havde mindre skibe kunnet sejle fra Nordsøen til Østersøen ad Ejderen og Ejderkanalen, men forbindelsen blev særlig vigtig efter krigsudbruddet i 1803, fordi sejladsen foregik gennem landområder, som var uden for Napoleons herredømme. Det betød faktisk, at selv om krigen havde lukket de normale transportveje, var det muligt for Storbritannien at opretholde en eksport til Mellemeuropa ved at sende varerne til Tönning og derfra med skib tværs gennem Slesvig-Holsten.

Det er muligt - men kan ikke bevises - at der var sådanne eksportvarer med den pågældende konvoj til Tönning, for logbogen[7] meddeler kun, at den bestod af handelsskibe (i et ikke oplyst antal), og nævner intet om deres ladning.*) Det fremgår heller ikke med sikkerhed, om The Tickler var eneste ledsageskib, men det var i hvert fald fra dette skib, at konvojen blev ledet - det var der om bord, at skipperne modtog deres instruktion før afsejling, og derfra signaleredes, når de skulle lette anker, øge eller mindske sejlføring o.s.v.

13. september nåede konvojen til Tönning efter fire døgns sejlads, og medens handelsskibene blev losset og/eller lastet, lå The Tickler for anker et stykke oppe i Ejder, og mandskabet arbejdede med vedligeholdelse af skibet.

25. september startede tilbagerejsen, som i begyndelsen var hurtig, når det tages i betragtning, at konvojen formentlig bestod af ret uensartede skibe. 26. september kl. 12 pejledes til Texel i det nordvestlige Holland, hvilket vil sige, at konvojen i det forløbne etmål (tidsrummet fra middag til middag på skibe i søen) havde holdt en gennemsnitsfart på 6-7 knob. Senere ændredes

ge af Storbritannien) og tvang hæren til kapitulation. I efteråret 1805 blev der imidlertid brug for de franske styrker andetsteds, og bortset fra en styrke i det sydlige blev de trukket tilbage. Derefter besattes Hannover af Rusland og Sverige (der på det tidspunkt var i koalition med Storbritannien) samt af en engelsk-tysk legion, som hovedsagelig bestod af hannoveranske officerer og soldater, der havde søgt tilflugt i Storbritannien efter kapitulationen i 1803. Der er næppe tvivl om, at det var denne legion, som blev landsat fra konvojen, og at det skete i Hannover. Det er i hvert fald givet, at de omtalte tropper ikke bestod af britiske soldater, for Storbritannien havde kun to former for hjælp at tilbyde sine allierede: flådestøtte og økonomiske tilskud.

*) Under Revolutions- og Napoleonskrigene, 1793-1801 og 1803-1815, gik så mange britiske handelsskibe tabt ved kapring, at det beordredes, at al koffardifart skulle foregå i konvoj. Ejere og førere af de skibe, som overtrådte påbuddet, kunne idømmes en bøde på 100 £[9]. (Rimeligvis gjaldt bestemmelsen ikke for alle farvande og antagelig kun i nogle af krigsårene, men det har ikke været muligt at dokumentere dens enkeltheder.)

vejrforholdene, og skibene blev drevet tilbage til Helgoland, men 29. september nåede de dog over i nærheden af Cromer på nordkysten af Norfolk - omtrent ret vest af Texel. Herefter fulgte en række dage, hvor konvojen enten lå for anker eller langsomt avancerede sydover langs kysten, og endelig 7. oktober 1806 var den tilbage ved The Nore - 12 døgn efter afsejlingen fra Tönning.

Kort efter gik The Tickler atter ud på patruljesejladser i Kanalen. Den første uge var det farvandet ud for Boulogne, som blev overvåget, men ellers sejlede skibet til hen i august 1807 langs den engelske kanalkyst. Ind imellem var det dog fire gange på kortvarige rejser - formentlig med depecher - til Boulogne- eller Calais-området. Desuden var det en måneds tid på værft i Sheerness for at få repareret et knækket spryd og andre skader efter i november at være påsejlet i The Downs.

Utallige handelsskibe blev bordet og kontrolleret, og det er påfaldende, at det adskillige gange var nødvendigt at forfølge og affyre varselsskud for at stoppe britiske skibe, medens der åbenbart ikke var problemer med de neutrale. Måske frygtede de britiske skippere, at The Tickler var et fransk orlogsskib, som sejlede under falsk flag? - eller var forklaringen den, at de pågældende skibe blev antruffet i farvande eller på tidspunker, hvor det - jvf. fodnoten side 14 - var dem pålagt at sejle i konvoj?

I betragtning af, hvor mange skibe The Tickler standsede i løbet af mere end tre år, er det overraskende, at dens logbøger kun har én meddelelse om, at et standset skib blev opbragt:

> »7. april 1807 bordedes det amerikanske skib Liberty af New York på rejse fra New York til Rotterdam. En officer og seks mand sendtes om bord og tog hende til The Downs.«

Årsagen hertil var rimeligvis, at amerikanerens bestemmelsessted ansås som fjendligt område, fordi Nederlandene siden 1795 havde været i forbund med Frankrig.

12. august 1807 indsattes The Tickler på patrulje i farvandet mellem Cap Gris Nez og Dunkerque (fig. 1), og dagen efter observeredes fire fartøjer med luggersejl i rum sø ud for Dunkerque. De søgte at undslippe, men forfulgtes af The Tickler, hvis både blev sat i vandet for at indgå i jagten, som senere fik støtte fra orlogsbriggen MONKEY. Efter fire timer var bådene så nær de flygtende, at disse kunne beskydes med musketter, men det var åbenbart uden virkning, og først efter i alt otte timers forfølgelse kunne det konstateres, at de fire luggere var franske fiskerbåde. Formentlig fik de lov til uhindret at fortsætte sejladsen, som det førhen var sket i lignende tilfælde.

The Tickler forblev i patruljeområdet resten af måneden, og jvf. den daglige middagsposition befandt skibet sig de fleste dage i nærheden af Calais. Det stod muligvis i forbindelse med, at det den 18. august var observeret, at en brig under amerikansk flag gik ind i havnen. Dette skib, som højst sandsynligt var en blokadebryder, omtales dog ikke senere i The Ticklers logbog, og det er meget tænkeligt, at et andet britisk orlogsskib havde overtaget patruljeringen, inden det amerikanske skib var sejlklart og forlod Calais.

1. september 1807 var The Tickler nemlig tilbage i engelsk farvand på endnu en rejse til værftet i Sheerness. Denne gang skulle der foretages en altomfattende overhaling, så besætningen blev indkvarteret i et logiskib, og alle forsyninger førtes i land, hvorefter skibet blev afrigget, og det tomme skrog gik i dok. Derved blev det muligt at gennemgå skibet i alle dets enkeltheder og få lejlighed til at udbedre eventuelle skader. Hvor det lod sig gøre, medvirkede skibets mandskab, der f.eks. skrabede skrog og rundholter eller var beskæftiget på riggerloftet, og som til slut tog sig af tilrigningen.

6. oktober 1807 var alle arbejder afsluttet, og efter at være bemandet og have indtaget forsyninger, kunne The Tickler stå ud på sin hidtil længste rejse.

November 1806 havde Napoleon proklameret Fastlandsspærringen, som skulle knække Storbritanniens økonomi ved at lukke alle kontinentets havne for britiske varer. Land efter land måtte tiltræde spærringen, og 9. juli 1807 bøjede Rusland sig ved freden med Frankrig i Tilsit. Herefter var det kun de neutrale: Danmark-Norge, Portugal og Sverige, som manglede, men Napoleon og zar Alexander 1. aftalte, at de skulle tvinges med.

Briterne frygtede, at Danmark ville blive presset ind i krigen på fransk side, så Napoleon kunne udnytte den danske flåde, den stærkeste på kontinentet. Nok havde Danmark førhen erklæret, at et fransk pres ville gøre landet til Storbritanniens allierede, men mistro og usande rapporter fik den uerfarne og alt for selvsikre britiske udenrigsminister til at tro, at Danmark alligevel ville slutte sig til Frankrig. Derfor afgik en britisk flåde til Øresund, hvor den ankom 8. august 1807 samtidig med at en usmidig britisk udsending overbragte kongen krav om, at Danmark skulle gå i forbund med Storbritannien og aflevere flåden, som ville blive givet tilbage efter krigen. Der kunne ikke forhandles - bl.a. fordi kongen og hans udenrigsminister sad i hver sin landsdel - og 13. august opgav den britiske udsending.

16. august landsatte briterne 30.000 mand, som opstilledes foran København. Efter forgæves forsøg på at overtale danskerne bombarderedes byen i tre nætter, indtil den kapitulerede 7. september: flåden og dens materiel skulle udleveres - nu som ejendom - og orlogsværftet og kastellet besættes, indtil skibene var taklet. Datoen for rømning fastsattes til 19. oktober 1807.

Til den tid blev der givetvis brug for megen tonnage, men i Øresund lå talrige britiske flådeenheder og transportskibe, og flere kom til i løbet af oktober.

Et af dem var The Tickler, der 7. oktober forlod The Nore som ledende skib i en konvoj på rejse til Øresund. De første dage var der op til hård kuling, som gjorde det vanskeligt at holde skibene samlet, og gang på gang signaleredes fra The Tickler, at konvojen skulle slutte op, eller - når vinden løjede - at der skulle sættes flere sejl.

12. oktober kom Lindesnæs i sigte - dagen efter passeredes Skagen, og den 14. nåedes svensk farvand, hvor to af skibene, der var bestemt for Göteborg, forlod konvojen. 16. oktober gik den forbi Kronborg og fortsatte mod København, hvor The Tickler ankrede 1 sømil øst til nord af Trekroner, og melding blev afgivet til det derværende flagskib.

I logbogen[8] oplystes, at konvojen var velbeholden fremme, hvilket formentlig betød, at The Ticklers opgave var fuldført, og konvojen nævntes da heller ikke senere. Angående dens skibe meddeler logbogen intet om last eller bestemmelsessted. Umiddelbart kunne det tænkes, at skibene medbragte forsyninger til de britiske styrker i Danmark eller skulle bruges som transportskibe ved tilbagetrækningen, men herimod taler, at konvojen var afsendt så sent, at den først var fremme tre dage, før rømningen skulle finde sted. I forbindelse med afgangen 7. oktober anvendte logbogen imidlertid udtrykket »Convoy to the Baltic«, og det er muligt, at skibene skulle overtages af andre ledsageskibe ved København og fortsætte til Østersøen. Også der kunne beskyttelse være nødvendig, for efter freden i Tilsit 1807 havde Sverige nærmet sig Storbritannien og var dermed kommet i modsætningsforhold til Rusland.

Denne tilknytning til Storbritannien medførte bl.a., at briterne fik adgang til svensk farvand, og dagen efter ankomsten til Øresund sejlede The Tickler til Landskrona og ankrede 2 sømil fra byen - det skete som sædvanlig med det bagbords anker (dagligankeret). Om aftenen tiltog vinden, og de følgende dage blæste en stormende kuling, så skibet måtte sikres: først blev de to bovenbramræer (øverste rå på hver mast) taget ned - derefter sattes styrbords anker (tøjankeret), og endelig nedtog man

bramstængerne (øverste del af masterne, som begge var tredelte).

I henhold til kapitulationsbetingelserne skulle briterne afsejle senest 19. oktober, men de søgte om udsættelse p.gr.a. vejrforholdene, og den blev dem tilstået.

Allerede 20. oktober tog vinden af, og en del af skibene - såvel britiske som tidligere danske - forlod Øresund. På The Tickler blev de nedtagne stænger og ræer sat op igen, og skibet sejlede til en plads sydvest af Hven, hvor der ankredes for natten.

Tidligt om morgenen 21. oktober genoptoges afsejlingerne, og The Tickler, der endnu ikke var lettet, kom i en kritisk situation, som blev refereret i logbogen[8]:

> »Kl. 06.00 kappedes bagbords ankertov 54 favne fra dagligankeret for at forhindre, at vi blev påsejlet af et dansk linieskib.«

Det er bemærkelsesværdigt, at den officer, som skrev dette, omtalte linieskibet som dansk ... og undlod at bemærke, at det havde britisk besætning....

Senere på morgenen kom også The Tickler under sejl og stod nordpå sammen med en del andre orlogsskibe, og efter tur saluterede de alle ved passagen af Helsingborg.

Under hjemrejsen over Nordsøen var vejret de fleste dage hårdt med stormende kuling fra sydlige retninger, og adskillige orlogsskibe og transportskibe forliste. De omtaltes dog ikke i The Ticklers logbog[8], som derimod melder, at i den svære sø tog skibet meget vand ind, og at bovenbramræerne var firet ned et stykke tid, ligesom det oplyses, at en overgang lå hele flådeafdelingen underdrejet.

30. oktober 1807 nåede de pågældende orlogsskibe tilbage til England og ankrede på Yarmouth red, hvorfra The Tickler senere fortsatte til The Downs. Her blev skibet liggende i næsten tre uger p.gr.a. reparationer, hvad der kan undre i betragtning af det nyligt overståede, månedlange værftsophold, men muligvis havde de vanskelige vejrforhold under rejsen til og fra Øresund forårsaget skader, som skulle udbedres.

22. november 1807 var The Tickler igen sejlklar og blev som tidligere sendt på patruljeringer i Kanalen; først foregik de langs den engelske kyst og siden hen i franske farvande mellem Cap Gris Nez og Gravelines.

Sejladserne var som oftest ret ensformige, men 26. december gennemførtes en virkelig dramatisk aktion. Desværre er logbogens omtale af begivenheden særdeles kortfattet og meddeler kun, at The Tickler gik til Calais, hvor en brig, der var taget af franskmændene, blev generobret trods heftig skydning fra land. Under tilbagerejsen kolliderede de to brigger, og den befriede blev skadet, men holdt sig tilsyneladende flydende. Operationen blev givetvis indberettet til eskadrens chef i en tjenstlig rapport, der redegjorde for alle enkeltheder, men om den stadig findes og kan bringes til veje er måske tvivlsomt.

1. januar 1808 blev The Ticklers næste - og sidste - britiske logbog taget i brug, men den er senere gået tabt, og der er ikke andetsteds fundet tilsvarende, detaljerede oplysninger om skibets forhold i den del af 1808, hvor det endnu tilhørte den britiske flåde - det var fra årsskiftet og til ind i juni.

Det kan altså ikke dokumenteres, hvilke farvande The Tickler besejlede i nævnte periode, men der kan gisnes på baggrund af The List Book. Det var en protokol, som førtes af admiralitetet, og hvori det ved hver måneds begyndelse blev indført, hvilke orlogsskibe, der indgik i hver enkelt af de britiske eskadrer. List Book[10] oplyste således 1. januar, 1. februar og 1. marts 1808, at The Tickler tilhørte The Downs Squadron - ligesom tidligere - og det vil antagelig sige, at skibet fortsat var på patrulje i Kanalen det meste af tiden. Det kan dog også have deltaget i konvojsejladser - enten i hjemlige farvande eller til Sverige, som p.gr.a. den storpolitiske udvikling var det

eneste fremmede land, der kunne komme på tale.

Allerede 16. august 1807 havde Danmark erklæret Storbritannien krig som svar på kravet om flåden, og senere indgik Danmark forbund med Frankrig og tiltrådte Fastlandsspærringen. Det medførte, at Storbritannien 4. november 1807 erklærede Danmark krig, medens Rusland fire dage senere sendte krigserklæring til Storbritannien (krævet af Napoleon ved Tilsit-freden).

Sverige frygtede Rusland og sluttede derfor 8. februar 1808 forbund med Storbritannien, men det hindrede ikke, at russerne 21. februar angreb Finland, der den gang var en del af Sverige. 29. februar erklærede også Danmark - presset af Rusland og Frankrig - krig mod Sverige og forberedte en landgang i Skåne med støtte af fransk-spanske tropper. De nåede Danmark i marts, og spanierne samledes på Fyn for at blive overført til Sjælland.

Sverige var altså truet af krig på to fronter, og derfor oprettedes en ny britisk eskadre, som skulle bistå Sverige og sikre Storbritanniens interesser i transport af bl.a. jernmalm.

Første gang eskadren forekom i List Book, var 1. april 1808,[10] og da havde den benævnelsen

> »A Squadron Under Vice Admiral Sir James Saumarez«,

men den ændredes 1. maj til

> »In the Baltic, Vice Admiral Saumarez«.

Skyldtes det, at eskadrens indsatsområde blev hemmeligholdt ved dens oprettelse?

Eskadren, der fik Nelsons Victory som flagskib, kom i løbet af to måneder op på 40-45 skibe, hvoraf ca. ⅓ var linieskibe. Blandt de øvrige var The Tickler, der var overført fra The Downs Squadron, og som ifølge List Book[10] hørte til Saumarez' eskadre 1. april, 1. maj og 1. juni 1808.

Gennem fem år opererede eskadren i Østersøen, men kun i de isfri måneder. Når vinteren kom, gik hovedparten af skibene hjem for reparationer, medens nogle få blev liggende i svensk havn.

En vigtig opgave for eskadren var konvojering, hvor handelsskibe med last til Storbritannien blev beskyttet mod danske kanonbåde og kapere.*) Det er muligt, at russiske skibe udgjorde en lignende fare, men britiske skibe,[11] der patruljerede langs den russiske Østersøkyst, holdt til stadighed øje med russerne. Derudover ydede de britiske orlogsskibe en væsentlig hjælp til Sverige ved at patruljere i Store Bælt, hvorved de forhindrede, at spanske tropper, som efter planen skulle invadere Skåne, blev overført fra Fyn til Sjælland.

The Ticklers logbog for 1808 er, som foran bemærket, gået tabt, og der er ikke fundet andet materiale, som kan belyse skibets virksomhed i den tid, det tilhørte Admiral Saumarez' eskadre. Dets størrelse og bestykning gør det imidlertid sandsynligt, at det kan have deltaget i konvojering af handelsskibe og i patruljer i Store Bælt. Det var i hvert fald i dette farvand, at The Tickler 3. juni 1808 kom i den afgørende kamp med danske kanonbåde, som der berettes om i følgende officielle danske meddelelse:[13]

»Søe-Lieutenant C. Wulff har, i en Rapport til det kongelige Admiralitets- og Commissariats Collegium, skreven paa Orlogsbriggen the Tickler i Nakskou Fjord den 4de Juni 1808, indmældt: at han, med de under hans Commando værende 4 Kanonchalupper, den 3die d.M. har erobret under Taars paa Lolland bemældte engel-

*) Det var sandsynligvis for at bekæmpe disse skibe, at syv enheder fra Saumarez' eskadre 24. oktober 1808 bombarderede fæstningen Christiansø,[11 og 12] hvis havn ofte søgtes af kaperskibe og deres indbragte priser. Bombardementet havde ingen synderlig virkning, og uforståeligt nok blev der ikke senere foretaget angreb, selv om det ville have været risikofrit for briterne, som p.gr.a. deres langtrækkende skyts kunne holde sig uden for fæstningsartilleriets rækkevidde. (Det var ikke førend 1810, at der blev stationeret kanonbåde på Christiansø.[2])

ske Orlogsbrig, som var armeret med 12 Stkr. 18pundige Karonader og 2 Stkr. lange 18pundige Kanoner i Bougen, samt med 50 mand. Lieutenanten gik bemældte Dag Kl. 7 om Morgenen til Seils fra Feyø, og fik Kl. 9½ en Seiler i Sigte, som snart kjendtes at være en fjendtlig Orlogsbrig. Kl. 3½, da Lieutenanten havde Landet Taars tvers, var Briggen omtrent 3 Mile fra ham i S.S.V. Det løiede paa samme Tid af til næsten Stille, og han besluttede derfor at indhente Fjenden med Aarerne. Lieutenant de Coninck kom paa samme Tid ud fra Taars med 2 Kanonchalupper, og besluttede at følge med Lieutenant Wulff, men, uagtet al muelig Anstrængelse, kunde han ikke følge Lieutenant Wulffs Division, som forcerede fra ham og var Kl. 5½ det fjendtlige skib paa Kanonskud nær. Paa samme Tid blev han vaer en fjendtlig Fregat i Sønden, omtrent 2½ Miil, med hvilken Briggen signalerede; men, da det var stille, frygtede han ikke denne Fjende, men engagerede Briggen med de 4 Kanonchalupper, stillede i Frontlinie. Briggen, som havde sin Styrke i Bougen, søgte under hele Affairen at holde denne mod Kanonbaadene. En temmelig stærk Dyning gjorde i Begyndelsen disses Skud usikkre; Lieutenant Wulff avancerede imidlertid ind paa Briggen indtil Skraaeskuds Distance, men, for at den ikke ved en opkommende Kuling skulde undløbe, besluttede Lieutenanten at entre den. Han lod derfor Kanonchalupperne, sluttede i tæt Linie, roe med Force imod Briggen, under en bestandig Skydning med Skraae; da de kom paa Geværskuds Distance, vinkede Fjenden og raabte, at Skibet var overgivet. Lieutenant Wulff gik da ombord og tog det i Besiddelse. Kl. var da 7½. Paa det fjendtlige Skib fandtes Chefen, Capitain John Watsen Skinner, dræbt af en Skraaekugle i Hovedet, og 7 Mand blesserede. Briggen er kun 3 Aar gammel; Master, Rundholter og Takkelage har lidt betydeligt; Bougen er i Splinter, og kun et Anker er tilbage. Lieutenant Wulff har havt det besynderlige Held i denne Action, ei at miste een Mand, og kun een er blesseret, men han mælder med Smerte, at denne Ene er den brave Lieutenant G. Grotschilling, som ved sin gode Conduite og modige Adfærd under Actionen meget bidrog til dens lykkelige Udfald. Han har faaet en Skraaekugle eller Splint gjennem den høire Arm. Iøvrigt giver Lieutenant Wulff Maanedslieutenanterne Stahr og Fisker, saavelsom det hele Mandskab, den største Roes for deres udviste Mod og Anstrængelse, dog fortrinligt heelbefaren Matros Johann Andres fra Taars, som saavel under Actionen har viist sig udmærket brav, der siden i Mørke lodset Briggen lykkeligen ind i Nakskou Fjord. Til Belønning for denne Søe-Lieutenant Wulffs kjække og brave Adfærd har Hs. Majestæt Kongen allernaadigst besluttet, at, naar bemældte Orlogsbrig er istandsat, skal Lieutenant Wulff udnævnes til Chef for Samme.«

Kampen om The Tickler krævede imidlertid endnu et offer blandt skibets besætning, for Nakskov kirkebog har følgende to indførelser:

> *»1808, Juni d. 8:*
> John Watsen Skinner, Leutenant og Commandeuer paa Hans Storbritanniske Majestæts Brig Tickler, som blev skudt i Afæren d. 4 Juni d.A. imellem Langeland og Lolland, begravet paa Byens Kirkegaard, 1. Plads, 9. Skift No. 4. Han var 41 Aar.«
>
> *1808, Juni d. 10:* blev begravet
> En engelsk Matros død af sine Blesseurer fra Afæren d. 4. Juni d.A. i Beltet, paa Byens Kirkegaard, Nordre Side 5te Skift, No. 11.«*)

*) De to uddrag af kirkebogen giver et forstemmende indtryk af den forskelsbehandling, der blev de døde til del: skibschefen, som nævnes ved sit fulde navn, blev begravet i kirkegårdens fornemme afsnit, medens den ikkenavngivne matros fik sin grav i det beskedne område nord for kirken.

Umiddelbart kunne det vel tænkes, at myndighederne af en eller anden grund havde manglet navnet på vedkommende matros, men kirkebogen har tilsvarende indførelser om danske kanonbådsmatroser, der ligeledes blev begravet nord for kirken, og heller ikke deres navne er angivet i kirkebogen, ... som derimod oplyser, hvilken søofficer, der havde kommandoen over de pågældende kanonbåde.

DANSK ORLOGSBRIG 1808-1815

The Tickler var det første britiske orlogsskib, danskerne erobrede, efter at flåden var bortført, og når den foran gengivne, udførlige beretning blev offentliggjort, var det bl.a. for at anerkende den indsats, kanonbådenes mandskab havde ydet, og for at sætte mod i befolkningen.

Kampen blev i øvrigt yderligere kendt over hele landet, da The Ticklers erobring blev motiv for et af de dengang så almindelige billeder med et aktuelt eller opbyggeligt indhold. Det pågældende billede var kobberstikker Niels Truslevs farvelagte ætsning (akvatinte), fig. 2[15], der viser situationen, da The Ticklers flag blev strøget som tegn på overgivelse.

Undersøges billedet, afsløres imidlertid en unøjagtighed i gengivelsen af skibet: det er afbildet med 8 kanonporte i skibssiden, men de to opmålinger, fig. 3[16] og fig. 4,[17] som omtales i det følgende, viser, at der kun var 6. Det samme fremgår af de foreliggende oplysninger om, at bestykningen bestod af 12 karronader (foruden de 2 kanoner i stævnen).[2] Det er selvfølgelig kun en detalje, men den er en advarsel om, at Truslevs billede ikke må tages som en dokumentation af, hvordan The Tickler så ud - er der én uoverensstemmelse, kan der være flere, og det er ikke alle, som lige let lader sig kontrollere.

Billedet fig. 2 har kun Truslevs kobberstikkersignatur og mangler kunstnernavn, men angives i litteraturen at være udført efter et forlæg (som ikke kendes) af C.W. Eckersberg. Det er dog ikke hans stil, der umiddelbart præger billedet, men det er da også muligt, at Truslev, da han stak kobberpladen, foretog visse tilføjelser, som gav det færdige tryk en anden karakter, end forlægget havde.

Der findes imidlertid et meget lignende billede af The Ticklers erobring, og det har en atmosfære, som leder tanken hen på Eckersberg. Billedet er gengivet i Politikens Danmarks Historie[18], og efter teksten er der tale om en Eckersberg-akvarel på Kronborg. Der findes den dog ikke, og der har ikke været lejlighed til at opspore den andetsteds. Det er yderst beklageligt, for er det som angivet en akvarel, kan den - uanset hvem kunstneren var - være forlægget til Truslevs stik. Sammenlignes dette med akvarellen, viser det sig nemlig, at de er identiske i komposition og i talrige enkeltheder. Der er dog forskelle, men enten er det betydningsløse småtræk i skibets sejl og tovværk, eller også er det større afvigelser, som kobberstikkeren kan have gennemført. F.eks. er kanonbådenes åreantal i Truslevs billede ni mod otte i akvarellen, og deres splitflag er gjort tydeligere (det kan dog være sket ved koloreringen), men derudover er der i stikket markante tilføjelser såsom de for Truslev karakteristiske skyformationer[19] og sidst men ikke mindst småbølger i stedet for akvarellens havblik.

Truslev (der selv tegnede skibe) og Eckersberg kendte hinanden, og de havde under en eller anden form et samarbejde, men trods ihærdige studier[19] er det ikke afklaret i enkeltheder: muligvis havde Eckersberg blot en tiltrængt indtægt ved at farvelægge Truslevs tryk, men det kan være, han også rådgav den mindre søkyndige kobberstikker (der havde sit egentlige levebrød som kontorist) og måske tegnede for ham.

Alt i alt er det altså muligt, at Eckersberg var mester for forlægget til Truslevs billede, men det kan næppe bevises. Derimod kan det i høj grad sandsynliggøres, hvis billedet, der er gengivet i Danmarks Historie, er en akvarel, som med sikkerhed kan tilskrives Eckersberg.

Han er almindeligt berømmet for sin næsten fotografiske nøjagtighed i skibsbillederne, så hvis det kan fastslås, at akvarellen af The Tickler er hans værk, må det betyde, at i de unge år (han var født 1783) var hans stræben efter det korrekte billede ikke så udpræget. Akvarellen indeholder nemlig fejl på områder, som Eckersberg måtte formodes at kende til eller have mulighed for at undersøge.

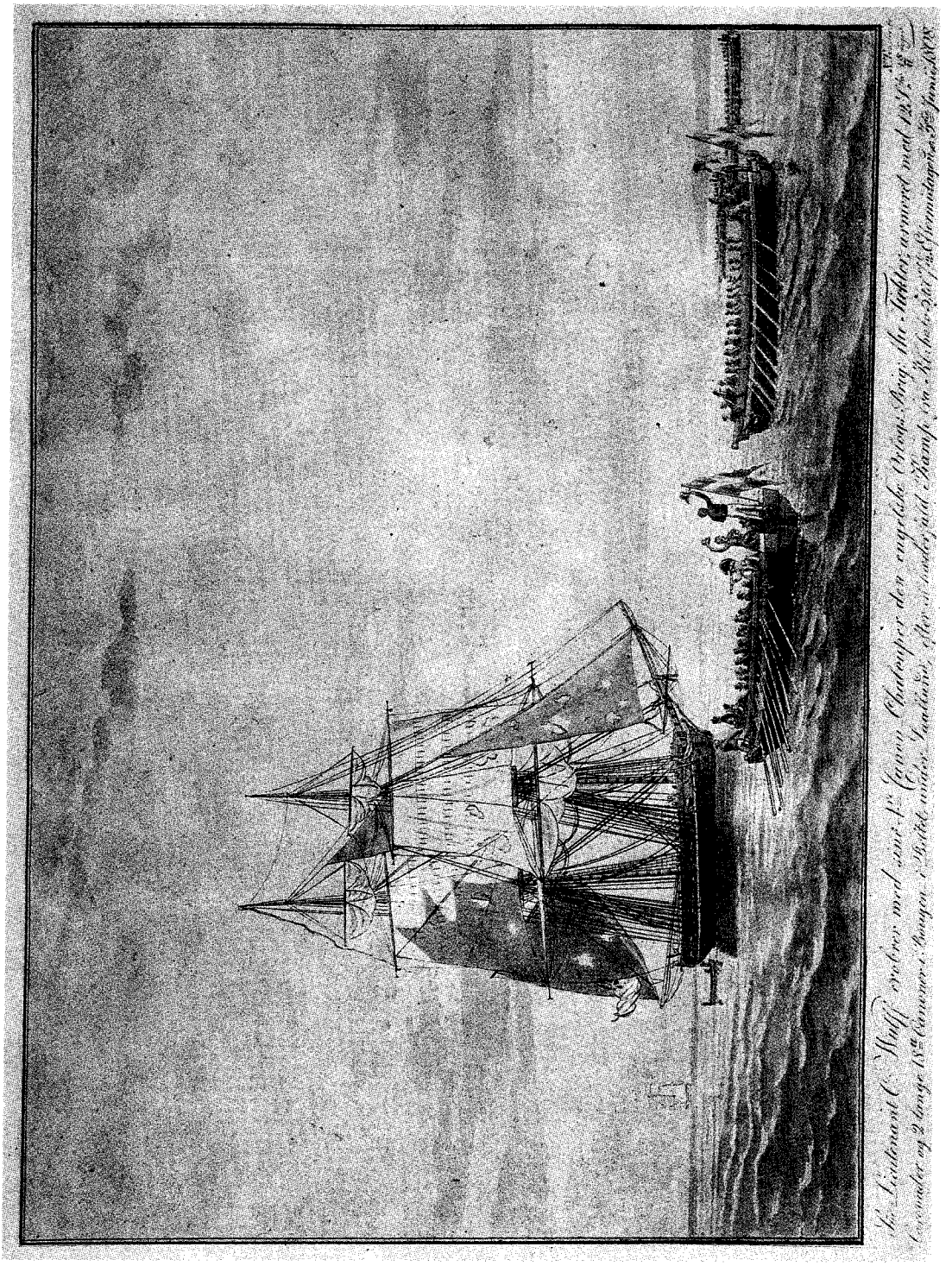
Foran er omtalt, at The Tickler blev gengivet med otte kanonporte i skibssiden - og med en kanon i hver - selv om der i virkeligheden kun var seks. Det er dog en uoverensstemmelse, som måske kan forklares: skibet befandt sig i Nakskov, der den gang lå langt fra København, og kunstneren (Eckersberg?) kan have støttet sig til et billede af en britisk orlogsbrig med en anden bestykning. At han så ikke havde nærlæst løjtnant Wulffs rapport (side 18) er en anden sag.

Mere uforståeligt er det, at officererne i kanonbådene er iført rød uniform - den skulle være mørkeblå.

Hvad kanonbådene angår, så fandtes to typer: kanonjoller, der havde én kanon agter, 24 mands besætning og 18 årer, og de mere sødygtige kanonchalupper med to kanoner, en for og en agter, en besætning på 64 mand og 30 årer. [2, 20 og 21] Wulff oplyste, at angre-

Fig. 2. Kanonchaluppernes erobring af den britiske orlogsbrig The Tickler. Farvelagt ætsning af Niels Truslev. (5923, BM)

FRA BRITISK ORLOGSBRIG TIL BORNHOLMSK ROBBEFANGER



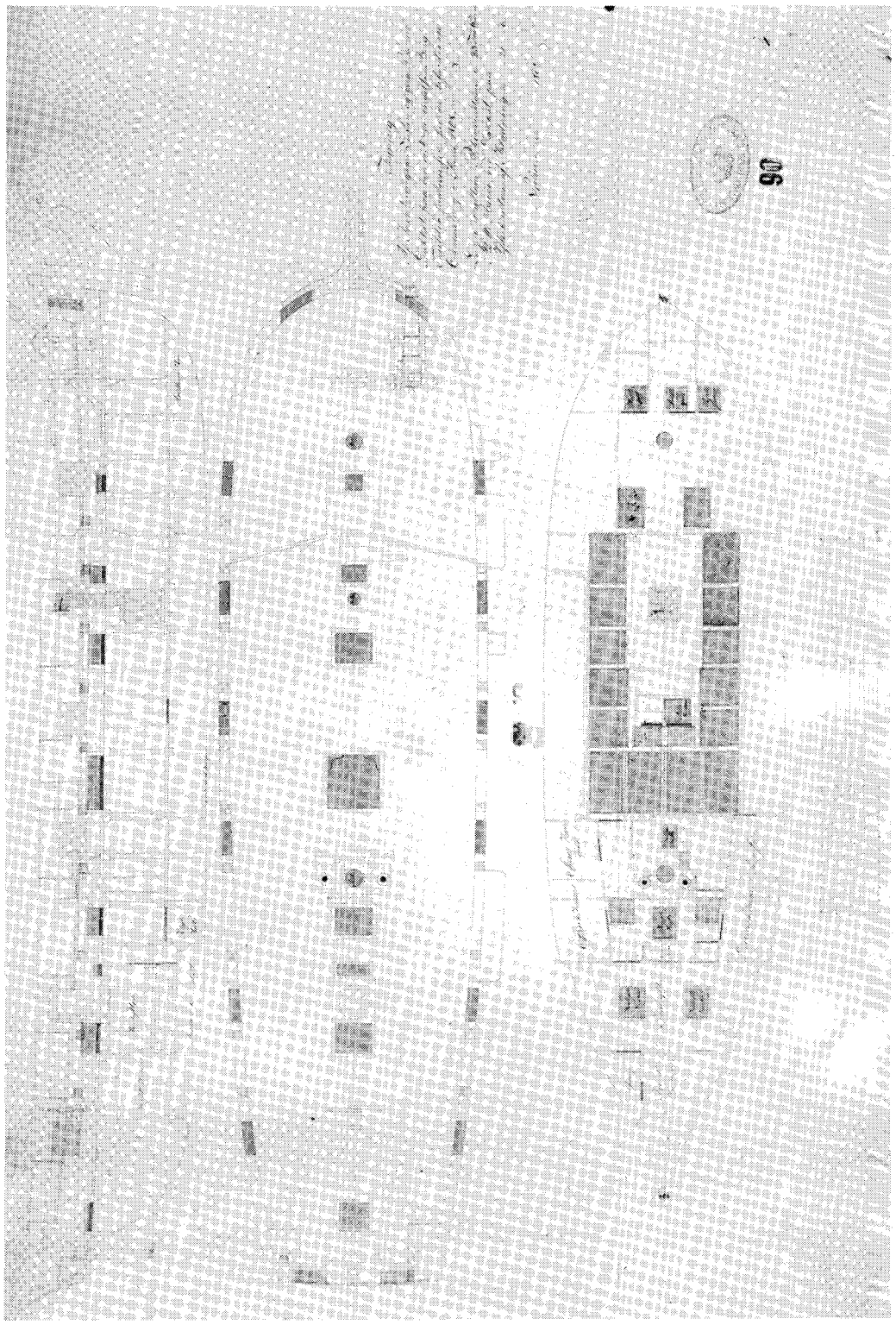


Fig. 3. Orlogsbriggen The Tickler. Tegning af længdesnit, dæk og banjerdæk. (KTS SøE G. 1427, RA)

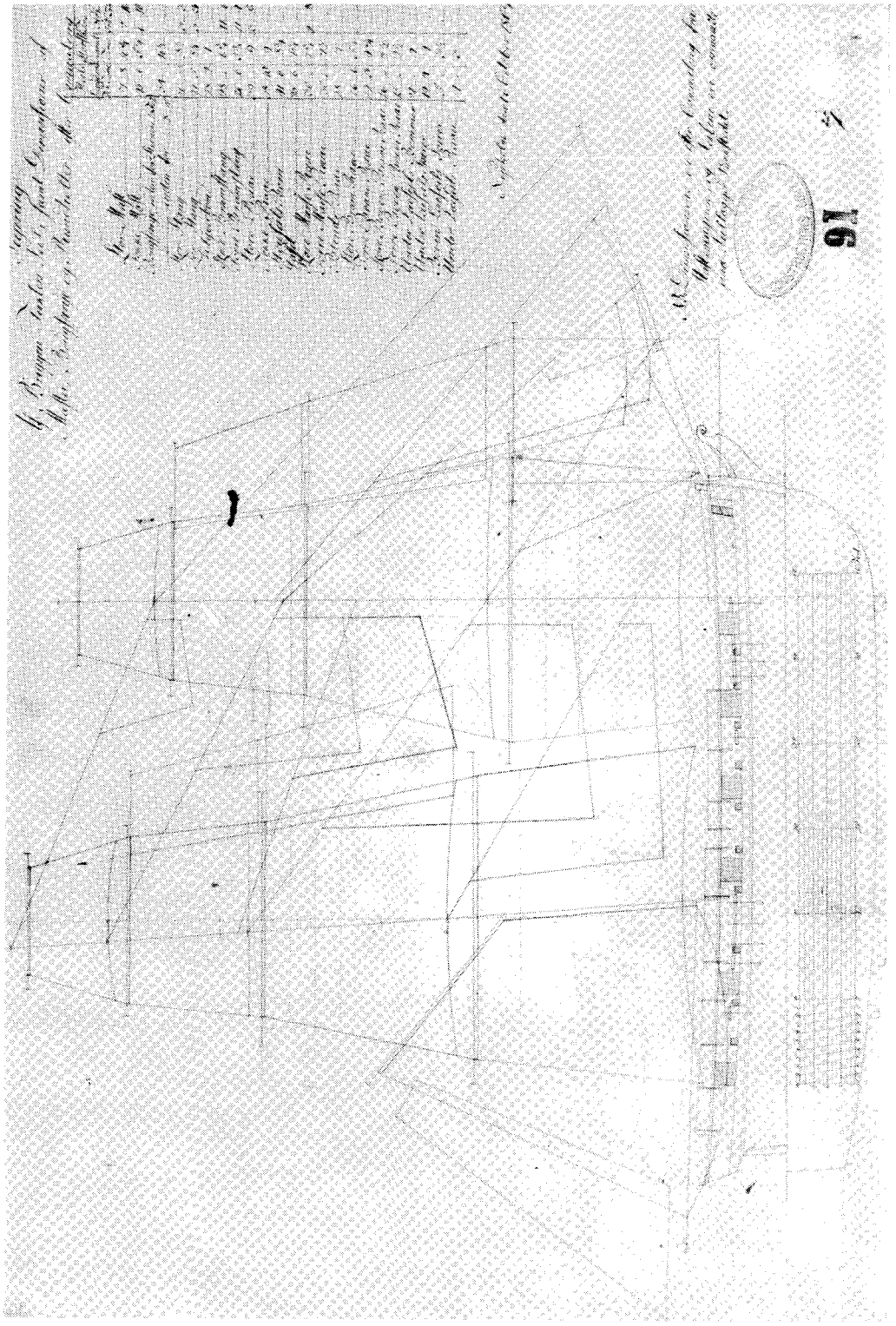


Fig. 4. Orlogsbriggen The Tickler. Tegning af master, sejl og rigning. (KTS SøE G. 1428, RA)

bet blev udført med chalupper (kanonjoller opererede slet ikke i Langelandsbæltet), og på akvarellen ses også, at de to både i forgrunden har to kanoner, men ... besætningsstørrelsen synes at være som i kanonjollerne, og der ses kun otte årer. Det forhold ændredes dog i Truslevs stik, hvor hver båd havde fået tilføjet en niende åre. Så svarede antallet da i det mindste til kanonjollerne, men der burde have været 15 og desuden et betydelig større mandskab.

Opmålingen, fig. 3[16], som Holmens folk udførte allerede i juni 1808, kan derimod påregnes at være en korrekt fremstilling af skibets udseende og indretning, da det blev erobret.

Redegørelsen for rejsningen og dens dimensioner, fig. 4[17], stammer ligeledes fra Holmen, men er fra oktober 1809, og da der kunne være foretaget ændringer under den danske marines reparation og brug af The Tickler, er det muligt, der er visse - større eller mindre - forskelle mellem den gengivne rejsning og den, skibet havde som britisk orlogsskib.

The Tickler, som uden navneændring var indgået i den danske flåde, repareredes i Nakskov i løbet af nogle måneder, og efter endt udrustning hejstes kommando 11. oktober 1808 kl. 13.[22]

Premierløjtnant Wulff var chef, som kongen havde lovet, og hele besætningen talte på det tidspunkt 56 mand, der med angivelse af navn og tjeneste ombord er opført i »Kiøkkenets Tændelses Roulle« i Oeconomie Protocollen[22]. Senere kom flere til, men for dem blev kun oplyst et intetsigende løbenummer. I alt 80 mand blev optaget i besætningen i løbet af nogle måneder, men der var samtidig en vis afgang - således lå der til stadighed nogle på sygestuen i Nakskov - så den reelle besætning var vel højst 70 mand.

The Ticklers proviantforvalter havde i de foregående måneder købt ind hos de handlende i Nakskov, og følgende liste, som angiver mængderne*) af anskaffet proviant, kan give en forestilling om kosten om bord:

Røget flæsk - 3 skippund
Salt oksekød - 6 skippund 16 lispund
Smør - 2 skippund 5 lispund
Hårdt brød - 320 lispund
(Senere bestemtes, at indtil nærmere ordre forelå, skulle der gives *blødt brød* i stedet for *hårdt)*
Byggryn - 7 tønder 2 skæpper
Ærter - 5 tønder 5 skæpper
Salt - 3 skæpper
Eddike - 115 potter
Øl - 20 tønder
Brændevin - 360 potter
Brun sirup - 310 pund

Derudover købtes løbende:
Fersk kød - ca. 30 lispund pr. måned
Grønne urter til suppe til mandskabet - ingen mængdeangivelser.

Straks efter kommandohejsningen gik mandskabet - der fik hjælp af 32 kanonbådsmatroser - i gang med at varpe The Tickler fra havnen til en ankerplads i Sibben - et senere opfyldt sund syd for øen Trælleholm, der nu om stunder er en halvø en lille km vest for skibsværftet.[23] Herude blev de resterende forsyninger taget om bord, og de sidste sejl slået under, hvorefter skibet var sejlklart, ... men det varede længe, før det kom til søs.

Mandskabsrullen[22] viser, at besætningen bestod af søvante folk, og de antoges åbenbart at være fortrolige med sejlmanøvrer, for deres tid om bord synes stort set at være gået med eksercits med kanoner og håndvåben, men der indøvedes dog også forsvar mod entring. Tilsyneladende blev kanonerne aldrig affyret, hvorimod mandskabet en enkelt gang var i land til geværskydning efter skive.

*) Ældre danske mål.
Vægt: 1 skippund = 20 lispund à 16 pund à 500,45 g
Rummål, flydende varer: 1 tønde = 136 potter à 0,9661 liter.
Rummål, tørre varer: 1 tønde = 8 skæpper à 17,39 liter.

Det har utvivlsomt været en triviel tilværelse, og måske derfor forekom i begyndelsen flere forseelser, som straffedes med tamp. Især kokken synes at have været en uheldig person: først fik han 27 slag for forsømmelse og nogle uger senere 50 slag for begået underslæb.

Skibsjournalen[22] melder ofte om »fremmede« skibe ude i Langelandsbæltet, og enkelte gange blev der gjort klart skib. Måske for at kvikke op på kanonøvelserne, for The Tickler blev i hvert fald liggende i Sibben, der også må have været et rimelig sikkert sted i betragtning af fjordens krogede sejlløb.

De fjendtlige skibe var formentlig britiske. Førhen havde de haft som opgave at forhindre overførsel af spanske tropper fra Fyn til Sjælland, men det var ikke længere aktuelt: i august havde spanierne gjort oprør og var på britiske skibe blevet sejlet til Spanien for indsættelse i kampen mod de franske tropper. Siden hen havde de britiske patruljer vel nærmest haft det formål at forulempe danskerne ved at afskære forbindelsen mellem landsdelene. Den foregik især mellem Korsør og Nyborg, men nede i Langelandsbæltet var overfarten kortere og derfor mere sikker, så den blev foretrukket i særlige tilfælde. Skibsjournalen har således følgende indførsel den 26. november:

> »Kl. 1½ kom Hans Majestæt Kongen til Søes fra Langeland til Naskau, og da han passerede forbi skiibet heistes Signalflagene fra Topper og Ræer. Mandskabet stoed paa Ræerne og Reelingen, og 3 Gange raabte Hurra.«

Bunden i Sibben var ret blød, og i hårdt vejr skete det flere gange, at The Tickler drev for ankrene og gik på grund. Der fulgte så et tungt arbejde med at bringe skibet flot og føre det tilbage på ankerpladsen, men til gengæld kunne hver mand om bord forvente en ekstraration på 1/16 pot brændevin, for det var skik efter særlige anstrengelser. Proviantforvalterens regnskab udviser således adskillige tilfælde, hvor mandskabet fik en opstrammer p.gr.a. »ondt Vejr og svært Arbejde«.

Ekstraforplejninger kunne dog også have en festlig anledning. F.eks. medførte dronning Maries fødselsdag den 26. oktober, at udover den sædvanlige kost fik hvert besætningsmedlem en tildeling, der bestod af 1 pund brød, 1/7 pund smør, 1 pot øl og 1/16 pot brændevin.

Det er sikkert, at brændevin var særdeles eftertragtet af mandskabet, og det blev derfor en alvorlig sag, da proviantforvalteren opdagede, at et anker (34 potter) var næsten tomt, og at der var mangel i et andet. Han anmodede da også om nedsættelse af en kommission, der skulle besigtige skaderne og angive deres årsager. Det skete, og secondløjtnanten, en underkanoner og en kvartermester fastslog, at der fra det første anker var mistet 30½ potter, fordi næsten alle båndene var løse (»formodentlig skeedt under Transporten og Nedlægningen i Brændeviins Kælleren«). I det andet anker manglede 13 potter som følge af en læk ved topspunset, men kommissionen »formeener at dette ikke fra Forvalterens Side har været at forebygge«. Chefen vedtog derefter, at de manglende 43½ potter kunne afskrives i regnskabet.

Vinteren 1808/09 begyndte tidligt, for allerede 9. december var der isdannelser i fjorden, og mandskabet skovlede sne. I de følgende dage tiltog isen, og fra 26. december var der om natten en bevæbnet vagt, som patruljerede på isen i nogen afstand fra skibet.

Indefrosset og ubevægelig mistede The Tickler en del af sin militære betydning, og m.h.t. materiellet var der vel visse risikoer ved at lade skibet ligge i isen ude i Sibben. Hvad grunden end var, så besluttedes det i hvert fald at bringe The Tickler i havn, og 10. januar 1809 gik mandskabet i gang med at takle af og føre ballastjernet i land. Dagen efter begyndte man med hjælp fra kanonbådsmatroser at ise, og 15. januar lå skibet fortøjet ved Nakskov brygge, aftaklingen var gennemført, og kanoner og for-

syninger ført i land. Kl. 4 om eftermiddagen slukkedes kabyssen - efter havnefogedens forlangende - kommandoen blev strøget, og mandskabet afgik.

Premierløjtnant Wulff[24] var indrulleringsofficer i Nakskov og chef for kanonbådsflotillen ved Lolland, da han tillige blev chef for The Tickler, men han formåede at bestride de tre poster samtidig, fordi skibet lå fast i Nakskov eller nærmeste farvand. I vinterens løb blev det imidlertid bestemt, at briggen skulle afgå til en anden station, og Wulff fortsatte med de to lollandske hverv (om det skete efter ordre eller eget valg, er ikke oplyst), medens skibet fik en ny chef: 4. februar 1809 beordrede Admiralitets og Commissariats Collegiet, at kaptajnløjtnant Anthonius Krieger*) »haver ... uopholdelig at rejse til Naskau, hvor han antager sig som Chef Briggen The Tickler, og i øvrigt retter sig efter vedlagte Ordre«.

Iflg. Kommandoprotokollen[26] gik den bl.a. ud på, at chefen for THE TIGRESS (en tidligere britisk orlogsbrig, der var erobret i Store Bælt af kanonbåde 2. august 1808) var underlagt Kriegers kommando, og at begge brigger skulle sættes i sejlklar stand og, »saa snart Søen er aaben«, sejle til København og straks bringes inden for »Tre Kroner Batteri«.

22. februar 1809 var besætningen (som iflg. bemandingsreglementet bestod af 71 mand) så langt fremme med klargøringen, at kommandoen blev hejst på The Tickler.

Foran er omtalt de kraftige isdannelser i december, men overraskende nok nævner den foreliggende journal[26] intet om is i Nakskov fjord, og 27. februar kunne man i hvert fald gå i gang med at varpe The Tickler ud fra havnen. Vind og strøm var imod, så det tog to dage at nå ud til Sibben, hvor karronaderne blev taget om bord.

4. marts begyndte rejsen til København, efter at begge brigger havde fået en Dragørlods om bord og The Tickler desuden en lokal mand, der var kendt med fjorden. Om aftenen ankredes under Albuen, og næste morgen fortsattes ud i Langelandsbæltet og nordpå til Smålandsfarvandet, hvor der krydsedes østover til en ankerplads ved Vejrø.

6. marts var vinden åbenbart kontrær, for skibet blev liggende, men da der om eftermiddagen observeredes tre brigger - formentlig fjendtlige - i vest-sydvest, blev ankeret hevet hjem, og The Tickler sejlede østover for der at gå til ankers for natten.

7. marts fortsattes sejladsen gennem Storstrømmen og frem til Grønsund, hvor der pány ankredes og med flag og kanonskud signaleredes efter lods.

Han kom om bord næste morgen, og gennem Grønsund nåedes ud i Østersøen, hvor vind- og vejrforhold var så gode, at The Tickler tidligt på eftermiddagen havde passeret Møen og Stevns og var fremme i Køge Bugt. Man nærmede sig altså bestemmelsesstedet, og endnu var der adskillige timer med dagslys tilbage, men muligvis havde vind og vejr ændret sig, for skibet ankrede op og blev endda liggende på samme plads hele den følgende dag.

Om morgenen den 10. marts sås i nord en del sejlere med sydlig kurs. De måtte formodes at være fjendtlige, og derfor lettede The Tickler omgående og stod sydover og ind i Fakse Bugt, hvor der ankredes i forholdsvis sikkerhed under Strandegaards batteri (syd for Fakse Ladeplads).

Næste morgen - 11. marts - var horisonten ren, og sejladsen genoptoges, men mellem Dragør og Kastrup mødtes kraftig modstrøm, så endnu en gang gik briggen til ankers.

Endelig den 12. marts kunne The Tickler krydse op til København og ankre inden for Trekroner. Ejendommeligt nok har skibsjournalen på intet tidspunkt bemærkninger

*) 1811 var Anthonius Krieger næstkommanderende på fæstningen Christiansø og samtidig chef for de der stationerede kanonbåde.[25]

om The Tigress, som dog iflg. en anden kilde[2] kom til København samme dag, men det er vel rimeligt at antage, at de to skibe fulgtes ad på hele rejsen fra Nakskov.

13. marts anføres i journalen, at The Tickler »lettede og seilede lidt indefter og lod samme Anker falde igen tværs inden for Kastelspyndten og fortøjede«. En samtidig ordre gik ud på, at skibet nu var underlagt chefen for den bevægelige defension ved København, og i praksis betød det åbenbart, at skibet var blevet et flydende batteri i Københavns søbefæstning. The Tickler fik i øvrigt tildelt en haubitschalup*), der skulle »besættes fra bemeldte Brig efter medfølgende Bemandingsreglement«, og det påhvilede skibschefen »at besørge Besætningen øvet«.

Formelt set var Danmark i krig med både Storbritannien og Sverige, men efter at den krigsivrige svenske konge blev afsat 13. marts 1809, kom det i realiteten til en slags våbenstilstand mellem Danmark og Sverige. Samtidig var der dog uformindsket risiko for et angreb fra de mange britiske orlogsskibe, som uantastet passerede gennem Øresund, og The Ticklers besætning gennemgik da også nogen tids træning i brugen af karronader - dog uden at skyde.

Skibsjournalen har i øvrigt meget få oplysninger om, hvad der ellers foregik om bord på The Tickler, men næsten daglig meddeles, at bramræerne blev firet ned ved solnedgang og taget op næste morgen kl. 8. Det skete for at undgå eventuelle havarier i skibets rejsning, dersom vinden skulle tiltage i nattens løb. (Bovenbramræerne (se side 16) er overhovedet ikke nævnt i journalen, og det kan betyde, at i den periode, journalen dækker, førte skibet kun tre ræer på hver mast.)

Ved en enkelt lejlighed, da det i løbet af dagen trak op til hård kuling, tog man særlige forholdsregler. Dels klargjorde man pligtankeret (skibets tredie sværanker, der var anbragt i styrbords røst**) til fokkemasten (forreste mast)), og dels strøg man bramstængerne, underræerne og gaffelen (rundholten***), som bar øverste kant af det bomsejl, der hejstes langs agterkant af stormasten (agterste mast)).

I det store og hele må livet om bord på The Tickler som langvarig ankerligger have været særdeles ensformigt. Derfor var det nok for de fleste en kærkommen afveksling, da de trods alt kom til søs igen, selv om det kun var på to korte rejser til Helsingør og tilbage for at konvojere handelsskibe.

1. maj 1809 kl. 5 lettede The Tickler og stod nordpå med tre skibe, og kl. 11½ gik ankeret på Helsingør red. Handelsskibene fortsatte åbenbart, medens briggen blev liggende til næste morgen, skønt ankerpladsen her i den snævre del af Øresund måtte anses for at være et udsat sted, hvor angreb fra britiske skibe kunne befrygtes.

Der blev da også truffet flere sikkerhedsforanstaltninger: entrenettet riggedes til, ligesom der blev gjort klart skib, og fra kl. 20 blev vagten sat med det halve mandskab på dækket.

Natten gik roligt, og næste morgen returnerede The Tickler til København med otte handelsskibe.

Nogle uger senere - 18. maj - foretoges en ny konvojrejse til Helsingør, og også den forløb fredeligt. Denne gang var vagtholdet i øvrigt udvidet, idet der fra kl. 23 patruljeredes med et fartøj i nogen afstand fra The Tickler.

Efter tilbagekomsten til København ankredes ved Vester Batteri, og briggen fortøjedes »for godt« med begge bovankre.

*) Et rofartøj armeret med en 4-pundig haubits (måske flere?), der var en lille kanon hvilende i en jerngaffel anbragt i bådens ræling.

**) En tømmerkonstruktion, der var anbragt udvendig på skibssiden ud for hver mast, og hvis formål var at give bedre spredning af de tove, som støttede masterne.

***) Fællesbetegnelse for master, stænger, ræer og andet tømmer, der indgik i skibets rejsning.

Siden en gang i maj var der fra The Tickler foretaget patruljer om natten med mindre fartøjer. Det fortsattes der med, og senere oplyses, at det skete med et armeret fartøj - muligvis med den haubits-chalup, som tidligere var stillet til rådighed. Det meddeles ikke, hvor der patruljeredes, og hvad man specielt var på vagt efter.

I sejlskibstiden var det sædvane, at skibe i de nordlige farvande blev lagt op om vinteren, og det gjaldt også for orlogsflåden, som i løbet af efteråret begyndte at takle af. For The Ticklers vedkommende kom arbejdet i gang 27. september, da sejlene blev slået fra, bramstængerne taget ned og alt tovværk »skudt i Bunker«, som forsynedes med mærker. Næste dag fortsattes, og krudt, karronader og proviant blev ført i land.

29. september afleveredes sejlene og bådsmandens varegods (reservebeholdningerne af rundholter, sejl og tovværk), og der afgik en pram med håndvåben. Om eftermiddagen slukkedes ilden i kabyssen, og det desarmerede skib varpedes ind til Bommen (en flydespærring over indsejlingen til Flaadens Leje).

30. september 1809 vaskede mandskabet deres køjer og gik siden i gang med at varpe The Tickler ind gennem Bommen og fortøje, hvorefter kommandoen blev strøget kl. 12, og mandskabet overført til et kaserneskib.

Under den resterende del af krigen mod Storbritannien lå The Tickler aftaklet i Flaadens Leje og blev ikke udrustet. Årsagen angives ikke, men efter at der i Jönköping sluttedes fred med Sverige 10. december 1809, var der muligvis mindre behov for brigger end tidligere. Ganske vist fortsattes kampen mod britiske skibe, men i danske farvande førtes den hovedsagelig med de åredrevne kanonbåde, som ikke krævede vind og derfor ofte havde held med angreb på større sejlskibe, som lå nærmest ubevægelige i stille vejr. Sådanne kanonbåde kunne i nødsfald søge dækning mange steder under simple kystbatterier, hvorimod briggerne helst skulle have støtte fra større orlogsskibe med kraftigere bestykning - d.v.s. skibe, som flåden manglede.

1813 blev et katastrofernes år. I januar var den danske økonomi så ødelagt, at Statsbankerotten var uafvendelig, og i december måtte Danmark, der blev mere og mere isoleret i Europa, opgive krigen og anmode om våbenstilstand, som førte til freden i Kiel 14. januar 1814.

Derefter forestod et enormt genopbygningsarbejde af såvel materiel som økonomisk art, og samtidig skulle der gennemføres en række foranstaltninger efter tabet af Norge. I forbindelse med alle disse opgaver nedsattes bl.a. en Kommission til Søetatens Reduktion, som mellem sine medlemmer talte Kontreadmiral, Overekvipagemester Johan Cornelius Krieger.

Tre af de otte britiske orlogsbrigger, som erobredes under krigen, var overtaget af den danske marine, men allerede 1812 var det bestemt, at en af dem, THE TURBULENT, der havde fået store skader ved erobringen, skulle sælges som koffardiskib, og det skete 9. november 1814.[2] Vedrørende de to andre, The Tickler og The Tigress, havde Krieger 27. august 1814 skrevet til Søetatens Generalkommissariat,[27] at de formentlig ville kunne anvendes i indre danske farvande. Skrivelsen var ledsaget af en taksation foretaget af Søe Etatens Inventarii Contoir, som vurderede The Tickler til 39.000 Rbd.

I en ny skrivelse af 2. marts 1815[28] oplyste han imidlertid, at de økonomiske forhold var dårligere end hidtil antaget, så mange af flådens skibe kunne ikke holdes i søen, og derfor skulle også de ovennævnte to brigger sælges.

På baggrund af de store tab, flåden havde lidt 1807 og senere, kan det undre, at man ikke beholdt de to skibe, som tilsyneladende var i rimelig stand, men i årene 1808-15 havde danske værfter bygget fire brigger,[2] der altså var yngre end de britiske,

og som åbenbart skønnedes at dække behovet (selv om det i en flådeplan 1815[20] fastsattes til otte korvetter eller brigger).

I hvert fald skulle der spares, hvor det var muligt, så de to briter blev udbudt til salg, og i et brev af 6. april 1815[29] til Krieger meddeles:

> »Briggen The Tickler med sit Inventarium, saaledes som den var opbuden ved Auctionen den 29 f.M., er solgt Underhaanden til Handelshuset Ryberg & Co.*) for 25.000 Rbd., og da Huset har givet Sikkerhed for Kjøbesummen, saa kan Briggen med sit Bemeldte Tilbehør behagelig beordres udleveret samme.«

*) Et ejendommeligt sammentræf, for det var i det firma, kobberstikkeren Niels Truslev havde sit sikre udkomme som kontorist.[19] Det vides, at han var ansat der fra 1787 til 1811, og der er sandsynlighed for, at han fortsatte indtil 1823 og var bogholder de sidste år. I så fald var han der, da huset købte og solgte det skib, som havde været motiv for et af hans bedste arbejder.

FRAGTSKIB 1815-1842

The Tickler, som fremover skulle indsættes i fragtfart, blev slæbt ind til Kaptajn Krøyers værft på Christianshavn, hvor skibsbygmester J.M. Kildentoft forestod en tiltrængt hovedreparation og den nødvendige ombygning. Herunder blev skibet - efter at behørig tilladelse var opnået - omdøbt til FREDERIKKE LOUISE (der siden hen stavedes højst forskelligt), og det fik hjemsted i København.

Allerede 23. juni 1815 havde værftet fuldført arbejdet, og skibsbyggeren kunne udstede rekonstruktionsbrev[30] - en på tro og love afgivet erklæring om, hvad der var udført, samt oplysninger om skibets data. Af dem fremgår bl.a., at Frederikke Louise havde enkelt dæk (altså ingen mellemdæk), som var 86 danske fod*) langt fra for til agter og 22 fod 4 tommer bredt midtskibs. Skibets tonnage, dets rumindhold, måltes til 62 commercelæster**).

Frederikke Louises første rejse skulle gå til Middelhavet,[32] og som skipper valgtes søløjtnant Chr. Joh. Friedr. Hedemann[31] (det var ikke ualmindeligt, at søofficerer fik orlov i kortere eller længere tid for at føre handelsskibe i udenrigsfart).

Under udrustning af skibet har der sikkert været vanskeligheder med at fremskaffe det fornødne, og det kan være baggrunden for, at Hedemann anmodede Det Kongelige Admiralitets og Commissariats Collegium om tilladelse til mod kaution at låne 2 stk. 2-pundige kanoner fra Søe-Tøyhuuset.[32] Anmodningen blev imødekommet.[33] Ingen af skrivelserne oplyser, hvad kanonerne skulle bruges til, men i betragtning af deres lille kaliber (godt 6 cm) har det formentlig drejet sig om signal- eller tågekanoner. Noget andet er, at de i nødsfald kunne benyttes til forsvar, og den mulighed kunne godt blive aktuel - endnu op mod midten af 1800-tallet forekom der i Middelhavet tilfælde af det sørøveri, som i århundreder var bedrevet fra de muhammedanske Barbareskstater, d.v.s. staterne i Nordafrika fra Marokko til Tripolis.

Det er nok yderst tvivlsomt, om der eksisterer logbøger eller lignende fra Frederikke Louise. Men til alt held er der i arkiver bevaret andet materiale, som giver nogen underretning om skibet og dets rejser i de år, det sejlede som fragtskib, d.v.s. indtil sommeren 1842.

Nedenstående arkivalier er benyttet:

I) Waterscoutens lister 1805-1857.[31] Omfatter københavnske skibe (fra 1825 kun dem over 16 commercelæster) i udenrigsfart. Ordnet alfabetisk efter skippernavn og udarbejdet af Københavns Waterscout (forhyringskontorets bestyrer) *ved hvert års udgang.*

II) Københavns Skibsregister 1817-1865.[34] Ført af toldvæsenet på grundlag af skibsejernes oplysninger afgivet *hvert år i februar måned.*

III) Københavns Stadsarkivs Protokolpapirer,[30]

og de derfra indhentede oplysninger gengives i det følgende, hvor de til dels er samarbejdet i et skema.

Redere:

Frederikke Louise tilhørte i årenes løb fire københavnske rederier. Da Ryberg & Co. købte skibet af marinen (skøde 16. juni 1815) var huset et solidt, gammelt firma, men Statsbankerotten havde rystet dets økonomi, og da flere uheld stødte til, gik det fallit 1820.[35] Forinden var skibet dog solgt - måske i et forsøg på at klare vanskelighederne - til

*) Danske længdemål: 1 alen (62,77 cm) = 2 fod (à 31,39 cm) à 12 tommer (à 2,62 cm).

**) Rumfangsmål for skibe: 1 commercelæst (1 Cl.) svarede til ca. 2 registertons (som indførtes i Danmark 1867) à 100 engelske kubikfod = 91,59 danske kubikfod = 2,83 kubikmeter.

Grosserer G.L. Becker (skøde 14. september 1818),
og det overgik senere til
Grosserer S. Jacobsen (skøde 4. november 1830),
og derefter til
Grosserer C.A. Schmidt (skøde 5. juli 1834),
som ejede skibet, indtil det 1842 blev solgt til Rønne.

Tonnage:
Som foran oplyst var Frederikke Louise iflg. rekonstruktionsbrevet af 23. juni 1815 målt til 62 commercelæster, og den tonnage blev år efter år anført i såvel Waterscoutens lister[31] som i Københavns Skibsregister[34].

I 1830 kom der imidlertid nye regler for skibes måling, og det blev samtidig påbudt, at alle skibe skulle måles igen.[36] I det nye målebrev var Frederikke Louises tonnage angivet til 68½ commercelæster,[34] og den blev ikke forandret, så længe skibet var optaget i de nævnte fortegnelser. (Det betragtes som en fejlskrivning, når der i Waterscoutens lister for 1830 og 1831 er opgivet 64½ - fra og med 1832-listen anførtes også her 68½.)

Noget helt andet er, at der skulle have været en tonnageændring - en forhøjelse - i tiden mellem 1825 og 1830 som følge af ophævelsen af Sjettedelsmoderationen[37] - en i 1672 indført »hemmelig« ordning for danske skibe, som favoriseredes ved, at der i deres målebrev blev opgivet en tonnage, som kun var 5/6 af den korrekt udregnede. I forbindelse med denne ordnings ophør bestemtes, at samtlige skibe skulle måles om og have nyt målebrev, men tilsyneladende skete der intet for Frederikke Louises vedkommende, for indtil 1830-målingen vedblev både Waterscoutens lister og Københavns Skibsregister at gentage 1815-tonnagen på 62 commercelæster. Godt nok var skibet i udenrigs fart i 1825/26 (jvf. det på siderne 32 og 33 opstillede skema, som forklares i det følgende), men så burde ommålingen have fundet sted efter hjemkomsten i 1827. Hvis der dengang - som krævet - var udstedt et nyt målebrev med en ændret tonnagestørrelse, skulle det altså i de næste år være overset af både Waterscouten og Toldvæsenet, og det forekommer usandsynligt. Problemet er i øvrigt ikke undersøgt nærmere.

Skippere:
Navnene på de skippere, der førte Frederikke Louise som koffardiskib fra 1815 til 1842 incl., fremgår af skemaet side 32-33. Det består af materiale fra Waterscoutens lister og Københavns Skibsregister, som er samarbejdet i én opstilling, fordi oplysningerne supplerer hinanden. Når det ikke er samme årstal, der opgives til venstre og højre i skemaet, skyldes det, at der er en tidsforskel mellem de to kilder:

Waterscoutens lister[31] er udarbejdet i hvert års december måned og oplyser om tilstanden, da skibet sidst sejlede ud - enten det så var i det forløbne år eller i et af de foregående, når det drejede sig om flerårige rejser.

Københavns Skibsregister[34] udfyldtes to måneder senere - i februar måned det næste år - og indeholder de seneste efterretninger eller formodninger om skibet.

De to kilders skippernavne udviser enkelte uoverensstemmelser, men de kan være opstået ved fejlskrivning et elle andet sted undervejs gennem kontorerne. Det er således sandsynligt, at Waterscoutens oplysning om, at skipperen hed Edvard Sonne i 1824 og 1825 er forkert, og at der skulle have stået Jens Chr. Sonne, som der gør i Skibsregistret. Det må også være rimeligt at antage, at P. Mauritzen (Skibsregistret 1841) er en fejlskrivning for P. Mogensen.

Mandskab:
Iflg. skemaet side 32-33 var der i alt 13 mand om bord på Frederikke Louises første rejse som fragtskib, men åbenbart viste erfaringen, at man kunne nøjes med færre. I hvert fald var det siden almindeligst med 10 mand, men der var andre rejser, hvor besætningen var på 9 eller 11.

Waterscoutens lister 1805-57 Oplysningerne afgivet *ved udgangen af nævnte år*					Københavns Skibsregister 1817-65 Oplysningerne afgivet *i februar nævnte år*		
År	Udgået	Skipper	Mandskab	"Hvor de haver henseilet"	År	Skipper	Hvor skibet befinder sig
1815	26/6-15	Chr. Fr. Hedemann	Skipper og styrmænd 3 Underofficerer & Gemeene 9 Drenge 1	Livorno og videre efter ordre			
1816	6/6-16	Chr. Falbe	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 7 Drenge 2	Østersøen o.v.e.o.	1817	C. Falbe	På Middelhavet
1817		do.	do.	do.	1818	do.	På Middelhavet
1818	26/9-18	Ludvig W. Nielsen	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 8	Genua o.v.e.o.	1819	L.W. Nielsen	I Genua
1819	24/11-19	do.	Skp. & Styrmd. 3 Underof. & Gem. 7	Malaga, Livorno o.v.e.o.	1820	do.	I Livorno
1820		do.	do.	Skibet er hjemme december 1820	1821	do.	I København
1821	17/12-21	do.	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 8	Lissabon, Callunborg o.v.e.o.	1822	do.	I Genua
1822	9/11-22	do.	Skp. & Styrmd. 3 Underof. & Gem. 7	Neapolis og videre	1823	do.	På rejse til Neapel
1823		do.	do.	do.	1824	do.	I København
1824	21/7-24	Edvard Sonne	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 7 Drenge 1	Lissabon og videre	1825	J.C. Sonne	Til Lissabon og Brasilien
1825		do.	do.	do.	1826	do.	Til Bahia
1826		Jens Chr. Sonne	do.	do.	1827	do.	Til Havana

1827	10/8-27	do.	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 8	Spanien, Middelhavet, Brasilien, Østersøen, Bergen o.v.	1828	do.	I Messina
1828	12/8-28	do.	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 6 Drenge 2	Østersøen, Brest og videre	1829	do.	I Messina
1829	9/7-29	do.	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 7 Drenge 1	Middelhavet og videre	1830	do.	I Messina
1830	6/11-30	do.	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 7	Østersøen, Middelhavet og Frankrig	1831	do.	I Middelhavet
1831	14/7-31	do.	Skp. & Styrmd. 2 Underof. & Gem. 9	Norge og videre	1832	do.	I Middelhavet
1832	1/8-32	do.	do.	Middelhavet og vid.	1833	do.	I Østersøen
1833	24/8-33	do.	do.	England og videre	1834	do.	I Messina
1834	2/9-34	Rørd Bohn	Officerer 2 Øvrige 8	Middelhavet og videre	1835	Roid Bohn	På rejse fra Messina til København
1835	4/5-35	do.	Officerer 3 Øvrige 6	Brasilien og videre	1836	do.	I Middelhavet
1836	30/7-36	do.	do.	Norge og videre	1837	Böhnitz	På rejse fra Messina til København
1837	25/9-37	Erich Bohnitz	do.	Norge og videre	1838	do.	På rejse til Brasilien
1838		do.	Officerer 2 Gemene 7	do.	1839	do.	På rejse til Brasilien
1839	17/7-39	do.	do.	Guernsey og videre	1840	do.	Rio Janeiro
1840	27/5-40	Peter Mogensen	Officerer 3 Gemene 6	Brasilien og videre	1841	P. Mauritzen	I Dover
1841		do.	do.	do.	1842	P. Mogensen	På rejse fra Montevideo til Bahia
1842	Er solgt til Bornholm				1843	Er solgt til Rønne	

Uddrag af de oplysninger om fragtskibet Frederikke Louises rejser m.m., som findes i Waterscoutens lister[31] og i Københavns Skibsregister[34].

Det var ligeledes forskelligt, hvor mange styrmænd, der var med: på ca. ⅓ af rejserne var der to, men ellers kun én.

Tilsyneladende var der ingen forbindelse mellem antal styrmænd og besætningens størrelse eller rejsens mål, men materialet er alt for spinkelt og ufuldstændigt, til at der kan drages slutninger.

Rejser:

Det fremgår af skemaet side 32-33, hvornår Frederikke Louise gik ud på hver af de 20 rejser, som skibet gennemførte i tiden fra 1815 til 1842 incl., men det meddeles ikke, hvornår hjemkomsterne fandt sted. Ud fra afsejlingsdatoerne kan det dog anslås, at i 14 tilfælde gik der mindre end et år fra skibet forlod København, til det igen var tilbage, men 5 gange var det borte i op mod to år, og 1 gang i næsten tre.

Beklageligt nok er de geografiske oplysninger så mangelfulde - og bemærkningen »og videre efter Ordre« så intetsigende - at rejserne kun kan følges i grove træk. Der oplystes dog så meget, at der kan spores en ændring i bestemmelsesstederne: fra begyndelsen af synes sejladserne (med enkelte undtagelser) kun at være foregået mellem Norden og Middelhavet, men fra 1837 gik rejserne til Sydamerika.

Spredt i arkiverne ligger der utvivlsomt talrige notater eller meddelelser, som kunne bidrage til nøjagtigt at fastlægge hvilke havne, der blev anløbet på de enkelte rejser, men det er et materiale, der som regel kun dukker op ved tilfældigheder. Som et eksempel på hvad, der kan findes, skal nævnes en attest dateret København 12. august 1816,[30] hvoraf det fremgår, at skipper Christian Tuxen Falbe var på rejse fra Riga til Marseille og videre. Det er et vigtigt supplement til Waterscoutens liste, der om samme rejse kun oplyser, at skibet var afsejlet fra København til Østersøen og videre efter ordre.

De benyttede arkivalier meddeler ikke, hvilke ladninger Frederikke Louise havde inde, men antagelig har de fulgt det sædvanlige mønster.[38] Det vil sige, at sydgående ladninger hyppigt var trælast, tjære, hamp o.lign. fra svenske eller russiske Østersøhavne, medens det var tørfisk fra det nordlige Norge. Lasterne fra Middelhavet var overvejende sydfrugter og vin til især Hamburg eller Rusland, og fra Brasilien drejede det sig antagelig om kaffe og læder.

I 27 år sejlede Frederikke Louise med den slags ladninger og med de fragter, der ellers kunne skaffes, men så var det slut: 1842 blev skibet solgt til Rønne, og fremover kom det ud på en helt anden type rejser.

ROBBEFANGER 1842-1851

Siden begyndelsen af 1600-tallet deltog danske skibe i hvalfangsten i Det nordlige Ishav, men efterhånden som hvalerne blev færre, gik man over til i stedet at jage robber - en fællesbetegnelse for alle slags sæler.

Jagten gjaldt robbernes skind og ikke mindst det derpå siddende spæklag, som gav den efterspurgte tran til belysning. Fangsten var derfor betydningsfuld, og op mod 1800-tallet indførte staten af nationaløkonomiske grunde - for at nedsætte landets importudgifter - en støtteordning, der muliggjorde tilskud til udrustning af skibene, de såkaldte robbefangere. Krigen 1807-14 standsede fangstrejserne, men de blev genoptaget efter fredsslutningen, og tilskudsordningen blev opretholdt i en årrække.

De danske skibe kom især fra vadehavsøerne Rømø og Föhr, der i mange tilfælde afgav skippere og harpunerer til de robbefangere, som udrustedes rundt om i kongeriget og hertugdømmerne.

Hvornår Bornholm kom ind i billedet, er vanskeligt at sige, men det første skib var sikkert DOROTHEA MARIE (14 cl.), som i hvert fald var ved Spitsbergen 1836, 1837 og 1838[39] og muligvis tidligere. Skibets ringe størrelse og en besætning på i alt 4 mand satte så snævre grænser for, hvad der kunne udføres af arbejde om bord, at der må have været en fast station i land, og sådanne synes da også at have eksisteret.[40]

Erfaringerne med Dorothea Marie var gode, og selv om tilskudsordningen forlængst var ophørt, bestemte skibets ejere sig for at fortsætte med større tonnage. Sammen med en række nye interessenter anskaffede de 1837 to skibe: skonnerten JULIUS (28½ cl.) og briggen CECILIE (85½ cl.). I hvert fald sidstnævnte var så stor, at den kunne undvære en landstation, og skibet behøvede altså ikke at holde sig i nærheden af Spitsbergen, men kunne sejle derhen, hvor robberne var.

De nye skibe sejlede med godt udbytte, og Bornholms Avis skrev 1. juli 1842 ved Cecilies hjemkomst fra Ishavet:
»Med den naturlige Glæde over den for vor Ø aabnede Velstandskilde, hvorved saa mange finde deres Erhverv, forbinder sig uvilkaarligt Ønsket og Haabet om, at flere af vore driftige Handlende maatte udruste lignende Expeditioner; man indvende ikke, at store Capitaler mangle, thi særdeles betydningsfuldt er det vel lille, men driftige og derfor rige Hollands Valgsprog: concordia res parvæ crescunt, d.v.s. ved Sammenhold bliver Smaat til Stort eller, som vort Ordsprog siger, mange Bække smaa, gjør en stor Aa.«

Måske havde redaktøren været vidende om, at noget, der burde støttes, var i gære, for allerede 29. juli kunne han skrive:

»Vi have forhen, ved at omtale Fartøiers Udrustning til Robbefangst, bemærket at »det er ved Sammenhold og Enighed at Smaat bliver til Stort«. I Sandhed glæder det os derfor at anføre, at i Kbhavn i disse Dage tvende Skibe ere kjøbte til vor Bye, begge bestemte til Fiskerie under Grønland, nemlig af Hr. Consul Arboe og Medinteressenter Skonnertbriggen LOVICA ADELAIDE, 52 C.L., bygget af Tæktræe og kobberboltet, for 3000 Rbd., samt af DHrr Thorsen og Medinteressenter Briggen FREDERIKKE LOUISE, 68½ C.L., af Eeg og kobberforhudet, for 7000 Rbd.«

Efter købet blev Frederikke Louise (ex The Tickler) åbenbart målt i København, for 16. august 1842 oplyste avisen, at hovedrederen, skipper J.J. Thorsen, havde hjemført skibet, som efter Københavns målebrev havde en drægtighed på 71 commercelæster. Sammenlignet med den foran omtalte tonnagebestemmelse i 1830 var der tale om en stigning på 2½ commercelæst, men den skyldtes næppe, at der var sket en

ombygning af skibet, og beroede sikkert på indførelsen af nye skibsmålingsregler i 1838. De adskilte sig ikke meget fra 1830-reglerne, og derfor var det ikke krævet, at danske skibe skulle ommåles med det samme - det kunne vente, til et nyt målebrev skulle udstedes.[42]

Briggens omdannelse til robbefanger fandt sted på Rønne Skibsværft, og i et rekonstruktionsbrev af 23. februar 1843 attesterede skibsbygmester Søren Peter Bech de forbedringer og ombygninger, der var udført »afvigte Aar«.

Opgaven havde bl.a. været at skaffe plads til Frederikke Louises store besætning, som i det årlige toldregnskabs skibsfortegnelse[43] blev opgivet til 29 mand foruden skipperen. Desværre var det først omkring 1850, at fortegnelserne begyndte at specificere robbefangernes mandskab, men i det foreliggende tilfælde må kunne jævnføres med oplysningerne om Cecilie, som i 1852 havde en besætning, der ligeledes var på 30 mand, og som udover skipperen omfattede 1 styrmand, 6 matroser, 6 letmatroser, 4 harpunerer, 1 tømmermand, 1 kok, 5 jungmænd, 4 usøvante og 1 bødker. Antal og fordeling kunne dog variere på de forskellige rejser, og Cecilie havde således 40 mand om bord på næste rejse, hvor der var 14 usøvante.

Jørgen A. List fra Rømø - en broder til Martin List, som lige siden 1838 havde ført Cecilie - blev skipper på Frederikke Louise. Nok havde bornholmerne gennem årene lært meget om robbefangst, men der var alligevel et behov for erfarne folk udefra, når Rønnes flåde af robbefangere voksede så kraftigt, som tilfældet var. Siden den forrige sæson var der som nævnt indkøbt to skibe, og i vinterens løb søsatte Rønne Skibsværft en nybygning, galeasen DET GODE HAAB (44 cl.). Til gengæld var den ældre skonnert Julius solgt til København - men navnet bevaredes, idet den nyindkøbte skonnertbrig Louise Adelaide blev omdøbt til JULIUS. Antallet af robbefangere var altså steget fra 2 til 4, medens den samlede tonnage var vokset fra 114 commercelæster til 252½.

Beklageligt nok er der næppe bevaret logbøger eller andet materiale, der i enkeltheder kan redegøre for Frederikke Louises rejser som robbefanger. De oplysninger, der gives i det følgende, stammer stort set fra Bornholms Avis[41], som var meget kortfattet i sine efterretninger.

Vinteren 1842/43 var mild, og de danske farvande forblev isfrie, så i 1843 afsejlede robbefangerne formentlig sidst i februar, som de gerne skulle. Det gjaldt nemlig om at begynde jagten i marts-april, medens de voksne sæler endnu havde et anseligt spæklag, og før ungerne var blevet så store, at de kunne flygte.

Det mest givtige fangstområde i jagtsæsonens begyndelse var kanten af storisen i farvandet ved Jan Mayen, men lykkedes det ikke at få fuld ladning her fortsattes som regel til Spitsbergen, hvor der var mulighed for at jage hvalrosser.

Når storisen var nået, krydsede robbefangerne frem og tilbage langs kanten under stadigt udkig efter robber, og var der tilstrækkeligt med åbent vand, og vejrforholdene ellers tillod det, gik man ind mellem de løse skosser for at kunne se længere ind over isen.

Det kan være en sådan situation, der er gengivet på billedet af Frederikke Louise[44] (fig. 5). Det er tegnet af sømand Carl Frederik Boesen, som var født omkring 1829 i Rønne,[45] hvor han formentlig voksede op. Spørgsmålet er så - med tanke på den foranstående diskussion om visse enkeltheder i Truslevs stik - om Boesens afbildning af Frederikke Louise var korrekt. Det vil aldrig kunne afgøres, men det skal bemærkes, at billedet er dateret Rønne den 25. marts 1850 - og det år sejlede alle Rønnes robbefangere ud ca. 1. marts. I øvrigt tegnede Boesen samme år Julius i en tilsvarende situation,[46] og det billede er dateret Rønne den 23. juni, men - Julius kom først hjem ca. 1. august. Selvfølgelig kan der væ-

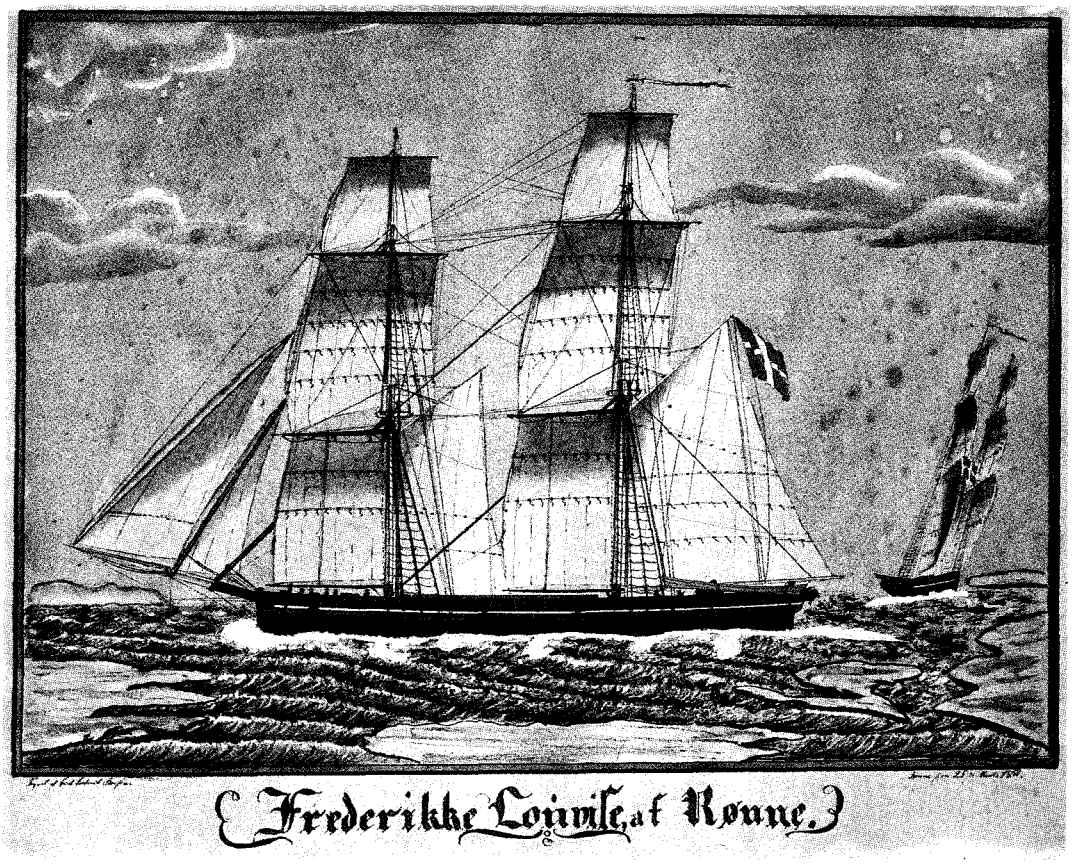


Fig. 5. Robbefangeren Frederikke Louise af Rønne. Tegning i pen og vandfarve af Carl Frederik Boesen. (496 × 1, BM)

re tale om færdiggørelser af tidligere optagne skitser, men så har det i hvert fald ikke været muligt med det samme at efterkontrollere de færdige tegninger.

Hverken det år eller senere har de korte avisnotitser nogen omtale af rejsen, men andetsteds[47] er fortalt om en uventet oplevelse den 17. maj: i stille og godt vejr mødtes Frederikke Louise med Cecilie og Det Gode Haab, og de tre Rønneskibe var sammen fra om eftermiddagen til sent på aftenen - »en hel Adspredelse i vort ellers ensformige Liv«.

Hvornår hjemkomsten fandt sted er ikke oplyst, men Frederikke Louise kom antagelig i juli. Fangstudbyttet er angivet i skemaet side 41 og var åbenbart ret tilfredsstillende - i hvert fald hvis der sammenlignedes med de københavnske robbefangere, for Bornholms Avis skrev: »Deres fangst har i det Hele være mindre heldig og ikke saa god som vore Skibes.«

Vinteren 1844 var usædvanlig lang og streng, så længe efter at robbefangerne var færdig udrustet, blev de liggende i Rønne. Ganske vist begyndte isen at svinde, men i næsten seks uger havde Bornholm ikke haft post eller anden forbindelse udefra, så ingen vidste, hvordan isforholdene var i de danske farvande. 24. marts kom der endelig sejlere vestfra, og da de meldte om åbent vand i Sundet, afgik alle fire robbefangere samme dag - efter at den udgående post for

seks uger var taget med om bord i Frederikke Louise.

Trods den forsinkede afrejse var skibene allerede tilbage i Rønne i den sidste uge af juli, men de havde også haft en heldig hjemrejse på kun 14 dage.

Senere på året fik Frederikke Louise ny skipper: Jørgen List afløstes af Peder Jensen Lerche, der havde fået borgerbrev som skipper 25. februar 1842 og havde været fører af Julius de to foregående sæsoner.

1845 var vinteren endnu hårdere end året før: i to måneder var der ingen trafik til eller fra Rønne havn, og lige så længe var forbindelsen med Christiansø afbrudt. Først den 8. april brød isen op vest for Bornholm, men allerede dagen efter var alt lukket, og ikke førend 11. april kunne robbefangerne komme af sted. En beretning fra Dragør fortæller, at de passerede den 14. april som de første skibe fra Østersøen efter vinteren, og at de længe havde »været i Besætning af Iis« på rejsens første dag. En forsmag på Det nordlige Ishav.

Den forsinkede afsejling bevirkede, at skibene kom så sent frem til »Robbekysten« - det populære navn for kanten af storisen - at der kun var få robber tilbage. Frederikke Louise fik da også et dårligt udbytte og sejlede derfor videre til Spitsbergen i håb om at fange hvalrosser, men det blev en ny skuffelse. Det viste sig senere, da skibet som det sidste nåede Rønne 18. august (en uheldig førsterejse for den ny skipper), at alle fire - jvf. skemaet side 41 - havde haft en ualmindelig dårlig rejse med et resultat langt under det normale.

Næste sæson, 1846, begyndte bedst muligt, for allerede i den sidste uge af januar kunne robbefangerne forlade Rønne. De var hjemme igen i løbet af juli og havde et udbytte, som var klart bedre end foregående års, men kun for Frederikke Louise var der tale om en rekord.

De foran gengivne tidspunkter for afrejse og hjemkomst viser, at robbefangerne kun blev udnyttet en begrænset tid af året. Tidligere hændte det vistnok, at de var i fragtfart efter fangstrejsen,[40] men kan man dømme efter avisens sparsomme oplysninger, forekom det ikke i de år, der er omtalt foran, d.v.s. fra og med 1843. Det skete imidlertid i 1846, for af fortegnelserne over ud- og indgåede skibe i Rønne havn[41] ses, at Frederikke Louise afgik ballastet til Wiborg i sidste uge af august og returnerede tre-fire uger senere lastet med brædder. Først derefter blev skibet lagt op.

1847 afsejlede robbefangerne 2. marts, og allerede 22. maj var Frederikke Louise tilbage. Næppe nogensinde før var en bornholmsk fangstrejse gennemført på så kort tid, og udbyttet var tilmed det største, der indtil da var landet i Rønne. Den rekord holdt dog kun til 12. juli, da Cecilie - som det sidste af skibene - kom i havn og lossede en endnu større fangst. I det hele taget gjaldt det for hver enkelt af byens fire robbefangere, at de det år opnåede deres hidtil bedste resultat.

Robbefangst var i øvrigt emne for en kort notits i Berlingske Tidende, som først nævnte, at en lang række skibe havde været udrustet i hertugdømmerne, og derefter fortsatte:

»I Kongeriget er det især Bornholm som beskæftiger sig med denne Fangst. Ogsaa Aarhuus vedligeholder Farten med THETIS; kun Kjøbenhavn staaer langt tilbage i denne Henseende.«

Ligesom det foregående år var Frederikke Louise i fragtfart før vinteroplægningen, men denne gang i længere tid: i juli afgik skibet i ballast til Stettin og vendte først tilbage 1. december, da det ankom med en ladning fra København. Også andre af robbefangerne var på lignende, men mere kortvarige rejser i løbet af efteråret.

1848 begyndte med isvinter, som en overgang hindrede al sejlads (Christian 8.s død 20. januar blev derfor først kendt på Bornholm 16. februar), men omkring 1. marts

kunne Julius og Det Gode Haab afsejle til Ishavet. Næsten tre uger senere afgik Frederikke Louise og Cecilie, men ... med ladning til København. Avisen forklarer ikke den sene afrejse, og de to skibe nævnes ikke før omkring 1. oktober, da det - uden kommentarer - oplyses, at de var hjemkommet fra København i ballast.

Alt taget i betragtning vil det antagelig sige, at Rønnes to største robbefangere ikke var i Ishavet 1848, men formentlig i fragtfart, selvom den - med tanke på sidste års store udbytte - næppe kunne ventes at være så indbringende som robbefangst. Hvad var da grunden, og hvorfor bemærkede avisen intet om det brud på hidtidig praksis, som må have ramt mange menneskers beskæftigelse?

1849 var alt igen som førhen, og alle fire skibe afgik til fangstområdet omkring 1. marts.

Sidst i juni kom Frederikke Louise og Det Gode Haab hjem samtidig og med en god fangst, medens de to andre kom en måned senere med et dårligt udbytte. Deres jagt ved iskanten var slået fejl, og siden havde de formentlig været ved Spitsbergen for at bedre på resultatet, men forgæves.

Den kortvarige rejse bevirkede, at Frederikke Louise havde proviant til overs, og der blev afholdt auktion over »8 Tdr. Ærter, 6 Tdr. Gryn, 12 Tdr. kjøbenhavnsk Øl, 6 Lspd. Bygmeel, 7 Fjerdinger*) Smør og 4 Tdr. Kartofler«.

De foregående års heldige rejser må også have givet proviantoverskud, men da blev der ikke annonceret nogen auktion, så det blev antagelig anvendt under den påfølgende fragtfart. Den mulighed var ikke til stede i 1849, for Frederikke Louise blev med det samme lagt op til næste Ishavsrejse.

Da havnen var lille og ret urolig, var en sådan oplægning ikke uden problemer, som det fremgår af et anonymt indlæg i avisen 25. september:

»Endskjøndt saavel efter det ny som efter det gamle Havne-Reglement for Rønne, det skulde iagttages at ikke Fartøierne gjorde Bolværkerne Skade, ligge dog endnu endeel Skibe og deriblandt nogle af de store som bruges til Robbefangst, med jernbeslagne Stævne og beskadige Havnens Vaterbjælker, og en saadan er næsten gjennemgnavet af Brig Cecilie.

Herpaa henledes Vedkommendes Opmærksomhed...«

En enkelt af de andre robbefangere var i fragtfart et halvt årstid, men ellers varede det flere år, før der igen var en reder, som benyttede sig af den mulighed for ekstra sejlads.

1850 afsejlede skibene samtidig omkring 1. marts, og 9. juli var Frederikke Louise og Det Gode Haab tilbage som de første, medens Cecilie kom dagen efter og Julius tre uger senere.

Fangstresultatet oplystes kun for de tre første skibe, der alle meldte om et stort udbytte, og atter var det Frederikke Louise, som havde haft det bedste.

De sidste sæsoners betydelige robbefangster gav interesse for flere og større skibe, og i oktober købte Det Gode Haabs hovedreder, H.P. Rønne, og medinteressenter robbefangeren Thetis, en brig på 89 commercelæster, som hidtil havde været hjemmehørende i Aarhus. I forbindelse med købet bemærkede avisen:

»Det er nu den 5te Robbefanger vi faae herfra, og vi ville ønske, at det i det Hele taget maa gaae den ligesaa heldigt som Tilfældet har været med de Andre, der iaar have tilsammen fisket 10.500 Robber, som i Brutto vist have indbragt en Kapital af circa 35.000 Rbd. og derover.«

Såfremt ovenstående samlede robbeantal og 1850-fangstresultaterne i skemaet side 41 er korrekte, skulle Julius kun have fået 680 robber.

1851 kunne alle fem robbefangere forlade Rønne i sidste uge af februar.

*) Vægtenhed for smør: 1 Fjerding = 56 pund à 500,45 g.

Fra da af fulgte som altid måneders uvished og venten uden kontakt mellem skibe og hjemsted, så da det allerede 2. maj blev kendt, at Frederikke Louise var tilbage, må nyheden have bredt sig som en løbeild over Rønne. Der har sikkert været dem, der frygtede, at fangstrejsen var opgivet, men tværtimod: den usandsynlig tidlige hjemkomst skyldtes, at robbejagten havde været over al måde vellykket, og at vind og vejr havde begunstiget sejladsen til og fra fangstområdet.

Selv avisen blev opstemt og nøjedes ikke med som ellers at registrere hjemkomsten i få og knappe vendinger, men skrev:

»Idag Formiddag havde vi den overraskende Glæde at faae Robbefangeren, Briggen Frederikke Louise tilbage med fuldt Skib, 5600 Robber, efter en Fraværelse af 2 Maaneder. Ladningens Værdi tør vistnok anslaaes til 20.000 Rbd.«

Det skøn ramte meget nær det rigtige beløb, for 27. maj forlød det:

»Frederikke Louises hjembragte Ladning (omtrent 600 Tdr. Tran) skal være solgt til 27 Rbd. Tønden, og Skindene til 5 Mk. 8 Sk. Stykket*); gid saasandt vore 4 andre Robbefangere maatte komme hjem med ligesaa rig Ladning.«

Allerede før afrejsen til Ishavet var det bestemt, at Frederikke Louise skulle fortømres efter hjemkomsten, men 8. juli 1851 meddelte avisen:

»Den for nylig efter 2 Maaneders Fraværelse med riig Ladning hjemkomne Robbefanger, Frederikke Louise, (den i 7 Aars Krigen opbragte engelske Kutterbrig The Tickler) blev nylig sat på Bedding for at underkastes en høist nødvendig Hovedreparation, hvor nemlig Alt fra Vandgangen af skulde blive nyt. Da man imidlertid kom rigtig ilav med at rive op i Skroget, viste der sig saa mange Brøst, at Rederiet nu aldeles har kasseret den og sluttet en ny Akkord med Hr. Skibsbygmester Bech om et Barkskib på 100 Læster, der ligeledes skal benyttes i samme Fart.«

Tre dage senere kom byens øvrige robbefangere i havn. Det var mere end to måneder efter, at Frederikke Louise havde hjembragt sin rekordlast på 5600 robber, som blev endnu mere imponerende, da det viste sig, at tilsammen havde de fire andre skibe »kun« 7900.

Frederikke Louise blev hugget op i løbet af efteråret, men navnet genopstod i januar 1852, da det blev givet til barken, som var under bygning og skulle fortsætte robbefangsten.

Den omstændighed, at navnet blev videreført, vidner om, at den gamle brig var anset for et heldigt skib, og samme indtryk fås af det, der er oplyst i det foregående: det var som helhed den af robbefangerne, der havde de hurtigste fangstrejser og de største udbytter.

Det ry levede efterfølgeren, barken FREDERIKKE LOUISE, op til, da den så tidligt som 28. maj 1852 vendte hjem fra sin første rejse med 8150 robber, medens byens fire andre fangstskibe ikke kom før 23. juli og havde et samlet udbytte på 4678.

Nok så vigtigt som overtagelsen af det gamle skibsnavn var, at Peder Jensen Lerche, der havde ført briggen siden 1845, også var skipper på barken, for om ham kunne der efter hjemkomsten 1852 læses i avisen:

»At Held gjør meget kjender man nok; nægtes kan det imidlertid ikke, at den dygtige Fører, Capt. Lerche, som vidste, hvilket udmærket stærk og velseilende Fartøi han havde Commando over, med større Dristighed og Kraft har vovet sig ind, hvor de svagere Skibe af Nødvendighed maatte holde sig borte fra.«

Det har været lignende vovemod og beslutsomhed, han udviste under sine rejser

*) 1 Rigsbankdaler = 8 Mark à 12 Skilling.

År	Brig CECILIE 85½ Cl.	Galease DET GODE HAAB 44 Cl.	Brig FREDERIKKE LOUISE 71 Cl.	Skonnertbrig JULIUS 52 Cl.	Brig THETIS 89 Cl.
1843	(1600 robber) ?	778 robber 23 beirobber 99 hvalrosser	(1700 robber) ?	(2000 robber) 2300 robber	
1844	2200 robber 68 fustager spæk	1400 robber 5 beirobber 8 hvalrosser	1700 robber 6 hvalrosser	1000 robber 90 hvalrosser	
1845	1550 robber	950 robber 3 hvalrosser	840 robber 1 hvalros	400 robber	
1846	1759 robber 42½ fade spæk	1500 robber 45 fustager spæk	2350 robber 58 fade spæk	800 robber 26 fade spæk	
1847	3712 robber	2300 robber	3600 robber	(2300 robber) ?	
1848		?		?	
1849	1300 robber 23 fade spæk	2900 robber 86 fade spæk	3030 robber 84 fade spæk	1040 robber 25 fade spæk	
1850	3330 robber	3000 robber	3490 robber	?	
1851	2300 robber	1000 robber	5600 robber 148 fade spæk	1800 robber	2800 robber

De i Bornholms Avis[41] *opgivne fangstresultater for robbefangerne, der var hjemmehørende i Rønne 1843-1851 incl.*

Opgivelserne omfattede først og fremmest robber, og det var åbenbart ganske tilfældigt, om f.eks. spækudbyttet blev oplyst.

En parantes om et tal angiver, at der var tale om et foreløbigt resultat, og at fangsterne fortsatte.

med briggen, og som også dengang fik ham til at trænge ind i isen og opsøge de steder, hvor der var flokke af robber.

Derfor var det et ufatteligt held, at capt. Lerche i 1851 kunne gennemføre en sådan fangstrejse - og opnå et rekordudbytte - med et skib, som efter hjemkomsten skulle vise sig at være aldeles kassabelt: briggen Frederikke Louise var ganske enkelt slidt op efter de mange års lange og ofte hårde rejser under vidt forskellige forhold. Alligevel sejlede den stabilt og upåklageligt, lige til ophuggerne tog fat, så det havde været et solidt skib, der 1804 løb af stabelen i Brightlingsea som HMS THE TICKLER...

Henvisninger

Arkiver og samlinger:

BC Bornholms Centralbibliotek, Rønne.
BM Bornholms Museum, Rønne.
HSM Handels- og søfartsmuseet, Kronborg, Helsingør.
LA Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm, København.
PRO Public Record Office, Kew, England.
RA Rigsarkivet, København.
SA Stadsarkivet, København.

Benyttet materiale m.m.:

1. National Maritime Museum, Greenwich, England.
2. Degenkolv, H.: Oplysninger vedrørende den danske Flaades Skibe, København 1906.
3. britisk The Tickler, Journal for -; 4/11-1804 - 5/11-1805. ADM 52/3707 nr. 7. PRO
4. do.; 6/11-1805 - 5/11-1806. ADM 52/4367 nr. 4. PRO
5. do.; 12/11-1806 - 31/12-1807. ADM 52/3870 -I nr. 4. PRO
6. britisk The Tickler, Logbog for -; 4/11-1804 - 5/11-1805. ADM 52/3707 nr. 5. PRO
7. do.; 6/11-1805 - 6/11-1806. ADM 52/3707 nr. 6. PRO
8. do.; 12/11-1806 - 31/12-1807. ADM 52/3870 -I nr. 3. PRO
9. Kemp, Peter: The Oxford companion to ships & sea, side 198. London 1979.
10. The List Book, 1ste halvår 1808. ADM 8/95. PRO
11. Logbog for HMS Orion 1808. ADM 52/3850. PRO
12. Logbog for HMS Hound 1808. ADM 52/3834. PRO
13. Collegial-Tidende 1808, side 389. BC
14. Nakskov Sogns Kirkebog 1758-1814. 579. LA
15. The Tickler erobret af danske kanonbåde. Stik af N. Truslev. 5923. BM
16. The Tickler, tegning af længdesnit og dæk. KTS SøE G 1427. RA
17. The Tickler, tegning af master, sejl og rigning. KTS SøE G 1428. RA
18. Politikens Danmarks Historie, bd. 10, side 320, Kbhvn. 1964.
19. Møller, Dorthe Falcon - Lorentzen, Jens - Møller, Anders Monrad: Niels Truslev· Skibe i Søen 1805, København 1985.
20. Tuxen, Johan Cornelius: Den danske og norske Sømagt, København 1875.
21. Lindeberg, Lars, Englandskrigene 1801-14, København 1974.
22. dansk The Tickler, Journal og Økonomiprotokol; oktober 1808 - januar 1809. 846. RA
23. Havnemester P.E. Pedersen, Nakskov.
24. Dansk biografisk Leksikon, bd. 26, side 343, København 1954.
25. Dansk biografisk Leksikon, bd. 13, side 302, København 1938.
26. dansk The Tickler, Journal, Kommandoprotokol og Økonomiprotokol; februar-september 1809. 859. RA
27. Kriegers brev 27/8-1814. Søet. Gen. Indkomne Sager 1814, pk. 1377, nr. 2127. RA
28. Kriegers brev 2/3-1815. Søet. Gen. Indkomne Sager 1815, pk. 1383, nr. 293. RA
29. Brev om salg til Ryberg 6/4-1815. Generalkom. for Søetaten, Correspondence 1815, Afsendte Breve, sag nr. 211. RA
30. Københavns Stadsarkiv Protokolpapirer. Afskrift af -. HSM
31. Waterscoutens Lister 1805-57. IS 1103-1106. SA
32. Hedemanns begæring. Søet. Gen., Indkomne Sager 1815, nr. 895. RA
33. Svar til Hedemann. Søet. Gen., Kopibog, Udgaaende Sager, sag nr. 355. RA
34. Københavns Skibsregister 1817-1865. LA
35. Dansk biografisk Leksikon, bd. 20, side 337, København 1941.
36. Placat ... angaaende den fremtidige Maaling af Skibes og Baades Læstedrægtighed, Kjøbenhavn den 13de januar 1830.
37. Møller, Anders Monrad: Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborgs årbog 1974.
38. Gruelund, P.A.: Frugtjagernes Saga, Aarhus 1963.
39. Rønne Raadstueprotokol 1766-1841. LA
40. Thorsen, K.: Rønne Søfarts Historie, Rønne 1939.
41. Bornholms Avis. BC
42. Circulaire vedrørende Skibsmaalings-Instructionen af 7de juni 1838.
43. Koncepter til det aarlige Toldregnskabs Fortegnelse over de ved Bornholms Toldsted - Nexøe og sammes Tolddistrict undtagne - hjemmehørende Fartøjer 1816-1857. LA
44. Brig Frederikke Louise. Tegning af Carl Fr. Boesen. 496 × 1. BM
45. Poulsen, Hanne: Danske Skibsportrætmalere, København 1985.
46. Skonnertbrig Julius. Tegning af Carl Fr. Boesen. 3513. BM
47. Hansen, Johan: En bornholmsk Haandværkers Erindringer, Rønne 1934.

Det bornholmske fiskeri i opgang og nedgang

Af Holger Andersen

Fiskeriet, der gennem mange generationer har været vigtigt for det bornholmske samfund, er for øjeblikket stærkt truet fra mange sider.

Det var det også i 1890-erne, men dengang klarede fiskerne sig selv ud af problemerne.

Det er det, den kommende beretning vil fortælle.

I 1813 byggede Peder Hansen Rønne »Købmand Rønnes Gård« i Søndergade ved Hovedvagten.

Slægten Rønne gik tidligt ind i laksehandelen på Bornholm og spillede her en altdominerende rolle, indtil laksen forsvandt, og Wilhelm Rønne døde i 1906. Denne købmandsslægt var en af øens rigeste og mest magtfulde familier, som handlede med mange slags varer. Laksehandelen og sildehandelen var det vigtigste, og de mange små fiskerlejer rundt om på øen var købmandsdynastiets fundament. Oppe fra tårnet, kaldet »Kikkenborg«, på taget af købmandsgården har slægtens overhoved gennem kikkerten kunne følge sine dæksbåde, når de for en SV-lig kuling med regnbyger er gået hårdt bidevind med klodshalet storsejl og fok med kurs mod Tyskland lastede med den dyrebare laks, der var bragt ind fra øens fiskerlejer.

Rønnefamilien var driftig, den sad i bestyrelsen for »Dampskibsselskabet af 1866« og var medstifter af dette rederi. Ud over det var familien medejer af et par af de største handelshuse i Rønne.

Sønnen Wilhelm drev en overgang købmandsbutikken på Christiansø og i Gudhjem i 1870-erne. På den tid var det her, de vigtigste laksefiskerier og sildefiskerier foregik.

Det var en klog familie, som var betydningsfuld og spillede en meget vigtig rolle ved udviklingen af fiskeriet på øen i forrige århundrede.

Jørgen Hansen Stub fødtes i Allinge den 21. oktober 1835. Faderen var skomager, men det håndværk har åbenbart ikke fristet unge Stub. Han startede sin karriere som fisker og sømand, blev senere ansat i toldvæsenet og endte sin karriere i Nexø som toldkontrollør.

Stub var hele livet igennem engageret i mange ting.

Han var stifter og mangeårig formand for Bornholms og Christiansøs Fiskeriforening og Bornholms og Christiansøs Forsikringsforening af Fiskefartøjer. Desuden var han formand for redningsvæsenet, medlem af Nexøs Tekniske Skole, realskolen og meget andet.

Stub var nok det, man med et moderne ord kan kalde for en »Management Pamper«. Han irriterede ofte embedsmændene i hovedstaden med sine ikke særlig gennemtænkte projekter til udvikling af fiskeriet.

Stub var ikke nogen klog mand, og han skadede Bornholms fiskeri ved sin frembusende adfærd.

Stubs betydeligste modstander i fiskeriets centraladministration var regeringens øverste rådgiver i fiskerispørgsmål, fiskerikonsulent Christian Frederik Drechsel. Denne var født i 1854 som søn af en toldinspektør og senere etatsråd, og havde sin baggrund i et helt andet miljø end Stub.

Drechsel var uddannet søofficer, og han blev fiskerikonsulent, og herved regeringens og Folketingets vigtigste rådgiver med hensyn til fiskeriets udvikling i 1887. Drechsel var fremskridtets mand. Han troede på teknikkens frie udfoldelse inden for fiskeriet. Han var imperiebygger som Tietgen og H. N. Andersen, og satsede på den videnskabelige forskning i fiskeriet. Han

betragtede det almindelige fiskeri og fiskerbefolkningen som tilbagestående og uvidende. Moderne teknik og specialuddannet mandskab var for ham løsningen i et fremtidigt ekspansivt dansk fiskeri.

Erhvervet udviklede sig dog efter helt andre urgamle historisk betingede retningslinier, som hverken Stub eller Drechsel formåede at ødelægge eller forstod, selv om de forsøgte hver på sin måde.

Fiskeriet fortsatte med at udvikle sig i de baner, der nu engang lå i fiskerbefolkningen. Små enheder, selveje, fleksibilitet og effektivitet.

Fiskeriet fra Jyllands Vestkyst var ubetydeligt før 1890, og fiskeriet inden for Skagen var primitivt i sammenligning med det engelske indtil ca. 1880. Fiskerierhvervet er ældgammelt på Bornholm og har altid spillet en vigtig økonomisk rolle for fiskerbefolkningen på øen.

Den redegørelse, som nu foreligger over det bornholmske fiskeri fra ca. 1870-1910, bygger på et specialestudie i økonomisk historie, som jeg udfærdigede i 1985 fra Københavns Universitet.

Hensigten med undersøgelsen var at få klarlagt, om det bornholmske fiskeri havde været i jævn eller stærk vækst i perioden, eller om der havde været tale om stagnation eller tilbagegang i det samlede fiskeri eller i enkelte dele heraf, og hvilke faktorer der i så fald lå til grund herfor.

Jeg foretog en række analyser af strukturen i fiskeriet rundt Bornholm.

Specielt undersøgte jeg sildefiskeriet, laksefiskeriet og torskefiskeriet samt udviklingen med hensyn til fiskerbåde og redskaber, samt fiskernes antal.

Central styring af fiskerierhvervet

Bornholms og Christiansøs Fiskeriforening blev som Danmarks første i 1883 stiftet på initiativ af toldkontrollør Stub fra Nexø, og han blev foreningens mangeårige formand.

Stub var erklæret højremand.

På samme tidspunkt stiftedes rundt om i landet et utal af foreninger. Det var i de tider, hvor forfatningskampen rasede mellem højre og venstre, og fagforeningerne samt socialdemokratiet så dagens lys.

En vis interesse fra Stubs side til at organisere fiskerne til højre i dansk politik må nok ikke lades ude af betragtning.

Året efter, den 29. marts 1884, stiftedes i Børsens store sal i København en fiskeriforening ved navn »Foreningen til fiskeriernes fremme i Danmark og Bilande«.

Det var ikke nogen tilfældighed, at foreningen blev stiftet på Børsen. Foreningen talte ingen fiskere som medlemmer, og dens bestyrelse bestod udelukkende af finansfolk fra hovedstaden.

Disse mænd havde deres daglige gang på Børsen.

Foreningens hovedopgave skulle være at varetage deres fiskeriinteresser, og først langt senere da dette planlagte storfiskeri slog fejl, blev foreningen overtaget af fiskerne og kom til at hedde »Dansk Fiskeriforening«.

Disse storkapitalister i København havde til hensigt at udvikle et havfiskeri fra Jyllands Vestkyst efter engelsk forbillede baseret på store fiskeskibe samlede i rederier.

Planen fra disse mænd var klar. Et havfiskeri baseret på store statsstøttede rederidrevne skibe med udgangspunkt i Grimsby eller fra vestkysten af Jylland og med Nordsøen som operationsfelt skulle være grundstammen i et fremtidigt dansk fiskeri.

I denne plan indgik ikke det bornholmske fiskeri eller Bornholms fiskerbefolkning, så lidt som fiskerbefolkningen i resten af landet.

Man mente ikke på daværende tidspunkt, at den danske fiskerbefolkning af sig selv ville være i stand til at føre store, sødygtige skibe på Nordsøen. »Da der både mangler formue og intelligens,« som præmierløjtnant Trolle udtrykte sig.

Ser vi på udviklingen af den danske og bornholmske flåde i perioden, viser det sig, at den danske fiskerflåde ekspanderer voldsomt op til århundredeskiftet. Den born-

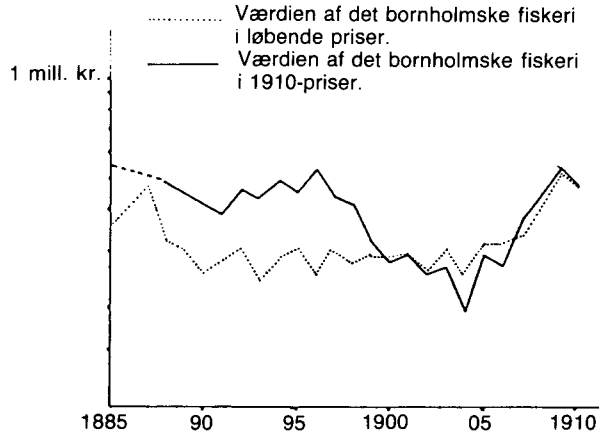
holmske flåde stagnerede eller gik kraftigt tilbage i samme tidsrum. Den politik, som denne første danske fiskeriforening, der ikke talte fiskere i sin bestyrelse, lagde for dagen, blev i 1880-erne støttet af regeringens fiskerikonsulent C. F. Drechsel.

Han gav i en tale på en fælles nordisk fiskerikongres udtryk for, at fiskerne ikke ville være egnede eller i stand til at føre disse store moderne fiskeskibe. Hertil skulle bruges specialuddannet mandskab.

Al afsætning af fangsten skulle foregå i udenlandsk havn, da det danske marked ville være alt for lille. Drechsel betragtede udviklingen af et dansk sildefiskeri for udelukket, da konkurrencen fra de skotske, hollandske, norske og tyske fiskere om markederne i udlandet ville være for hård. Han antog, at den vestlige del af Danmark var mest velegnet til et fremtidigt stort fiskeri, da denne landsdel i forvejen lå tættest på de store markeder i Europa.

Fiskeriet i de indre danske farvande skulle i fremtiden alene dække hjemmemarkedet.

Disse synspunkter udtalt af regeringens fiskerikonsulent talte selvsagt ikke til gunst for et fremtidigt ekspansivt bornholmsk fiskeri, og da der yderligere ved systemskiftet i 1901 kom en venstreregering til magten,



Kilder: Fiskeriberetninger fra 1888-1910.
Kilde C. F. Drechsel: Oversigt over vore saltvandsfiskerier i Nordsøen og inden for Skagen.

som langt fra havde samme politiske grundindstilling som toldkontrollør Stub, svigtede kommunikationen med centralmagten og de bevilligende myndigheder, der skulle kanalisere penge ud i det bornholmske fiskeri, totalt.

Dette blev til ubodelig skade for udviklingen af øens fiskeri.

Der blev fra statens side stillet penge til meget favorable renter til låns for køb af både. Det var en lige så klar betingelse, at disse både og redskaber skulle bruges til havfiskeri og hermed fiskeri i Nordsøen.

I 1870-erne var fiskeeksporten fra Bornholm til udlandet ret stor. Kun udførslen af sild fra Storebælt og Øresund var større end fra Bornholm. Stub oplyser iøvrigt, at i året 1881 udgjorde øens eget forbrug af salt sild alene 308544 ol.

Som næringsmiddel og dagligmad har fiskeriet i perioden spillet en meget vigtig rolle for den almindelige befolkning på øen.

Laksefiskeriet fra ca. 1870-1910

Laksefiskeriet er drevet fra Bornholm i flere hundrede år, og det har alle dage været bornholmerfiskernes særkende og specialitet.

Afdøde navigationsbestyrer P. K. V. Petersen fra skipperskolen i Rønne skrev i 1932 følgende:

»Den ublandede bornholmerfisker var laksefanger, som hans fædre havde været. At fange sild overlod han til den med østdansk blod indvandrede gudhjemfisker, hvis fædre i Blekinge havde øvet denne id.«

Laksefiskeriet fik et opsving omkring 1870, og det skyldtes primært to ting. For det første fik lakseeksportør Thor Rønne, fiskerne til at behandle laksen nænsomt. Det havde ellers været almindeligt at nedsalte laksen for senere at eksportere den til København til videresalg. Smagen kan man gætte sig til, og prisen blev herefter.

For det andet sørgede han for hurtig transport og nu ikke mere til København, men ud til de fineste restauranter i Berlin og Paris.

Fiskere på Gudhjem havn før 1894. Det var disse typer, der i deres ungdom i perioder sejlede langfart på alle have i de store sejlskibe. Senere slog de sig ned og fiskede sild i sommertiden og laks om vinteren fra Christiansø eller langs den russiske østersøkyst og Gotland. Bedre søfolk fås næppe.

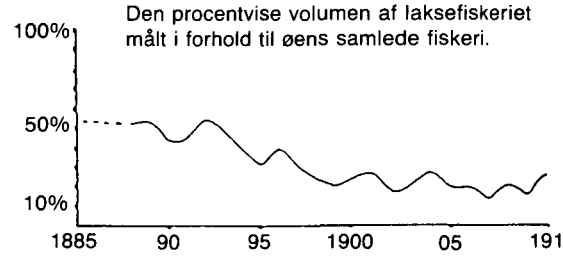
Købmand Rønne sendte sine dæksbåde til Tyskland med laks. Herfra blev den transporteret med jernbanen ud til Europa, og den kunne under gunstige omstændigheder nå Paris på 36 timer allerede i slutningen af 60-erne. Dette bevirkede en stor prisstigning, så laksefiskeriet blev yderst profitabelt. Prisen blev firedoblet.

Laksefiskeriet har altid været svingende, og der var gode som dårlige fangstår. Vinteren 1871-72 skal ifølge Nordisk Tidsskrift for Fiskeri og P. K. V. Petersen, der skrev Bornholms og Christiansøs Fiskeriforenings jubilæumsskrift, have været særdeles god, da 22 både fra Christiansø i november, december, januar og februar fiskede laks for ca. 60.000 kr.

Det var mange penge dengang.

Laksefiskerne kunne i vinterhalvåret i en del af fisketiden finde på at søge helt ned til den tyske og russiske østersøkyst eller op til Gotland. Specielt blev der fanget mange laks fra Christiansø. Tre brødre fra Bakkerne fangede for 7000 kr. på en enkelt vinter.

Laksefiskeriet spillede en stor rolle for øens fiskerbefolkning, og indtil 1894 var det laksefiskeriet, der gav det største økonomiske afkast til fiskerne. Fra 1885-1889 gav det et større udbytte end torske- og sil-



Kilde: Fiskeriforeningens arkiv, samt Drechsels bog fra 1890. De årlige fiskeriberetninger.

Lakseauktion på Svaneke havn. Laksene ligger på trillebøren. Lakseagenter står og byder på laksen. Laksen blev røget og sejlet til Tyskland med dæksbådene. Dernæst blev den med jernbanen sendt ud til Europas hovedstæder som fineste spise på de dyreste restauranter. Dengang behandlede bornholmerne fiskeriet bedre end i dag. Prisen lå ligeledes langt over priserne i dag.

Det var ved denne laksehandel, at storkøbmand Thor Rønne og sønnen Wilhelm Rønne tjente en stor formue og blev en af øens rigeste og mest magtfulde familier.

defiskeriet tilsammen. Christiansø, Rønne og Nexø var de pladser, hvor man landede de fleste laks. Det viser sig, at der de enkelte år i mellem kan være stor forskel på fiskeriet på øst- og vestkysten af øen.

Fra 1896-1902 forsvandt laksen næsten helt. Det blev en katastrofe for udviklingen af det bornholmske fiskeri.

Den store nedgang fra 108370 kg i 1896 til 17147 kg i 1902 kunne ikke udlignes ved prisstigninger.

Årsagen til nedgangen i laksefiskeriet

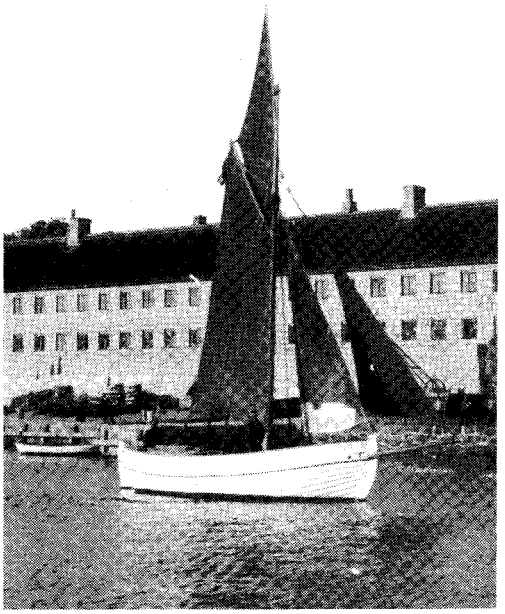
Laksefiskeriet foregår udelukkende om vinteren, forår og efterår, og da disse måneder er kendt for dårligt vejr og lange stormperioder, har fiskeriet til tider været generet heraf.

Isen bortrev mange redskaber, og sælhundene var ofte en meget stor plage, man anslog, at sælerne tog ca. ⅓ af fangsten. Sælerne spiste laksen, men lod hovederne sidde tilbage på krogen, så det var nemt for fiskerne at tælle, hvor mange laks de var gået glip af.

Som agn til laksekrogene anvendtes sild. Det var dog ikke altid lige nemt at skaffe sild om vinteren. Sildegarnene skulle sættes, og det stormede tit. Laksen forsvandt ikke destomindre, og sekretær A. Feddersen i Dansk Fiskeriforening fandt efter samråd med forskere i østersølandene, at det skyldtes: »En ændring af yngleforholdene og legepladsernes naturlige forhold på grund af menneskets indgriben. Den stærkere og stærkere bjergværksdrift plus indu-

strien i almindelighed er årsagen.« Her nævner han specielt petroindustrien. »I Sverige og Finland sender savværkerne savsmuld ud i elvene, og dette dækker ynglen, såvel som det dræber laksen, da det trænger ind i dens gæller.« Fra svensk side oplyses i en rapport over det svenske laksefiskeri i år 1900, i De danske Fiskeriberetninger, at fiskeriet har været ekstremt ringe, hvilket skyldtes: »Udtørrede elve, tør sommer, skovværksdriften og hermed træmassefabrikkernes affald samt sælhundenes udbredelse.«

På daværende tidspunkt gennemindustrialiserede man skovværksdriften i Sverige. Ud fra det foreliggende materiale er der ingen tvivl om, at tilbagegangen i laksefiskeriet hovedsagelig skyldtes omlægning af skovværksdriften i Østersølandene. Det var den, der ødelagde laksens ynglemuligheder.



En bornholmsk dæksbåd står havnen ud fra Christiansø. Det var både som denne, bornholmerne i mere end 100 år sejlede på laksefiskeri med i hele Østersøen i vinterhalvåret. De fiskede endda under Island og i Nordsøen, og kun få af dem forliste ude på det åbne havn. Det var uovertrufne søskibe, som desværre ikke bygges bedre i dag.

Dæksbådene

Det danske fiskeri ændrede sig fra kystfiskeri til havfiskeri i slutningen af forrige århundrede. Bornholm var i forhold til resten af landet førende i denne udvikling af erhvervet. I 1878 tjente en bornholmsk fisker tre gange så meget som en nordjysk.

Ikke alene var Bornholm det sted i Danmark, hvor fiskerne tjente mest, men de første dæksbåde blev bygget på øen i 1867 og 1869. I 1878 havde bornholmerne strakt kølen til mere end 50 dæksbåde, da Frederikshavn fik sin første. Dæksbådene var glimrende søskib og blev i vintermørket sejlet hårdt af fiskerne. Her er, hvad fiskerikonsulent C. F. Drechsel skrev i 1890 om de bornholmske dæksbåde.

»Disse fartøjer, som ere noget lig den norske lodsbådstype, 6-13 tons drægtige, ere uden dam, men indrettede med et lastrum i midten samt beboelsesrum og kogeindretning, riggede med storsejl, et lille topsejl og to stagsejl. Det første af disse ere bygget i 1867 i Nexø efter tegning af skibsbygmester Benzon i Nykøbing. De senere ere også byggede på Bornholm.

De udmærke sig ved stor sødygtighed, hvorpå de ofte have afgivet bevis, når de om vinteren benyttes til fiskeri flere mile til søs.«

Dæksbådene var alle klinkbyggede, eg på eg, af svære planker, og bygmester Benzon havde brugt den velsejlende og sødygtige norske lodskutter som model og forbillede. De bornholmske dæksbåde er derfor i »familie« med den berømte norske redningsskøjte »Colin Archer«, der ligeledes er model af den norske lodskutter.

Disse dæksbåde sejlede i hele Østersøen for at fange laks i vinterhalvåret, når det var mørkt, og der kun var kort mellem stormene.

Det var uovertrufne søskibe, som desværre ikke bygges mere.

De fleste dæksbåde blev bygget fra 70-

ernes begyndelse og frem til 1882. Her løb ikke mindre end 71 af stablen. I 1894 blev dæksbådene registrerede hos toldvæsenet, og vi kan følge deres skæbne i protokollerne. Det ses umiddelbart fra protokollerne og fiskerioptegnelserne, at de fleste blev bygget i de år, laksefiskeriet gav et godt udbytte.

Det var i årene 1872-1882, 1886-1887, 1892-1893 og 1896-1897.

Ejerforholdet

Det var ikke helt billigt at bygge dæksbådene. Byggeprisen lå på mellem 2500-3000 kr. pr. stk. indtil den i 90-erne, hvor bådene blev en smule større, steg til 3-4000 kr.

Ejerforholdet: dæksbåde	
1 ejer	10
2 ejere	28
3 ejere, som skifter mellem 1 + 2 eller 1 + 1 + 1 parter	48
4 ejere	2
ejere helt uden for fiskeriet	10
flere ejere	1
ejerforhold ej oplyst	5
i alt	104

Kilde: Se toldvæsenets og fiskeriforeningens arkiver.

Størrelsen af de bornholmske dæksbåde varierede mellem 30-35 fod. Nogle var på over 35 fod, men den almindelige størrelse var dog 28-32 fod.

Størstedelen ejedes af to eller tre ligestillede parthavere. Konsul og storkøbmand Rønne havde nogle, han udelukkende brugte til at opsamle laksen med for dernæst at sejle den til Tyskland. De sejlede hele vinteren mellem Bornholm og Tyskland.

Dæksbådene blev bygget udelukkende med henblik på at fange laks. De kunne med datidens teknik ikke bruges til andet fiskeri, da de var for tunge at ro. De duede ikke til garnfiskeri, da de ligeledes var for tunge at hale frem gennem vandet ved håndkraft. De blev udelukkende manøvreret med sejl, når de gik fra og til lakselænkerne. Fiskerne har haft stor færdighed i at manøvrere, og de har haft meget stor erfaring i at sejle dem.

Forlis

Skønt det farefulde fiskeri foregik i vinterhalvåret, skete der forbavsende få forlis. Fra 1882-1907 er der i følge skadeserstatningerne fra Bornholms og Christiansøs Forsikring af Fiskefartøjer totalforlist 16 både, hvoraf en stor del har været halvdæksbåde. Syv dæksbåde blev ødelagt, mens de lå i deres fortøjninger i havnen under stormfloden 1904-05.

Andre forlis skete ved anløb af havn under hårdt vejr, og kun uhyre få skete ude på det åbne hav.

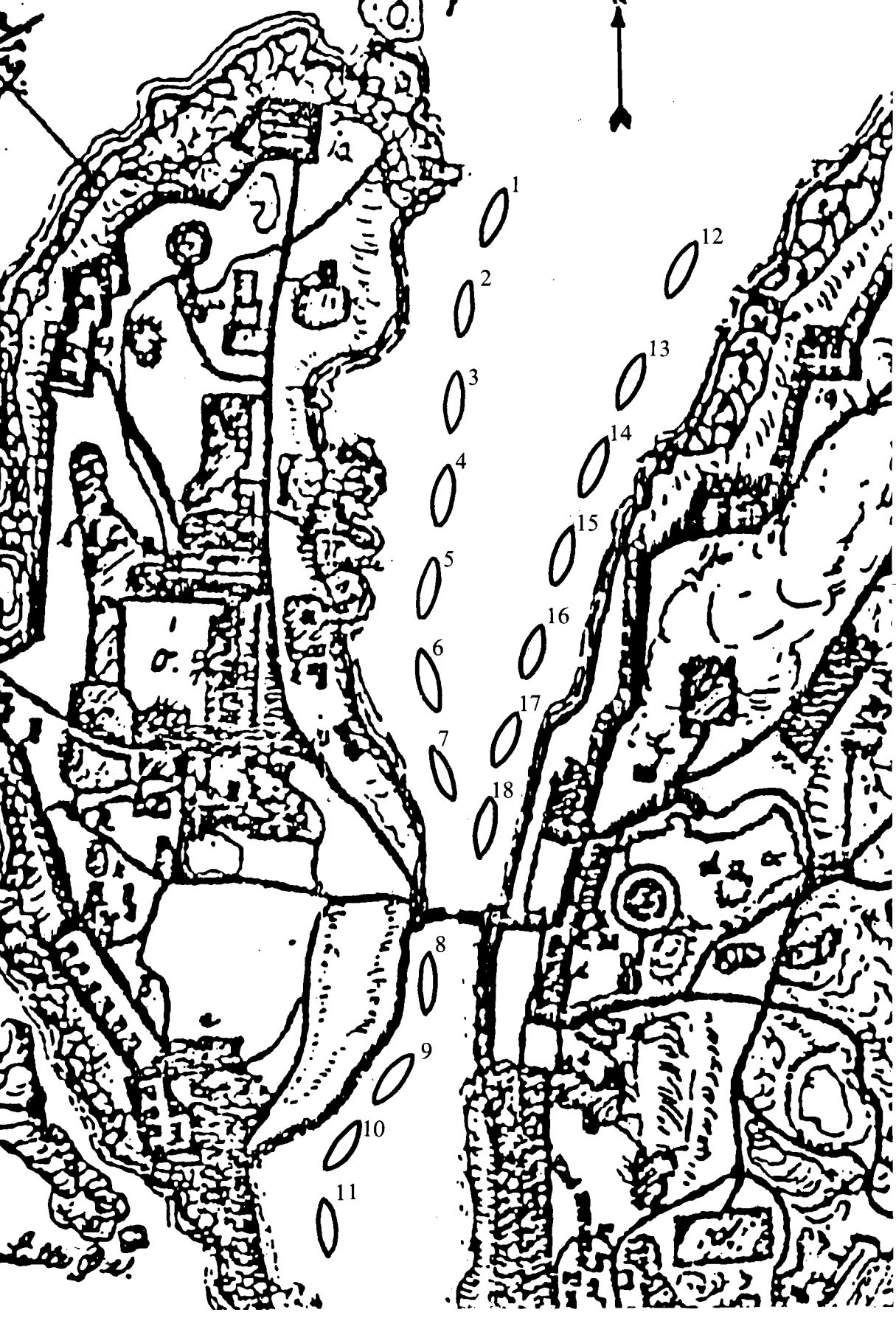
Natten mellem den 4.-5. december 1883 indtraf en af de største ulykker i dæksbådenes historie. Lakseflåden, der var ude den dag, blev overrasket af en hylende orkan med sne fra ØNØ. Elleve dæksbåde, som holdt til på Frederiksø, tog på havet. Dem på Christiansø var blevet advaret af det hurtigt faldende barometer og blev i land. De øvrige fra fiskerlejerne rundt om på Bornholm klarede sig i land, inden det blev for sent.

Tre af bådene fra Frederiksø forliste, og en knustes mod klipperne, da den ramte ved siden af indsejlingen mellem Christiansø og Frederiksø. Dramatiske situationer har aldrig været ukendte i det bornholmske laksefiskeri. At det ikke gik værre, må for en stor del tilskrives dæksbådenes sødygtighed. »Flink« af Listed og »Rosenhank« af Tejn blev derude, og dem hørtes der aldrig mere fra. »Håbet« med Peter Bech og Julius Petersen om bord løb ind på klipperne på Bornholm. Båden blev knust i brændingen. En sø kastede de to mænd ind på klipperne, og da Peter Bech havde sundet sig lidt, hørte han nogen råbe, hvorefter han svarede:

»Er det dig, Julius?« Svaret fra Julius kom omgående:

Hvem fanden skulle det ellers være, vi var jo kun os to.«

Den senere havnefoged i Gudhjem, Peter


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18

Nr.	*Bådens navn*	*Besætning*
1	Hans Egede	Julius Jensen, Andreas Jensen, Jens Jensen
2	Palmen	Mathias Christensen, Hans Math. Jensen, Hans Dich
3	Abdon	Abdon Andersen, Mathias Maribo, Jørgen Berthelsen
4	Nordstjernen	Rich. Benneballe, Anders Mogensen, Frits Larsen
5	Elida	Laurits Winberg, Per Sonne, Peter Lund
6	Nordlyset	Henrik Benneballe, Niels Kr. Nielsen, Peter Pedersen
7	Fremad	Jørgen Bendtsen, Otto Bendtsen, Peter Andersen
8	Livets Perle	Chr. Nielsen, Ole Nielsen, Math. Mortensen
9	Idag	Hans Lund, Chr. Bendtsen
10	Terrild	Anthon Jensen, Martin Tranberg, Janus Falk
11	Peter Vang	Paul Vang og sønnerne Peter Vang og Julius Vang
12	Calathea	August Jensen, Ludvig Olsen, Laurits Nørregaard
13	Rolf	Thorvald Pedersen, Ludvig Larsen, Chr. Thorsen
14	Villa	Hans Nørregaard, Carl Steenberg, Mathias Dich
15	Peter Anker	Chr. Anker, sønnerne Peter Anker og Chr. Anker
16	Karoline	Peter Bech, Ernst Marker, Martin Kjøller
17	Delfin	Jens Holm, Hans Jensen, Carl Jensen
18	Lodsbåden	lodsformand Jørn Due, Peter Anker, Per Dich Nielsen og Niels Jensen

Placeringen af de opankrede dæksbåde mellem Christiansø og Frederiksø er fra 1894. Navnene på bådene og deres besætninger skyldes optegnelser fra fisker Chr. Nielsen, der selv var født på Christiansø omkring århundredeskiftet, og som senere boede i Gudhjem.

Gudhjem havn under stormfloden den 30.-31. december 1904. En galease er af bølgerne kastet op på kajen. På bunden af havnen skimtes siderne af 2 dæksbåde eller halvdæksbåde. Det var under lignende forhold dæksbådene måtte anløbe Christiansø i 1883, da de blev overrasket af en orkanagtig snestorm fra ØNØ.

Om sommeren blev dæksbådene kun sjældent brugt. Her ligger flere af dem nymalede for anker mellem Christiansø og Frederiksø klare til at gå på laksefiskeri, når efteråret og vinteren satte ind.

Jensen, om bord i dæksbåden »Terril« forsøgte ligeledes at nå Christiansø, men storsejlet røg i orkanen, og båden drev af. Næste morgen lykkedes det ham under store vanskeligheder at sætte »Terril« på grund ved Snogebæk i stormvejret. Besætningen blev stærkt forkomne bjærget med raketapparatet, og båden blev ligeledes bjærget.

Forsøgsfiskeri

Fiskerne begyndte at fange laks fra Gotland allerede i 80-erne. Et forsøg oppe i Den Botniske Bugt ved Haernøsand langt nord for Stockholm og ca. 400-500 sømil fra Bornholm omtales i fiskeriforeningens arkiver.

Den omtalte dæksbåd, der foretog denne rejse, var på 30 fod. Båden forlod Bornholm i slutningen af oktober måned med tre mands besætning. Rejsen påbegyndtes den 26. oktober. I en af de værste stormperioder på hele året, uden muligheder for vejrmeldinger og uden chance for at sætte sig i forbindelse med omverdenen, hvis den skulle komme i nød, har den lille dæksbåd med sin tre mands besætning foretaget en sejlads over mere end halvdelen af Østersøens længde.

Der er ingen forlydender om rejsens udfald med hensyn til fiskeriet oppe i Den Botniske Bugt, men årstiden og rejsens længde taget i betragtning, har datidens laksefiskere ikke manglet vovemod.

I 1885 forsøgte den bornholmske dæksbåd »Alpha« af Svaneke på 14,7 brt., der var bygget samme sted i 1876, at gå på torskefiskeri oppe under Island. Fører var fisker Peter Jensen fra Svaneke, sandsynligvis den samme som i 1883 satte sin dæksbåd »Terrill« på grund ved Snogebæk under orkanen, da hans storsejl var blæst i stumper og stykker.

Rejsen blev ikke nogen succes, og Peter Jensen søgte staten om hjælp til at dække underskuddet, hvilket ikke blev bevilget.

I 1894 finder vi i toldvæsenets register, at

dæksbåden blev solgt på Island. Udover disse to forsøg på langfartsfiskeri forlyder intet om yderligere forsøg fra bornholmerne på at fiske under Island. Dog sendte brødrene Benneballe fra Christiansø flere år i træk deres dæksbåde i Nordsøen for at dørve makrel. Disse togter får stå som en yderligere understregning af, at bornholmerne havde evnen og viljen til at gå nye veje og forsøge at udvikle fiskeriet til mere end blot kystfiskeri.

Dæksbådenes skæbne:

Bortsolgt:		*Ophugget:*		*Anden anvendelse og forlis:*	
Tyskland	48 stk.	år 1899	1 stk.	lodsbåd	5 stk.
Sverige	9 stk.	år 1900	0 stk.	forlist	6 stk.
Danmark	2 stk.	år 1901	1 stk.	ukendt	3 stk.
		år 1902	1 stk.	sønderslået	2 stk.
		år 1903	2 stk.	sejles efter 1910	20 stk.
		år 1904	0 stk.	ombygget til halv dæksbåd	1 stk.
		år 1905	5 stk.	fiskerikontrol	1 stk.
		år 1906	1 stk.	postbåd	1 stk.
		år 1907	2 stk.		
		år 1908	2 stk.		
		år 1909	2 stk.		
		år 1910	3 stk.		
I alt	59 stk.	I alt	20 stk.	I alt	37 stk.

Kilder: Toldvæsenets arkiv samt fiskeriforeningens arkiv.

Nordhavnen mellem Christiansø og Frederiksø. Dæksbådene var alle klinkbyggede. Eg på eg. De førte gaffelsejl og to forsejl, samt gaffeltopsejl. Klyverbommen var løs og lå langs dækket. Bådene havde ikke bom til storsejlet, men en løgbom tværs over dækket til storskødet var anbragt foran styrehullet agter. Denne sejlteknik medførte, at det var nemmere at gå over stag, når fiskerne arbejdede ved lakselænkerne. Midtskibs var der et lastrum og agter en kahyt til mandskabet. I kahytten havde fiskerne en brændeovn til opvarmning, når de holdt søen om vinteren.

Svaneke havn efter århundredeskiftet. Alle de viste dæksbåde havde installeret »Hein« motorer. Glødehovedmotoren indførtes lige efter århundredeskiftet og indsattes i halvdæksbådene. Som det ses førte bådene stadig sejl.

Motorens indførelse

Dels på grund af den restriktive politik, som staten førte over for fiskeriet i de indre danske farvande, og dels fordi laksens ynglepladser blev ødelagt, da trævareindustrien i de svenske, russiske og finske elve blev omlagt og udbygget, måtte bornholmerne skille sig af med dæksbådene.

Samtidig med nedgangen i laksebestanden omkring århundredskiftet stod fiskerne over for motoriseringen af bådene.

Da pengene var små blandt fiskerne, havde de ikke råd til større motorer, og dels turde de vel ikke eksperimentere, da de selv skulle betale alle udgifter. De små motorer, som regel på 1½ HK eller 2 HK, kunne ikke trække dæksbådene frem gennem vandet.

De nævnte ting i forening gjorde, at de bornholmske laksefiskere fra århundredeskiftet og frem til 1910 så sig nødsaget til at skille sig af med de store dæksbåde, og i stedet anskaffe sig de langt mindre halvdæksbåde med glødehovedmotor. Disse halvdæksbåde var glimrende til sildefiskeri og kystfiskeri, men nu sluttede det med storfiskeriet efter laks ned i Østersøen. Fra da af gled det bornholmske fiskeri hurtigt bag af dansen i forhold til det vestjyske og fiskeriet i Kattegat.

I modsætning til de store udenlandske rederier, der alle byggede deres trawlere med dampmaskiner, blev der i de mindre danske kuttere isat enten to-takts eller fire-takts motorer. Som brændstof anvendtes enten benzin eller petroleum.

Denne lille, lette, billige og utroligt driftsikre motor blev allemandseje, og den motordrevne kutter blev nu havenes »husmandsbrug«, som det udtryktes i Dansk Fiskeritidende.

Den motordrevne kutter gjorde de dan-

Hjemmehørende halvdæksbåde på Bornholm i de enkelte tolddistrikter i den omhandlede periode:

	1894	1909	1910
Rønne	31 med sejl	12 med motor	17 med motor
Hasle	23 kun sejl	5 med motor	12 med motor
Allinge	13 kun sejl	13 med motor	13 med motor
Gudhjem	11 kun sejl	10 med motor	15 med motor
Svaneke	9 kun sejl	4 med motor	7 med motor
Nexø	26 kun sejl	8 med motor	23 med motor
Christiansø	0 kun sejl	0 med motor	0 med motor
	113 kun sejl	52 med motor	93 med motor

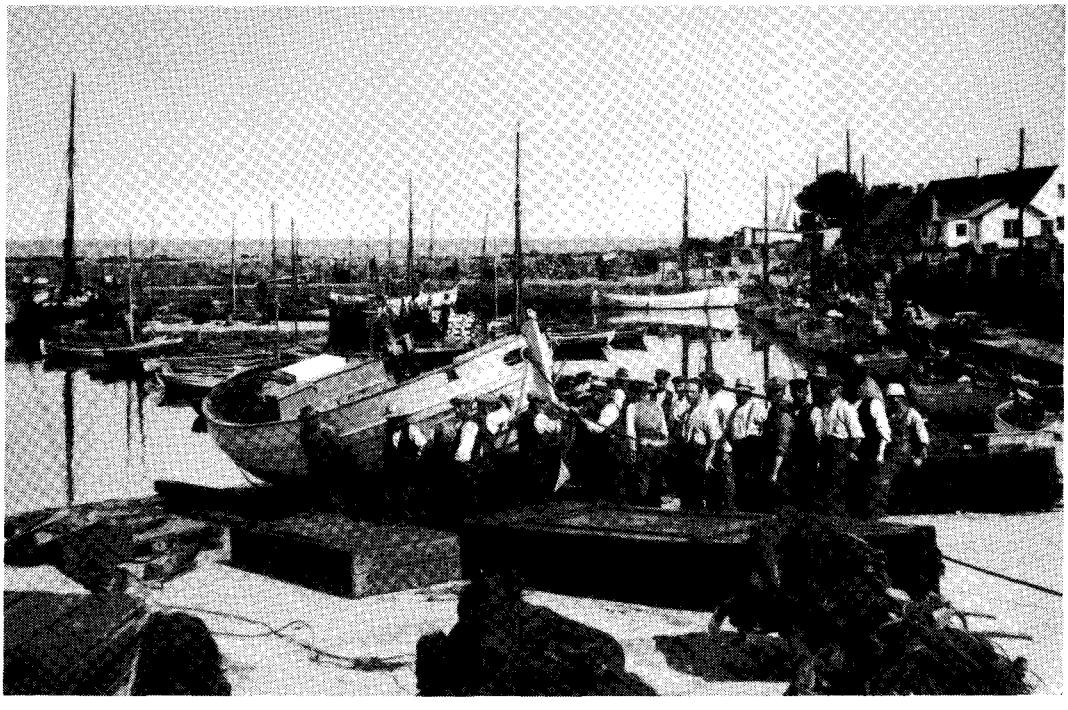
Kilde: Fiskeriberetninger samt fiskeriforeningens arkiv.

ske fiskere til de førende i verden med hensyn til effektivitet inden for denne arbejdsgren, skriver den norske fiskerihistoriker Thorolf Rafto.

I årene fra 1900-1905, hvor det bornholmske fiskeri var i sin alvorligste krise i hele perioden, kom yderligere motoriseringen.

Dansk Fiskeriforenings daværende sekretær J. Videbæk udtrykte det ved et fiskerimøde i Bergen i 1907 sådan:

»Hvad Østersøen angår, har nogle af dette havs vigtigste fiskerier navnlig laksefiskeriet i de sidste 10 år været i stadig voksende tilbagegang, hvilket har medført en så stor aftagen navnlig i de bornholmske fi-



En halvdæksbåd hales på land til bundsmøring i Årsdale. Kølhalingen udførtes som regel om foråret eller tidligt på sommeren. Fiskerne halede båden op ved håndkraft, og en af fiskerne sang for, mens de andre trak i tovet. De store kasser foran fiskerne er hyttefade til opbevaring af levende torsk eller rødspætter. Hyttefadene lå og flød i havnen fyldte med levende fisk, der solgtes til opkøberkvaserne.

skeres indtægt, så de har haft svært ved at anskaffe nye både, redskaber og motorer.«

En almindelig motor af mærket »Hein«, »Dan« eller »BMF« fra Bornholms Maskinfabrik var i 1907 på ca. 4 HK og kostede omkring 1200 kr.

En fisker fra Årsdale ansøgte allerede i 1888 indenrigsministeriet om hjælp til køb af en dampmaskine. Han fik afslag.

Statens fiskeripolitik

I forrige århundrede måtte fiskerne selv financiere redskaber og både ved at spare op i banker og sparekasser eller låne hos familie og bekendte. Da fiskeriet tog til, og bådene blev større og dyrere, opstod der behov for långivning i stil med den landbruget, og de øvrige erhverv havde.

I 1904 kom den første lov angående fiskerilån. Hidtil havde det fra 1898 været muligt at optage lån af statskassen til udvikling af nordsøfiskeriet. Det har ikke været småbeløb, der blev stillet til rådighed for forsøgsfiskeri i Nordsøen og ved Island. Det ses, da fiskeriselskabet »Dan« fra Esbjerg i 1898 fik bevilget 150.000 kr. Det var forøvrigt det senere så store rederi J. Lauritzen, der her så dagens lys som fiskeriselskab.

I Fiskeriberetningerne og Ministerialtidende ses, at det samme selskab allerede i 1896 havde fået 70.000 kr. til et dampskib.

Til sammenligning fik Bornholm tildelt 600 kr. i 1901, og i 1898 blev der ydet et beløb på 300 kr. til øens fiskeri. I 1907 blev der ingen penge bevilget, og det samme var tilfældet i de fleste af de mellemliggende år. Ifølge Bornholms Avis blev der fra staten i finansåret 1903-04 bevilget 312.000 kr. til fartøjer og redskaber.

Heraf fik Bornholm tildelt 200 kr.

Men som avisen skriver:

»Det ses heraf, at de direkte lån til fiskere ikke får betydning for Bornholm, da der ikke herfra drives kutterfiskeri.«

Ifølge Fiskeritidende var der nogle få, der allerede før 1886 fik bevilget direkte tilskud fra staten.

Der kunne gives ca. 1000-2000 kr. til anskaffelse af større fartøjer, og et lille beløb kunne opnås til erhvervelse af redskaber.

Derudover var der ingen hjælp at hente fra den danske stat.

Af Dansk Fiskeritidende fra 1886 og Ministerialtidende fra samme år fremgår det, at staten fra 1887 påtænkte at oprette lån gennem kommunerne på den betingelse, at pengene kun blev brugt til anskaffelse af fartøjer og redskaber, der passede til fiskeriet i Nordsøen.

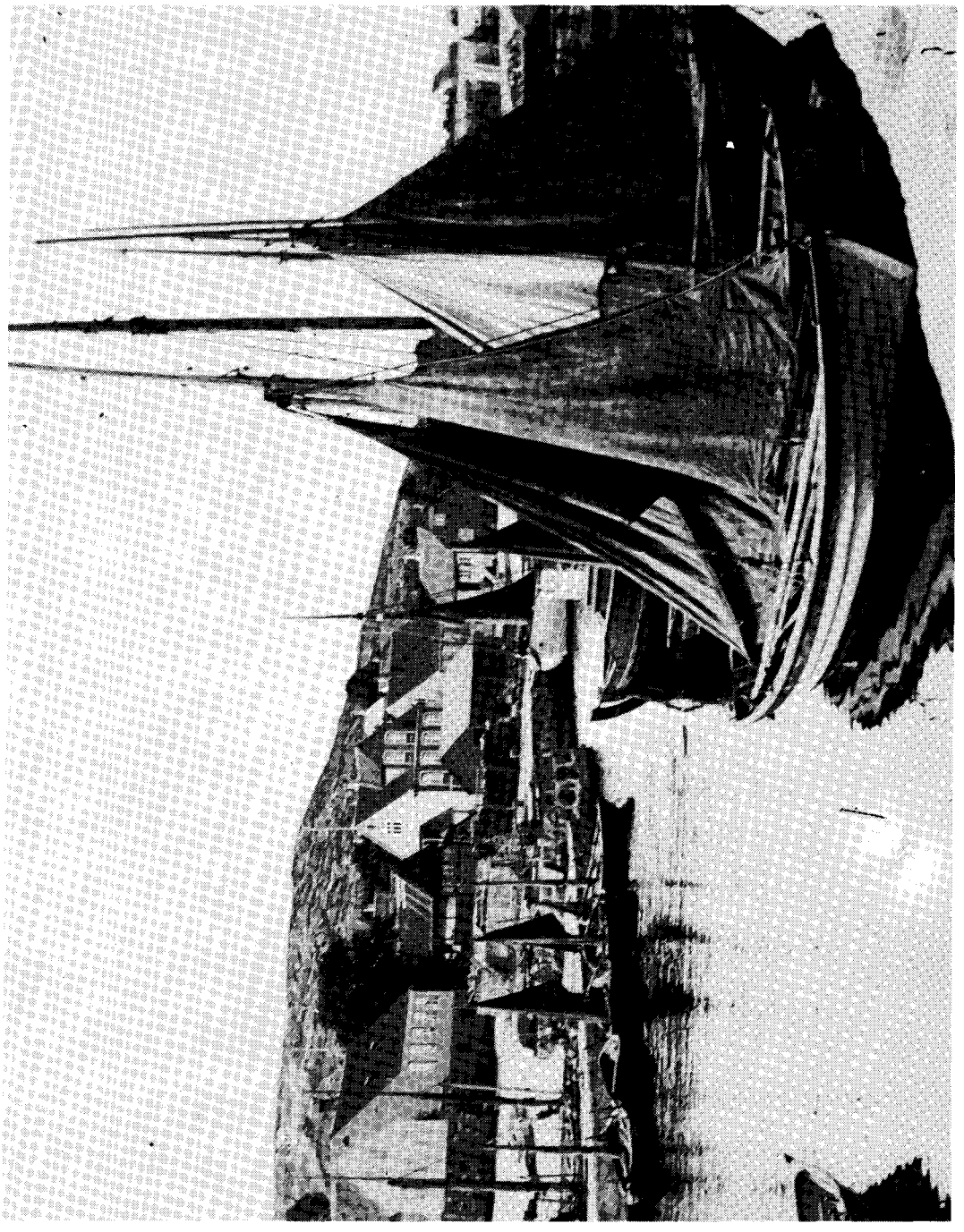
Det blev gennem et ministerielt cirkulære overdraget til kommunerne at udlåne et beløb mod en årlig ydelse på 6% p.a. med 3% i rente og 3% i afdrag over 23 år.

I 1888 viser det sig ved finanslovgivningen, at ikke alle pengene fra 1887 var givet ud. Folketingsmand Blem fra Bornholm får det svar, da han retter forespørgsel angående disse penge til indenrigsministeren, hvem fiskeriet sorterede under på daværende tidspunkt, at der ikke havde været nogen grund til at udlåne alle pengene.

Dette svar var Blem forundret over, da han vidste, at adskillige fiskere på Bornholm havde søgt, men fået afslag på lån til redskaber og dæksbåde. I 1890 er der ligeledes klager fra folketingsmand Dam over forfordelingen af de bornholmske fiskere fra Folketingets side.

Ved et fiskermøde i Rønne i 1894 angriber fiskerikonsulent C. F. Drechsel de bornholmske fiskere, men indirekte Stub, der var fiskeriforeningens formand og talerør.

Drechsel mener, at bornholmerne er for stridbare og beklager sig for meget. Han påpeger, at af alle danske fiskere er bornholmerne dem, der har fået mest af statskassen. Her fremhæver han havnebyggeriet i alle fiskerlejerne fra 70-erne og 80-erne. Videre fortæller han fiskerne, at ingen steder i landet findes så mange fiskerihavne som på Bornholm, kyststrækningens længde taget i betragtning. Det, som er det væsentlige for de bornholmske fiskere, undlader han at fortælle.



Gudhjem havn ca. 1890. Her er et bredt udsnit af alle de bådtyper, som anvendtes til fiskeri på Bornholm omkring århundredeskiftet. Bagerst i havnen ses en hvidmalet dæksbåd, der udelukkende brugtes til laksefiskeri. Ved den inderste kaj ligger små sejljoller til torskepilkning og småfiskeri. Nærmest i billedet ved ydermolen ses et par halvdæksbåde til sildefiskeri samt to små sejljoller.

Et udsnit af havnen i Helligpeder. De viste halvdæksbåde er fra venstre »Pauline«, der ejedes af Christian Vang. Denne halvdæksbåd var en af de første, der blev bygget med glødehovedmotor på Bornholm i 1904. Ved siden af ligger »Uranus«, som tilhørte Christian Andersen, der druknede ud for havnen i 1910. Båden blev herefter overtaget af sønnen Jørgen Andersen, min bedstefar. Til højre ligger »Delphinen«, som ejedes af Peter Finne. Han havde et røgeri, hvor datteren Gerda var kendt som en af Bornholms allerbedste røgersker. Deres sild havde nr. 11, og når der skulle udtages smagsprøver i København, blev hendes sild som regel udtaget. Huset til venstre ejedes af N.P. Jørgensen, en bror til min oldemor, og en af medstifterne samt bestyrelsesmedlem af Bornholms og Christiansøs Fiskeriforening den 16. februar 1883. Oven over havnen ligger »havnehytten«, hvor fiskerne samledes om aftenerne under petroleumslampen for at snakke og diskutere stort og småt. Sådan en hytte havde de fleste fiskerlejer i gamle dage.

Nemlig, at dæksbådehavnene var alt for små til de store dæksbåde.

Fiskerne klagede over, at alle havnene havde været for små, allerede da de blev bygget.

Da Drechsel i 1887 blev udnævnt til statens øverste rådgiver og konsulent for regeringen og Folketinget med hensyn til fiskerierhvervets udvikling, opstår der en situation, der ikke er til bornholmernes fordel.

For det første går Drechsel ind for en ensidig udvikling af nordsøfiskeriet på storkapitalens præmisser, og dernæst, men ikke mindst, er han ikke på talefod, politisk, med Stub.

At der fra officiel side var sat definitivt stop for hjælp til en fremtidig udvikling af det bornholmske fiskeri, bliver slået endeligt fast af finansministeren i 1903 under en forespørgsel fra folketingsmedlem Blem fra Bornholm.

Denne spurgte, hvorfor man ikke fra regeringens side ville gøre mere ved udviklingen af det bornholmske fiskeri, hvortil ministeren svarede:

»Ansøgninger om lån til fremme af havfiskeri og til forsøg med nye fiskemåder bevilges så vidt muligt, mens ansøgninger om lån til fartøjer eller redskaber til brug ved fiskeri, der er uden betydning for havfiske-

riets udvikling afslåes, idet vi har ment derved bedst at gavne fiskeriets udvikling.«

Her fik bornholmerne endelig klar besked på det spørgsmål, som man indirekte havde stillet staten helt tilbage fra 80-erne.

Det er vel ikke så mærkeligt set med nutidens øjne, at bornholmerne var stridbare dengang.

Fra 1905 blev det ifølge en ny lov muligt at låne penge gennem låneforeninger, og i finansåret 1904-05 blev der stillet 150.000 kr. til rådighed for låneforeningerne.

Desværre var låneforeningerne et ukendt begreb for bornholmerne, og da man ad åre fik dem oprettet på øen, var det for sent. Udviklingen var uigenkaldeligt løbet fra det bornholmske fiskeri for lang tid fremover.

På samme tid var der generelt utilfredshed blandt alle danske fiskere over, at det var de lokale sogneråd, der individuelt bevilgede lånene på statens vegne og anbefalede de enkelte fiskere over for indenrigsministeriet.

Fiskerne ønskede, at dette skulle ske gennem Dansk Fiskeriforening, da mange sogneråd ganske enkelt ikke så særligt velvilligt på fiskeriets udvikling. Det gjaldt især i landkommunerne, hvor det for størstedelens vedkommende var bønder, der sad i sognerådene.

I fiskeriberetningerne fra 1910 finder man denne interessante meddelelse angående nordsøfiskeriet:

»Denne udvikling, som i de nærmeste foregående år gik i retning af at udvide vort søgående fiskeri i en bestemt retning, og hvortil der blev anskaffet en del ret kostbare fartøjer, er desværre slået fejl. Da dette fiskeri imidlertid ikke har svaret til forventningerne og ikke har kunnet forrente sig, er nogle af fartøjerne atter afgåede, andre har måttet nedskrives, fordi de ikke ere anvendelige til alt fiskeri.«

Man fandt fra administrationens side langt om længe ud af, at et kapitaliseret fiskeri baseret på stordrift efter kun en enkelt fiskeart, ikke på daværende tidspunkt passede til de danske fiskeriforhold.

Dette forsøg havde stået på i henved 20 år. Det blev støttet af den danske stat på bekostning af de mange små selvstændige enheder, der var kernen i erhvervet. Disse små selvstændige fleksible og effektive selvejerbåde havde bl.a. på Bornholm kæmpet for egen eksistens, på trods af at staten ikke mente, at fiskeriet i Østersøen havde nogen fremtid.

Øens totale fiskerbefolkning i 1894:

	Antal fiskere	Antal familiemedlemmer
Rønne	114	283
Hasle	80	263
Allinge	57	165
Gudhjem	142	502
Svaneke	45	127
Nexø	163	621
Christiansø	58	254
	659	2215

Kilde: Fiskeriforeningens arkiver.

Sildefiskeriet fra ca. 1870-1910

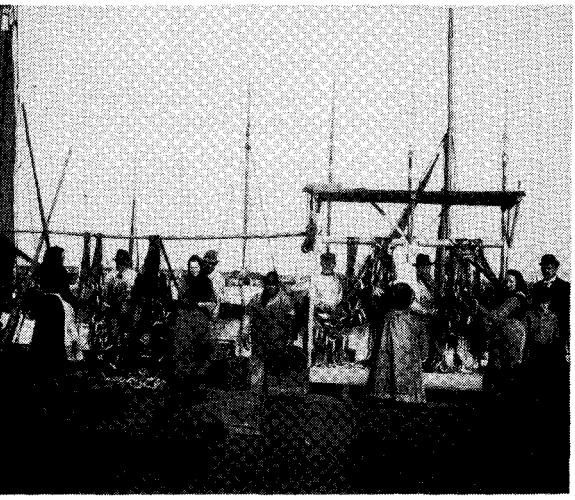
I sildefiskeriet som i alt andet fiskeri mangler der fyldestgørende statistiske oplysninger fra 1870-ernes Bornholm. Stub, den mangeårige formand og flittige skribent for fiskeriforeningen, finder det vanskeligt at bestemme, hvor meget sild, der blev fanget år for år i 70-erne.

Ifølge navigationsbestyrer P. K. V. Petersen, der i 30-erne skrev fiskeriforeningens 50 års jubilæumsskrift, drev man i 70-erne det største sildefiskeri fra Gudhjem. Her begyndte man, efter hans udsagn, at røge sild på den måde, som vi alle indtil for 25 år siden elskede det. Dog eksisterer der en skorsten i Helligpeder, der er mindst lige så gammel som den ældste i Gudhjem.

I 1876 oplyses i dagspressen, at sildefiskeriet har været godt. Endda så godt, at prisen på en dag faldt fra 33 øre pr. ol. til 20 øre.

Det var købmændene, der bød på den nyfangede sild.

Det nævnes i 1878, at det kneb med købelysten hos købmændene, men avisen an-



Sildene pilles idå på havnen i Nørrekås omkring 1904-05. På billedet ses fra venstre Peter Hansen, madame Jørgensen, Jørgen Jørgensen, madame Mortensen, Peter Mortensen, Anna Nielsen, Carl Storck, Christian Andersen, Lauritz Holm, Andreas Christensen, madame Sommer, skomager Schou og to drenge.

Stativet, som fiskerne bruger til at pille sildene ud af garnene, kaldtes »pilletrauet«, »sildegammen« eller »sildebakken«.

Dette stativ blev kort efter århundredeskiftet indført af øens første fiskerifoged A. Otterstrøm, der kom til Bornholm fra en stilling ved biologisk station. Desværre blev Otterstrøm direkte modarbejdet og udsat for hård chikane af Stub, og han søgte hurtigt bort fra øen.

tager, at købmændene afventede bedre kvalitet.

Ifølge de bornholmske aviser var der i 1879 mange sild at fange langs øens kyster. Aviserne fra de øvrige år er uhyre sparsomme med at nævne fiskeriet på øen. Det må derfor antages, at det har været usædvanligt godt, siden det enkelte år overhovedet bliver behandlet.

En undersøgelse af fiskeriet i toldvæsenets optegnelser over udførslen til andre lande fra Bornholm viser klart, at sildefiskeriet har spillet en overordentlig vigtig rolle for øens næringsliv. Sammenligner man toldvæsenets tal med de øvrige oplysninger fra Bornholms fiskeri, viser det sig, at bornholmske fiskere i 70-erne i gennemsnit og på årsbasis tjente mere end fiskerne i det øvrige land.

Tabel over den samlede udførsel fra toldstederne af fersk og saltet fisk til udlandet.

1877	123234 kg	1884	45003 kg
1878	345590 kg	1885	85333 kg
1879	357590 kg	1886	143561 kg
1880	437833 kg	1887	45426 kg
1881	255144 kg	1888	45692 kg
1882	284468 kg	1889	56770 kg
1883	124150 kg	1890	34540 kg

Kilde: Danmarks Statistik.

Sildefiskeriet spillede en overordentlig stor rolle for Bornholm fra 1870-1910. Ernæringsmæssigt og økonomisk var det gennem hele perioden det vigtigste fiskeri for øens indbyggere.

Fra 1894 til 1910 var sildefiskeriet økonomisk bedre end laksefiskeriet. Sildefiskeriet udgjorde fra 1898 frem til 1910 omtrent 50% af det samlede udbytte af øens totale fangst. Prisen svingede dengang som nu i takt med efterspørgslen.

Fiskerne skulle hvert år anskaffe 5 til 8 nye garn, og de kostede mellem 13-17 kr. stykket. Garnene gik ofte i stykker, når de var fyldt med sild. Dernæst skulle silden forarbejdes enten ved saltning eller røgning, inden den kunne eksporteres. Udgifterne måtte fiskerne selv være med til at betale, så omkostningerne blev klart større end for laksefiskeriet. Laksefiskerne havde til gengæld ingen afsætningsvanskeligheder, transportudgifter eller forarbejdning at tage hensyn til. Prisen pr. kg sild svingede i perioden fra 10 øre til 14 øre og lå langt under lakseprisen.

Ifølge Stub var det ikke ualmindeligt, at fiskerne fik op til 10 kr. for en laks, der vejede 10 kg.

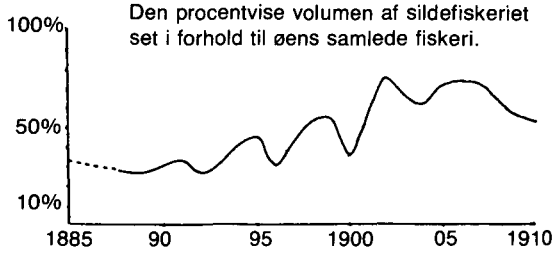
Når fiskernes husholdningsforbrug var dækket, blev den resterende sild solgt til eksport eller byttet bort for landbrugsartikler eller andre tjenester. Et større parti solg-

Årsdale havn ca. 1910. »Sildene pilles idå.«
På billedes ses fra venstre: Damerne med ryggen til er ukendte. Damen med ansigtet til er Clara Nielsen, så følger Johannes Knudsen og med stråhat Peter Jensen. På Waterlisten står Christian Hjort Hansen og Otto Beyer. Ved næste båd ses Ludvig Jensen, og om bord på båden Ludvig Beyer. Damen i baggrunden er muligvis Ludvig Jensens kone. Bemærk flagermuslygten om bord i båden. Lygten hængte man på en vager, der var fastgjort til sildegarnene, så forbisejlende skibe kunne se, i hvilken retning garnene strakte sig ud fra båden.

tes på Bornholm, og når øens behov var dækket, sendtes resten til København eller til udlandet.

En ikke uvæsentlig del blev eksporteret til Tyskland indtil 1886. Herefter blev konkurrencen fra det tyske og skotske sildefiskeri i Nordsøen for stor. Dette nordsøfiskeri var gennemorganiseret og industrialiseret, og her kunne det svagt udviklede bornholmske fiskeri overhovedet ikke klare sig i konkurrencen. Det lovende eksportmarked i Tyskland, som bornholmerne var ved at bygge op i 70-erne, forsvandt derfor i 80-erne.

Sildefiskeriet voksede relativt i sammenligning med laksefiskeriets store nedgang. Man kan i Dansk Fiskeritidende og fiskeriforeningens protokoller fra den tid finde



Kilde: De årlige fiskeriberetninger, samt Drechsels bog.

kommentarer til talmaterialet. Her fremgår det klart og tydeligt, at hovedårsagen til at sildefiskeriet ikke fik lov til at vokse sig større, alene er at finde i dårlige eller håbløse afsætningsmuligheder. Ikke mindst de manglende transportforhold fra øen øde-

lagde alle muligheder. Sild var der nok af i Østersøen dengang, den havde blot ingen interesse.

Næsten hvert eneste år klages der i Dansk Fiskeritidende fra bornholmernes side over de ringe afsætningsmuligheder, og i mange år søgte man om hjælp, men forgæves. Den bornholmske sild var i forhold til bæltsilden og nordsøsilden mindre i størrelse, og derfor havde den vanskeligt ved at konkurrere på markederne i København og Tyskland.

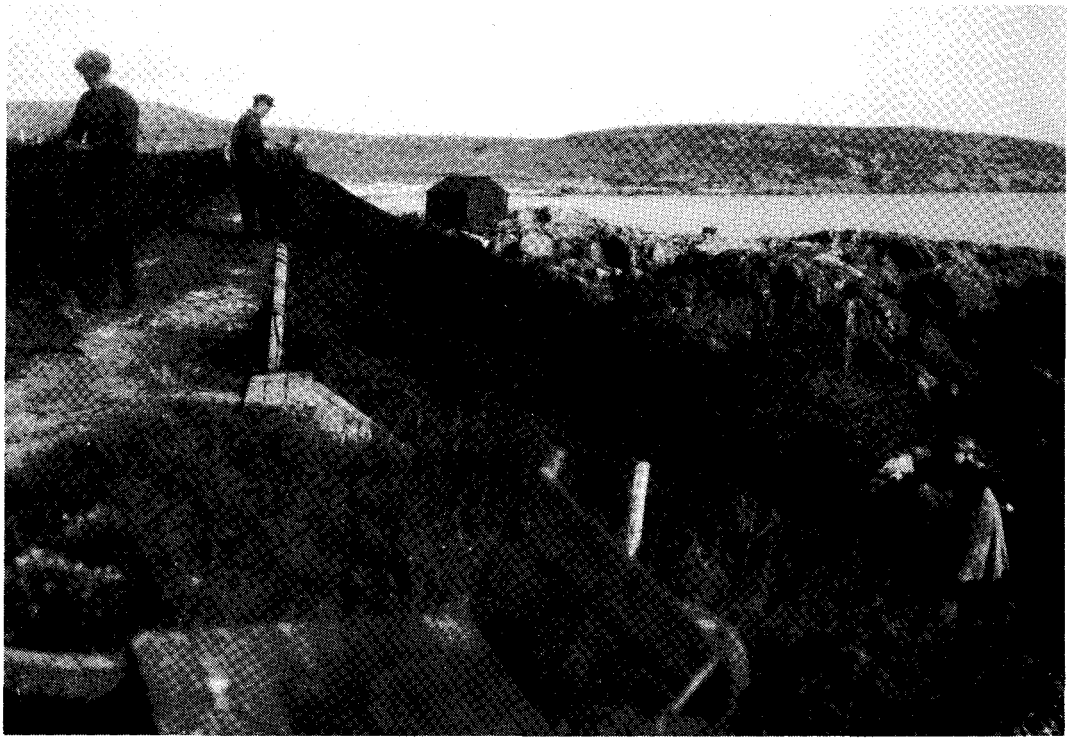
Desuden var det under hele den omhandlede periode næsten umuligt at transportere silden til Tyskland, fordi man blandt fiskerne ikke rådede over midler, der gjorde dem i stand til selv at anskaffe en transportdamper.

I 1890 skriver Stub, at havde afsætningen været bedre, kunne man have fisket 2 til 3 gange så megen sild, og mange af fiskerbådene lå uden at fiske i op til 2 måneder i den bedste fisketid om sommeren, fordi der ingen afsætning var.

Eksportmuligheder for silden

Fra 1866 blev der regelmæssig dampskibsforbindelse til København. I 1877 begyndte et nyt selskab »Det østbornholmske Dampskibsselskab« at konkurrere med »Dampskibsselskabet af 1866«.

Det nye selskab anløb Nexø, Svaneke,



Fiskere ved Sandvig i færd med at brede sildegarn ud over garnbredslerne. Dette arbejde udførtes umiddelbart efter, at sildene var pillet af garnene om morgenen. Om eftermiddagen blev garnene, når de var tørre, taget op på samme måde. Fiskerne brugte bomuldsgarn, og bomuld rådner, hvis det ikke tørres. Da nylongarn indførtes i midten af 1960-erne, ophørte denne tørremåde. Nylon rådner ikke, når det bliver vådt.

Fiskere og fiskerkoner på Gudhjem havn en sommermorgen klare til at køre garnene ud til garnbredslerne, efter at silden er pillet ud.

Gudhjem, Allinge og Hasle. Dampskibsselskabet af 1866 anløb Rønne og København. Ethvert samarbejde mellem disse to rederier var umuliggjort fra starten på grund af lokale særinteresser og stridigheder.

I 1890-erne, da fiskerne forsøgte at oprette en rute til Tyskland med sild, fik man tilsagn fra Det østbornholmske Dampskibsselskab på den ene betingelse. Man ville ikke anløbe Rønne, da denne by lå for afsides.

De to rederier bekæmpede hinanden gennem hele deres levetid med ægte bornholmsk temperament og hovmod. De generede hinanden, så tit det overhovedet var muligt, og det gavnede selvsagt ikke fiskeriet. De bornholmske fiskere var klar over, at deres hovedmarked lå i Tyskland. Fra 1890 gik Stub i forhandlinger med »Bornholms Landøkonomiske Forening«, for at ansøge regeringen om økonomisk hjælp til oprettelse af en tysklandsrute i sommertiden, men forgæves.

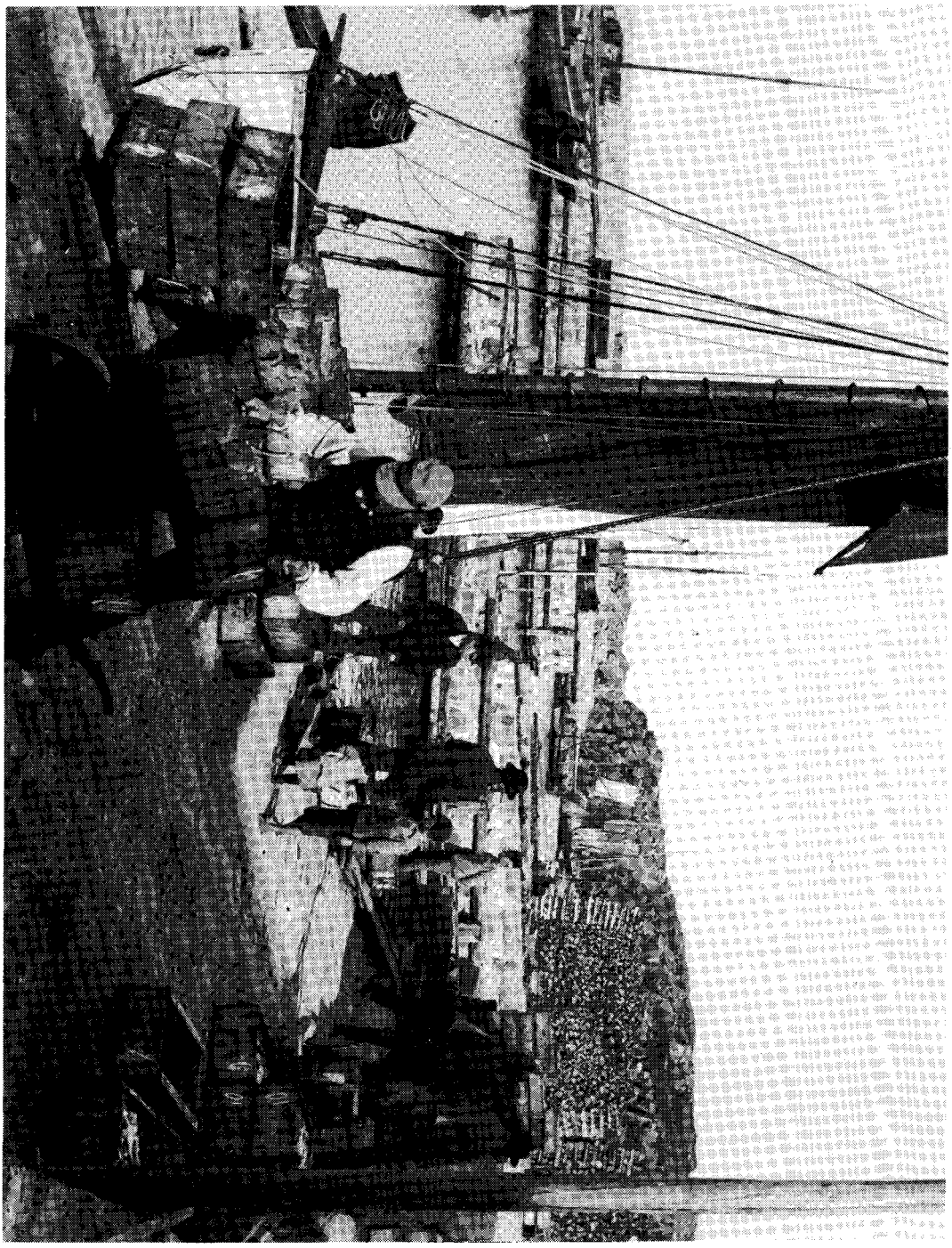
I 1881 forsøgte nogle af fiskerne at tegne anparter til et dampskib. Det lykkedes at tegne en hel del, men ikke nok.

Dæksbådene prøvede i stedet at sejle silden til Tyskland. Silden blev uspiselig, da transporten var alt for lang.

Gennem 90-erne er der evindelige klager fra Stub over den manglende dampskibsforbindelse til Tyskland i sommertiden.

Stub lægger hovedansvaret på folketingsmændene og fiskerikonsulent Drechsel, og han mener, at det bornholmske fiskeri ikke vil få nogen hjælp, så længe Drechsel er fiskerikonsulent.

Heri havde Stub ganske ret.



Gudhjem havn ca. 1894. En fisker løfter en af datidens fiskekasser op på sin trillebør. Langs kajen ligger en halvdæksbåd og tørrer sejl. Bagved på kajen står store stabler af brænde. Silderøgerierne brugte meget brænde dengang.

Drechsel udtaler i en artikel i juli 1897 i Dansk Fiskeritidende, at han betragter det som ganske udelukket at drive et stort sildefiskeri i Danmark. Han mener, at konkurrencen fra udlandet vil være for stor, så han satser udelukkende på rødspættefiskeriet i Nordsøen.

I sine personlige angreb mod Drechsel går Stub så vidt, at han i et brev til en fisker taler om at gå direkte til kongen, for at formå ham til at fjerne Drechsel.

De personlige uoverensstemmelser mellem Drechsel og Stub har ikke gjort det nemmere for de betrængte bornholmske fiskere omkring århundredeskiftet. Stub har uden tvivl skadet forholdet uadtil på en noget uheldig måde i kraft af sin opfarenhed og stejlhed.

Hans magtspil over for København var ikke klogt. Han havde i realiteten ingen muligheder for at tvinge sin vilje igennem, og det indså han aldrig. Hjemme på øen slog han sig i tøjlerne, men han løb panden mod muren over for embedsmændene.

Spørgsmålet er, hvor god en formand Stub har været for Bornholms og Christiansøs Fiskeriforening. Før han kom til, var Bornholms fiskeri det mest givtige i kongeriget. Det må konstateres, at fiskeriet i hans formandsperiode, gik katastrofalt tilbage, og mest på grund af ting, der intet havde med selve fiskeriet at gøre, men udelukkende med dets organisering.

Planerne for tysklandsruten blev forelagt indenrigsministeriet, men man var ikke interesseret i sagen. Kun hvis de bornholmske fiskere selv skaffede pengene.

Fjendskabet mellem Drechsel og Stub havde uden tvivl sin store andel af skylden for den ringe interesse, der blev udvist fra centraladministrationens side med hensyn til det bornholmske fiskeri.

Fra det danske generalkonsulat i Berlin indløb i 1889 en meddelelse til indenrigsministeriet om, at man fra konsulatets side ville henlede opmærksomheden på den store udvikling, der foregik i det tyske havfiskeri med damptrawlere.

Man fremhæver den fordel, man fra Danmark ville have ved at sende friske fisk direkte til de store industricentre. Generalkonsulatet fremdrager det spørgsmål, om der ikke i Danmark burde arbejdes for anskaffelse af hurtige trawlere.

Mens brevvekslingen mellem bornholmerne og centraladministrationen blev skarpere og skarpere, ekspanderede sildefiskeriet i Nordsøen.

Her kunne Bornholm have ydet sit bidrag med hensyn til sild, hvis man fra centralt hold som fra fiskeriforeningens side havde kunnet enes over en saglig dialog.

I en notits i fiskeriberetningerne, sendt fra konsulatet i Tyskland i år 1900 står der, at til Stolpemunde ville en eksport af sild fra Danmark have givet gode priser.

I samme beretning bemærkes, at to dæksbåde var kommet fra Bornholm til Griefswald med 12000 snese sild, hvilket må betragtes som en dråbe i havet.

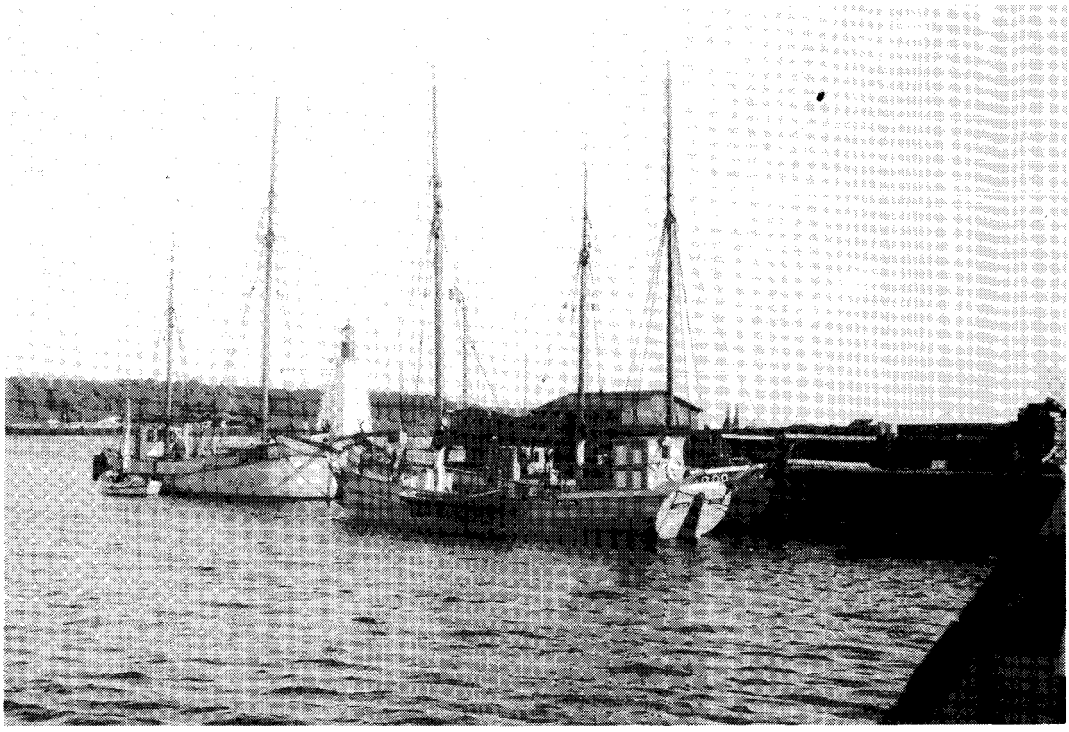
Torskefiskeriet fra 1870-1910

Torskefiskeriet har i perioder spillet en betydelig rolle på Bornholm. Et kvaseselskab blev i 1763 oprettet af graveren ved »Vor frue Kirke« i København og en ikke navngiven herre fra Christiansø. Selskabet fik kongeligt privilegium og visse handelsrettigheder på Gammel Strand i København, og i mange år var det bornholmerne, der førte an i kvasefarten i Danmark.

År 1800 havde Frederikshavn ingen kvaser, og man fiskede i Nordjylland og på Vestkysten kun fisk, der skulle sælges levende, i den del af året, hvor de bornholmske kvaser kom for at købe op. Efterhånden blev kvaserne bygget andre steder i landet, og bornholmerne mistede deres dominerende stilling inden for dette erhverv.

Ved en folketingsdebat i 1854 oplyser rigsdagsmand Sonne fra Bornholm til Tinget, at torskefiskeriet var gået stærkt tilbage. Det medførte, at kvasernes antal var reduceret.

Om denne tilbagegang skyldtes dårligt torskefiskeri eller ændrede konjunkturer,



Fiskekvaser ved det gamle fyrtårn »Kongen« i Rønne havn. Kvaserne sejlede med levende fisk fra Bornholm til København eller Tyskland. De tre kvaser var alle ejet af Nicolai Jensen i Rønne. Forrest ligger »Ingeborg« og bagved ligger »Nicoline«. Til venstre ses »Agnes«. For 200 år siden var næsten alle fiskekvaser i Danmark hjemmehørende på Bornholm.

får stå hen i det uvisse i denne beretning, men det bornholmske torskefiskeri har tilsyneladende med mellemrum i historien spillet en ikke uvæsentlig rolle for øens økonomi.

Kun i årene 1900 og 1909 udgjorde det henholdsvis 40% og 30% af hele fiskeriet. Torskefiskeriet blev især drevet af ældre fiskere, da det kunne foregå relativt tæt på kysten. Deltagerne behøvede kun små både, og pilk og snøre var lette at fremstille og kostede ingen penge.

Torsk var en billig spise, og som Stub bemærker det i sine årlige beretninger fra fiskeriforeningen, gik det mest ud over den fattige del af befolkningen, når torskefiskeriet slog fejl.

Uden nogen påviselig grund blev torsken meget lille gennem 90-erne. Fra 1907 meldes om et bedre torskefiskeri, og sildefiskeriet viser de samme tendenser, det skyldes muligvis, at torsken jager silden som føde, og da silden i 90-erne gik langt fra land, har torsken fulgt efter. Dette er en af forklaringerne på det relativt dårlige torskefiskeri omkring århundredeskiftet.

Var der endelig et godt år for torskefiskeriet, kom problemet med afsætningen. Konkurrencen på Fisketorvet i København fra vestkystfiskerne var en stor ulempe for bornholmerne.

I Nexø, Rønne, Hasle og Gudhjem tolddistrikter fangede man de fleste torsk. I 80-erne blev langt over halvdelen af torsken landet i Rønne og Hasle tolddistrikter. Efter 1890 blev hovedparten landet på Østbornholm, ⅓ af torsken på vestkysten af øen.

Redskaber til torskefiskeriet

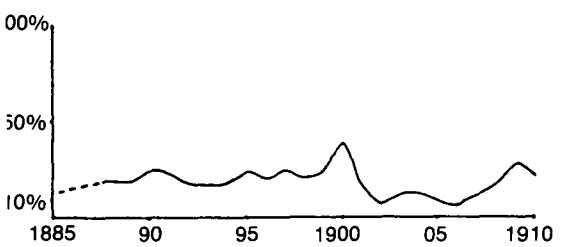
Langlinefiskeriet anvendtes fortrinsvis af heltidsfiskerne tæt ved land. Pilken brugte de længere ude på de store grunde.

Langlinen blev sat ud i en afstand på mellem 1½-4 sømil fra kysten. Pilk brugtes til fiskeri på Stolpe Banke, Davids Banke og Adlers Grund. Disse grunde ligger langt fra øen. Fiskeriet her blev udelukkende drevet af kvaser og ombyggede dæksbåde på mellem 8-30 tons. Bådene solgte torsken levende i København, i andre provinshavne eller i Sydsverige til en pris, der efter Stubs opgivelser lød på mellem 9 til 14 øre pr. pund i 1895. Trawlet var helt ukendt for bornholmerne, og Stub beder i et brev en fisker fra Kallehave om en beskrivelse af, hvordan et trawl virker.

Snurrevodsfiskeriet efter rødspætter kom først til Bornholm i 1923, men varede kun i to år, så forsvandt rødspætten. Torskefiskeriet blev udført af mange forskellige deltagere. Her var deltids- og heltidsfiskere, ældre såvel som unge. Ligeledes var der mange forskellige typer af både. Store kvaser på op til 30 tons blev anvendt, men det mest almindelige var småbåde på mellem 18-23 fod, der alle havde en indbygget dam.

Indførelsen af halvdæksbåden med glødehovedmotor fra århundredeskiftet intensiverede torskefiskeriet, da man nu kunne sejle ud i flere dage om året.

Den procentvise volumen af torskefiskeriet set i forhold til øens samlede fiskeri.



Kilder: De årlige fiskeriberetninger. Samt Drechsels bog.

Åbne joller i Allinge havn. Disse småbåde, der tørrer deres sprydstagsejl, anvendtes på Bornholm mest til torskefiskeri eller brugtes til kadrejeri. D.v.s. fiskerne sejlede ud til forbisejlende skibe ved Hammeren og byttede fiskeri for fremmede varer. Dette kadrejeri, som var lovligt, var en torn i øjet på borgerskabet. På denne måde fik fiskerne billig tobak, kaffe og rom.

Afslutning

Det moderne havfiskeri med store trawlere, begyndte i England i midten af forrige århundrede.

De store trawlere blev bygget til at fiske efter bestemte fiskearter på det åbne hav, og de var vanskelige at omstille til andet fiskeri.

I modsætning hertil udviklede der sig i Skandinavisen og i Danmark et kutterfiskeri baseret på sejl eller glødehovedmotoren som fremdrivningsmiddel. Selvejerprincippet, hvor hver båd i stor udstrækning var ejet af mandskabet i fællesskab, og de mange små enheder, der ofte bar et lokalt

præg i byggemåden, var hoveddrivkraften og fundamentet i det nordiske og hermed bornholmske fiskeri.

Disse små fiskerbåde var hurtigt i stand til at skifte til andre fangstfelter eller redskabstyper alt efter hvilken fiskeart eller fiskeplads, det var mest rentabelt at udnytte.

Dette formåede rederidriften ikke, da dampskibene var ensbyggede til at fiske bestemte fiskearter.

På trods af at fiskeriet gik bedst ved Bornholm i 1870-erne, blev Østersøen aldrig undersøgt fra dansk side, selv om en tysk ekspedition havde konstateret store torske- og fladfiskekoncentrationer nede i Østersøen.

Derfor skete der en katastrofal tilbagegang i det bornholmske fiskeri før og efter århundredeskiftet set i sammenligning med vestkystfiskeriet.

Da der endelig omkring 1910 kom en lille fremgang i det bornholmske fiskeri, må denne tilskrives fiskernes eget initiativ. Der blev nu investeret i glødehovedmotorer til fremdrivning af fiskerbådene, hvorved det blev muligt at drive sildefiskeriet og torskefiskeriet mere intensivt tæt ved Bornholms kyster.

Det var efterspørgslen efter de røgede bornholmerlaks i udlandet, der satte skub i laksefiskeriet i 70-erne. Laksen blev nu i modsætning til tidligere behandlet af fiskerne, så den fremkom som en førsteklasses vare. Førhen var der fra fiskernes side vist ringe hensyn med hensyn til kvaliteten af den ilandbragte laks.

Disse oplysninger har vi fra Bornholms eneste lakseeksportør af betydning, storkøbmand og konsul T. B. Rønne.

Købmand Rønne skriver i et brev til fiskerikonsulent A. J. Schmidt i 1862 følgende: »Handelen med laks indskrænkede sig således, før jeg begyndte på denne handel, alene til København, hvor den på grund af den dårlige behandlingsmåde blev solgt til en meget billig pris.

Mine bestræbelser har været ved behandlingen at kunne sammenstille vor laks med den laks, der bliver fisket på floderne, og jeg tror også at kunne sige, at når den laks, der om Bornholm bliver fangen, bliver behandlet på den rette måde, da er den i smag og udseende lige så god som den laks, der bliver fanget på floderne.

Jeg ved vel, at den bornholmske laks i København bliver omtalt ikke at være så god som Halmstads eller Randers laks.«

Bønderne var meget imod, at man byggede de små dæksbådehavne langs kysterne af Bornholm. Det tjente ikke landbrugets interesser at oparbejde et stort fiskeri. Tovtrækkeriet mellem Stub og Drechsel betød, at det bornholmske fiskeri stod sig dårligt i forhandlingssituationer med de statslige myndigheder. Fiskeriet fik lov at udvikle sig helt efter fiskernes egne ideer og tilfældighedernes spil, og centraladministrationens initiativ bestod væsentligst i at stoppe alle initiativer fra bornholmerne.

De bornholmske fiskere var interesserede i en udbygning af havnene og transportsystemet til og fra Bornholm.

Dette blev modarbejdet af stort set alle grupper, da de mente, at det bornholmske fiskeri i Østersøen ikke havde nogen fremtid i sammenligning med fiskeriet fra Jyllands Vestkyst.

Hovedårsagen, til den bratte nedgang i det driftige fiskeri i slutningen af 1890-erne og begyndelsen af dette århundrede, skal derfor søges i manglende kendskab og interesse for de faktiske fiskeriforhold i Østersøen, fra de danske embedsmænd og politiske beslutningstageres side både lokalt og centralt. Man gjorde intet for at ophjælpe fiskeriet eller fiskerne på Bornholm hverken økonomisk eller socialt.

Ej heller gav man støtte til enkelte af de dygtigste fiskere, så de kunne være rejst andre steder hen, eller til udlandet og lært nye ting til gavn for øen, resten af landet og sig selv.

Alle de små købstæder på Bornholm havde tekniske skoler til håndværkerne og butiksfolk, og bønderne blev sendt på højskoler eller landbrugsskoler. Mens hånd-

værk og landbrug havde opbakning gennem undervisningsmaterialet i landsbyskolerne og købstadsskolerne, der blev styret i grundtvigiansk ånd, havde fiskeriet ingen kulturel opbakning hverken fra skolelæreren, Grundtvig eller lærebogsmaterialet.

Man forsøgte end ikke at skabe en tradition i det erhverv, der i dag er Bornholms vigtigste.

Kilder og litteratur:

Utrykt kildemateriale:

Bornholms og Christiansøs Fiskeriforenings arkiv i Rønne.

Protokoller samt breve fra og til fiskeriforeningen.

Bornholms og Christiansøs Forsikringsforening af fiskefartøjer, ligeledes placeret på fiskeriforeningens kontor i Rønne.

Toldvæsenets protokoller over registrerede fiskerbåde fra 1894-1910.

Havnebøger fra Nørrekaas, Helligpeder og Vang placeret på Bornholms Museum i Rønne.

Aviser, tidsskrifter og andre periodica:

Bornholms Tidende fra 1.1.1876, 16.1.1876, 18.7.1876, 2.8.1878, febr. 1879, 2.7.1878, 14.8.1879, 9.7.1878.

Bornholms Avis fra 8.6.1872, 19.12.1879, 27.10.1904, nr. 85 fra 1876, 10.10.1879.

Jyske Tidende fra 8.,7.1964.

Ålborg Stiftstidende fra 28.7.1948.

Fiskeritidende 1883-1891, fra 1.1.1892 Dansk Fiskeritidende.

Fiskeriberetning 1888-1910, indtil 1896 udg. af Indenrigsministeriet, derefter af Landbrugsministeriet.

Nordisk Aarsskrift for fiskeri, fortsættelse af Tidsskrift for Fiskeri 1876, 1881, (nordisk tidsskrift).

Danmarks Statistik. Statistisk Tabelværk. Kongerigets vareindførsel og udførsel, samt den indenlandske frembringelse af brændevin og rørsukker i årene 1870-1890. Udgivet af Statistisk Bureau.

Statistisk Aarbog, div. årgange.

Tidsskrift for fiskeri 1866, 1868, 1869. Det kongelige Bibliotek.

Tidsskrift for Søvæsen fra 1884. Det kongelige Bibliotek.

Skrifter og tidsskriftsartikler:

G.L. Alward: The Seafisheries of Great Britain and Ireland. Grimsby 1932. (Alward).

Bornholmske Samlinger: Bind 24, 26, 7, fra diverse årgange. Udgivet af Bornholms Samfund. Trykt hos Colberg i Rønne.

H. Blegvad under red.: Fiskeriet i Danmark, bind II. København 1946.

Otto Benzon: Skibsbygmester E.C. Benzon, Nykøbing Falster. (Særtryk af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, årbog 1954.)

Knut Birkedahl: »Mål og Vægt«. Høst, Danmark 1970.

C.F. Bricka: Dansk Biografisk Leksikon, København 1935 og 1942, bind V, VI, VII, XXII.

Gunnar Christensen: Dansk Fiskeriforening - dens forløbere og udvikling 1884-1914. Aarhus 1976. Specialafhandling.

Gunnar Christensen: Dansk Fiskeriforening - dens forløbere og udvikling 1884-1913. Erhvervshistorisk Aarbog. Meddelelser fra Erhvervsarkivet 33. Universitetsforlaget Aarhus 1984.

Vagn Dybdahl: Politikens Danmarkshistorie: De nye klasser 1870-1913. Under red. af John Danstrup og Hal Koch. Politikens Forlag 1965.

C.F. Drechsel: Oversigt over vore saltvandsfiskerier i Nordsøen og farvandene inden for Skagen. Kbh. 1906.

Dansk Pengehistorie: Bind 1 af Knud E. Svendsen, Sv.Aa. Hansen, Erling Olsen, Erik Hoffmeyer. Danmarks Nationalbank 1968.

Anders Finsing: Danmarks Fiskerierhverv. Bind 1, forlaget Liber. København 1964.

Malcolm Gray: The Fishing Industries of Scotland, 1790-1914. A Study in regional adaptation. Oxford 1978.

V. Falbe Hansen, W. Scharling: Danmarks Statistik bind I, Kbh. 1885.

Svend Aage Hansen: Økonomisk vækst i Danmark, bind I 1720-1914. Bind II 1914-1970, Universitetsforlaget Kbh. 1972.

Ole Buus Henriksen,

Anders Ølgaard: Danmarks Udenrigshandel 1874-1950, Gad, Kbh. 1960.

Michael Graham: Sea Fisheries, their investigation in the United Kingdom, London 1956.

Otto Höver: Deutche Hochseefischerei: Oldenburg 1936.

Kai Hørby,

Mikael Venge: Danmarks Historie, bind 2. Tiden 1340-1698. Gyldendal 1980.

Olaf Hassløf: Bankskuter og sjøbåter i Bohuslæn, Gøteborg 1939.
Olaf Hassløf: Svenska västkustfiskarna. Studier i en yrkegrupps näringsliv och sociale kulturn. Stockholm 1949.
Ukendt forfatter: Peter F. Heering, et velkendt dansk firmas virke siden 1881.
Peter Koch: Det hvisker fra havet. Tidsbillede fra Christiansø og Bornholm. Allinge 1944.
Vilhelm Kjølby: Det Østbornholmske Dampskibsselskab 1876-1976. Bornholms Tidende, Rønne 1976.
Ejnar Kjøller: Nørrekaas Minder, om hav og strand. Colberg, Rønne.
Torben W. Langer: Torsk, verdens vigtigste fisk. Munksgaard 1975.
Orvar Løfgreen: Fångstmänn i Industrisamhellet. Lund 1977.
F.V. Mortensen,
A.C. Stubberg: Dansk saltvandsfiskeri, Kbh. 1935.
Poul Høst Mounstgaard: Sjæklen nr. 12-13. Kontaktskrift for Fiskeri-Søfartsmuseet, Esbjerg 1980. De danske Fiskerierhverv og forskning.
Ministerialtidende: Ministerialtidende for året 1888, afd. A nr. 48, samt alle årg. fra og med 1900-1910.
P.K.V. Pedersen: Bornholms og Christiansøs Forsikringsforening af fiskefartøjer gennem 50 år. 1882-1932. Colberg Rønne 1932.
P.K.V. Pedersen: Bornholms, Christiansøs Fiskeriforening i 50 år. Rønne 1933.
Holger Rasmussen: Limfjordsfiskeriet før 1825. Sædvane og centraldirigering. Nationalmuseet 1968.
Holger Rasmussen: Kvaseskippere fra Bøjde: Odense Universitetsforlag 1975.
Thorolf Rafto: Havfiskeriets udvikling i 1880-1900. Et strukturproblem i norske fiske. Bergen 1967.
A.J. Smidt: Beretning om fiskeriernes tilstand 1860-63. Kbh. 1864-65.
Werner Schnachenbech: Fischwirtschaftskunde bd. III, 2. Die deutche Fischerei in der Nordsee und im Nordmeer. Hamburg-Blankeness 1953.
Trygve Solhaug: De norske fiskeriers historie 1815-1880. Bergen-Oslo-Tromsø 1976.
Johannes Steenstrup: Nogle træk af en enkelt Stands næringsvejs udvikling. Historisk Tidsskrift, 7 Rk., VI. bind. Kbh. 1905-06.
C.L.H. Speerschneider: Om isforholdene i danske farvande, årene 1861-1906. Meteorologisk Institut. Gad, Kbh. 1927.
M.K. Zahrtmann: Fiskerihavne på Bornholm. Særtryk af Fiskeritidende. Kbh. 1890.

De forskellige skitser angående fiskeriets forhold er fra C.F. Drechsels bog: Oversigt over vore saltvandsfiskerier.

Stednavne i havet omkring Bornholm

Af Bente Jakobsen

Denne opgave skriver jeg bl.a. for at opfylde min egen interesse for at bevare viden på den ene eller anden måde om tidligere og nuværende folkelige kulturer, og min interesse indenfor det område min opgave kom til at omhandle, nemlig fiskerkulturen, som er en væsentlig del af hele Bornholms kulturhistorie på grund af det omkringliggende hav, er i sandhed steget med opgavens fremadskriden.

De navne, som fiskerne brugte og bruger på havet, er der ikke skrevet ret meget om før. Disse navne blev det så mit mål at samle og undersøge.

Det er jo ikke helt de samme forhold, der gør sig gældende på havet, som på land. Men der er også behov for navne på havet, for at fiskerne kan kommunikere indbyrdes, ikke støde på farlige skær og store sten og ikke mindst for at finde en god fangstplads igen.

På havet er næsten alt i bevægelse hele tiden, derfor kan man ikke sætte skilte op som på land og derved få en mulighed for at bevare de navne, man giver stederne.

Hvis der ikke havde været nogle initiativrige mennesker før os, der havde set værdien i at bevare disse navne, kan jeg se af det materiale, jeg nu har samlet, at de gamle navne, som man brugte, da man pejlede ved hjælp af støttepunkter på land, ville være gået tabt, da det viser sig, at de fiskere, der brugte dem og stadig lever, ikke kan huske dem, og at de unge slet ikke kender dem, fordi de aldrig har brugt dem.

Som man vil se af oversigten over navnene, har jeg noteret både de gamle og de nye navne under den by (havn), hvor de blev/bliver brugt. De ældste først, de der stadig bliver brugt ud for de gamle, og til sidst de nye - dem alle nummereret fortløbende, begyndende med nr. 1 ved hver havn. Ved navnene indsamlet i 1985 kan det være lidt svært for mig at placere dem, da flere fiskere omkring samme strækninger har opgivet de samme navne, fordi man ved moderne fiskeri går længere ud på havet og fisker på de samme store grunde. Jeg har gjort opmærksom på, at jeg har oplysningen fra flere sider. Ligeledes har jeg noteret navnene, som de er indkommet fra fiskerne, da jeg tror, det viser meget om udtalen på stedet. Det kan man se af flere forskellige stavemåder af samme navn.

Man kan også se på de nyindsamlede navne, at der er sket en fordanskning af folkemålet - en almindelig tendens overalt på øen, som altså også viser sig i fiskersproget.

Systematiseringen af navnene viser, hvilke ord og efterled, der er hyppigst brugt, og ligeledes viser den, hvordan navnene er fordelt på øen.

Efterleddene er oftest substantiver brugt enten i ental ubestemt form, f.eks. -grund eller ental bestemt -grunden. De kan også stå alene, f.eks. Grunden, Revet, Kanten og så være hele navnet på lokaliteten. Der findes også efterled i flertal bestemt form, f.eks. -bratterne, -flejene eller -klipperne.

Det hyppigst brugte efterled er *-knajl (knald),* og det er fordelt nogenlunde rundt om hele øen, men findes dog ikke ved Rønne. På landjorden bruges ordet om en mindre forhøjning, en lille bakke, men i havet om en fremstående klippe.

Et andet meget brugt er *-gruinj (grund).* Det betyder en større forhøjning i havbunden, og det findes rundt om hele øen.

Inden jeg går over til de ord eller efterled, der har speciel udbredelse, vil jeg lige forklare et par af de bornholmske efterled, der ikke giver sig selv:

Flej bruges om klippeflade, der stikker

frem, især om lille lavt skær, og desuden om klippeflade under vandet.

Haga (hage), glda. haki, betyder redskab eller hage ud i havet, kystfremspring og findes i 3 tilfælde ved Gudhjem.

Hajl (hald) er en stor sten eller høj klippe. Ordet hald er glda. Findes i 2 tilfælde ved Gudhjem.

Hammara (hammer), oldn. hamarr. Ordets oprindelige betydning antaget at være »sten«, og det anvendes ofte i nordiske stednavne om stejl klippe, klippevæg. På bornholmsk bruges det dels om høj, stejl granitodde »Hammeren« og om naturlig eller kunstig bådebrygge af sten »Lådhammer«, dels om fiskegrund »Hægthammer og Kroggårdshammer«, dels endelig om lav ler- og sandodde med store rullesten »Råghammer« (ved Pedersker).

Nogle efterled findes kun ved 1 havn eller på et bestemt område. F.eks. sådan et som -*tøjet*. Det findes som efterled i 15 ord ved Arnager og Rønne og kun i et tilfælde ved Gudhjem, hvor ordet ikke er brugt som efterled, men står alene i bestemt form. Ordet er det samme som det almindelige låneord tøj, og betydningen er lånt fra nederlandsk tui, f. »fortøjning, fortøjningsanker, -tov«, til verbet nederlandsk vertuien, dansk fortøje.

Og så kan man spørge sig selv, hvorfor der netop er så mange af de samme ord på et bestemt område som her, men det fortæller os noget om forholdene, om lokaliteterne. Ved Arnager skelner man nemlig mellem -tøj og -*bratte* (-bratte findes kun ved Arnager). Tøj er en samling sten på havbunden og en bratte er en stenrevle højere end den omgivende bund. Ved Gudhjem findes mange ord med -klippe og -skær, og hvis man kender lidt til kysten der, ved man også, at disse ord er meget dækkende for lokaliteterne.

Endnu et efterled, som vi kun finder et sted, er -*sæt* ved Listed. Det findes i 4 ord. Det kommer af at sætte (sildegarn), så det brugte/bruger man nok meget her.

Som vi nu har set fortæller efterleddene os meget om, hvordan forholdene er under vandet - om lokaliteterne, og det siger os igen en hel del om, hvor fiskene holder til, nemlig på fremstående skær, sten og klippesider.

Forleddene fortæller os så til gengæld noget om den enkelte lokalitet. F.eks. hvor den ligger, eller hvem der har fundet den, eller om der er særlig godt at fiske. De fleste af forleddene står forklaret i oversigten over navnene, men jeg vil fremdrage noget af det mest generelle ved dem og et par af de helt specielle.

Et meget generelt træk ved forleddene er stedsangivelserne Nørre-, Sønder-, Øster-, Vester- og Mellem- eller størrelsesangivelserne Store- og Lille-. Og med hensyn til beliggenhed kan forleddet også være et andet stednavn, f.eks.: *Sæne*rev, *Røste*rev, *Årsdale*ryggen, *Salne*skæret. Udenfor Rø sogn skulle der ligge et skær »Sæneknajl«, som Bornholmsk Ordbog mener er opkaldt efter en mand, Niels Sæne, som druknede der. Bornholms Stednavne mener noget andet. Den siger nemlig, at manden har fået navn efter stedet.

Systematiseringen viser, at adskillige forled er personnavne eller slægtsnavne. De fleste er opstået ved, at grunden har fået navn efter den, der har opdaget eller fundet den. Kvindenavnene er måske fiskernes koner eller kærester.

Foruden navne på mennesker er der også mange forled og ord med dyrenavne. De kan enten være sammenligningsnavne: *Svineryggen, Tyren, Bu(h)stangeren.* Eller fortælle os, at der findes mange af de pågældende dyr på stedet, f.eks.: *Silderyggen,* der findes mange sild. *Svineryggen,* som vi havde ovenfor, kan også være et sted, hvor marsvin holder til. *Mågestolene* har fået sit navn, fordi mågerne holder hvilepause her, og *Ravneskår* er nogle klipper ved Gudhjem, hvor der forhen fandtes mange ravne, der byggede reder på klipperne. *Åborenden* og *Åbotøjet* refererer til, at der engang var store mængder af Åboer (edderfugle) de pågældende steder. Man mener,

at ordet Åbo eller Åboa er opstået hos den bornholmske almue, fordi ordet Åbod i gammelt lovsprog betød tillæg, tilgift, og fordi edderfuglens kostbare dun var et tillæg eller tilgift til Chr. Ø's kommandants indtægter.

Et forled, jeg er stødt på 3 gange, og som ikke forklarer sig selv, er *Kåse-*. Det findes i *Kåse* grund (Hasle), *Kåse* knald og *Kåse*rende (Arnager). Bornholmsk Ordbog siger, at ordet »kås« (foræld.) er et bådleje, og at det kun findes i stednavne nu - f.eks. Nørrekås, et bådeleje og bådehavn i den nordre del af Rønne.

Som vi så under efterleddene var der det specielle, at efterleddet *-sæt* kun fandtes ved Listed. Ligeledes har Listed nogle helt specielle forled, der fortæller os en hel del om fiskeriet, hvornår, hvor og hvordan: *Fiskje*ssæt. Bh. Ordb. siger om »fiskje«, at det betyder efterår, egentlig den tid, hvor efterårsfiskeriet, navnlig torskefangsten foregår.

*Vår*sæt, sikkert en grund, hvor der fiskes om foråret.

*Røjte*sæt: Verbet røgte, bornholmsk roita, anvendt om pasning af fiskegarn. Navnet står i forbindelse med udtrykket »at sætte på roit«, d.v.s. at sætte garnene så nær ved kysten, at de kan røgtes om aftenen.

*Sløje*sæt. Verbet bornholmsk sloia betyder at udsætte et eget slags garn for at fange ørreder.

Endelig kan nogle af forleddene eller stednavnene give os oplysninger om, hvilke fartøjer, der fandtes eller findes: Hasle nr. 12-1933 *Krejerten* (mindre fartøj med 3 master, som især sejlede på Østersøen). Gudhjem nr. 20-1951 *Kutte*krogen (kutter af engelsk cutter, båd, der skærer gennem vandet, 1 mast). Neksø nr. 29-1985 Galeasen (mindre fartøj med 2 master, højeste mast forrest). Neksø nr. 30-1985 *Fyrskibs*krogen (fyrskibet Adlergrund). Arnager nr. 52-1985 *Maste*-hang (et skib med 3 master), Arnager nr. 65-1985 *Ubåden*, Arnager nr. 71-1985 *Oliebåd*.

22 navne fra mit materiale er opstået af de 'med' eller af medene, som skulle til for at finde stedet, og det vil sige, at det faktisk er navne fra land, der er trukket ud på havet.

Et sjovt navn, som indgår i nogle af medene, er »trønte«. Det betyder mølle, og det blev/bliver brugt af fiskerne på havet, da gammel overtro siger, at man ville udsætte sig for fare ved at nævne det rette navn. Det kan dog ikke være overalt på øen, at denne overtro lever, da der er et par steder, hvor ordet mølle indgår i stednavnet eller i medet. F.eks. ved Allinge/Sandvig nr. 6-1933 *Møllerne* og i medene til nr. 2, 4, 6 og 7.

At navnene opstår meget umiddelbart, ved jeg af et helt nyt eksempel fra 1985 fra Pedersker: *»Chokoladeknappen«*. Det er en stenplet eller knajl i havet, hvor der er godt at fiske, og den fisker, der fandt pladsen, har en chokoladekiosk. Hvis ikke jeg vidste det, kunne man godt tolke »chokolade« som noget godt - altså et godt fiskested. Sådan tror jeg, det er med *»Spiskammerset«*, som også må være et godt sted, fordi der er mad at hente. Eller måske *»Pengerevet«*, hvor der sikkert også er mange fisk at fange, som så giver mange penge (det formodes dog også, at der engang er fundet en pengekiste her).

Datering, hvad angår de gamle navne, er meget svært. Jeg har, hvor det er muligt, skrevet årstallet for, hvornår man første gang har registreret navnet på et kort eller andre steder, men det betyder ikke, at de ikke sagtens kan være ældre. De årstal kan kun angive en terminus ante qvem.

Mange af fiskepladserne er mundtlig overleveret til helt op i vor tid. Adskillige støder vi på første gang i kilden fra 1933. På P. Kochs bånd fra 1951 fortæller han om et mærke *»Rævehage«*, at det var hans fars mærke. Om det så er opstået i hans fars tid, eller han også har fået det overleveret af sin far, kan vi ikke vide noget om. En anden gammel fisker på båndet siger om et navn *Aspeshullet:* »Det hørte jeg i min

belletid (barndom), de gamle navne hører man aldrig mere.« Og et andet sted siger han: »De (navnene) er nok nogle hundrede år.«

Enkelte af ordene har elementer i sig fra oldnordiske og gammeldanske ord, og når vi ifølge historien ved, hvilket rigt fiskeliv, der har været her lige siden stenalderen, kan ordene måske føres tilbage hertil, men kan dog også godt være opstået senere. Vi så under forklaring af efterled, at et par af de gamle ord især findes ved Gudhjem, og Gudhjem var øens vigtigste handelsby i vikingetiden.

Til gengæld kan mange navne fra oldtiden og fra den rige sildetid omkring ca. 13-1500 og handelen med hansestæderne være gået af brug igen, da 16-1700 tallet var meget dårlige århundreder for fiskeriet p.g.a. pest og perioder med isvintre. Ifølge Stednavneforskning I p. 190 blev vort sprog tilført nogle tyske låneord i perioden med handelssamkvemmet med hansestæderne. To af disse ord findes i mit materiale, nemlig ordet *flak* (grund) ved Christiansø nr. 4-1933 *»Flakket«* og *greve* - *»Grevens alter«* og *»Grevens dal«* (Gudhjem nr. 55 og 56 1941-51). Så disse ord kan i hvert fald ikke være fra før den tid, men kan naturligvis også godt være opstået senere.

I min navneoversigt kan man se, hvilke navne der ikke bliver brugt mere. Grunden er, at der i ca. 1960 kom moderne navigationsudstyr i bådene, og så havde man ikke brug for de gamle 'med' mere. Behovet for navne har helt ændret sig. Nye er opstået, men af andre grunde end før.

Nye metoder at fiske på kan nemlig også ændre navnestoffet og i bogstaveligste forstand bringe nogle nye op til havets overflade. For eksempel da man begyndte at trawle med net hen over havbunden, så stødte man på store sten, gamle vrag o.s.v., hvor nettet hængte i. Og for at undgå det næste gang mærkede man sig stedet og gav det navn. Sjovt nok holder fisken altid til der, hvor der er noget at hænge fast i, ellers kunne man godt få en fornemmelse af, at navnene førhen blev brugt til at genfinde gode steder med, og nu bliver brugt for at undgå visse steder.

En fisker fra Neksø havde sat et årstal 1920 ud for et navn *»Gårdemærket«* (Svaneke nr. 16-1985), og jeg spurgte ham, hvorfor han kunne gøre det så nøjagtigt. Så fortalte han, at det var, da man begyndte at trawle. Det er det samme, man kan se under Arnager 1985. Her har fiskeren også sat årstal på, for hver gang han eller en anden er stødt på noget på bunden.

En begivenhed, der også har ført til et par nye navne, er krigen. Eksempler finder vi under Neksø 1985 nr. 15, 16, 17 og 18 og under Arnager 1985 nr. 66, hvor der står Trekanten (Dansk), og i kommentaren står der, at det er grænsen mellem Sverige og Østtyskland 1945, sikkert en følge af krigen.

Som jeg har antydet før i denne opgave, finder jeg det personligt af meget stor værdi at opsøge og bevare disse navne.

Det er helt fantastisk, hvad de kan fortælle os om forholdene før og nu. Om sproget, om lokaliteterne, om udvikling af den ene eller anden art om ændring i fangstmetoder, og om hvordan fiskeriet flytter sig. F.eks. kan man af navnemængden ved Gudhjem og Neksø se, at førhen var Gudhjem en stor havn og Neksø en lille havn. I dag er det lige omvendt, hvor Neksø er den største havn på øen.

Og hvem ved, om alle disse oplysninger, vi kan læse ud af navnestoffet, måske engang kan få betydning for nogle, der kommer efter os, der kan få brug for eller bare lyst til at studere noget om tidligere tider.

Litteraturliste

P.V.K. Pedersen - Bornholms og Christiansøs Fiskeriforening i 50 aar. Rønne 1933.
Peter Koch - Det hvisker fra Havet - Gornitskas forlag. Allinge 1945.
Bornholms Stednavne - Gads forlag. København 1950.
J.C.S. Espersen - Bornholmsk Ordbog - Rosenkilde og Bagger. København 1978.
Bornholms Historie - Landbruget og dets Biografier - Ernst G. Olsens forlag. Rønne 1950.
Den Danske Lods II 15. udg. - Farvandsdirektoratet. 1983.
Vibeke Christensen - John Kousgård Sørensen - Stednavneforskning 1 og 2. København 1972.
Søkort nr. 189 - Farvandsdirektoratet. 1980.
Særkort Bornholm og Christiansø - Geodætisk Institut. 1983.
Turistkort - Geodætisk Institut. 1963.
Ordbog over det danske sprog (ODS).

NAVN	MÆRKE - MED Bemærkninger i kursiv.	Oplysninger fra BORNHOLMS STEDNAVNE Egne kommentarer i kursiv.
RØNNE		
R1. Rappagruinj (Rappegrund)	Larskjærke på Arnâgaskauinj. Klæmenskjærke lid noran Ankerskau.	Fiskegrund ved Arnager. Af et subst. rap til verb. rappe i bet. »skrabe, kradse, rive«(ODS).
R2. Koddissana (Kodisserne)	Liggjer paanaa ¾ Sjømil i Sydost fraa Mærrakaastinj.	Fiskegrund ved Arnager. Koddis kan være hypokoristisk på -is af bh. Kodd »Testikel«. Suffikset -is findes i fuglenavnet bh. Gaddis »Havlit« og bruges i udstrakt grad på svensk i hypokoristiske dannelser (jvf. Noreen Vort Språk V 401 ff.)
R3. Træbenatøjed (Træbenetøjet)	Liggjer imæl Kodissana aa Mærratøjed.	J.C. Urne 1763 (Bornholmske Samlinger).
R4. Vestindietøjed (Vestindietøjet)	Liggja ajle 3 noran Mærratøjed udanfor Knorrenbor(g).	
R5. Bojsetøjed (Buksetøjet)		
R6. Sivaratøjed (Sivaretøjet)		Af mandsnavnet Sivar, glda. Sighwarth.
R7. Haddinjana (Haddingerne)		Kort c. 1700 Haddings Riff. Stenrev. Afledt af et subst. oldn. hadda »håndfang, hank«. Navnet stammer vel fra, at fiskeredskaberne let sætter sig fast på de skarpe sten.
R8. Gaasareved (Gåserev)	Ligga ajle inja paa Lanngruinjed synjan Rønne.	Kort 1746-50 B.F. Hammer. Del af Haddingerne.
R9. Dynerna (Dynerne)		
R10. Ørinj (Øring)		Th. Teinæs 1926. Store stene. Navnet er en afledning med -ing af subst. glda. ør »sten, grus«.
R11. Aaen	S.V. fraa Rønne, Stâmpaaaen fram.	
R12. Gjâred (Gærdet)	Udanom Aaen. Gjâred ver Onsbæikj fram.	
R13. Lannudinj (Landodde)	Udanom Gjared, Arnagaudinj fram.	
R14. Stavlana (Stabler)	Liggjer i Fyrlinien paanaa 1½ Sjømil uda.	Subst. Stabel.

R15. Skolkinj (Skulken)	E i Fyrlinien lid udanom Stavlana.	Vel til verb. skulke i den bet. »gemme sig«, måske om en fiskegrund, der er vanskelig at finde.
R16. Erikinj (Eriken)	E I Fyrlinien med Larskjærke i Stâmpaaaen.	Navn efter teglværksskorsten lige ved havet lidt nord for Onsbæk. Navnet er bestemt form af mandsnavnet Erik.
R17. Stenbonninj (Stenbund)	S.V. for Eriken.	
R18. Ballonreved (Ballonrev)	S.Ø. for Stenbonninj	Ballon i bet. »kugle på toppen af et sømærke«.
R19. Skarpan (Skarpen)	S.O. for Ballonreved. (Træd paa Gjâred aa Klæmmenskjærke paa Konginj).	Skarpan er bestemt form af et subst. skarpa, dannet af adj. skarp.
R20. Hørbærs Stena (Hørbærs Stene)	S.Ø. For Skarpan.	Formodentligt af mandsnavnet Herbert.
R21. Sønnere Byennanj (Sønder Byende)	N.N.O. fraa Erikinj, lid noran Fyrarna sammen.	
R22. Artegruinj-samme (Levkanab)	Knudskjærke paa Rønna Kjærka. Rødskjærke paa Lævka.	Fiskegrund 3 sømil ud for Rønne, hvor Levka Odde (»Nab«) i Hasle landdistr. dukker frem. Nab yderste spids af odde, næs. (Danske Stednavne III, indl.)
R23. Goilholled (Guldhullet)	Knudskjærke paa Hans Holjers Gawl. Røskjærke lie østan Hâzle.	Af. subst. Guld, vel sigtende til, at der her kan gøres rige fangster.
R24. Kroggaarshammarinj (Kroggårdshammer)	E Lie vestan Goilholled.	(Kroggård i Knudsker - skifteprotokol 1685.)
R25. Bokkana-samme (Bukkene) som Horunganj (Horeungen)	Østen Goilholled me Knudskjærke paa Hans Holjers Gaul aa Røskjærke auer Læwka.	Stenet fiskegrund.
R26. Skreed-samme (Skredet) som Kjæiljaratøjed (Kældertøjet)	Østan Bokkana me Knudskjærke paa Hans Holjers Gaul aa Røskjærke auer Svorthat.	Bestemt form af subst. Skred,n »om (tilholdssted for) fiskestime (paa vandring), spec. om aaletræk« (ODS).
R27. Røred (Røret)	Injanom Skreed, Røskjærke paa Røred. (Røred e dænj stora Skorstenspivan ver Svorthat).	

R28. Gaijlbæinkjana (Galgebænkene)	Et kridtrev 9 Sm. V. for Rønne. Knudskjærke auer Norrekaas. Røskjærke paa Gaijlbæinkjagaarana (Gaijlbæinkjagaarana e Vystabygaarana).	L. Thurah 1756 (J.C. Urne tilf. til Thura). Formodentlig navn efter Galgeløkke. Udtalen [gawlbænkana] er en ombytning til subst. gawlbænk »bænken ved gavlen, ved stuens ende«. *En lidt større stensamling ca. 7-8 sømil fra Rønne.*
R29. Klokkaratøjed (Klokkertøjet)	Liggjer vestan Gaijlbæinkjana.	
R30. Snorrinj (Snorren)	Liggjer østen Gailbæinkjana.	Pejling efter Snorrebakke i Knudsker.
R31. Møllarareved (Møllerrev)	Tæt ver Lann synjan Næbba.	
R32. Kasgaarareved (Kasgård Rev)	Vestan Næbba ¾ Sjømil uda. Røskjærke udanom Røred. Knudskjærke paa Norre Støveri.	J. Hjort 1875. Nogen gård Kasgård findes ikke, så Kasgård er vel snarest et familienavn.
R33. Skorran (Skaaren)	Liggja ajle 3 paa Hvideudsreved.	Flad, skåret stengrund af jern sandsten. Navnet er feminin afled. på -a af subst.bh. Skorr, oldn. skor, f. indsnit, fure, revne i fjeldvæg (J. Fritzner, Norsk Ordbog 1886-96).
R34. Bagarauninj (Bageovnen)		
R35. Songarossed (Sangerosset)		Efterleddet er vel subst. Ros i bet. »frahuggede stenbrokker, småsten« (ODS). Forleddet muligvis bh. Sång, m., Syngen.
R36. Holled (Hullet)	Noran Hvideudsreved inte lânt fraa Lann. Sânagaarsvæinj âvinj.	Fiskegrund med dybt vand udfor Hvideodde. Knudsker sogn.
R37. Nygruinjed (Nygrund)	Lid noran Hvideudskaastinj.	
R38. Hajtan (Hægten)	Knudskjærke lie synjan Ankerskau. Hammarinj fram.	Ret skarpe sten, har navn af, at fiskeredskaberne let sætter sig fast.
R39. Hajthammarinj (Hægthammer)	N.V. for aa i et me Hajtan.	Hammer har her bet. »Stengrund«.
R40. Loinjana (Lundene)	Knudskjærke synjan Næbbatrøntan, paanaa 3 Sjømil uda.	
R41. Næbbagruinj (Næbbegrund)	Lid udaom aa lid te Norr for Loinjana.	

R42. Trommarinj (Trommeren)	Lid injanom Loinjana.	Subst. Trommer »Trommeslager« her vel om søens larmen.
R43. Smedaunganj (Smedeungen)	Lid et Gran Noran Loinjana.	
HASLE Helligper og Teglkås		
H1. Lævkaknajl (Levke-Knald)	V.N.V. for Læwka, Hammarinj fram.	Løfkebuchten, Kort 1744 S.C. Gedde.
H2. Stavlana (Stablerne)	Toppinj aa Hammarafyrtaarned fram. Hâzle Kjærke auer et Huz sydvest i Bøinj. *1 sømil S.V. af Hasle.*	Subst. Stabel.
H3. Jylaknajl (Juleknald)	Kattaivad fram aa et Huz paa enj grøner Staj i Rawnabæikkjin. (Kattaivad e Ulfeldts Taarn paa Slotted.)	
H4. Sønnere Knajl (Sønderknald)	Kattaivad fram lie noran Kjæmpaaaen. *½-1 sømil S for Helligper.*	
H5. Taarnameden (Tårnemedene)	Røtudfor Helligpær.	Efterleddet er subst. bh. mede. Forleddet kan være subst. taarn eller torn.
H6. Bojsarna (Bukserne)	Tætudfor Sjevvragaudinj synjan Tajlkaas, 250 Meter fra Lann.	
H7. Norre Knajl (Nørreknald)	600 Meter S.V. for Bojsarna. *½-1 sømil N for Helligper.*	
H8. Tajlgruinj (Teglgrund)	Røskjærkes Taarn fram aa overet me Taarnagaarinj. *½-1½ sømil af Teglkås.*	
H9. Kaasagruinj (Kåsegrund)	Hazle Kjærke paa Bæla Sten aa Roskjærke paa Blaakoilja.	
H10. Hajtan (Hægten)	E enj Plat mitte paa Kaasagruinj.	En »Plat«, mindre strækning. Subst. Hægte, vel om et sted, hvor garnet hænger fast.
H11. Jensa Kanjl (Jenseknald)	Liggjer paanaa 200 Meter udanom Hajtan.	Mandsnavn Jens.
H12. Krajertinj (Krejerten)	Liggjer S.V. for Kaasagruinj me Røskjærke paa enj Høj noran Taarnagaarinj aa et Træ te Jørn Kraks.	Subst.Krejert »mindre fartøj med 3 Master, især brugt i Østersøen« (ODS).
H13. Rønnatittan (Rønnetitten)	Noranfor aa injafor Kaasagruinj me Rønna frama aa Magehøjn paa Væjahøjn.	Sikkert af en forbindelse »titte til Rønne« el.lign. Sidste led er en afledning af stammen i verb.titte.

H14. Råghammer	Omtrænt 800 Meter i Norvest fraa Kaasagruinj.	Forleddet er adj. rag, bh. råger »lige, ret, rank«. Efterleddet -hammer opr.bet. antages at være sten.
H15. Grethapletting	*½ sømil fra Hasle.*	*Forled, kvindenavn Grete. Efterled subst. plet i bestemt form bh.*
H16. Grundet (Davids banke)		4 Sømil N.V. fra Hammaren J. Sørensen søkort 1704. Navnet skal hidhøre fra David Sanderson Dich, der opdagede grunden, da han i den hårde isvinter 1634 gik over isen fra Skåne til Bornholm.
H17. Sandegårdskåren		Et skær. Sikkert navn efter Sandegård i Knudsker. (Jordebogsregnsk. 1680).
H18. Spiskammerset	*En god fiskeplads.*	*Bestemt form på bh. af spisekammer.*
H19. Sorthatta Klippan (Sorthat Klippe)		En stor sten. Kort 1744 S.C. Gedde.
H20. Damperstenen		*Sammenligningsnavn el. måske grundstødning jf. Damperskær ved Stammershalle.*
H21. Dybkrogen	*Et dybt hul.*	
H22. Tyren	*En stor sten.*	*Formodentlig et sammenligningsnavn.*
H23. Blak		En stor sten (ved Helligper) adj. blak »blank, lys, skinnende« (DS IIp.149). Ofte anvendt om sten, der ligger i vejen for sejladsen.
H24. Kjærkegårdsstenen		N. Lund 1820. Traditionen sætter navnet i forb. med forliset af et orlogsskib ved Hasle 1566, hvorfra besæt. skal være begravet her. Andre, der har set den nu forsvundne stensætning, anså den for at være et oldtidsminde.
H25. Store Rams		En stor sten. Kort 1746-50 B.F. Hammer. Formen Rams kan være subtraheret af sammensætningen Rams (e)-sten (jfr. skrivemåden på K. 1746-50.
H26. Lille Rams		»Ramse Steen«, indeholdende et tiln.glda. Ram (eks. Nis Persøn Ram).

VANG

V1.	Mass Jensen (Mads Jensen)	Enesgaarstaarned hal frama. Træd paa Maagehøjn.	Enesgård, kort 1746-50.
V2.	Lijlleknajl (Lilleknald)	Rønna Kjærke udanom Hvideudssåninj. Kjøllaragaardstrøntan paa Rinjadalshyttan.	Kølleregård, kort 1746-50
V3.	Jylinj (Julen)	Bymøllan paa Flådkløppan. Torninj paa Longekjær i en Rænja paa Hammarinj.	Slægtsnavnet Jul.
V4.	Hyleknajl (Hyldeknald)	Kaartaboinj. Torninj paa Longekjær i et Holl paa Hammarinj.	
V5.	Fittinj (Fitting)	Omentrent 60 Fawna N.O. for Hyleknajln. *1 sømil fra Vang.*	Det kan ikke afgøres om navnet er et subst. Fitt,m. med bestemt artikel el. en -ing afledning evt. i best.form mask., idet best. og ubest.form i dette tilfælde er ens (Bh.Ordbog, indl.).
V6.	Flajan (Flejen)	Blæsbjær paa Ola Kristians. Røskjærke te Hvide Klæven. *4 sømil V.S.V. fra Hammeren.*	Vel et subst bh. Fleja, f, sideform til el. afled. af subst Flej,n. »skær«. (Bh.Ob)
V7.	Nygruinjed (Nygrund)	Røskjærke te Daûeholled. Storetaarn til Løvehauden. *6-7 sømil N.V. af Hasle*	
V8.	Pineknajln (Pineknald)	Blæsbjær paa Rinjadâlshyttan. Longekjær i bag Hammarinj.	Subst. Pine.
V9.	Bæikkjagruinj (Bækkegrund)	Kjollaragaarinj paa Rinjadâlshyttan. Røskjærke i sønere Bæikj.12 Sjømil V.N.N. fraa Vaang.	

SÆNE (vest)

S1.	Myllevæjsknajln (Møllevigsknald)	Liggjer i Myllevæjen S.V. for Slotsbakkana me Slotslyngagjâred ragt.	Møllevig-Bagge Wandels Kort 1676
S2.	Sæneknajl (Sæne Knald)	Kristian Peders Gawl auer Rænjan. Udinj i bag aa Fyrn auer enj Sten paa Klæven.	Muligvis (obl.kasus af) et glda. Sænda, en iōn afled. af subst. sand. Den uregelmæssige forlængelse af æ foran nd kunne skyldes analogi fra sand, der udtales med langt a i bh. Både her og ved Sæne i Rø er udstrakte sandstrækninger.
S3.	Sænegjâred (Sænegærde)	Sænegjâred ragt aa Fyrn te aa titta.	Forsvundet Gærde iflg. B.S. 1950.

S4.	Steninj (Stenen)	Fyrn auer Rænjan i Klæven. Træd auer Klævten (Rænjan) ver dænj vaada Uninj.	
S5.	Svaarte Holl (Sorte Hul)	Ret ud for Svaarte Holl.	
S6.	Gaardetittan (Gårdetitten)	Slotsvongagaarinj te aa titta Udinj te aa titta.	Slotsvangegård Efterret. 1743
S7.	Trappan (Trappen)	Slottet fri aa Klæven ud for Sanagaardsrænjan.	Et trappeformet klippeparti.
S8.	Inja (Inde)	Væiggjen râg.	Adv. inde.
S9.	Flæskaholled (Flæskehul)	Lie for Flæskaholled	Klippehule el. vandhul ml. klipperne, samt fiskeplads. Iflg. opt. fra 1947 skal der engang være fundet flæsk her. Snarere gemt.
S10.	Kapelagruinjed (Kapelgrund)	Vortan (Enj Enetop) paa Hjortabæred auer Kjærken (Salomons Kapel).	

ALLINGE/SANDVIG

A1.	Jydaholled (Jydehul)	Tailværksskorstenana paa sønre Ud. Fyrn te aa tita.	Klippehule el. vandhul ml. klipperne samt fiskeplads.
A2.	Knailn (Knalden)	Fyrn te aa tita i Kroginj ver Klint. Sønre Mylla paa Gunnar Peders Gawl.	
A3.	Baasavanned (Baasevand)	Dænj Lijla Fyrn te aa tita. Østre Ænna aa Longebjær paa Peter Lars Gawl.	Rimeligvis et sammenlignings-navn: jfr. Båsen som navn på Vige i Sverige. (Ortnamnen i Göteborgs och Bohus län.1923)
A4.	Ølandsholled (Ølandshul)	Fyrn paa Askinj. Fyrhuzed te aa tita. Norre Mylla paa Kongasjæred.	Kort 1805 T.Bugge og F. Wilster (iflg. indb.1923). Et svensk orlogsskib Öland skal i sin tid være strandet her.
A5.	Slættan (Sletten)	En Plada nær Lann fraa Haagen Jens Nakke te Kongasjæred.	Fiskeplads nær land.
A6.	Myllarna (Møllerne)	Allinge Myller overet. Fyrn paa Pæretræd.	
A7.	Aaknajln (Aaknald)	Norre Mylla paa tæknisk Skola. Fyrn paa Gatnarens.	
A8.	Ægjahønnan (Æggehønen)	Stengrunj 100 Meter fraa Lann noran Sândkaas.	Indkomne sager fra Bornholm 1761 stor sten.

A9. Bugten	*4 sømil Ø fra Allinge og ned til N fra Svaneke. (Også opl. fra Tejn 1985).*	
A10. Najlen	*10 sømil NØ fra Allinge/Sandvig som strækker sig NV af Chr.Ø. (Også opl. fra Tejn 1985).*	Subst. Negl.glda. og norsk Nagl, her sikkert skarp kant.
A11. Lænkebunden	*6 sømil N fra Allinge. Fin flad bund til trawlfiskeri. (Også opl. fra Tejn 1985).*	
A12. Bækkene	*5 sømil V fra Hammeren. Fin flad bund til trawlfiskeri.*	
A13. Bækkegrundet (Vang nr. 9 1933)	*10 sømil V fra Hammeren. Fin fiskeplads til garnfiskeri.*	
A14. Bornholmerdybet	*7 sømil N fra Hammeren. Fiskeplads mellem Bornholm og Sverige.*	
TEJN		
T1. Sønre Bojs (Søndre Byks)	Olskjærke paa sønre Larkagaar, 1½ Sjømil uda.	Lærkegård kort 1746-50. Bh. [bå• js] m. er en til sv. byx svarende sideform til bukse, bh. [bå• jsa], f., der anvendes som spøgende beteg. for en mandsperson, spec. en dreng. (Aage Rohmann).
T2. Norre Bojs (Nørre Byks)	Olskjærke paa Elnahøj, 2 Sjømil uda.	
T3. Østre Knajl (Øster Knald)	Olskjærke paa Elnahøj, 3 Sjømil uda.	
T4. Middelpunkt	Olskjærke paa Huzed sønjan Larkagaarinj. Store-Fyr paa Sandvig Havn.	
T5. Kulan (Kulen)	Olskjærke paa Jordbjæred norast i Tajn. Østrelarskjærke paa Lensgaaraskauinj.	Lensgårs 22/5-1522 J.R. Hübertz Aktsstk.til Bh.hist. 1852.) Kule = fordyb. i havb.
T6. Maanse Kanjl (Månseknald)	Olskjærke paa Jordbjæred. 1½ Sjømil injanom Kulan (5).	Jordbæred sikkert = med Jordbærhøj (gravhøj). Mandsnavn Mogens.
7. Divgaved (Dybgabet)	Olskjærke paa Jordbæred. Longekjær paa Allinja Kjærka.	
T8. Sånholled (Sandhullet)	Olskjærke sønjarst i Tajn. Store-Fyr klår aa Slotsvongaskauinj. *1 sømil NØ af Tejn Havn. Et godt sted at pirke torsk.*	

T9.	Pølseknajln (Pølseknald)	Olskjærke paa Stenbakkanj 1 Sjømil uda.	Navnet forklares af det bh. fiskerudtryk: Garnet går i pølse eller pølser, d.v.s. ruller sig sammen (Aage Rohmann).
T10.	Kanten	*En stenkant i Sø retning 4 sømil ØNØ af Tejn Havn. Et sted hvor hundtrawlerne skal forbi før redskab udsættes.*	
T11.	Jydeskær		Klippeskær 50 m fra kysten. Guide 1886. Jydeskjæret ved Bådsted. Subst.el. slægtsnavn Jyde.
T12.	Bädsted dyb	*Stedet hvor der pirkes torsk om efteråret.*	
T13.	Gären i Aaen	*Stengrund 1 km fra kysten.*	
T14.	Sæne Rev	*Se under Sæne (vest) nr. 2 1933.*	Stengrund der strækker sig 300 m fra kysten. (Kort 1746-50.)
T15.	Sæne Knap	*Stengrund 2 km fra kysten, der pirkes torsk.*	
T16.	Røstad Rev	*Klippegrund 1 km ud fra kysten.*	*(Måske Røsted Skær, Bh. Stedn. p. 529)*

GUDHJEM
(Peter Koch)

G1.	Vestre Bugt	*Olskirke på Kildesgården. Norreste Røkirke i Bækken.*	(Kildesgården-Kort 1747-50).
G2.	Röstadived	*Ikke særligt 'med'. Hele kysten langs, sten hele vejen.*	Rösta v.t. riste, også som v.n. ruste -(eller Røsted dyb).
G3.	Holjeraknajln (Holgersknald)	Gujema Kjærken paa Kalkuninj. Røkærke paa Huzed i Linjeskauinj.	Mandsnavnet Holger.
G4.	Ræved (Revet)	Røkjærke mellem Huzen i Linjeskauinj. Gujema Kjærken paa Krutmagasined.	[ræ•wed]. Navnet har bevaret den ældre udtale af ordet rev, der nu udtales [re•v].
G5.	Rævhâganj (Rævehage)	*Mærke i Salnebugt, ikke bestemt 'med'. Fars mærke, siger P. Koch.*	Undersøisk pynt ud for Røverskær (Ræveskær), fra pynten ses iflg. indberet. 1927 Rævegraven ved Salne, således at navnet kan skyldes sigtet til denne. Forleddet kan også være gl. udtale af ordet rev. (Aage Rohmann).
G6.	Tøjen (Tøjene)	Røkjærke mellem Huzen. Rânklæva paa Svaarteud. *Røkirke på det Nørre Huzed.*	Plur.best. form af subst. Tøj.

G7.	Kojln (Kullen)	Røkjærke paa sønre Huzed. Kojlagaarinj paa Torninj i Jensens Lyikja. *Hullegården på Glaret, Hulleg. på Busken. (Søndre mærker).*	I medene indgår Kullegården, uvist hvor, hvorefter grunden vel har navn. *Kullegården findes ikke, men Søren Kock, Gudhjem mener at man hentyder til noget kullet (brændt), så måske har der engang været en gård el. brandtomt.*
G8.	Vajen (Vigen)	Smedagaarinj paa Skred. Rânklæva paa Svaarteud.	(Smedagaarinj-Jordebog 1606)
G9.	Salne knajl (Salne Knald)	Taarneagaarinj paa Salnahuzed. Gujema Kjærken paa Maagestolana.	(Taarnagaarinj - 1721 Dokum. Kommissionen 28/12-1718). Bebyg. navn Salne-Johs. Mefos kort 1658-60.
G10.	Gruinjed (Grundet)	Trøntan paa Kappeled. Dahls paa Udinj. *Knajlbunden SV ud og Trøntan på Hængelade.*	*Hængelade = 2 huse der er bygget sammen. Her boede Ejner Mikkelsen og Camilla Poulsen.*
G11.	Norre Hâga (Nørre Hage)	Røkjærke paa Røstahuzed (Ligger paa Gruinjed).	
G12.	Sønre Hâga (Sønderhage)	Røkjærke paa Faared. Pær Jøns paa udinj (Ligger paa Gruinjed)	
G13.	Mældived (Meldyb)	Liggjer paa Stenbonninj udanom. Röjt.	Bh. mæl- »mellem-«.
G14.	Grusbunden		
G15.	Aspehullet	*Gammelt navn, man ikke hører mere, siger P. Kock. I bogen fra 1945 er det et bassin i klipperne Ø for Gudhjem.*	Kollektivet Aspe, n. »Bevoksning af Asper«.
G16.	Ankergrunden	*Lidt øvre for Kobbeåen.*	
17.	Rabrakkerbækken (?)		
18.	Helligdomsklipperne	*(Lyseklippan), forskellige mærker på klipperne.*	Kort 1746-50.
19.	Salneskæret		
20.	Kuttekrogen		Forled, sikkert kutter, fra engelsk cutter, båd der skærer gennem vandet.
21.	Röstaskæret		Måske Røsted skær (Bh.Stednavne p. 529)
22.	Jens Mohns Krog		
23.	Stolene	*(Åbyhavn, gammelt, husker svagt, P. Koch båndet)*	

24. Rajflatteklippan(?)		Måske Flakte Klippe Bh.Stednavne p. 293).
25. De sorte stenene	*Sorte rundstene*	
26. Bobbeåen		Bakke Wandels Kort 1676.
27. Salneklippan	*Mægtig stor rund klippe (største i Danmark).*	
28. Rævegraven		Klippeskår på Brante ml. Salne og Gudhjem.
29. Brebanerne		Bredebanerne, ved Salne. Subst.bh. Brebâna, m. »sted« hvor man breder noget (spec. fiskegarn) ud, (Bh. Stedn.)
30. Hestasten	*Bautastene*	J.C. Urne 1762 Hæste-Steen.
31. Ravnaskåret (Ravneskår)	*Klippekløft ml. Nørresand og Hestesten og dens forts. ud i vandet.*	J.C. Urne 1762 Rauneskor. Forled, fuglenavnet Ravn.
32. Mågestolana (Mågestole)	*To fritstående klipper.*	J.C. Urne 1762 Maageskiær.
33. Susararenjan (Suserende)	*En smal rende ind i klippen, suser og bruser, dyb stenkløft.*	Forled et subst. Suser(e) nomen agentis til vb. suse. Guide 1886 Suserenden.
34. Tjivahavn (Tyvehavn)	*Lille rende.*	
35. Pølseflaj (Pølseflej)	*Skær udfor Nørresand Havn, hvor Sløjegarnene var slemme til at pølse, rulle sig sammen.*	Guide 1886.
36. Norresân Havn	*Bådehavn.*	Kort c. 1700.
37. Rævarasjæred (Røverskær)	*Skær, som ikke var landfast, før Nørresandmolen blev bygget.*	J.C. Urne 1762, et Røver el. Caper skib skal være anløben og strandet her.
38. Smederenjan (Smederende)	*Indskæring i klipperne.*	Guide 1886
39. Svansud (Svorteud) (Svansodde)	*Odde.*	J.C. Urne 1762. Forled genitiv singl. af subst. bh. Svan m. »Svane«, der evt. her kan være et slægtsnavn el. et skibsnavn.
40. Knøsana (Knøsene)	*Undervandsskær udfor Svansud*	Subst. bh. Knøs, m. Klippeknold i havet, skær. Ordet høres nu kun i stednavne (Bh.Ordb.)
41. Pænjarenjan (Pengerenden)	*En smal rende mellem skær og land.*	Guide 1866.
42. Holkarahavn (Horkerehavn)	*Rende mellem klipperne.*	

43. Peteres Havn	*Rende mellem klipperne.*	
44. Holkaraflaj (Horkereflejene)	*Undervandsskær*	*J.C. Urne 1762.*
45. Blejkløpperne (Blegklipper)	*Klippeparti*	De bruges til at blege tøj på (optegnelser 1944).
46. Lådhammer	*Blejkløppernes sydlige side. Naturlig klippe, der har været benyttet til kaj.*	Forleddet er Subst. glda. lath, der indgår i Ladby (Hald, Vore Stedn.) J.C. Urne 1762.
47. Svinarygjinj (Svineryggen)	*Undervandsskær*	J.C. Urne 1762. Sammenligningsnavn eller sted hvor marsvin holder til.
48. Mortinjaknajl (Mortingeknald)	*Undervandsskær*	*Mandsnavnet Morten, bh. Mårtejn (Bh. Orb.)*
49. Ola Jens Sunj (Ola Jens Sund)	*Rende mellem 2 skær.*	
50. Bokkensknajl (Bokkensknald)	*Skær ved indsejlingen til havnen.*	J.C. Urne 1762. Forleddet er snarest slægtsnavnet Buk, bh. [*båk*] *m., i gen. bestemt form* [*båkens*].
51. Klauseshavn		*Muligvis opkaldt eft. en båd »Gamle Claus« (Koch 1945 p. 61.)*
52. Sauhajl	*Skær ved indsejlingen til havnen (nu landfast).*	
53. Brehajl (Brehald)	*Stort skær v. indsejling til havnen.*	J.C. Urne 1762. Adj. Bred.
54. Hunjfiskaknajlana (Hundfiskeknaldene)	*Skær ml. Brehajl og Pænjakjistan.*	*Hundfisk er det bh. navn på Hundestejle (Bh. Ordb.)*
55. Pænjakjistan m. Grevens alter (Pengekisten)	*Afslutning af en klipperyg (Aasinj), som går fra Sct. Anna Kapel ud mod havet.*	Guide 1866. Sagn beretter om ofring af penge på denne klippe (Dansk Folkems).
56. Grevens Dal	*Er fremkommet ved, at jorden ml. klipperne syd for Aasinj er gravet væk og sejlet til Chr. Ø for mange år siden.*	J.C. Urne 1762 Grevens Altere »da landet blev fundet af jarler og grever og Gudhjem var det første sted de landede ved, så ofrede de på dette skær«. *Andre sagn fortæller om en skibbruden greve, der reddedes her og byggede en del af kapellet til tak (Koch 45)*
57. Aaborenjan (Åborenden)	*Rende ml. klipper.*	Her fangedes iflg. opt. 1945 mange Edderfugle.
58. Tulaknajl (Tuleknald)	*Undervandsskær tæt ved land.*	J.C. Urne 1762. Formodentlig slægtsnavn, der skal være kendt fra Gudhjem (Aage Rohmann.)

G59.	Randkløverna (Randkløver)	*Indskæringer i klippen.*	
60.	Pumperenjan (Pumperende)	*Rende i klippen.*	
61.	Sølvkløppan (Sølvklippen)	*Består af felsspat og glimmer.*	J.C. Urne 1762.
62.	Norre Krog (Nørrekrog)	*En lille bugt.*	
63.	Svorte Sjær (Sorteskær)	*Skær ved indsejling til Melsted havn.*	J.C. Urne 1762.
64.	Gule Kløppa (Guleklippe)	*Klippeblok i strandkanten.*	Indberetn., 1923 Gule Klippa.
G65.	Melsted Havn	*Bådehavn.*	Landebog 1569. Det antages at forleddet er subst. bh. Mäl, Sandmäl, m. »liden sandbanke eller sandbanke ved strandkanten, klit« oldn. melr, m. »sandbanke, grusbunke«.
G66.	Gule Sjær (Guleskær)	*Sort skær ved Melsted Havn*	Indb. 1927. Skæret er bevokset med gul lav (Aage Rohmann).
G67.	Sorte Kløppa (Sorte Klippe)	*Ø for Melsted.*	Indb. 1927.

KRISTIANSØ

K1.	Nordvest-Gruinjed (Nordvestgrund)	Hittes paa Lod nordvest for Øn (Khr.Ø).	Søkort 1909
K2.	Ræved (Revet)	Vinjuen i Lijle-Taarn paa Tâl (injanfor Nordvest-Gruinjed).	
K3.	Brænjevinsknajl (Brændevinsknald)	Østre-Sjær te Kristiansø, Tât mite paa Græsholminj.	Iflg. H. Køie opt. 1951. En fisker tabte en flaske brændevin i vandet her.
K4.	Flaked (Flakket)	Guhjem te Næs. Taarnrænjan åven.	1752 i kopibog for udgående breve fra kommandanten. Subst. Flak-grund i havet, hvor der er ringe forskel på vandets dybde. (ODS).
K5.	Jørned (Hjørnet)	Østre-Sjær te Næs. Tât fram.	
K6.	Sydost-Gruinjed (Sydøstgrund)	Møllehuzed te Taatan. Tât fram.	
K7.	Pojlan (Pullen)	Skorsteninj paa Ballon te Taatan. Gjyllenløves Batteri paa Græsholminj.	Subst. Pulle- mindre forhøjning på havbunden, toppet grund (ODS).

K8.	Stjært (Start)	Sydkant aa Ballon te Taatan. Nordkant aa Taarn sammen.	Subst.bh. [sta•rt] Stjert. Bønder bruge gerne start om fiskehalen, hvad ellers sædvanlig kaldes rompa (Bh.Ordb.).
K9.	Bæikj (Bækken)	Denj diva Rænjan fraa sønjan Øen te udfor Najse.	

LISTED

L1.	Langruinjskântinj	Udfor Lista aa Bølshavn, dær vaar ded gruinjar op.	
L2.	Fiskjessæt (Fiskesæt)	Lannalongs injanom Langruinjskântinj. Ydersta Stenbonn.	
L3.	Vaarsæt	Lannalongs injanom Fiskjessæt. Injersta Stenbonn.	
L4.	Høinj (Høgen)	Enj Gruinj paa Vaarsæt. Lenskau te Skaaraspesinj.	Fuglenavnet Høg.
L5.	Roitesæt (Røgtesæt)	Lannalongs injanom Vaarsæt.	
L6.	Sløjesæt	Lannalongs injanom Røjtesæt.	

Listabones Udgonga

7. Lauagaarinj i Østremarker paa:
   a. Kristian Holms
   b. Ana Jens
   c. Kristian Freikes
   d. Tailhuzed
   e. Karna
   f. Thia Mortens
   g. Ana Hans
   h. Jonsen
   i. Hans Mikals

   Lauagaarinj - Kort 1746-50.

8. Kuratrøntan paa:
   a. Skottajemed
   b. Hunjahuzed
   c. Asparna
   d. Jens Jakupes
   e. Staalaboed
   f. Vævesta Gawl
   g. Smedahollarna
   h. Reen
   i. Storehojsjørned
   j. Lijlehoj
   k. Pilabæikjinj
   l. Kallaboara
   m. Pær Jens

   Kuratrøntan - J.H. Mansa, kort 1851.

SVANEKE

S1.	Flâsmarna (Falsmerne)	Kjærkan paa Jens Holms. Aarsdâlatrøntan paa injersta Sjydebâna.	Plu. af et subst. svarende til norsk Flasma, f.tynd og noget vid fraløst (afskallet el. fra flænget) skive; større flis el. nogett stort skæl af sten. (Norsk Ordb.1895-H.Ross).
2.	Wæiljarna (Vælderne)	Bækkatrøntan paa Bâdehuzed. Lawriza Huz paa Bøljebrydaraløjtan.	Bækkastrøntan slægten Bechs mølle. Subst.bh. Væjlla, f. sammenkittet fast stenagtigt jordlag (Aage Rohmann).
S3.	Marnamoersahol (Marnemorshul)	Svânan (Svânetrøntan) paa Johansa. Sjydebânanj paa Fyrtaarned.	Formodentlig efter en kvinde kaldet Marnemor, af [ma•rna] den bh. form af navnet Maren. Hvis Svanetrøntan er den samme som i skifteprotokol 1697 Suaniche Bymølle må forled være fork. af Svaneke.
S4.	Stavelinj (Stabelen)	Kuran (Kuratrøntan) paa Bendisagâwlinj. Aarsdâlan (Aarsdalatrøntan) i Klævten i Kodâla. *Stenbakke i bækken. 3 sømil af Svaneke.*	*Stavellen (Nexø 1985)*
S5.	Injersta Gruinkjânt	SV paa V-Kântinj aa Gruinjed (8).	
S6.	Fortawed (Fortovet)	Sydkântinj aa Gruinjed (8). *3-5 sømil Ø af Årsdale/-Svaneke.*	Subst. fortov, gla.forta. Her i bestemt form. *(Svaneke 1985) (Neksø 1985)*
S7.	Plâden (Pladen)	Liggjer synjan Gruinjed, ægenlit dænj sydostre Ænainj aa'ed. *Fra Stenbrud (14) og ca. 7 sømil østpå. 6-12 mil Ø til NØ af Svaneke. Lerbund med sten.*	
S8.	Grunjed (Grundet)	Sydostagruinj, det liggjer fraa Norostaa te Østan for Svânika aa begjyner paanaa 5-6 Sjømil uda.	
9.	Tejnesten		*Tajn = tand - måske ligner stenen en tand eller snarere tegn = kendemærke.*
10.	Kobbeåsten		Måske Kobbersten kort 1805 T. Bugge/F. Wilster. Sten i strandkanten, skal have navn efter et skib ladet med kobber, der strandede her. I stærk lavvande skal man kunne se hanken af en kobberkedel, som

			dog ikke kan hæves (Dansk Folkems.)
S11.	Bækken	*Fra 3 mil Ø af Neksø til Gudhjem. Smal dyb rende med mudderbund - stenkanter.*	
S12.	Terrasse	*Stenbund i Terrasse el. trappeform. 6 mil NNØ af Svaneke.*	
S13.	Kanten ell. Syd-ost Kanten		
Sl4.	Stenbrud	*Stenbakke på Pladen (7). 9 mil ØNØ af Svaneke.*	
S15.	Mariannekrogen	*Sunket kutter Marianne af Neksø 5 mil Ø af Svaneke.*	
S16.	Gårdemærket	*Navn fra 1920, man pejlede Dalegård over Stenbrudsmøllen. 3-12 mil Ø af Neksø.*	
ÅRSDALE			
Å1.	Mældived (Meldyb)	Opgruinjed injanfor Bæikj (Khr.Ø 9).	Bh. mæl- »mellem-«.
Å2.	Plattabonninj (Plattebunden)	Lannalongs injanfor Mældived.	Forled er iflg. Aage Rohmann bh. Plat mindre del af en overflade, idet her var pletter af sten, ler og grus.
Å3.	Stenbonninj (Stenbunden)	Lannalongs injanfor Plattabonninj.	
Å4.	Boskânj paa Fjyskens	Gruinj paa Mældived udfor Aarsdåla, paanaa 3 Sjømil uda.	Fjuskens er fiskernes navn på gården Strandvang, der anvendes som 'med'.
Å5.	Grânetræd (Grantræet)	En Grân ver Tinjfawdagaar paa Peter Koffeds.	Iflg. Zahrtmann beboedes gården af en tingfoged 1661-68.
Å6.	Væinj rager (Vejen rag)	Norregaarsvæinj fram.	Fiskegrund, som har navn efter sit med. Rager er mask. af adj. bh. râger, lige, ret, stedet må altså ligge i vejens forlængelse.
7.	Gaar paa Gaar	Tøijagaarinj paa Skawsholma-Portinj.	
8.	Portinj paa Gjâred (Porten på Gærdet)	Skawholma-Portinj paa et Gjâre.	
Å9.	Misundelsen	Ret udfor Aarsdåla tæt ver Lann.	
Å10.	Kjillsreved (Kildesrev)	Liggjer synjan for Misundelsen.	Ud for Orkilden nær ved land.
Å11.	Sønre Hawn (Sønderhavn)	Liggjer synjanfor Kjillsreved (5 te 11 e Udgonga for Sætning).	Kort 1805 T. Bugge/F. Wilster

12.	Stenmeded (Stenmedet)	Gruinj retud fraa Fred aa Ro paanaa 1 Sjømil uda.	Efterled er subst. bh. mede,n. der ikke blot anvendes om genstande på land, der tjener fiskeren til vejledning, men også om selve stedet på søen.
13.	Svorteholled (Sortehul)	Synjan Stenmedet tæt ver Lann	Indberetning 1922.
Å14.	Svenska hawn (Svenskehavn)	Tæt ver Lann udfor Norremark. 12 te 14 e Fiskatræikjeplåser.	Vistnok efter svenske fiskere der plejede at lægge til her. (Aage Rohmann).
15.	Røsjorta paa Mortinj Rasmesa (Rødskørte på Morten Rasmesa)	(e nogged uda)	Rødskørte menes at stamme fra fiskerne i Neksø og på Nørremark m.fl., der benyttede den højtliggende gård Smedegård med sine røde længer som sømærke (Opt. 1945) Rasmesa er gen. af Rasmussen og sikkert betegnelsen for et hus.
16.	Villemahøjden paa Kålshawa (Villumehøjden)	(8 Sjømil uda)	Antagelig et højdedrag i nærheden af Villumestælen (Vilhelms-Sted). Efterled er subst.bh. hoid,f. højdedrag.
17.	Kjæragaardsæjen paa Monkens (Kirkegårdsegen)	(Rætud for Væinj rager, 10 Sjømil uda).	Stor eg, der af fiskerne brugtes som sømærke. Monkens er et hus.
Å18.	Gruinjed ella Hajtan (Grundet eller Hægten)	O.t.N fraa Najse Hawn 12 - 14 Fawna Vann.	Stedet har navn efter, at der er hægtebund, d.v.s. ujævn klippebund, hvor fiskeredskaber hænger fast.

NEKSØ

1.	Norre Holl (Nørrehul)	Noran Hajtan, paanaa 20 Fawna Vann.	
N2.	Gretarna (Greterne)	Synjan Hajtan. Øt.S. fraa Najse Hawn me 14-16 Fawna Vann, Bolskjærke auer Najse Kjærka aa Svânikafyrn got fri aa Lanned ver Norremark.	Kvindenavn Grete.
N3.	Pær Svens Holl (Per Svendsens Hul)	Hompelinj paa Ægjapakkeried. Salthammer-Kostinj paa Daueudinj.	
N4.	Store Hjørne	*12 mil ØSØ af Neksø. Sted, hvor Sydkant (6) og S.Ø. Kanten (8) mødes.*	*(Snogebæk 1985).*
N5.	Lille Hjørne	*9 mil Ø.S.Ø. af Neksø. Bøjning af Sydkant (6).*	*(Snogebæk 1985).*

N6. Sydkanten	*3-12 mil ØSØ af Neksø. Sydlig kant af trawlbund = mudderbund.*	
N7. Sætteriet	*2-10 mil Ø til S.Ø. af Snogebæk, stenbund, hvor man sætter sildegarn for faste ankre.*	*(Snogebæk 1985).* Del af Broens Rev, hvor der fanges efterårssild. Subst. Sætteri i bet. sted, hvor man sætter sildegarn (ODS).
N8. S.Ø. Kanten	*10 mil S.Ø. af Neksø. Kant af Sætteriet (7).*	*(Snogebæk 1985).*
N9. Torskerenden	*6-8 mil S.Ø. af Dueodde - smal dyb rende.*	*(Snogebæk 1985).*
N10. Bobbing	*6 mil SSØ af Dueodde sunket damper navn »Bob«.*	
N11. Helvedesbakkerne	*10 mil syd af Dueodde.*	*(Arnager 1985 12 mil s. om Dueodde). Har navn efter Helvedesbakkerne i Paradisbakkerne.*
N12. Brynerne	*1 mil fra Snogebæk, 1½ mil fra Dueodde.*	*(Snogebæk 1985).* Plur. af subst. bh. Bryna,f. skarp kant el. rand, yderkant (Aage Rohmann) her om det stejle fald mod dybet.
N13. Silderyggen	*4 sømil S for Dueodde, Stenryg, hvor der fanges mange sild.*	
14. Røvhullet	*50 mil Øst af Neksø, nu Polsk område.*	*Fiskerens kommentar: Det lyder måske ikke godt. Det er et sted med mange vrag og sten, men der var altid megen fisk, men også mange gange hul i trawlposen, på fiskersprog-hul i røven.*
N15. Bombefeltet	*14-20 mil NØ af Svaneke Gasbombeområdet.*	
N16. Hjørnevraget	*16 mil NØ af Svaneke, Tysk skib sænket maj 1945 af Russiske Bombere.*	
17. Kirkegården	*35 mil NØ af Neksø, 6-8 tyske skibe sænket af bomber i krigens tid.*	
N18. Salamander	*19 mil Ø.t.N. af Neksø. Tysk trawler, der sank i 1947 efter eksplosion om bord, formodentlig en mine i trawlet, mandskab bjerget.*	

N19. Store Bjerg	*18 mil ØNØ af Neksø. 22 m høj, ler, ca. 1,5 km i diam. Har forbindelse med nr. 20.*	
N20. Krølleknoppen	*17 mil ØNØ af Neksø. Lerformation, 10 m høj, fundet af en fisker kaldet Krølle.*	
N21. Kopatterne	*15 mil ØNØ af Neksø, 4 spidse lersøjler ca. 12-15 m høje, på Ekkoloddet ligner de kopatter.*	
N22. Tårnet	*14 mil Ø.t.N. af Neksø, lersøjle ca. 18 m høj, 50 m i diameter.*	
N23. Knudsens Sten	*13 mil Ø af Neksø. Knudsen gl. fisker, kaldet Strit, hævdede, at der var et vrag her, men det er bare en sten.*	
24. Bjerget på Ryggen	*22 mil Ø af Neksø. 20 meter høj, 250 m i diameter.*	
N25. Årsdaleryggen	*17 mil SØ af Neksø, fast lerbund. Årsdalefiskerne troede, det var Ryggen.*	
N26. Ryggen	*19 mil SØ-22 mil Ø af Neksø. Lang istidsaflejring af ler og store sten.*	
N27. Morgenkaffehænget	*14 mil SØ af Neksø, gl. vrag. Når trawlerne, før de fik navigationsinstrumenter om bord, havde startet fiskeriet og drak morgenkaffe, hængte man der.*	
N28. Polakken	*18 mil S af Dueodde. Polsk trawler sunket i 1977.*	
N29. Galeasen	*12 mil S af Dueodde, gl. sunken galease, navn ukendt.*	*(Arnager 1985, navn fra ca. 1965).*
N30. Fyrskibskrogen	*18 mil SV af Dueodde. Fyrskibet Adlergrund lå her.*	

SNOGEBÆK

S1. Pladen udan om liggjer	Liggjer injarst paa Broreved, der gaar ud i N.Ø. fraa Snogebæik. (Se Svaneke 7).	
S2. Sætteriet aa længer uda	(Se Neksø 7.).	
S3. Knajlana (Knaldene)	Gaar i N.O.-S.V. me 20 Fawna Vann 3 Sjømil uda.	Pluralis af knald.

S4.	Denisa Holl (Denisehul) Paa ajla de Plâsana paa Broreved træikes Fisk aa sættes ætte Fiskjedssijl.	Liggjer paa Norennanjaa Knajlana, men Mærken e ijkkje kænda aa monga.	Måske af mandsnavn Dines.
S5.	Larkagruinjed (Lærkegrund)	Bolskjærke auer Najse Lystskau aa Markeragaar i Poulskersen auer Larkagaarinj i samma Soggen. Dær e 10 Sjømil ud aa dær sijleavråges.	Markeragaar 1771 tilh. K. Marcher. Larkagaarinj kort 1746-50.
S6.	Brynarna (Brynerne)	Udfor Daueudinj. Bolskjærke auer Massens i Snogebæikj gjer Østerkântinj. Sydlanned got udan om Daueudinj gjer Vesterkântinj. Dær fiskes Fladfisk, aa i Dived op te Kântane Sijl.	*(Se Neksø 12).*
S7.	Munkaknajlinj (Munkeknald)	Enj lavlier Gruinj. Poulskjærke paa Munkagaarinj i Poulskersen aa Pærskjærke paa Munkagaarin i Pærskersen. Sijlevrågninj.	Munkegård, Poulsker 1695 kirkebog. Munkegård, Pedersker 1569 Landebog.
S8.	Longediv (Langedyb)	Fraa Daueudafyrarna sammen aa sydvestætter, 18-25 Fawna Vann. Sijlavrågninj aa Røspættefiskninj.	
S9.	Svediva (Svedøje)	Vestan for Longediv. 16 Fawna.	Udtalen lyder på sammensætning Sved-øje. Da stavelsesskellet iflg. Aage Rohmann ligger mellem d og i, kan efterled ikke være en afled. af adj.bh. [di•ver] »dyb«. En meddeler mener, at navnet sigter til grundens store afstand fra kysten: Sveden drev i øjnene, når man var nået helt herud.
S10.	Knirtinj (Knirten)	Vestan for Svediva, inja paa Lanngruinjed. Pærskjærke auer Kjæmpahuzed.	Ca. ¾ mil fra land udfor Holsterodde. Formodentlig subst. Knirt,m. dannet ved vokalskifte til subst. Knort, bh. Knårt,m. liden knude el. knold. Hård klump (Bh.Ordb.)
S11	Råghammer	Østre Kânt aa Paulskjærke klâr aa Bjæranokkainj.	Præsteindb. 1624. Forled adj. rag bh. råger »lige, ret, rank«.

S12.	Slik	Sydost for Råghammer, lânt uda.	Subst. slik, antagelig i bet. mudder olgn., blød grund i farvand (ODS).
S13.	Vannholled (Vandhullet)	Sydvest for Bakkahawn, 5 Fawna Vann.	Del af landgrunden (Dansk Folkeems.) Kaldes også Krusehul efter Peter Kruse (Aage Rohmann).
S14.	Gjedabaksholled (Gedebakshul)	Udfor vestre Bakka, 7 Fawna Vann.	Del af landgrunden (DFS 1906-46). Forled subst. Gedebuk. Gedebak kort 1744.
S15.	Skomagaralappinj (Skomagerlappen)	Vestan for Gjedabaksholled.	
S16.	Rænjarna (Renderne)	I Laved sju Fawna Vann, i Syd fraa Boarna ½ Sjømil uda.	Bestemt form plur.af subst. Rende »smalt sejlløb, sejlrende.«
S17.	Pengerevet		Lille rev mellem Broens Rev og Pladen. Her skal engang være fundet en pengekiste fra et skib. (Aage Rohmann).
S18.	Møllerrev	*Grund nær ved Broens Rev.*	
19.	Hagen		Subst. bh. Haga,m. her i bet. »en hage ud i havet« (Bh. Ordb.).
20.	Graven		
S21.	Bakkerne	*Helvedsbakkerne se Nexø 11.*	
S22.	Bakkespidsen		
S23.	Rønne Banke		F. Taarup 1839. Grund SV f. Rønne.
PEDERSKER			
P1.	Kødtønden	*Der drev i gammel tid en tønde kød i land.*	Kort 1805 T. Bugge/F. Wilsten. Stor sten i havet nær land.
P2.	Bækkelandgrundet		(DFS 1903/23. En del af Landgrundet).
P3.	Møllerekrogen	*En møllers bedste fiskested.*	
P4.	Chokoladeknappen	*En lille stenknajl, opkaldt efter en, der har en chokoladekiosk.*	*Navn opstået i 1985.*
P5.	Bendtsens Havn	*Øst for Stenodde 200 m,en gl. fiskers bådeplads.*	
P6.	Runde-bakke	*Mellem Ølå og Stenodde (navnet stammer fra Bakken i land).*	
P7.	Slusekrogen	*200 m øst for Ølå - en god ørredplads.*	

P8.	Nællerne	*1000 m SØ for havnen (Øster Sømark) søgræsområde.*	
P9.	Revet	*Ud for havnen 300 m. Søerne bliver slået itu før de når ind til havnen. Fiskernes samtaleemne hver dag.*	
P10.	Lokum'et	*Dr. Lassens lokum.*	*Læge, der boede i Sømarken.*
P11.	Landgrundet		En grund ca. ¼-½ mil fra land, strækkende sig fra Boderne til Dueodde, langs stenbundskanten. (DFS1906/46).
P12.	Knirten		*(Se Snogebæk 10).*
13.	Sommergrundet		Del af Landgrundet (DFS1906/46).
P14.	Det blinde skær	*Mellem Snoppen og Pavillionen en kæmpe stor sten lige under vandet.*	Adj. blind i bet. »Som ikke kan ses«. (DFS1906/23).
P15.	Snoppen	*En række stene ude i havet.*	Subst.bh. Snopp,m. »hest med hvis næse«. Søen bryder altid hen over de øverste stene. (DFS 1906/23).
P16.	Gedebakkestenene	*2 stk. Øst for Snoppen 50 m ude i vandet.*	(Kort 1746-50 Gedde bag steen).
P17.	Dynan	*Ud for fiskerlejet Vesterbakke.*	Stor flad sten 5-6 alen i tværmål, udseende som en dyne (Indb. 1922).
P18.	Karret	*Rester af gl. havn udfor Vesterbakke.*	Subst. Kar anvendt om et stenkar. (Indb. 1922).
P19.	Busstongera (Bustangeren)	*S.Ø. for Svenskevigen.*	Sten i stranden, der skal være ført hertil med drivis i beg. af 19. årh. Substantivering af udtrykket stange bu(h) (DFS 1906/23). (Sikkert sammenligningsnavn).
P20.	Bakkedybet		Teinnæs 1926.
P21.	Raghammer	*Fiskebanke. Pejling, man skal have Slusegård over Bjerrebakken 3 mil ude.*	*(Se Snogebæk 11).*
P22.	Stenknejling	*En bunke sten samlet på et lille stykke.*	

ARNAGER

A1.	Hans Pærsa Knajla (Hans Persens Knalde)	S.S.V. fraa Boarna ½ Sjømil uda.	*(også Snogebæk 16).*

A2.	Funkaknajlana (Funkeknald)	Sosetrøntan østarst i Sozeaan. Larskjærke vestanom Lijlla Bakkegaar.	(Sosetrøntan, skifteprotok. 1686). Slægtsnavnet Funch.
A3.	Maansa Lajsabonn (Maanse Laksebund)	Vestom Funkaknajlana aa 2 Sjømil fraa Lann.	Genitiv af mandsnavn Mogens.
A4.	Smolthollarna (Smuthuller)	Vestanom Maanse Lajsabonn, 2 Sjømil fraa Lann aa ret Syd fraa Arnaga.	Adj. smult »hvor der er ringe bølgeslag«.
5.	Piladamsknajlala (Piledamsknaldene)	Larskjærke paa Karsala. Aakjærke paa Piladamminj. (Karsala e enj Skau imæl Strandbygaarana, aa Piladamminj e enj Dam me høja Træ ver imæl Jylagaarinj i Aakersen).	
6.	Akkaratøjed (Akkeretøjet)	Aakjærke paa Lijlla Bakkegaar Hintzatræen i Nygraav. (Hintzatræen staar ver Jaularagaarinj i Nylarskersen).	(J. Hjort 1861) Forled ældre nydansk akker »Anker«, oldn. akkeri. Store Elmetræer mandsnavn Hintze.
7.	Aspesbrattarna (Aspebratter)	Hintzatræen paa Koffedens. Aakjærke paa Koillana.	(J.C. Urne 1763). Af kollektivet Aspe.
8.	Kjælinj (Kedlen)	Liggjer paa Vesterkant aa Aspesbrattarna (Kedlen og ikke Kællingen, som af nogle antaget).	(J.C. Urne 1763). Grunden består af en samling sten, der har form som en kedel med en hulning i midten (Teinnæs).
9.	Ivastavelinj (Øjestabel)	Hintzetræen paa Torninj. Aakjærke paa Lyngbjæred.	(J. Hjort 1861) Iver Stavling Forled er den bh. form for øje. Stenrevlen har form som en dørstabel med et hul, der ligner et øje. (Teinnæs).
10.	Kjipan (Kipen)	Liggjer udanom Ivastavelinj aa injanom Lârsa Knajla (12).	
11.	Aspinj (Aspen)	Liggjer S.V. for Ivastavelinj Aakjærke ud te Lijlla Bakkagaar. Hintzetræen te Vesterkânt aa Torninj. (Torninj sto paa Skrântan neran for Arnâga).	Grund, der hænger sammen med Larseknalde. Bestemt form mask. af Asping (Aage Rohmann). En afledning på -ing af trænavnet Asp. Her navn efter Asp på land, som nævnes i J.C. Urne c. 1763.
12.	Lârsa Knajla (Larseknalde)	Liggjer udanom Ivastavelinj, Kjipen aa Aspinj.	J.C. Urne. c. 1763 - Af mandsnavn Lars.
13.	Bokkinj (Bukken)	Stræikkjer saj injanom Akkaratøjed te Ivastavelinj.	J.C. Urne c. 1763. En stor flade på et par tønder land med »spring« mellem bratterne (Teinnæs). Dyrenavnet Buk.

14. Ørjan (Ørjen)	Gruinj injanom Bokkinj. Hinzetræen te Vesterkânt aa Koffedens. Dænj høje Trøntan paa Sozetrønta.	J. Hjort 1861. Grund med en lille tæt stenknald. Navnet er bestemt form af et substantiveret adj.glda. yrigh aflydende til oldn.aurigr »gruset«, dannet af subst. oldn. aurr »grus med sten blandet sand« (J. Fritzner Norsk Ordb. 1886-96).
15. Jæppa (Jeppe)	S.V. fraa Arnâga. Larskjærke paa Tauan. Erikinj frama. (Erikinj e enj gammaler Tajlværka Skotsten le ver Hawet et Grân noran Onsbæikj).	J.C. Urne c. 1763. Mandsnavnet Jeppe.
16. Vongalétøjed (Vangeledtøjet)	Vestan for Aspinj (11). Larskjærke paa Sjyttagaarinj. Spiran paa dænj rø Lænjan.	(Sjyttegaar J.C. Urne 1743) Består af en spredt stenmængde med sand imellem. Vangeled stod vester ud i Arnager ved indgangen til Arnager.
17. Synnerbrattan (Søndisbratte)	Ræt. injanom Vongalétøjed. Aakjærke paa Møllarahuzed. Hintzetræen paa Gâstapilana.	Kunne måske være et Søndredybsbratte (Aage Rohmann).
18. Mældived (Meldyb)	Hintzetræen paa Tauan aa vesteretter.	J.C. Urne c. 1763.
19. Mældivsknajl		
A20. Blisbrattarna (Blisbratter)	Stræika dom fraa Vongalétøjed aa vesteretter til Divbrattan.	J.C. Urne c. 1763. En del af Højbratterne. Af subst. bh. Bli »Bly« p.g.a. den blyagtige farve, de unge siger bly (Teinnæs).
A21. Spidbrattarna (Spidbratter)	Liggja 100 Kroga injanem Blisbrattarna.	Subst. Spid »tilspidsed pind stegespid« navnet sigter vel til spidse stene, hvor fiskegrejerne hænger fast.
22. Knud aa		Et subst. glda. knut svarende til oldn. knutr »hævelse, knude, no. knut« bjergtop. Høj, bjerg, knold (Aasen), en enstavelsesform til knude, som findes i fl. danske stednavne (DS IV).
A23. Hans Pærsen (Hans Persen)	Liggja bægje inj imod Knudskjærke fraa Spidbrattarna aa	
24. Aabotøjed (Aabotøjet)	Larskjærke paa Mortens. Spiran paa Kjyllinjatræen.	Her fandtes tidl. mange Aaboer (Teinnæs) Aabo er den bh. betegnelse for Edderfugl (Bh. Ordb.).
25. Longesgaarstøjed	Liggjer V.N.V. for aa i Linia me Aabotøjed.	

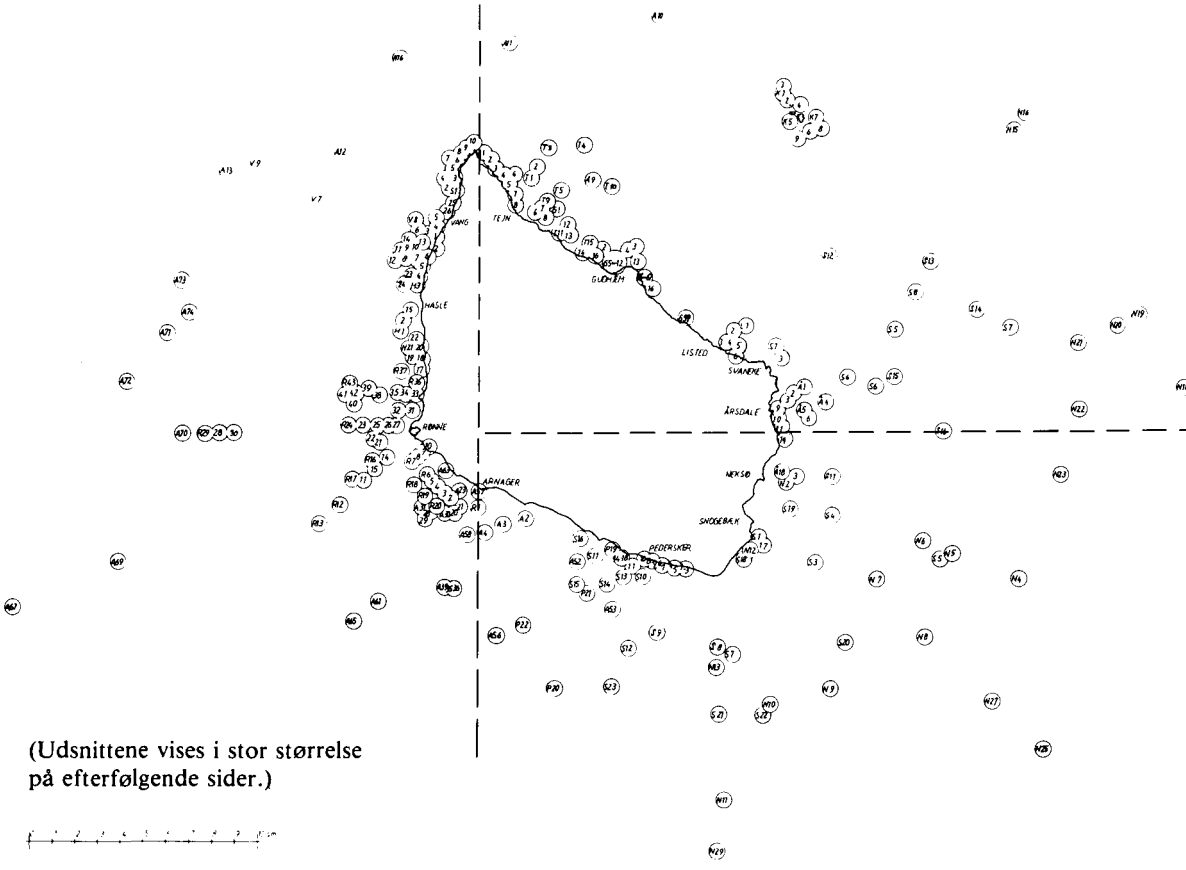
26. Mærratøjed (Mæretøjet)	Ver Mærrakaastinj (Hvid Mærn).	Vest for Hvide Mæren, som grunden har navn efter. (J. Hjort 1861).
27. Nydived (Nydyb)	Ræt udanom Mærratøjed. Larskjærke te Sørnsa Trønta. Spiran paa dænj rø Lænjan.	
A28. Klintatøjed (Klintetøjet)	Ræt udanom Nydived. Larskjærke paa Hansa Huz. Spiran lid udanom Kastelled.	Har navn af den høje klippebakke i Vester Marie (Teinnæs).
A29. Henrikkatøjed (Henriktøjet)	Liggjer S.V. for Klintatøjed.	Mandsnavn Henrik.
A30. Divbrattan (Dybbratte)	Liggjer ræt vestanfor aa tæt te Bliisbrattarna.	Forleddet er adj. dyb el. subst. Dyb, bh. [di•v].
A31. Tajlgaaratøjed (Teglgårdstøjet)	Ræt udanom Bliisbrattarna. Larskjærke paa Torninj. Aakjærke injarst paa Sozetrøntan.	Efter medet teglgården ved Rønne.
32. Smålegruinj (Smalgrund)	S.O. for aa hænjer sammen med Tajlgaaratøjed.	Grund med kun to bratter.
33. Vijlhajtarna (Vildhægter)	Liggjer udanom Bakkanj (35) i Syd fraa Båkkaballon.	Af adj. vild og plur af subst. hægte, fordi fiskekrogene hænger fast, når de kastes (Teinnæs).
34. Hajtarna (Hægterne)	Vestanfor aa i Sammenhænj me Viljhatarna.	
A35. Bakkanj (Bakkegrund)	Dær vor Bakkaballon staar. Hintzetræen paa Tauan. Spiran paa Kastelled.	N.L. Barfods kort 1684.
A36. Værabakkanj (Vædderbakke)	Vestanom aa i Sammenhænj me Bakkanj.	Dyrenavn Vædder.
37. Bakkarænjarna (Bakkerender)	Hintzatræen paa Torninj. Aakjærke injarst paa Lijlla Bakkagaar.	2 render ved siden af hinanden.
38. Bærrijlla Lomminj (Berlielommen)		J.C. Urne 1763. Grunden har måske sit navn efter en mand Berrild.
A39. Lomminj (Lommen)	Liggjer bæggje vestetter aa i Sammenhænj me Bakkarænjarna.	J.C. Urne 1763. Navnet er bestemt form af fuglenavnet Lom oldn. lómr.,m.
40. Rinkarna (Rinkerne)	Larskjærke paa Sjyttagaarinj. Aakjærke paa Kojllana.	Bh. Rinka er betegnelse for et dårligt, usselt Øg, der bruges som skældsord (Bh.Orb.)
41. Kaasaknajl (Kåseknald)	Larskjærke paa Nygraav. Aakjærke paa Hyiljarna.	

42.	Kaasarænjan (Kåserenden)	Larskjærke paa Lerkraagan. Aakjærke paa Injerkânt aa Lyngbjæred.	J.C. Urne 1763.
43.	De hoja Tojed (Hængetøjet)	Larskjærke paa Vestrekântinj aa Nygraav. Aakjærke mitte paa Lyngbjæred.	J.C. Urne 1763. Adj. høj.
44.	Aabrattan (Åbratte)	Vestanfor Kaasarænjan. Aakjærke injarst paa Lyngbjæred. Knudskjærke paa Sajled (Sajled e enj rør Plat paa Skrântan noran Onsbæikj).	J.C. Urne 1763. Har navnet Aabratte, fordi Aaskansen var mærke.
45.	Østre Knajl (Østerknald)	Liggjer injanom Aabrattan.	
46.	Krogryiggjinj (Krogryggen)	Liggjer injanom Østre Knajl.	
47.	Stavlabrattarna (Stablebratter)	Larskjærke i Væinj. Røskjærke te Kastelled.	
48.	Brattarna (Bratter)	Larskjærke paa Mortens, Røkjærke paa dænj rø Lænjan.	J.C. Urne c. 1763.
49.	Vestre-Longa-Knajl (Vester Longeknald)	Stræikkjer saj i Vest-NorVest fraa Stavlabrattarna.	J.C. Urne c. 1763.
50.	Vestre Holl (Vesterhul)	Liggjer injanom Vestre-Longa-Knajl.	J.C. Urne c. 1763.
51.	Nylars over St. Strandbygård til kroge fiskeri.		
A52.	Maste-Hang		Forled, middelda. fra plattysk el. hollandsk, et skib med 3 master, bh. maste.Hang kommer af at hænge. *Se Morgenkaffehænget, Neksø nr. 27-1985.*
A53.	Midtvejs-Hæng		*Efterled, samme som ovenfor.*
54.	Blak		Stor sten ud for Sose odde (Bakke Wandels kort 1676).
55.	(H) Jørne-Vrag	*22 Pedersker.*	
A56.	Møj-Hold (hul)		
A57.	Flejta-Hanna	*Sten*	*Forled flej-se Vang 6-1933. Efterled - Kvindenavn Hanne*
A58.	St. Hæng		*Efterled, at hænge.*
59.	Kanten		

60. Raping		*Sikkert samme som Rappegrund (se Rønne 1-1933).*
A61. Fladen		Måske samme som (Otto Jørgensen) Flade Grunden 2-3 mil SV f. Rønne.
62. Høj-Brattana (Højbratter)	*Samme som Arnager 20.*	Danske Lods 1843. Grund v. Åbotøjet med 2 små meget stejle klippetoppe, hed tidl. Træbensgrund.
A63. Madrasen		*Madrassen - sikkert sammenligningsnavn.*
64. Mellemstenen	*S om Bornholm 20 sm 1965*	
A65. Ubåden	*SSV af Arnager 16 sm 1960.*	*Måske sunket ubåd.*
A66. Tre Kanten (Dansk)	*Grænsen mellem Sverige og Østtyskland 1945.*	
A67. Tanja	*Vrag VSV om Rønne 19 sm*	*Kvindenavn Tanja.*
68. Pisrenden	*V om Bornholm 3-4 sm 1980.*	
A69. Ler Knailerne	*VSV af Rønne 14 sm ca. 1940-50.*	
A70. Sten -(h)jørnet	*V af Rønne 10 sm ca. 1940-50.*	
A71. Olie-båd	*VNV af Rønne 11,5 sm ca. 1960.*	*Sikkert sunket oliebåd.*
A72. Iris	*VTN om Rønne 12,5 sm 1967.*	*Kvindenavn Iris. Sikkert vrag.*
A73. Svenskan	*NV+V af Rønne 12 sm ca. 1950.*	
A74. Skov- (h) jørnet	*V af Hasle 10 sm 1940.*	

IVAR HOLM

Kort over fiskepladser og stednavne i havet omkring Bornholm på grundlag af foregående artikel

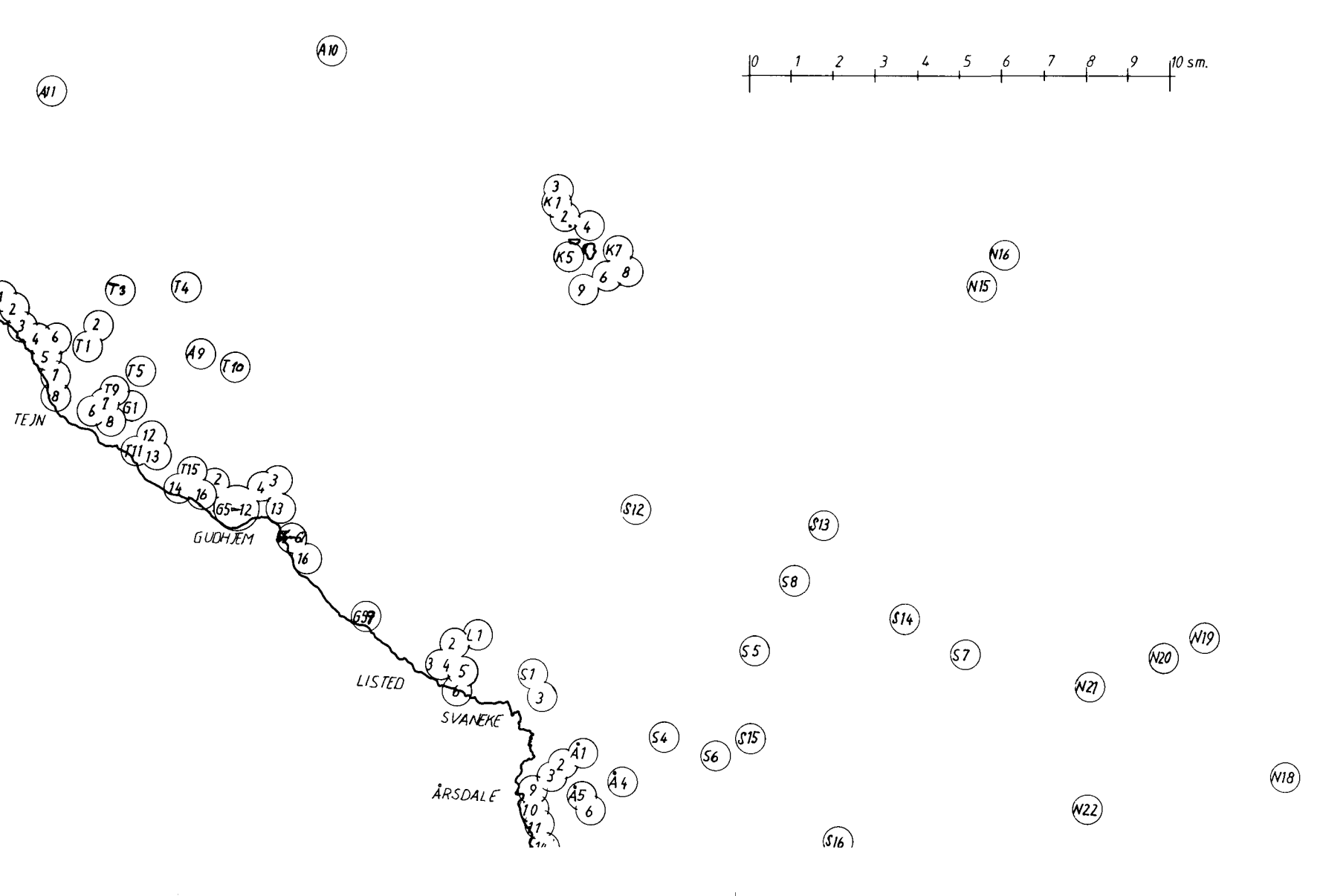


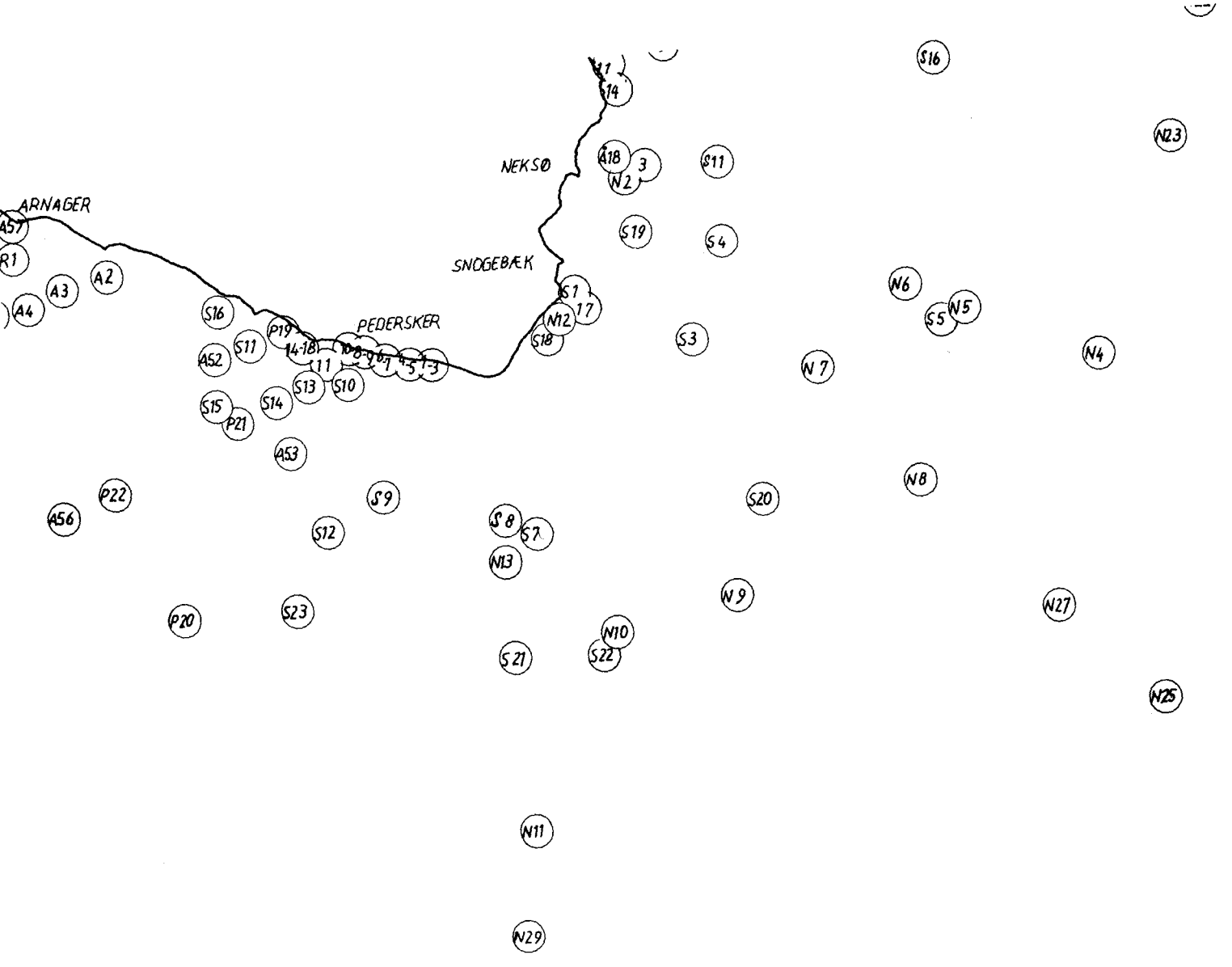
(Udsnittene vises i stor størrelse på efterfølgende sider.)

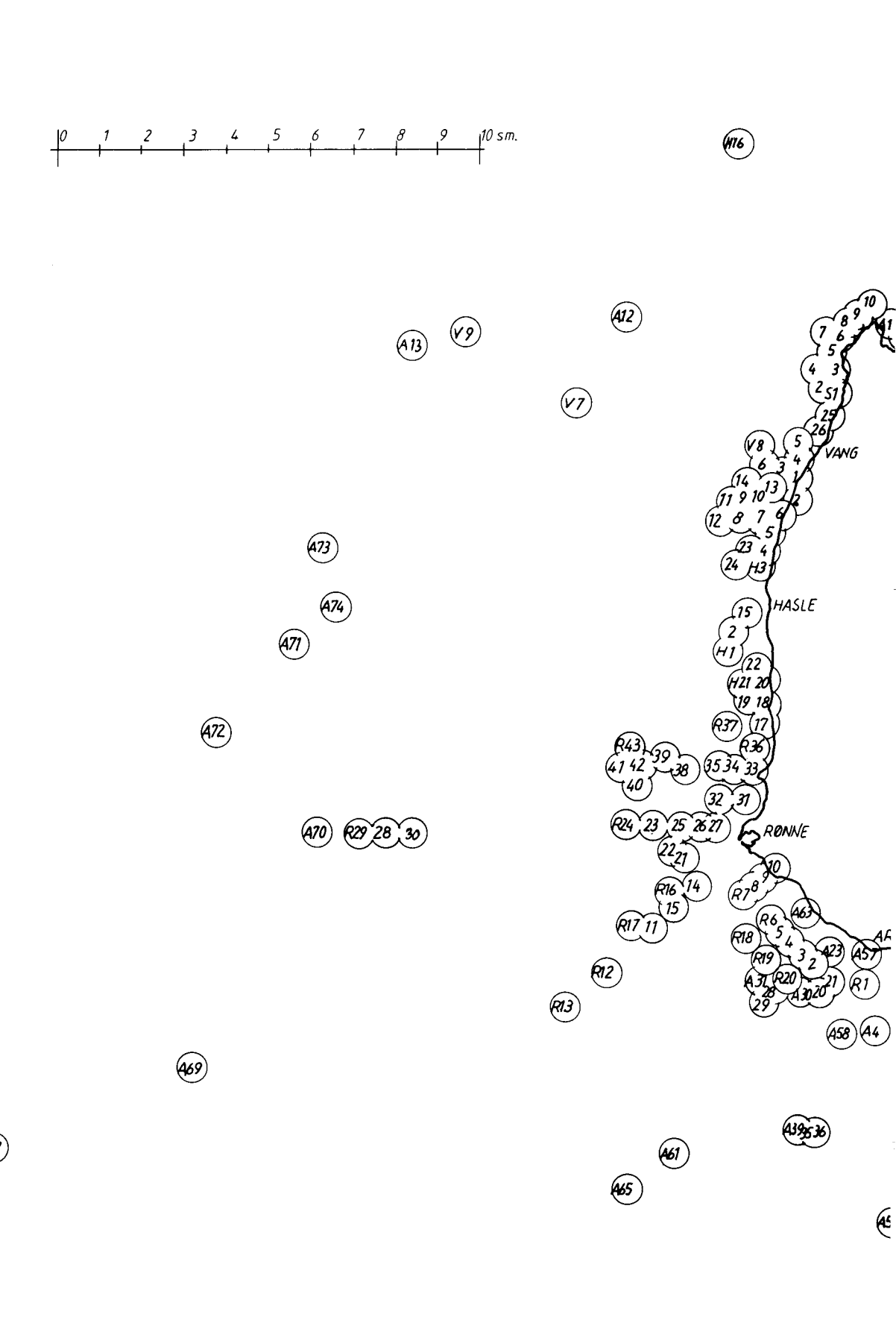
I symbolerne eller samling af symboler er angivet et bogstav og et tal. Bogstavet er forbogstavet på det fiskerleje, der har oplyst fiskepladsen - H for Hasle, V for Vang o.s.v., og tallet refererer til nummerrækken for det enkelte fiskerleje.

Opmærksomheden bør endvidere henledes på, at visse symboler angiver et sted, medens andre angiver et område. Området kan i mange tilfælde være temmelig stort.

Nogle fiskepladser kan ikke udsættes, fordi oplysningerne er utilstrækkelige, eller landmærkerne ikke længere eksisterer. Det er markeret ved, at bogstavet er udeladt i artiklen. Andre er p.gr.a. oplysningernes karakter udsat med usikkerhed, og endelig er de nyeste mærker temmelig pålidelige.

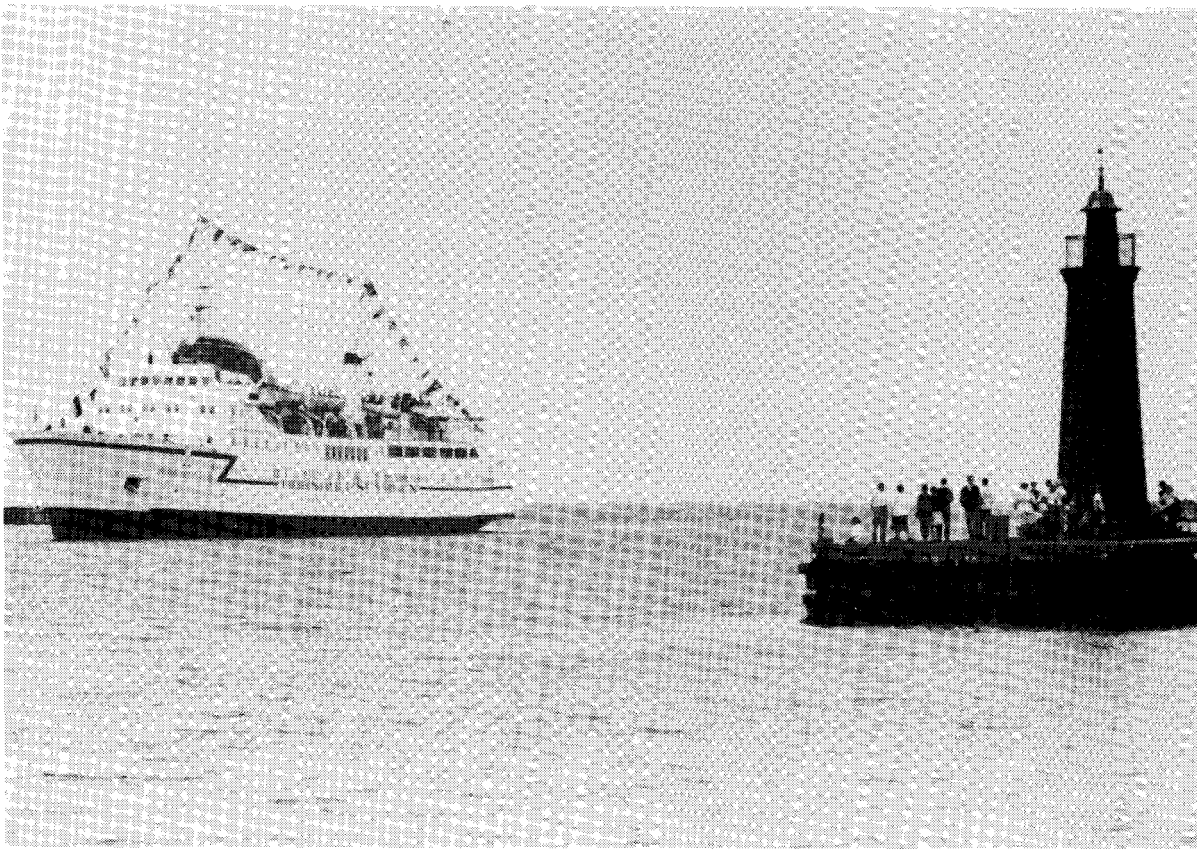

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sm.
A10
A11
K1
K5
K7
N15
N16
T1
T3
T4
T5
T9
T10
A9
G1
TEJN
T11
T15
65-12
GUDHJEM
G97
L1
LISTED
S1
SVANEKE
S4
S5
S6
S7
S8
S12
S13
S14
S15
S16
Å1
Å4
Å5
ÅRSDALE
N18
N19
N20
N21
N22


ARNAGER
NEKSØ
SNOGEBÆK
PEDERSKER
A57
R1
A2
A3
A4
S16
P19
S11
A52
S13
S10
S15
P21
S14
A53
P22
A56
S12
S9
S8
S7
N13
P20
S23
S21
N10
S22
N11
N29
N9
S20
N8
N7
S3
N12
S18
S1
17
S19
S4
A18
3
N2
S11
S16
N23
N6
S5
N5
N4
N27
N25


0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sm.
H16
A12
V9
A13
V7
A73
A74
A71
A72
A70
R29 28 30
VANG
HASLE
RØNNE
R43 41 42 40 39 38
35 34 33
32 31
R24 23 25 26 27
22 21
R16 14 15
R17 11
R12
R13
A69
A61
A65
A58
A4
A57
R1

A/S Bornholmsfærgen af 1962

Af C.A. Arnoldus



»Jens Kofoed« stævner for første gang ind gennem havneindløbet til Rønne den 5. august 1963 kl. 9.
(Foto: Erik Pedersen)

Forord

Den 15. juni 1962 blev der i Rønne stiftet et aktieselskab under navnet »A/S Bornholmsfærgen af 1962« med det formål at drive rederi- og handelsvirksomhed. Aktiekapitalen var 2 millioner kroner, men blev allerede i september 1962 udvidet til 4 millioner kroner.

Den 8. februar 1965 blev selskabets bo taget under konkursbehandling af skifteretten i Rønne. Den 29. december 1967 blev boet afsluttet med en dividende på 22% til de privilegerede kreditorer, medens der ikke blev nogen dækning til de simple kreditorer.

Jeg var aktionær i selskabet, men havde ikke været advokat for det. I forbindelse med de nødvendige skridt til selskabets opløsning var jeg imidlertid blevet rådgiver for bestyrelsen. Da selskabet blev erklæret konkurs, blev jeg en af de tre kuratorer, der behandlede boet. En af mine opgaver som kurator var at udarbejde en indberetning til skifteretten om selskabets gang i de sidste år før konkursen og om de vigtigste årsager til denne. Derigennem fik jeg et godt indblik i baggrunden for selskabets stiftelse, dets ledelse og drift samt dets forlis.

I forbindelse med boets afslutning blev

selskabets arkiv og det øvrige materiale vedrørende selskabet opmagasineret, idet der var hensat et vist beløb dertil. Da opmagasineringsfirmaet i foråret 1982 meddelte mig, at beløbet var opbrugt, var det meningen, at materialet skulle makuleres; men jeg fandt, at da selskabets historie var et interessant kapitel i Bornholms erhvervsøkonomiske historie, ville det være uheldigt, at materialet om selskabet forsvandt. Jeg fik det i stedet udleveret til opbevaring på min bopæl med henblik på at samle trådene og udarbejde en samlet redegørelse om baggrunden for selskabets oprettelse, dets ledelse og drift samt omstændighederne omkring dets sammenbrud.

Derudover samlede jeg, hvad der var muligt, om selskabet, herunder skifterettens materiale vedrørende konkursboet, et omfattende materiale fra Forsikringsaktieselskabet »Nordlyset«, der havde været forsikringsselskab for selskabet, og hvis direktør, generalkonsul Stefan Littauer, havde været en ledende kraft i 62-selskabet og dets formand det sidste år før konkursen, og en del materiale fra selskabets næstformand, bygmester Børge Jepsen, Rønne, der havde været særdeles aktiv såvel ved selskabets stiftelse som under hele dets levetid, og fungerende formand ved dets afvikling.

Fra selskabets første direktør, landsretssagfører Palle Tillisch, modtog jeg et værdifuldt materiale fra hans tid som direktør i henholdsvis 66-selskabet og 62-selskabet.

Fra 66-selskabet lykkedes det at få et betydeligt materiale vedrørende dette selskabs forhold til 62-selskabet, derunder kopier af direktør E.J. Wøldike Nielsens rapporter til sin bestyrelse samt udskrifter af 66-selskabets bestyrelsesprotokol vedrørende forholdet til 62-selskabet.

Det skriftlige materiale blev suppleret med personlige samtaler med de fleste af de hovedpersoner, der endnu var i live, og som ønskede at medvirke, idet samtalerne blev optaget på bånd og skrevet af.

De bornholmske dagblade for det pågældende tidsrum blev gennemgået, og alle væsentlige artikler og referater blev affotograferet og medtaget som kildemateriale.

På grundlag af alt dette materiale har jeg udarbejdet en samlet redegørelse til belysning af selskabets stiftelse, dets korte, hektiske og dramatiske liv og dets ikke mindre dramatiske endeligt.

Redegørelsen tilligemed det samlede, relevante kildemateriale er på 25-års dagen for selskabets stiftelse den 15. juni 1987 overgivet til Bornholms Lokalhistoriske Arkiv, således at den i fremtiden kan benyttes af interesserede.

Utilfredsheden med 66-selskabet

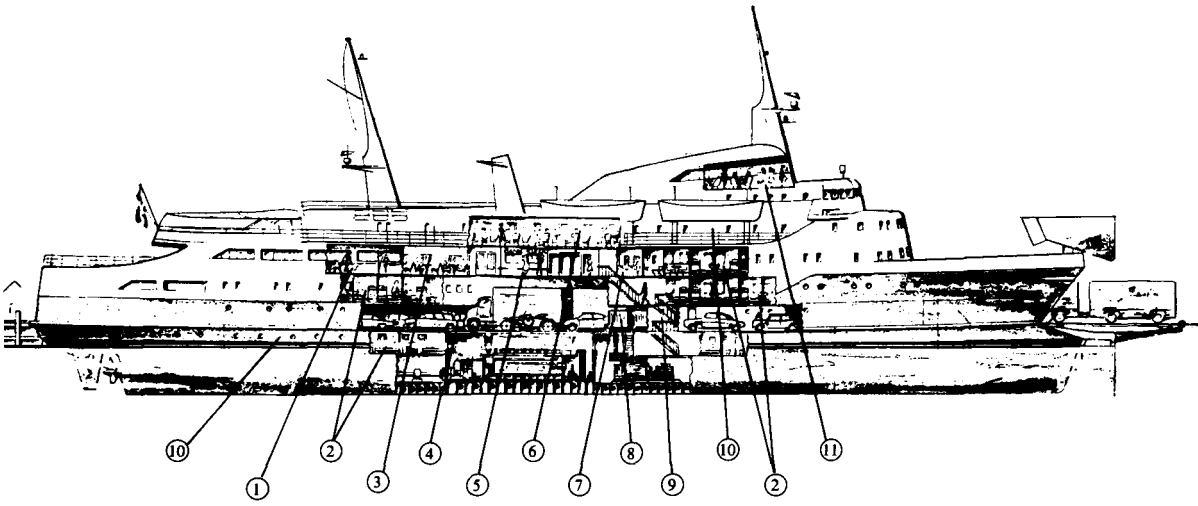
Initiativet til 62-selskabets stiftelse udgik fra en kreds af personer, der repræsenterede den aktionærgruppe i A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, som i årene 1957-62 var i opposition til bestyrelsen i dette selskab.

Baggrunden for oppositionen var en stigende irritation blandt øens befolkning over selskabets drift - manglende køje- og bilpladser samt dårlig service.

Selskabet havde siden stiftelsen i 1866 været ledet af 3 direktører af slægten Lund, prokurator H.P. Lund, sagfører Thorvald H. Lund og sagfører Thorkild Lund. Da sidstnævnte døde i 1954, blev landsretssagfører Palle Tillisch, dengang direktionssekretær i Rederiet A.P. Møller, ansat som ny direktør fra 1. marts 1955; men han blev afskediget igen allerede i juni 1957, hvorefter selskabets mangeårige revisor, statsaut. revisor E.J. Wøldike Nielsen, blev ansat som direktør fra 1. januar 1958, men således, at han straks tiltrådte som bestyrelsens kommitterede for at føre tilsyn med selskabets daglige drift.

Den ledende skikkelse i oppositionen var direktør A. Espersen, der i et læserbrev den 13.9.1957 i de lokale blade foreslog bygning af en færge med stor maskinkraft, stort bildæk og stor restauration.

Efter flere ekstraordinære generalforsamlinger og talrige læserbreve og erklæringer fra begge sider blev der i marts 1958 indgået



Plan over »Jens Kofoed«. Numrene viser flg.: 1) Veranda. 2) Passagerkamre. 3) Cafeteria. 4) Bildæk. 5) Kiosk. 6) Spisesalon. 7) Toiletter. 8) Bakkegods. 9) Trappegange. 10) Besætning. 11) Udsigtsveranda. (Bh. Tid.)

et forlig, hvorefter oppositionen skulle have 2 repræsentanter i 66-selskabets bestyrelse. Den første var bygmester Børge Jepsen, og den anden tandlæge H.C. Strand Holm. Sidstnævnte sluttede sig meget hurtigt til majoriteten i bestyrelsen, og Børge Jepsen blev langsomt »frosset ud«. På den ordinære generalforsamling den 16. marts 1962 foreslog den øvrige bestyrelsen, at direktør C. Milner blev valgt i stedet for Børge Jepsen, og dette skete.

62-selskabet stiftes

Oppositionsgruppen reagerede omgående. I begyndelsen af april 1962 sendte den en længere redegørelse til de aktionærer i 66-selskabet, som den var bekendt med, med en gennemgang af oppositionens forhandlinger, aftaler og samarbejde med bestyrelsen i perioden 1957-62 og med en tilkendegivelse af, at man nu måtte overveje, om der var grundlag for genoplivning af oppositionens arbejde.

Allerede i begyndelsen af juni 1962 udsendte gruppen på ny en henvendelse til aktionærerne i 66-selskabet med oplysning om, at »kernen« i gruppen bestod af direktør A. Espersen, grosserer L. Johs. Hansen, bygmester Børge Jepsen og gårdejer Niels Sursænke, og at det påtænktes at oprette en ny rute mellem Bornholm og København, da der var og gennem lange tider havde været et trafikbehov, som 66-selskabet ikke havde været i stand til at dække.

Det nye ruteskib ville blive bygget efter færgeprincippet, således at kørsel ombord og fra borde kunne ske på meget kort tid, og bilister ville derfor kun behøve at indfinde sig kort tid før afgangen. Skibet skulle kunne leveres til begyndelsen af sæsonen 1963. Det blev understreget, at der ikke var tale om at stifte et selskab for at konkurrere med 66-selskabet, men for at tilfredsstille et behov, som man ikke fandt, at 66-selskabet ønskede at tage sig af.

Den 15. juni 1962 blev selskabet stiftet med navnet »A/S Bornholmsfærgen af 1962«. Aktiekapitalen var i første omgang 2 mio. kroner. Det nye skib ville blive noget større end oprindelig forudsat, og prisen ca. 17 mio. kroner i stedet for de først påregnede 15 mio. kroner.

Allerede den 15. juli 1962 var aktiekapitalen tegnet, d.v.s. på den halve tid af den af-

Den stiftende generalforsamling i 62-selskabet 24. august 1962. Den store, nye sal på Dams hotel var fyldt til sidste plads. 2 måneder tidligere var en udbudt aktiekapital på 2 mill. kr. blevet revet væk i løbet af få uger. Af de 1200 nye aktieejere, der kom fra alle lag i det bornholmske samfund, var ca. 250 mødt op for at høre om den nye færge. (Algot foto)

satte. Der havde meldt sig ca. 1200 aktionærer - ca. halvdelen fra Bornholm og resten fra det øvrige land. Såvel stifterne som aviserne konstaterede, at der var bred bornholmsk tilslutning til aktietegningen.

Stiftende generalforsamling blev afholdt i Rønne den 24. august 1962.

Efter en skriftlig afstemning blev den af stifterne foreslåede bestyrelse valgt, og den bestod af følgende personer:

grosserer L. Johs. Hansen
gårdejer Niels Sursænke
bygmester Børge Jepsen,
direktør A. Espersen,
højesteretssagfører Stefan Nielsen,
direktør Stefan Littauer,
civilingeniør E.H. Matthiesen.

Som revisorer blev valgt Revisionskontoret i Århus v. statsaut. revisor Axel Nielsen samt som lokal revisor, fabrikant J. Kofoed Stender.

På et bestyrelsesmøde umiddelbart efter generalforsamlingen valgtes højesteretssagfører Stefan Nielsen som formand og bygmester Børge Jepsen som næstformand.

Man drøftede spørgsmålet om eventuel ansættelse af landsretssagfører Palle Tillisch som direktør; men der var enighed om at udsætte afgørelsen af dette spørgsmål, til en redegørelse fra Palle Tillisch vedrørende hans hidtidige arbejde for selskabet forelå.

Fuldtegningen af aktiekapitalen var nået allerede på 17 dage. Bestyrelsens første opgave ville nu være en udvidelse af aktiekapitalen.

I september 1962 blev yderligere 2 mio. kroner aktier i selskabet udbudt til tegning, og i løbet af efteråret blev de tegnet, og der

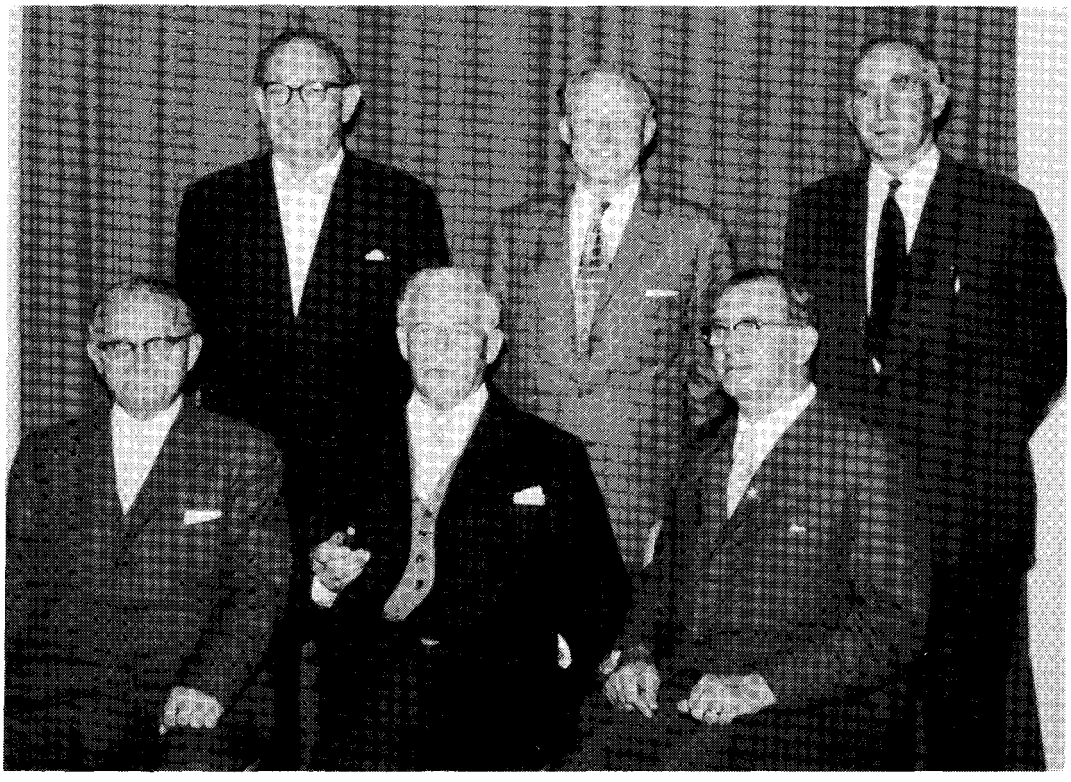
var derefter ca. 2000 aktionærer i selskabet.

Den 8. oktober 1962 tiltrådte landsretssagfører Palle Tillisch som direktør.

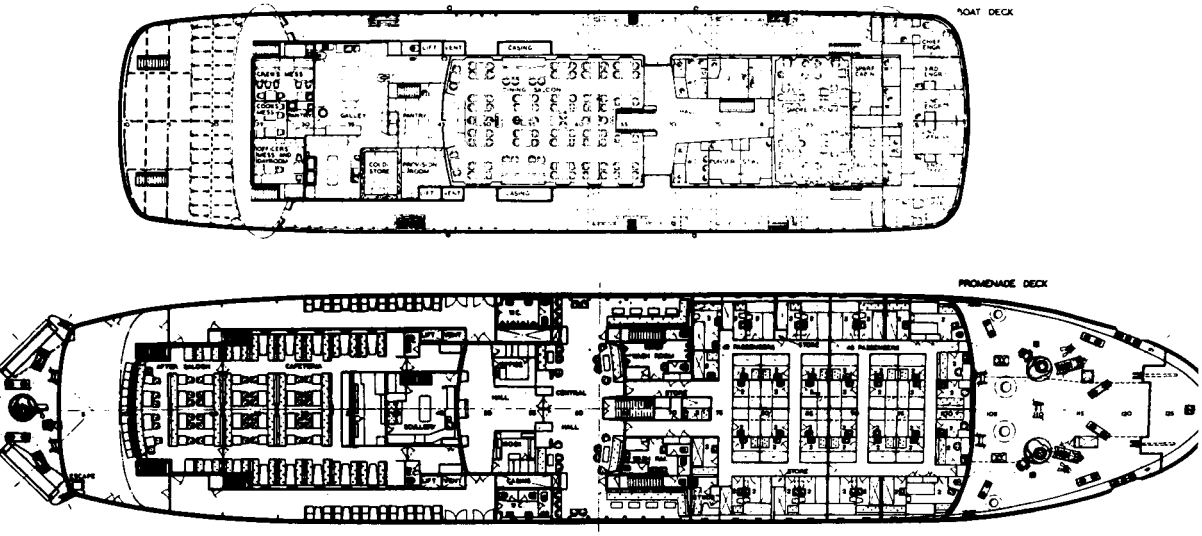
»Kernen« havde allerede i april 1962 henvendt sig til højesteretssagfører Stefan Nielsen som juridisk konsulent, til de skibstekniske konsulenter, Knud E. Hansen I/S, København, og til landsretssagfører Palle Tillisch som shippingkyndig konsulent.

Det viste sig, at færgen »Julle«, der sejlede på Juelsminde-Kalundborg linien, lå tæt op ad de ønsker, man havde.

Palle Tillisch. Direktør for Bornholmsfærgen af 1962 fra oktober 1962 til november 1963. Født i København 1920, landsretssagfører 1949, ansat i rederiet A. P. Møller 1947-55, direktør i »1866« 1955-57. (Bh. Tid.)



Bornholmsfærgens første bestyrelse. I forreste række fra venstre: grosserer Johs. Hansen, højesteretssagfører Stefan Nielsen og direktør A.Espersen. I bagerste række fra venstre: direktør Stefan Littauer, bygmester B. Jepsen og gårdejer N. Sursænke. Ingeniør E.H. Mathiesen var ikke til stede. (Algot foto)



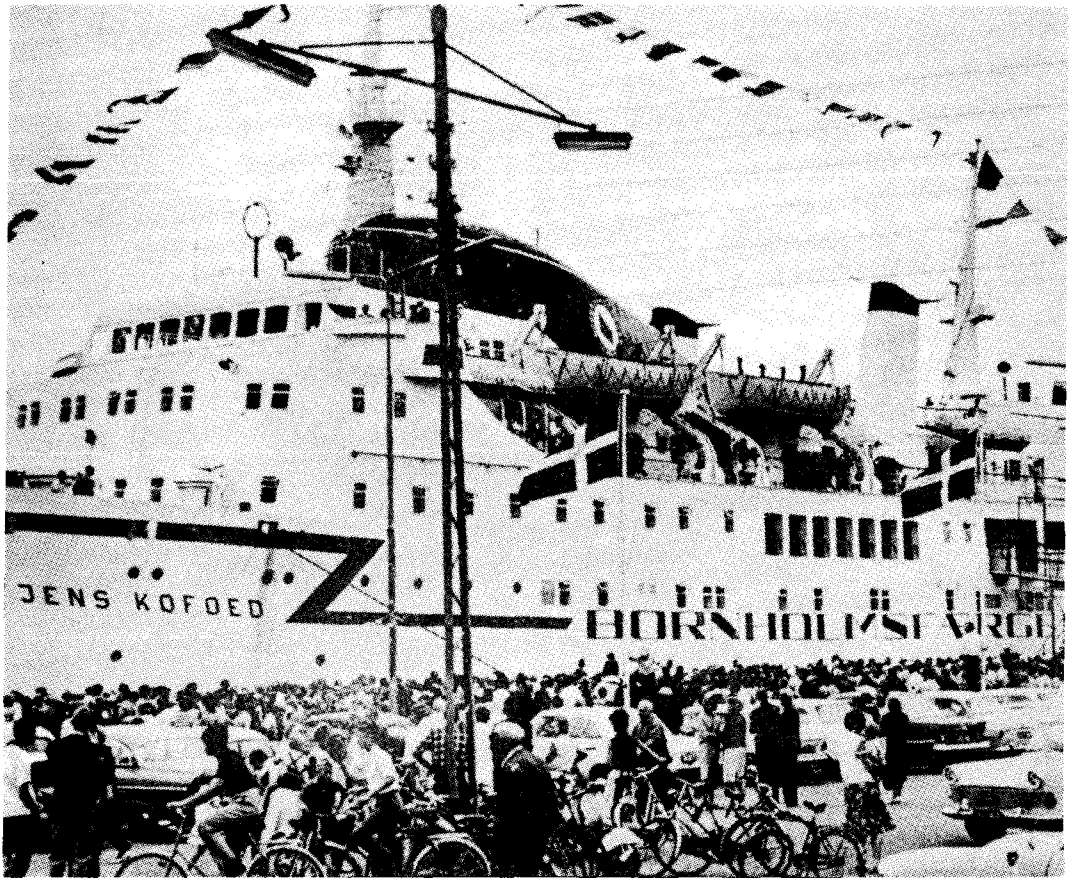
Tegninger af »Jens Kofoed«. Færgen havde plads til ca. 100 personbiler, 1200 passagerer og godt 250 køjepladser fordelt på en- og tomandskamre. (Foto: Erik Pedersen)

Efter forhandlinger med en række tyske, danske og svenske værfter indgik stifterne den 11. august 1962 foreløbig kontrakt med det tyske skibsværft Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack.

Da der ikke havde været afholdt stiftende generalforsamling i det nye selskab, og der således ikke var valgt nogen bestyrelse, blev kontrakten underskrevet af stifterne. Dette indebar, at stifterne hæftede personligt for kontrakten.

I den anledning blev der i kontrakten ind-

Spisesalon på »Jens Kofoed«. 62-selskabet havde lagt vægt på en helt moderne indrettet færge. Prisen var på ca. 20 mill. kroner. (Bh. Tid.)



Kl. 10 - 12 den 5. august 1963 var der reception om bord. Folk kom fra hele øen for at bese den nye færge. *(Bh. Tid.)*

føjet en bestemmelse om, at det personlige ansvar for underskriverne skulle ophøre ved registreringen af selskabet i Aktieselskabs-Registeret.

Kontrakten vedrørte bygningen af en dobbeltskruet, søgående motorfærge, der skulle udføres i overensstemmelse med tegninger og beskrivelser udarbejdet af skibskonstruktionsfirmaet Knud E. Hansen I/S, København.

Udførelsen skulle være i overensstemmelse med den bedste standard og på ingen måde ringere end 66-selskabets skib m/s »Bornholm«.

Skibet skulle leveres ikke senere end den 31. juli 1963. Fandt levering sted senere, skulle værftet betale en nærmere fastsat dagbod.

Færgen skulle kunne sejle 17¼ knob på dybt vand og under gode vejrforhold, og maskinen skulle have en ydeevne på 5.200 hk.

Prisen var aftalt til 11.500.000 DM, hvoraf 150.000 DM skulle betales, når kontrakten var underskrevet, 1.000.000 DM kontant den 1. september 1962, 1.150.000 DM kontakt den 1. november 1962, medens restkøbesummen 9.200.000 DM skulle afdrages med 16 lige store, halvårlige afdrag på 575.000 DM. Udeblivelse med afdrag gav værftet ret til med 15 dages varsel at overtage skibet.

Færgen ville få certifikat for ca. 1200 passagerer og køjekapacitet for ca. 250 personer samt plads til ca. 100 personbiler og 2 rækker lastvogne i center.

Ifølge kontrakten havde værftet ret til at lade skibsskroget bygge på en andet værft. Dette skete på det engelske værft Bartram & Sons Ltd. i Sunderland på østkysten af England, hvor kølen blev lagt den 28. januar 1963. Stabelafløbningen fandt sted den 7. maj 1963. Færgen blev navngivet »Jens Kofoed«, og skroget blev derefter bugseret til Bremer Vulkan i Bremen. Færgen ankom til Rønne den 5. august 1963 og gik samme eftermiddag ind i sin normale fartplan.

Sverige- og Polen-ruten

Allerede i juni 1962 blev der rettet henvendelse til Ystad by med henblik på at åbne en rute dertil.

Ystad havde gennem flere år arbejdet på at få en ruteforbindelse mellem Ystad og Swinemünde, og under forhandlingerne bragte de svenske deltagere dette ind i drøftelserne og tilbød at støtte selskabet med et lån på 150.000 svenske kroner til dækning af de beregnede, direkte udgifter til trafikken på Polen anslået til 7.500 kroner pr. dobbelttur, og - da det påregnedes, at der i færgens fartplan kunne indpasses 2 ugentlige dobbeltture til Polen - altså 15.000 kroner pr. uge.

Ruten Ystad-Swinemünde blev åbnet den 2. april 1964. Polakkerne garanterede, at der i løbet af de første 12 måneder ville komme transport fra Swinemünde af 250 lorry trains og/eller semi trailers.

Det var klart, at med kun et skib måtte fastlæggelsen af fartplanen være en afvejning af, hvorledes man bedst betjente hovedruten til København, ruten til Ystad og senere også ruten til Polen.

Fartplanen og tidspunkterne for afgangene blev ændret flere gange. Det var medvirkende til, at publikum blev forvirret og i stedet holdt sig til 66-selskabets skibe, der havde faste fartplaner og afgangstider. Ydermere tog 66-selskabet konkurrencen op og anskaffede en bilfærge »Bornholmerpilen«, der blev leveret få dage efter »Jens Kofoed«.

Vanskelighederne for 62-selskabet

Det samlede resultat var, at driftsindtægterne svigtede for det nye selskab, og med den meget store gældsbyrde var dette foruroligende.

På den første ordinære generalforsamling den 30. maj 1964 blev der forelagt det første driftsregnskab for perioden 15.6.1962 - 30.11.1963, hvorefter underskuddet var 1.012.151,59 kroner.

Regnskabet og formandens beretning blev godkendt enstemmigt, uden at nogen havde ønsket ordet. Endvidere blev bestyrelsen bemyndiget til inden for 5 år at udvide aktiekapitalen fra 4 til 10 mio. kroner, eventuelt ved kommanditistindskud.

Selskabets vanskeligheder blev ikke mindre af, at dets direktør, Palle Tillisch, måtte fratræde i november 1963 og midlertidig blev erstattet af fabrikant J. Kofoed Stender, der var generalforsamlingsvalgt revisor i selskabet.

Han havde ikke haft meget med shipping at gøre, men var kendt som en dygtig forretningsmand med orden i tingene. Han gav kun tilsagn om at fungere i en kortere periode, til man fandt en shippingkyndig mand, der varigt kunne ansættes som administrerende direktør.

I maj 1964 tiltrådte den nye direktør, den 48-årige chef for passagerafdelingen i rederiet C.K. Hansen, København, Aage Kingo Axelsen. Han var en dygtig mand med mange af de egenskaber, som skulle til i en sådan situation; men det var for sent, da han blev ansat.

I foråret 1964 fratrådte højesteretssagfører Stefan Nielsen som formand for bestyrelsen og blev erstattet af direktør Stefan Littauer.

Efter driftsregnskabet for tiden 1.12.1963 - 31.5.1964 udgjorde underskuddet ca. 950.000 kroner. I et af selskabets revisor i november 1964 udarbejdet regnskab

udgjorde det samlede underskud fra selskabets start den 15. juni 1962 til den 1.11.1964, 1.798.251,94 kroner. Der var ikke foretaget afskrivninger på skib, ramper og maskiner, og såfremt skibet ikke ved salg kunne indbringe det bogførte beløb, ville tabet blive yderligere forøget.

For at klare afdrag på lån og dækning af underskud skulle indtægten for hele 1963-64 have været ca. 3 mio. kroner større.

I det anførte tidsrum havde renter og forsikringer andraget henholdsvis 1.039.741,40 kroner og 256.253,76 kroner.

Salget af »Jens Kofoed«

På den baggrund var det klart, at selskabet ikke havde anden udvej end at sælge skibet, idet man ikke på grund af regnskabets stilling anså det for forsvarligt at udnytte den tegning af ny aktiekapital, som generalforsamlingen i maj 1964 havde givet tilladelse til.

I oktober 1964 gjorde Forsikringsaktieselskabet »Nordlyset« gældende, at på grund af selskabets meget store præmiereстancer havde »Nordlyset« i og for sig ret til at sætte sig i besiddelse af skibet, hvorfor »Nordlyset« gerne så, at der blev givet forsikringsselskabet en fuldmagt til at sælge skibet. »Nordlyset« henviste også til, at Bremer Vulkan efter kontrakten havde meget vidtgående misligholdelsesbeføjelser, og at »Nordlyset« havde gode muligheder for at sælge skibet for op til 25 millioner kroner.

Under de givne omstændigheder fandt bestyrelsen, at det tjente selskabet og aktionærerne bedst at give »Nordlyset« fuldmagt til at sælge skibet, såfremt det var nødvendigt, idet bestyrelsen mente at kunne gå ud fra, at alle andre muligheder blev forsøgt inden salg.

Tilsidst var der ikke midler til den daglige drift, og »Nordlyset« stillede da som betingelse for at afholde de daglige udgifter, at fuldmagt blev udstedt, og det skete den 9. oktober 1964. Det blev forsøgt at indsætte

Dir. Axelsen og bygmester Jepsen. Den 48-årige Aa. K. Axelsen tiltrådte som direktør i 62-selskabet maj 1964. Han kunne ikke på et halvt år nå at afvende den økonomiske krise, som selskabet allerede på det tidspunkt befandt sig i. Bygmester Jepsen, en af de drivende kræfter i 62-selskabets bestyrelse, fungerede som formand i den sidste vanskelige periode af 62-selskabets periode. (Algot foto)

en minimumspris i fuldmagten; men det lykkedes ikke.

Samtlige øvrige bestyrelsesmedlemmer henstillede til Stefan Littauer, at der inden salg blev afholdt en ekstraordinær generalforsamling; men Stefan Littauer ville ikke gå med dertil, da det eventuelt ville medføre, at Bremer Vulkan gjorde misligholdelsesbeføjelser gældende, og i øvrigt kunne medvirke til, at den pris, der opnåedes for skibet, blev trykket. De øvrige bestyrelsesmedlemmer havde absolut tiltro til, at Stefan Littauer var den, der bedst havde mulighed for at finde den rigtige løsning i den givne situation, og afholdt sig derfor fra at foretage sig yderligere.

Der blev ført forhandlinger til mange sider om salget af »Jens Kofoed«.

Resultatet blev, at færgen den 25. november 1964 blev solgt til D.F.D.S. for 19 mio. kroner, der berigtigedes ved, at køberen overtog lån i Staatliche Kreditanstalt, Oldenburg-Bremen, med pant i m/f »Jens

Indbydelse

Alle aktionærer i Bornholmsfærgen af 1962

anmodes herved om at møde på Dams Hotel onsdag den 9. december kl. 19.30 i anledning af „Jens Kofoed"s pludselige salg.
Samtidig anmoder vi samtlige aktionærer om ikke at give fuldmagt til bestyrelsen på den kommende generalforsamling.

NB.: Alle, der er besiddelse af vedtægter, bedes medbringe disse allerede om onsdagen.

EN KREDS AF AKTIONÆRER

Det overraskende salg af »Jens Kofoed« skabte stor harme blandt aktionærerne, der med bl.a. dyrlæge Finn Nielsen, Klemensker, i spidsen indkaldte til møde for at organisere en protest mod bestyrelsens handlemåde.

Kofoed« ifølge 3 pantebreve og hos Bremer Vulkan Schiffbau ifølge 2 pantebreve, i alt 8.250.000 DM. Restkøbesummen skulle betales kontant.

Ifølge en af Forsikringsaktieselskabet »Nordlyset« udarbejdet opgørelse over salget af m/f »Jens Kofoed« udgjorde de pantesikrede fordringer, der ikke opnåede dækning, kr. 478.001,37.

Bestyrelsens begrundelse for at sælge »Jens Kofoed« og likvidere selskabet

Den 4. december 1964 indkaldte bestyrelsen til ekstraordinær generalforsamling lørdag den 12. december 1964 med følgende dagsorden:

1. Beretning om selskabets virksomhed og forholdene omkring salget af m/f »Jens Kofoed«.
2. Forslag om likvidation af selskabet.
3. Eventuelt valg af likvidator.
4. Eventuelt.

Samme dag var der i de lokale aviser af en kreds af aktionærer indrykket en annonce, som var udformet som en indbydelse til alle aktionærer i A/S Bornholmsfærgen af 1962 til et møde på Dams Hotel onsdag den 9. december 1964 kl. 19.30 i anledning af »Jens Kofoed«s pludselige salg.

Samtidig anmodedes samtlige aktionærer om ikke at give fuldmagt til bestyrelsen på den kommende generalforsamling.

Generalforsamlingen den 12. december 1964 i festsalen på Rønne Statsskole blev overværet af ca. 500 personer.

Stefan Littauer aflagde beretning. Om udviklingen i selskabet efter generalforsamlingen i maj 1964 sagde han følgende:

»Da generalforsamlingen blev afholdt i maj 1964, stod selskabet netop foran sin første højsæson. Bestyrelsen ville derfor ikke straks kontrahere om en ny færge, idet dette jo var en økonomisk disposition af meget betydelig rækkevidde. Man vil derfor afvente udviklingen noget, blandt andet for at se, om der nu virkelig var behov for en ny færge.

De må imidlertid ikke tro, at bestyrelsen sad med hænderne i skødet. Man gik straks i gang med at forberede aktiekapitaludvidelse. Der blev forhandlet om vilkårene for tegningen, og man forhandlede med banken om selve emissionen. Her bør bemærkes, at banken var betænkelig med hensyn til at udvide aktiekapitalen på dette tidspunkt. Herudover blev det fornødne foretaget med hensyn til registrering m.m.

Sæsonen indbragte pæne indtægter; men allerede i august måtte man nære frygt for, at selskabet ikke kunne komme gennem vinteren, uden at der blev tilført ny kapital.

En oversigt udfærdiget medio august viste, at højsæsonen ikke havde indbragt tilstrækkeligt til at klare de mange forpligtel-

ser. Som De ved, havde selskabet pr. 1. december 1963 et underskud på 1 million kroner, og man måtte forvente, at dette underskud ville stige i løbet af vinteren.

Da stillingen blev opgjort pr. 1. juni 1964, var underskuddet vokset med ca. 950.000 kroner.

Højsæsonen gav et pænt overskud, men som nævnt ikke stort nok. Man var ikke i stand til over driften at betale de fastsatte afdrag på skibet. Den 1. februar 1964 skulle det første afdrag på 1 million kroner betales til værftet. Dette beløb lånte man i *Andelsbanken*. Det næste afdrag, der ligeledes var på 1 million kroner, skulle betales i august. Heller ikke dette afdrag kunne selskabet betale af sine egne midler. Man måtte igen ty til Andelsbanken, der denne gang lånte selskabet 900.000 kroner.

Man måtte forudse, at der ville blive vanskeligheder med at klare det 3. afdrag til værftet, navnlig fordi banken tilkendegav, at man ikke kunne regne med bankens støtte. Dette kunne man bl.a. klare ved at udvide aktiekapitalen, hvilket bestyrelsen også var indstillet på. Som De vil erindre fra aviserne, bebudede bestyrelsen i august, at man nu ville indbyde til tegning af nye aktier. Inden man begyndte tegningen, måtte bestyrelsen dog se et resultat af sæsonen. Man må huske på, at bestyrelsen havde et stort ansvar over for såvel nye som gamle aktionærer. Man mente ikke, at man burde tegne aktier, medmindre de indbudte var helt bekendt med den økonomiske situation.

Regnskabet pr. 1. august 1964 viste, at underskuddet pr. 1. juni var faldet betydeligt. På den anden side var underskuddet, set i relation til regnskabet fra sidste regnskabsår, steget. På denne baggrund opgav bestyrelsen at købe færge nr. 2. Dette ville være uforsvarligt, medmindre man fandt en økonomisk stærk partner. Man kunne heller ikke skride til udvidelse af aktiekapitalen, idet en meget betydelig del af den nytegnede kapital ville gå til at dække underskuddet uden at kunne sikre driften og selskabets eksistens, herunder køb af en ny færge. Nytegning krævede, at man foruden aktiekapitalen fik tilført anden kapital.

Med »Nordlyset«s hjælp klarede man af-

62-aktionærmødet 9. december 1964. Ca. 400 mennesker fyldte salen på Dams hotel. De gav deres tilslutning til dannelsen af en 9-mands komite, der skulle søge at føre selskabet videre. Oppositionen kritiserede især Polen-ruten, som havde ført til salget af »Jens Kofoed«. *(Bh. Tid.)*

Direktør Stefan Littauer blev hurtigt en af de ihærdigste i stifterkredsen med hensyn til at skaffe kapital til rederiet, ligesom han spillede en vigtig rolle i oprettelsen af 62-ruten til Polen. Han blev medlem af bestyrelsen og blev i 1964 62-selskabets formand. Littauers selskab, forsikringsselskabet Nordlyset, trådte også gang på gang ind i 62 med økonomisk støtte.

(Bh. Tid.)

dragene pr. august til værftet, og bestyrelsen og »Nordlyset« stod sammen om at klare de løbende forpligtelser. I den frist, man herved havde givet selskabet, ville man søge dette rekonstrueret.«

Om ruten på Polen sagde direktør Littauer:

»Som led i en rekonstruktion måtte kontrakten med Polen forbedres, idet den ikke havde været så lukrativ som ventet. Det skal her indskydes, at bestyrelsen aldrig har været af den opfattelse, at ruten straks ville indbringe store indtægter. Når man gik ind i Polenkontrakten, var det for at skaffe et nødvendigt supplement til den øvrige indtægt. Desværre udviklede forretningen sig ikke så hurtigt, som vor slunkne kasse havde brug for. Som tingene havde udviklet sig, stod det klart, at det var af afgørende betydning at få ændret kontrakten på en række punkter.

De polske garantier måtte forbedres. Forholdet var det, at den polske partner havde garanteret 62-selskabet fragtindtægter svarende til 2½ vogntog pr. tur. Fra april til august 1964 var der ikke i gennemsnit transporteret nævnte kvantum. Der var ingen tvivl om, at polakkerne ville vedstå deres garanti, når det blev aktuelt. Dette var imidlertid ikke tilstrækkeligt. Hvis ruten skulle bære sig, skulle garantien udvides til mindst 5 vogntog pr. tur.

Mængden af det gods, der blev transporteret med »Jens Kofoed« var meget beskeden, og den stod i skærende modsætning til de kvanta, som polakkerne ved kontraktens afslutning havde stillet i udsigt. Ved forhandlingerne fik man det indtryk, at man fra Polens side var i stand til at udnytte færgens kapacitet.

Havnetaksterne i Polen var meget høje. De var adskilligt større end i Rønne, Ystad og København. Disse takster havde de polske myndigheder stillet i udsigt at ville reducere ved forhandlinger i november 1964.

Der var også iøvrigt en række punkter, som burde ændres. Således burde viseringen gøres lettere, og løfterne om en lavere vekselkurs indfries.

Der var dog også lyspunkter ved denne kontrakt allerede i den første sæson. Man havde indtil udgangen af september befordret ca. 16.000 passagerer, og man kunne regne med, at dette antal ville stige til 20.000 inden udgangen af 1964.

Som aktionærerne allerede ved, var Ystad by særligt interesseret i denne Polenrute. Byen havde ydet støtte på mange måder, bl.a. havde byen afgivet visse økonomiske garantier over for 62-selskabet. Ystad by var derfor også interesseret i, at kontrakten med Polen blev forbedret, således at forventningerne til denne kunne indfries.

I begyndelsen af september rejste repræsentanter for Ystad by og 62-selskabet til Polen for at forhandle om forbedring af kontrakten. De polske repræsentanter afviste samtlige vore forslag og henviste til de skriftlige aftaler. Man udelukkede dog ikke muligheden for ændring senere hen; men dette kunne først drøftes på det møde, hvor

man i henhold til kontrakten skulle drøfte sejlplanen m.m. for 1965/66. Repræsentanterne for Ystad by og vi var meget skuffede. Det ville være vanskeligt at sejle videre indtil foråret 1965 på de foreliggende vilkår.

Jeg er ikke i tvivl om, at Polenruten med tiden kunne blive en god forretning. Det må her erindres, at vi havde førsteretten til en hvilken som helst ny rute mellem Skandinavien og Polen. Fragtindtægterne havde ganske vist svigtet; men jeg tror, at de ville blive betydeligt forøget i løbet af forholdsvis kort tid. Denne rute blev jo meget hurtigt etableret, og de polske myndigheder havde endnu ikke nået at omdirigere deres gods i større omfang. I et land som Polen vil det altid tage nogen tid at ændre systemet.

Der var efter alt foreliggende også en stor chance for at få betydelig indtægt for befordring af passagerer til Polen. Vor svenske forbindelse regnede med, at man i 1965 kunne befordre 30-40 tusinde passagerer, stigende til ca. 100 tusinde passagerer.

De svenske bilister var også glade for ruten, idet man for dem havde skabt en hurtig forbindelse til Italien. Man kunne derfor også forvente, at befordringen af biler ville stige betydeligt.

For yderligere at udvikle ruten havde det polske turistministerium foranlediget, at en af Orbis' direktører for et par måneder siden blev ansat som generalrepræsentant for Orbis for Skandinavien.«

Stefan Littauer oplyste yderligere, at de lån, som selskabet havde opnået i Vesttyskland, da skibet blev bygget, var sikret ved

Den ekstraordinære generalforsamling 12. december 1964 på Statsskolen, hvor bestyrelsen gav meddelelsen om salget af »Jens Kofoed« og foreslog likvidation af 62-selskabet. 500 mennesker var mødt op for at høre formanden, Stefan Littauer, aflægge beretning. Efter en lang og hidsig debat forkastedes formandens beretning. *(Algot foto)*

pantebreve, som var klausuleret således, at pantebrevene kunne opsiges, hvis selskabets status væsentlig forringedes. Ved en opsigelse af pantebrevene kunne panthaveren beslaglægge skibet og afhænde det på en auktion i Tyskland eller sælge det under hånden, og hvis det skete, ville enhver mulighed for at redde selskabet være forspildt. Således som økonomien havde udviklet sig i selskabet, havde de tyske panthavere været berettiget til at opsige pantebrevene, og man måtte derfor operere med meget stor forsigtighed for ikke at skabe unødig uro. Dette var en del af baggrunden for, at der ikke var indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling.

Direktør Littauer redegjorde for de forhandlinger, der havde været ført med 66-selskabet. Alle forhandlinger var stort set endt uden resultat. Det var som om 62-rederiets forslag ikke alvorligt interesserede 66-selskabet.

Om salget af »Jens Kofoed« oplyste Stefan Littauer følgende:

»Som tidligere nævnt var der en risiko for, at de tyske panthavere ville beslaglægge skibet. Man måtte derfor samtidig med, at man forhandlede om rekonstruktionen af selskabet, undersøge mulighederne for salg af færgen. Vi var i kontakt med mange. Færgen var imidlertid specielt indrettet på sejlads mellem Rønne og København. Der var mange kahytter, og skibets fart rigelig til denne rute; men de fleste købere ønskede højere fart. Det var derfor vanskeligt at få et bud frem. Det første tilbud var på 17 millioner kroner, hvilket De vil forstå ikke var særligt tillokkende. Det lykkedes os heldigvis at få et tilbud frem fra anden side på 18½ million kroner. Dette var man nærmest tilbøjelig til at acceptere. Imidlertid fremkom der et tilbud fra D.F.D.S. om køb af færgen til en pris af 19 millioner kroner. Dette tilbud kunne man ikke afvise. Det blev derfor accepteret, dog med den klausul, at handelen kunne gå tilbage, dersom det lykkedes at rekonstruere selskabet inden den 25. november d.å. Som nævnt kunne man ikke få den økonomiske støtte, der var nødvendig. Først den 25. november d.å. måtte man meddele D.F.D.S., at handelen var endelig.

Jeg er af den bestemte overbevisning, at vi har opnået en god pris for færgen.

Med den korte frist, som vi havde haft til rådighed, har det ikke været muligt at udarbejde et regnskab til i dag. På grund af den sidste opgørelse pr. 1. november d.å. står det imidlertid fast, at aktiekapitalen er tabt. Der bliver efter det foreliggende dækning til de privilegerede kreditorer. De simple kreditorer vil derimod lide tab. Det er vanskeligt at bedømme, hvor stort tabet vil blive. Der vil nu blive udarbejdet en status. Når dette er sket, vil den blive fremlagt. Må jeg her nævne, at der også er tænkt på besætning og personalet på vore kontorer. Bl.a. har vi fået udvirket, at D.F.D.S. har givet tilsagn om stillinger til besætningen. Også andre har lovet hjælp.«

Da formanden havde aflagt sin beretning, meddelte han, at han stillede sit mandat som medlem af bestyrelsen til rådighed, idet han dog samtidig bemærkede, at han var rede til at stå den nye bestyrelse bi med råd og dåd.

Oppositionens synspunkt

Debatten var langvarig og voldsom, og der blev rettet stærk kritik mod bestyrelsen, især om selskabets økonomi og bestyrelsens bemyndigelse til at sælge »Jens Kofoed«, ligesom der blev rettet en række personlige angreb mod formanden, Stefan Littauer. Han og en række andre bestyrelsesmedlemmer nedlagde deres mandater eller gav i løbet af debatten udtryk for, at de ville nedlægge deres mandater.

Ved afstemningen blev formandens beretning forkastet. 1767 stemte for og 2129 imod.

Forslaget om likvidation blev stillet under afstemning, og der blev afgivet 1790 stemmer for likvidation, medens 1575 stemte imod. Da likvidation efter vedtægterne krævede flertal på ⅔ for forslaget, og

at ⅔ af aktiekapitalen skulle være repræsenteret på generalforsamlingen, var forslaget herefter forkastet.

Højesteretssagfører Stefan Nielsen og direktør A. Espersen var udtrådt af bestyrelsen før den ekstraordinære generalforsamling, og i forbindelse med denne udtrådte formanden, direktør Stefan Littauer. Næstformanden, bygmester Børge Jepsen, fungerede derefter som formand. Bestyrelsen bestod således af: Børge Jepsen, grosserer Johannes Hansen, gårdejer Niels Sursænke og civilingeniør E. H. Matthiesen.

Oppositionen mod bestyrelsen førte sig voldsomt frem, og forhandlinger mellem bestyrelse og opposition førte ikke til noget resultat.

Oppositionen indgav politianmeldelse mod bestyrelsen; men anmeldelsen blev afvist såvel af politimesteren i Rønne som justitsministeriet.

Ny generalforsamling

Ny, ekstraordinær generalforsamling blev indkaldt til den 23. januar 1965 med følgende dagsorden:

1. Forslag om likvidation af selskabet.
2. Eventuelt valg af likvidator.

Oppositionen havde desuden indsendt anmodning til bestyrelsen om, at der som punkt på dagsordenen blev optaget:

3. Valg af ny bestyrelse.

Bestyrelsen udsendte den 14. januar 1965, før generalforsamlingen, en skrivelse til aktionærerne med redegørelse for tiden efter den første ekstraordinære generalforsamling den 12.12.1964 og med en tilkendegivelse af, at valg af en ny bestyrelse ikke havde noget formål, da der, såfremt likvidation blev vedtaget, ville blive valgt en likvidator, der trådte i bestyrelsens sted, samt med oplysning om, at selskabet - foruden at aktiekapitalen var tabt - havde en gæld på ca. 900.000 kroner, der ikke ville blive dækning for.

Den 16. januar 1965 meddelte bestyrelsen aktionærerne, at den fandt de udtryk, der var anvendt af oppositionens ledere, ærekrænkende, og at de pågældende ville blive draget til ansvar for overtrædelse af straffelovens bestemmelser om ærekrænkelse.

Landsretssagfører Hans Koefoed, der var medarbejder hos selskabets tidligere formand, højesteretssagfører Stefan Nielsen, beskyldte i et læserbrev oppositionen for sort uvidenhed og dilettanteri, og at dens opfattelse af gældende ret mere var bygget på tro end viden.

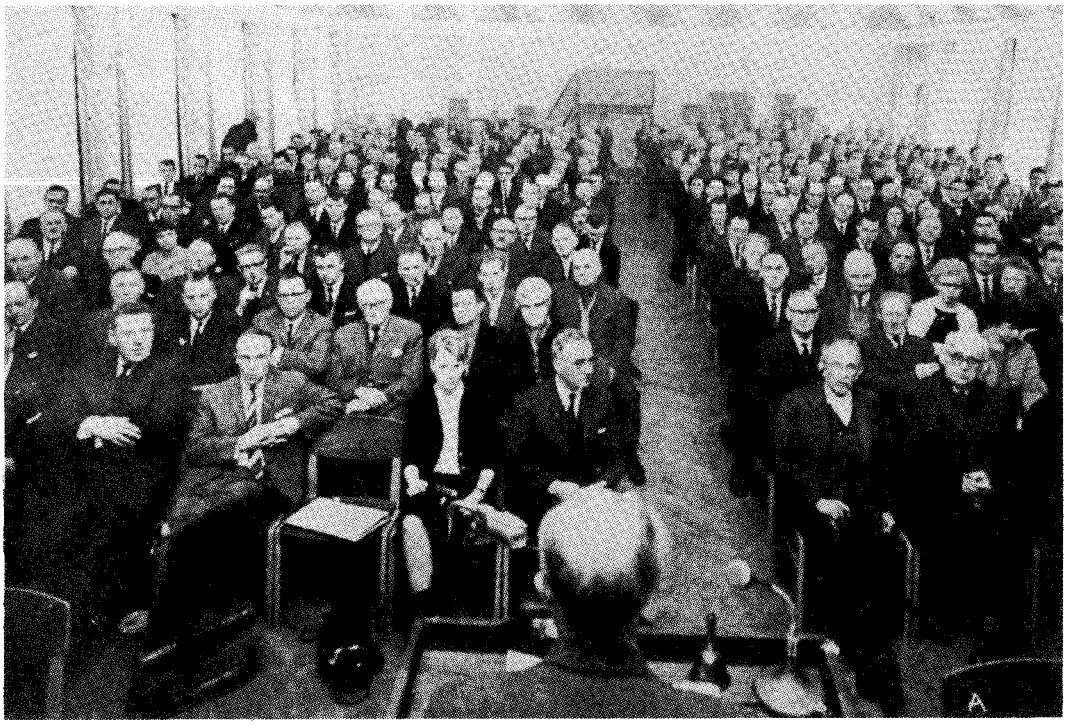
Den 23. januar 1965 fandt den ekstraordinære generalforsamling sted. Den blev ikke mindre langvarig eller stormende end den foregående.

Bestyrelsen vandt afstemningen om valg af dirigent, idet bestyrelsens forslag om landsretssagfører K. Skovgaard-Sørensen som dirigent opnåede 5365 stemmer, medens oppositionens forslag, landsretssagfører I. Bornemann Karlsen, opnåede 5163 stemmer.

Landsretssagfører K. Skovgaard-Sørensen tiltrådte derefter som dirigent og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet og herefter lovlig; men at der ikke var tilstrækkelig repræsentation til at vedtage likvidation på een generalforsamling.

Selskabets revisor, statsaut. revisor Erik Haamann, København, redegjorde for den regnskabsmæssige begrundelse for, at likvidation var nødvendig, og forelagde en opgørelse af 23. januar 1965 over det påregnede tab ved en likvidation baseret på selskabets foreliggende regnskab pr. 31.10.1964 og med et anslået tab for november 1964 på 300.000 kroner. Det samlede tab var herefter anslået til 5.000.000 kroner og efter fradrag af aktiekapitalen 4.000.000 kroner et udækket tab på 1.000.000 kroner.

Likvidationen blev vedtaget med 10.485 ja-stemmer mod 180 nej-stemmer. Da der yderligere var 8 blanke og 2 ugyldige stemmer, var således i alt 10.675 stemmer repræsenteret på generalforsamlingen, og dermed var nu mere end ⅔ af den stemmeberettigede aktiekapital repræsenteret.



Den ekstraordinære generalforsamling 23. januar 1965 havde ikke samlet så mange aktionærer som den dramatiske generalforsamling måneden før.

På forreste række ses nogle af oppositionens repræsentanter: lods Rønne, landsretssagfører Bornemann Karlsen og dyrlæge Finn Nielsen. Likvidation af 62-selskabet blev vedtaget med overvældende flertal. *(Bh. Tid.)*

Vedtagelsen var derfor tilstrækkelig som eneste vedtagelse i henhold til vedtægternes § 13, stk. 2, således at en ny generalforsamling ikke var nødvendig. Ingen ønskede ordet i den anledning. Dirigenten bemærkede dernæst, at hermed bortfaldt dagsordenens punkt om valg af ny bestyrelse, idet likvidator trådte i bestyrelsens sted.

Med hensyn til valg af likvidator foreslog oppositionen, at landsretssagfører I. Bornemann Karlsen blev valgt som likvidator, medens bestyrelsen foreslog, at man anmodede handelsministeriet om at udnævne 2 likvidatorer.

Resultatet af denne afstemning blev, at 5363 stemte for, at to af handelsministeriet udpegede likvidatorer skulle forestå likvidationen, medens oppositionens forslag fik 5086 stemmer. Bestyrelsens forslag var således vedtaget.

Forklaringen på, at der ikke, da man stemte om dirigenten, havde været det kvalificerede flertal til stede, var, at der ved sammentællingerne af listerne over de udleverede stemmesedler var glemt overførsel af summerne fra listens første 4 sider til side 5. Det drejede sig om 637 stemmer, og det var tilstrækkeligt til, at der rent faktisk var mere end ⅔ af aktiekapitalen repræsenteret på generalforsamlingen, således at denne var beslutningsdygtig.

Debatten på denne generalforsamling var lige så heftig som den på generalforsamlingen den 12. december 1964, om ikke hefti-

gere. De personlige angreb og insinuationer, som bl.a. også var kommet til udtryk gennem læserindlæg i bladene i den sidste måned før generalforsamlingen, blev gentaget og i visse tilfælde så stærkt, at dirigenten følte sig foranlediget til at gribe ind og til sidst erklære generalforsamlingen for hævet under højlydte fy-råb fra forsamlingen.

Den 25. januar 1965 indsendte dirigenten, landsretssagfører K. Skovgaard-Sørensen, et referat af det på generalforsamlingen passerede til handelsministeriet med anmodning om, at ministeriet ville udpege 2 likvidatorer.

Den 1. februar 1965 meddelte handelsministeriet telegrafisk 62-selskabet, at ministeriet ikke havde set sig i stand til på det foreliggende grundlag at udnævne likvidatorer i selskabet. Denne telegrafiske meddelelse bekræftedes i skrivelse af 2. februar 1965.

I aviserne den 1. og 2. februar 1965 blev handelsministeriets begrundelse for afslaget på at udnævne likvidatorer uddybet nærmere. Herefter skulle ministeriet ved en gennemgang af materialet have fundet frem til, at den overvægt på 6 stemmer, som var konstateret på generalforsamlingen, burde reduceres til 2, og hvad disse 2 stemmers gyldighed angik, var man så tvivlrådig, at man ikke turde lade ministeriet udpege likvidatorer og dermed formelt godkende afstemningen på generalforsamlingen. Risikoen for, at ministeriet blev sagsøgt, og at en domstolsafgørelse gik ministeriet imod, var simpelthen for stor.

Der var efter det foreliggende ingen tvivl om, at likvidationen var vedtaget, således at handelsministeriets afgørelse alene drejede sig om, hvorvidt flertallet havde været så stort, og repræsentationen på generalforsamlingen så stor, at det kunne ske ved een vedtagelse.

Selskabets fungerende formand, Børge Jepsen, udtalte den 2. februar 1965 til Bornholms Tidende, at når ministeriet havde truffet den foreliggende afgørelse, var der kun en ting at gøre: Bestyrelsens måtte betragte generalforsamlingen den 23. januar 1965 som en ganske almindelig generalforsamling, der altså ikke var beslutningsdygtig, og i det tilfælde var der i selskabets vedtægter givet klare retningslinier for den videre procedure, idet der inden 14 dage skulle holdes en ny generalforsamling, hvor beslutningen kunne træffes endeligt uden hensyn til den repræsenterede aktiekapitals størrelse. Børge Jepsen ville nu tage skridt til, at der blev indkaldt til en ny, ekstraordinær generalforsamling til endelig vedtagelse af likvidationen.

I samme nummer af avisen, den 2. februar 1965, blev det oplyst, at den nye generalforsamling ville finde sted den 10. februar 1965.

62-selskabets bomærke.

62-selskabet erklæres konkurs

I indkaldelsen til generalforsamling den 10. februar 1965 kl. 15.00 var dagsordenen angivet som følger:

1. Likvidation.
2. Likvidatorvalg.

Vedtagelse af likvidationen kræver, at ⅔ af de afgivne stemmer tiltræder beslutningen.

En konkursbegæring fra entreprenørfirmaet H. Hoffmann & Sønner, der havde verseret for skifteretten i Rønne i længere tid, men gentagne gange var blevet udsat, skulle foretages på ny den 6. februar 1965 og kunne da ikke udsættes yderligere.

På mødet i skifteretten meddelte oppositionens advokat, at han repræsenterede en anonym klient (det var rent faktisk oppositionen), der havde overtaget fordringen og nu tilbagekaldte konkursbegæringen.

Umiddelbart efter mødet i skifteretten blev der afholdt bestyrelsesmøde i selskabet. Bestyrelsen fandt, at efter den seneste udvikling ville det tjene kreditorer og aktionærer bedst, om afvikling fandt sted ved en konkursbehandling gennem skifteretten - også fordi der, udover det udækkede tab på ca. 1.000.000 kroner efter det af selskabets revisor pr. 31.10.1964 udarbejdede regnskab, var fremkommet yderligere krav mod selskabet på ca. 1,3 mio. kroner.

Bestyrelsen indgav derefter endnu samme dag konkursbegæring til skifteretten i Rønne for at bringe de kaotiske forhold til ophør.

Samme eftermiddag, den 6. februar 1965, afviste skifteretten bestyrelsens anmodning om, at selskabet blev erklæret konkurs, med den begrundelse, at en generalforsamling havde vedtaget likvidation, og at en ny generalforsamlig med likvidationens endelige vedtagelse for øje var indkaldt til førstkommende onsdag.

»Jens Kofoed«s kaptajn Bidstrup sammen med skibets gudmoder, fru V. Lyshede, der var kommet ombord for at tage afsked med skibet og dets kaptajn. (Algot foto)

Efter at skifterettens kendelse var afsagt, afholdtes der den 8. februar 1965 bestyrelsesmøde. Børge Jepsen meddelte, at dommerens kendelse lørdag eftermiddag havde afvist bestyrelsens egen konkursbegæring. Bestyrelsen besluttede derefter at anmode selskabets jurister om at kære kendelsen til landsretten.

Bygmester Jepsen meddelte, at der var anmeldt en fordring fra grosserer Erik Kopp, København. Fordringen måtte anerkendes, idet bestyrelsen ingen mulighed havde for at indfri den. Under mødet indløb meddelelse om, at denne fordringshaver havde begæret selskabet konkurs, og at skifteretten ville behandle sagen samme dag kl. 11.30.

Efter nærmere drøftelse vedtog man, at bestyrelsen ikke ville anmode om udsættelse af konkursen.

Møde i skifteretten fandt sted den 8. februar 1965 kl. 11.30. For kreditor, grosserer Erik Kopp, mødte landsretssagfører C.A. Arnoldus. Bestyrelsen for A/S Bornholmsfærgen af 1962 var mødt ved Børge Jepsen, Johs. Hansen og Niels Sursænke.

De mødte bestyrelsemedlemmer anerkendte fordringens rigtighed, at denne var forfalden og ikke sikret ved pant, samt at selskabets passiver oversteg dets aktiver.

Der blev herefter afsagt følgende kendelse:

»Da bestyrelsen i selskabet Bornholmsfærgen af 1962 har erkendt, at fordringen er forfalden og ikke sikret ved pant, samt at selskabets bo er utilstrækkeligt til betaling af selskabets gæld, vil den fremsatte konkursbegæring i medfør af konkurslovens § 42 være at tage til følge. Thi bstemmes:

Konkursbegæringen mod A/S Bornholmsfærgen af 1962 toges til følge, således at selskabets bo tages under behandling som konkursbo.«

Den 1. marts 1965 blev der afholdet skiftesamling til afgørelse af, om der skulle beskikkes kurator og vælges kreditorudvalg.

Forud for skiftesamlingen var der opnået enighed om, at der ikke på skiftesamlingen skulle være kampvalg om, hvem der skulle være kurator; men at man skulle søge udnævnt 3 kuratorer, som var ligestillede, og som selv skulle afgøre fordelingen af opgaverne imellem sig.

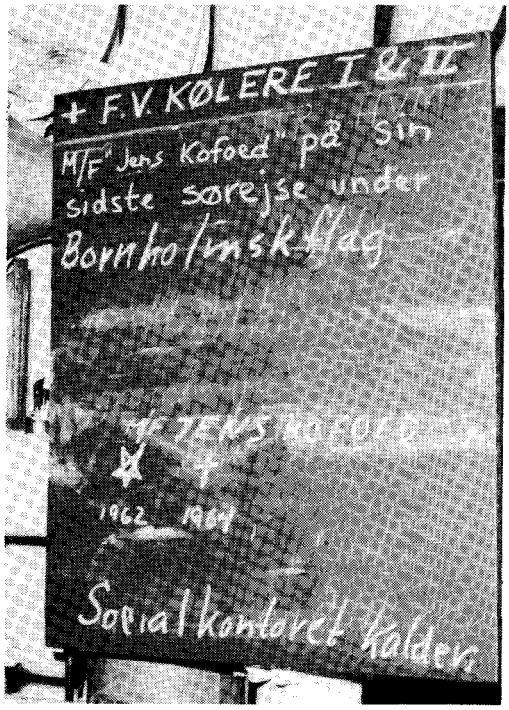
På skiftesamlingen blev der enighed i overensstemmelse hermed, og som kuratorer blev udnævnt landsretssagfører I. Bornemann Karlsen, Rønne, der havde været advokat for oppositionen i forbindelse med generalforsamlingerne om likvidation, og endvidere landsretssagfører C.A. Arnoldus, Rønne, der ikke var eller havde været advokat for selskabet; men som efter generalforsamlingen den 12. december 1964 rent faktisk havde bistået selskabets bestyrelse med at søge gennemført en likvidation, og som derfor i hvert fald af oppositionen blev anset som advokat for rederiet. Som den uvildige trediemand blev som kurator udnævnt landsretssagfører J. Nørgaard, Rønne.

I kuratorernes indberetning til skifteretten i henhold til konkurslovens § 79 er bl.a. anført følgende:

De vigtigste årsager til konkursen

Selskabets egenkapital har været for lille, således at selskabet er startet med for store gældsforpligtelser.

Med kun et skib var der formentlig kun mulighed for at indtjene de tilstrækkelige midler til dækning af de indgåede afdrags- og renteforpligtelser og driftsudgifter iøvrigt, såfremt selskabet helt havde undgået væsentlige fejldispositioner og uheld, samtidig med at de kalkulerede indtægter holdt stik, men ingen af disse forudsætninger har været opfyldt, idet skibet blev leveret senere end forventet, og de kalkulerede indtægter holdt hverken stik med hensyn til Københavnsruten eller Polen-ruten, på førstnævnte rute bl.a. på grund af uhensigts-



Maskinpersonalet havde deres egen bitre kommentar til »Jens Kofoed«s sidste tur. I alt havde der været ansat ca. 110 personer i 62-selskabet. (Algot foto)

mæssige afgangstider, manglende avertering og hårdere konkurrence end påregnet fra 66-selskabet, der også overgik til færgefart.

Til belysning af de tyngende rente- og gældsforpligtelser kan oplyses, at i tiden 1/12-63 til konkursens indtræden den 8/2 1965, har renteudgifterne udgjort kr. 1.209.855,01, og udgifterne til forsikringer kr. 216.012.60, og i samme tidsrum har selskabets indtægter udgjort kr. 4.258.873,73.

I selskabets korte levetid har der været 3 forskellige direktører, ligesom selskabet i et kortere tidsrum var uden direktion, og dette har medført manglende kontinuitet og sikkerhed i selskabets administration og dispositioner.

Selskabets bogføring og bogholderi har været præget af tilfældig orden og er ikke ført på tilbørlig kontinuerlig måde og ej

heller foretaget med den tilstrækkelige omhu. Der har vel været tilrettelagt en forretningsgang, men den er ikke overholdt. Årsagerne hertil er manglende og ukvalificeret personale, manglende administrativt samarbejde imellem skib, ekspeditioner og hovedkontor samt rederiets skiftende 3 direktører, der ikke har evnet, nået eller haft mulighed for at få et fast greb om administrationen - herunder bogholderiet.

Bogføringen har af de forannævnte grunde ikke givet ledelsen den støtte i dens økonomiske dispositioner, som man normalt vil kræve af et bogholderi.

Bestyrelsen har i en del af sine dispositioner været for optimistisk og ikke tilstrækkeligt forudseende, ligesom en del af selskabets dispositioner har været uhensigtsmæssige og fejlagtige.

Modstridende synspunkter og manglende samarbejde indenfor bestyrelsen synes at have medført utilstrækkelig fasthed og konsekvens i ledelsen af selskabet, ligesom bestyrelsen ikke synes at have disponeret over tilstrækkelig sagkundskab.

Kuratorernes konklusion er herefter, at der ved selskabets stiftelse har været udvist for megen optimisme og for lidt realitetssans. De budgetter og prognoser, der har været lagt til grund, har ikke været tilstrækkeligt dybtgående, og der har ikke været tilstrækkelig sagkundskab til selskabets disposition. Adskillige aftaler og afgørelser bærer præg deraf.

Selskabet er startet med for lille egenkapital og har derfor haft for store afdrags- og renteforpligtelser, og konkurrencen fra det konkurrerende selskab har været hårdere, end det var påregnet, og færgen har derved ikke opnået den søgning, bestyrelsen havde forventet.

Bestyrelsen har udført et overordentligt stort arbejde, men har ikke magtet den opgave, den havde påtaget sig, og dette har haft til følge, at en del af dens dispositioner har været uhensigtsmæssige og fejlagtige og ikke tilstrækkeligt forudseende. En del af bestyrelsesmedlemmerne har forsøgt at forstrække selskabet med lån, men dette har ikke været tilstrækkeligt, idet hele den økonomiske baggrund for selskabet har været utilstrækkelig.

De konstaterede lovovertrædelser synes delvis at skyldes, at forholdene er vokset bestyrelsen over hovedet; men der er ikke konstateret overtrædelser af straffelovens regler.«

Boets afslutning

Boet blev optaget til afslutning den 17. november 1967 og til udlodning den 29. december 1967.

Boets samlede indtægter udgjorde 114.876,24 kroner. Efter fradrag af boudgifterne var der til rest til privilegerede kreditorer 12.091,69 kroner, hvilket gav en dividende til de privilegerede kreditorer på 22%.

Da der ingen dækning blev til de simple kreditorer, blev den samlede sum af disse ikke opgjort, og dette skyldtes bl.a. også, at efter at det fra revisorens midlertidige konkursstatus var klart, at der ingen dækning ville blive, var der mange kreditorer, som slet ikke anmeldte deres krav.

Det samlede tab i anledning af selskabets konkurs må således væsentlig havde oversteget det underskud, der var opgjort i revisorens midlertidige konkursstatus, 5.692.261,29 kroner.

Foruden de egentlige kreditorer, der undlod at anmelde deres fordringer, fordi det på et meget tidligt tidspunkt var klart, at der ikke ville blive nogen dækning til dem, er der ikke sket anmeldelse fra den inderkreds i selskabet, som havde støttet selskabet med lån og kautioner i selskabets levetid, og som ikke havde opnået nogen dækning for disse ydelser. Der foreligger ingen oplysninger om, hvor store sidstnævnte tab har været.

Det samlede tab har formentlig udgjort et beløb på 6-7 millioner kroner, og omregnet efter forholdene i dag vil det i alt have betydet et tab på ca. 40 millioner kroner.

I anledning af den af kuratorerne den 31. januar 1966 til skifteretten indgivne indberetning i henhold til konkurslovens § 79 fremsendte dommeren i Rønne den 30. april 1966 indberetningen til politimesteren i Rønne med henstilling om, at der blev foretaget undersøgelse af, hvorvidt der af selskabets bestyrelse eller direktion var begået overtrædelse af bogføringsloven og aktieselskabsloven, eventuelt straffelovens § 302.

Politimesteren rejste den 8. august 1966 tiltale mod bestyrelse og direktion.

Direktør Stefan Littauer antog landsretssagfører Kristian Mogensen, København, som forsvarer, og på forsvarerens foranledning blev der indhentet en erklæring om praksis hos Aktieselskabs-Registeret.

Aktieselskabs-Registeret oplyste imidlertid, at der alene havde været tale om uvæsentlige overtrædelser af aktieselskabslovens bestemmelser, og at Aktieselskabs-Registeret i overensstemmelse med sædvanlig praksis ikke havde fundet anledning til at påtale de stedfundne, nu af anklageskriftet omfattede overskridelser af anmeldelsesfristen.

Politimesteren henlagde derefter sagen og begærede sagen sluttet ved retten.

66-selskabets reaktion

Gennem det materiale, der er fremkommet fra 66-selskabet, får man et indgående kendskab til dette selskabs reaktioner på 62-selskabets stiftelse og virke.

Et bestyrelsesmøde den 15.7.1962 var »sandhedens time«. Referat fra bestyrelsesmødet var sålydende:

»Den af stifterne af den nye rederivirksomhed udsendte meddelelse om, at aktietegningen var nået op på det udbudte beløb, forbavsede både bestyrelsen og direktøren i høj grad, og at antallet af aktionærer løb op til 1200, hvoraf mere end halvdelen var bosiddende på Bornholm, forbavsede i endnu højere grad.

Formanden mente heraf at kunne udlede, at der var stor utilfredshed med »66«. Publikum fik her en dårlig behandling; der klagedes både over manglende kapacitet og svigtende service. Vore kunder blev simpelt hen jaget over til S.A.S.

Kritikken var efter formandens opfattelse berettiget, og bestyrelsen beskyldtes for at være ineffektiv.

Der klagedes over det sprog, formænd og arbejdere anvendte over for vore kunder.

Formanden sluttede sit indlæg med at udtale, at vi måtte se i øjnene, at vi ville få en konkurrent i 1963 eller 1964, hvorfor det var bydende nødvendigt, at der blev gjort en virkelig indsats for at bedre vor kundebetjening; i modsat fald ville »66« sakke agterud.

I den efterfølgende diskussion deltog alle bestyrelsens medlemmer og direktøren. Der var herunder enighed om,

at kundebetjeningen var dårlig,

at kunder i mangfoldige tilfælde fik besked om, at køjepladser var udsolgt, selvom de under ekspeditionen kunne se, at der i den ved skranken af ekspedienten undersøgte køjeliste for den pågældende dag var adskillige ledige køjer - måske forudreserveret for den anden ekspedition eller for rejsebureauer,

at det var yderst uheldigt med det stadigt stigende antal uafhentede billetter, hvorfor det måtte kræves, at køjebilletter måtte løses, før endelig reservering kunne noteres,

at det var nødvendigt, at lokaleforholdene i Rønne forbedres snarest evt. ved, at ekspeditørkontoret indrettes for godsafdelingen, og at billetsalg og køjereservering skilles, så Københavnsruten og Sveriges- og Tysklandsruten bliver i hver sin ende af skranken,

at porte og elevator såvel i »Bornholm« som i de øvrige skibe bringes i orden, så de fungerer tilfredsstillende; evt. må en ekspert i hydraulik tages med på råd,

Billedet viser »Jens Kofoed«s ankerplads i København ved Langebro. *(Kbh's Bymus.)*

at der indrettes ramper såvel i turistkajen i Rønne som i Travemünde, så ombordtagningen og ilandsætningen af biler kan foregå mere hensigtsmæssigt på »Hammershus«,

at der forsøges at finde frem til stativer, hvori cykler kan hænges op og anbringes på de øverste luger, så udkørslen af biler ikke sinkes af det store antal cykler, der ofte helt blokerer bilerne.

at planer for en passager- og bilfærge bliver gjort til genstand for hurtig og rationel behandling,

at det omgående undersøges, om vi for næste sæson kan chartre »Isefjord« eller en anden færge, så denne sæsons store bil- og passagertal kan søges holdt, og

at der formentlig bør gøres forsøg på at trække flere passagerer og biler hertil med »Østersøen« i tiden fra 16/8 til 17/9, evt. ved at nedsætte kravet om, at der skal være 30 deltagere i selskabsrejser for at få moderation.

Man var enige om, at problemerne måske var trukket vel kraftigt op; men tillige var man klar over, at en diskussion kun derved kunne give positive resultater.«

Bestyrelsen levede op til sine intentioner.

Den 1. april 1963 indviedes Ystadruten som helårsforbindelse. Den nye færge

»Bornholmerpilen«, der var bestilt i august 1962, ankom til Rønne få dage efter »Jens Kofoed«.

I sommeren 1964 blev der indgået kontrakt om en ny færge til Københavnsruten til levering i sommeren 1965.

Forhandlinger om samarbejde mellem 62-selskabet og 66-selskabet

Fra december 1963 blev der løbende afholdt fællesmøder mellem de to selskaber -i begyndelsen om fragter, fartplaner og andre emner, som det var hensigtsmæssigt at drøfte, men senere også om samarbejde og 66-selskabets eventuelle overtagelse af 62-selskabet.

66-selskabet var imidlertid ikke alvorligt interesseret i et nærmere samarbejde, og forhandlingerne førte heller ikke til noget.

I et bestyrelsesmøde den 22.9.1964 blev 66-selskabets definitive holdning fastlagt.

Referat af dette møde var sålydende:

»Formanden, næstformanden og direktøren redegjorde for den forhandling, de den foregående lørdag eftermiddag havde haft med repræsentanter for »Bornholmsfærgen af 1962«, jfr. rapport nr. 12/1964, punkt e 1.

Der syntes i denne redegørelse at være en vis stemning for, at vi burde gå ind i et eller andet samarbejde med »62«, men under den videre forhandling enedes man om, at vi hellere måtte søge fortsat at holde hovedet koldt.

Tømmerhandler Bidstrup udtalte:

1. En konkurrent kan ikke købes ud.
2. Vi kan ikke stole på de mennesker - er det rigtigt, at der er et svensk selskab parat til at træde hjælpende til? - Jeg tvivler.
3. Er vi så hårdt kørende, at vi nødvendigvis i første omgang er nødt til at smide 3 mill. kroner bort? - »Jens Kofoed« er et udmærket søskib, men en meget stor del af køjerne er ikke gode, og vi har efter at have bestilt færgen til Københavnsruten overhovedet ikke brug for »Jens Kofoed«.
4. Var »62« kommet med deres tilbud to måneder tidligere, havde der måske været mulighed for, at vi kunne interessere os i at købe »Jens Kofoed« - ikke nu.

Den øvrige bestyrelse og direktøren kunne fuldt ud tiltræde de af tømmerhandler Bidstrup fremsatte betragtninger, og det vedtoges at meddele »62«, at vi ikke ser os i stand til at hjælpe dem.

Der var ligeledes enighed om, at der bør lægges en plan for de kommende år; tømmerhandler Bidstrup formulerede den således:

1. Den nye færge til besejling af Københavns-ruten - i højsæsonen tillige en dobbelttur på Rønne-Ystad fredag, lørdag og søndag og om onsdagen en dobbelttur på Travemünde-ruten - kommer til juni 1965, og samtidig afhændes »Hammershus«.
2. »Bornholm« udbygges i vinteren 1965 med ca. 100 køjer.
3. En søsterbåd til »66«-Paketten anskaffes, når tiden er inde.
4. Et søsterskib til »Bornholm« anskaffes, når økonomien tillader det; det bør forsynes med større bildæk, men kun til personautomobiler, og ind- og udkørsel må foregå ad sideporte, så Havnegade fortsat kan benyttes; dette skib afløser til sin tid »Kongedybet«.

Et fællesmøde fandt sted hos amtmand N. Elkær-Hansen den 3.10.1964 foranlediget af fiskeriminister Larsen-Bjerre med henblik på at søge opnået en sammenslutning af de to selskaber; men mødet endte negativt.

Wøldike Nielsen uddybede under en samtale i december 1983 yderligere 66-selskabets reaktioner på stiftelsen af 62-selskabet. Han oplyste, at stiftelsen af 62-selskabet absolut var kommet som en overraskelse for 66-selskabets bestyrelse. Man opfattede det som en krigserklæring, og der var fuldstændig enighed inden for bestyrelsen om at tage handsken op og bekæmpe 62-selskabet.

Selskabet havde egentlig besluttet, at der skulle være sket takstforhøjelser omkring oktober 1962; men disse undlod man at foretage og stillede dem foreløbig i bero, fordi man ikke ville give det nye selskab mulighed for en større indtjening.

Ansættelsen af direktør Palle Tillisch som direktør i 62-selskabet anså man nok nærmest som en yderligere krigserklæring; men man regnede ikke med, at det ville være nogen fordel for 62-selskabet. Man opfattede det, som om det nye rederi nok skulle vise, at det var bedre til at vurdere folk end 66-selskabet.

Det kom hurtigt frem, at 62-selskabet havde til hensigt at sejle ikke blot på København og Ystad, men også på Polen.

66-selskabet var selv blevet kontaktet af repræsentanter for den polske regering, men havde ingen interesse i at gå ind i en rute på Polen.

66-selskabet anså det for galimatias, at

Tegning, der viser »1866«-selskabets frygt for den nye konkurrent i 62-selskabet. Wøldike Nielsen, 66-selskabets direktør og tidligere revisor, padler afsted for ikke at blive indhentet af Palle Tillisch, landretssagfører og direktør i 62-selskabet.

62-selskabet med eet skib ville besejle alle tre ruter. Det var 66-selskabet for så vidt meget godt tilfreds med, fordi man tænkte: »Det går aldrig det der.« Man var enige om i bestyrelsen, at der ikke ville blive tale om nogen væsentlig konkurrent til 66-selskabet. Det nye skib kunne nok genere 66-selskabet, men heller ikke mere. Dertil kom, at man heller ikke regnede med, at det kunne vare ret lang tid. Man regnede faktisk ikke med, at det nye rederi kunne holde mere end een sæson.

For at fremskynde det nye rederis fallit undlod man altså at forhøje taksterne.

Endvidere foretog man også det yderligere modtræk, at 66-selskabet fra april 1963 startede en helårsrute på Ystad, hvad selskabet ikke tidligere havde haft.

På det tidspunkt, da ruten til Ystad var påbegyndt, den 1. april 1963, havde selskabet endnu ikke fået den nye færge til godstransport; men man satte midlertidig »Østersøen« ind i de første måneder, og derefter chartrede man Grenå-Hundested færgen »Isefjord«, som skulle sejle i perioden, fra selskabet satte »Østersøen« ind på Simrishamn-ruten, og til den nye færge, »Bornholmerpilen«, kunne indsættes på ruten Rønne-Ystad.

Beslutningen om at bygge »Bornholmerpilen« var naturligvis en direkte følge af, at 62-selskabet var stiftet og havde proklameret, at man ville sejle med færge på København og Ystad. At færgen kunne bygges så hurtigt, skyldtes, at 66-selskabet gik ind og overtog en kontrakt, som et andet dansk rederi havde indgået; men som det gerne ville »hoppe fra«. Derfor fik 66-selskabet mulighed for at bygge en færge på Meyer Werft i Papenburg. Den nye færge måtte naturligvis nogenlunde følge de beskrivelser og tegninger, der forelå fra det danske rederi, man havde indledt forhandlinger med om kontrakten; men i det store hele dækkede »Bornholmerpilen« behovet, således at den kunne optage den direkte konkurrence med »Jens Kofoed«, således som meningen var.

»Bornholmerpilen« var ikke helt den færge, selskabet havde brug for. Den viste sig at være for let, og der var nok også for lidt plads til lastbiler, fordi der var bygget ud over bildækket, således at det kun var den halve del af bildækket, der var beregnet til lastbiler, medens der kun kunne stå personbiler på den anden halvdel. I hvert fald var færgens kapacitet for lille, og den blev derfor ikke helt, hvad 66-selskabet havde brug for; men man havde været tvunget til hurtigt at acceptere tilbudet fra værftet.

66-selskabets vurdering af konkurrentens situation

Wøldike Nielsen havde udarbejdet forudberegninger over, hvad 62-selskabets nye færge ville koste, og havde også fulgt selskabets belåning af skibet og optagelse af lån. Aktiekapitalen var nok blevet udvidet til 4 millioner kroner; men der var ingen penge til driften, og det viste sig også, så snart rederiet kom i gang med at sejle i 1963, at selskabet ikke havde penge.

Det nye selskab havde ingen driftskapital, og det viste sig hurtigt ved, at der skulle et yderligere lån til i Andelsbanken. For dette lån gik »Nordlyset« ind som kautionist.

Efter at »Jens Kofoed« var begyndt at sejle, fulgte 66-selskabet løbende med i, hvordan det gik, idet man hver dag talte op, hvor mange passagerer og hvor mange lastbiltog, der var med »Jens Kofoed«.

Wøldike Nielsen har oplyst, at det faktisk var Johs. Hansen i 62-selskabets bestyrelse, der havde vist vejen til det, idet han havde stillet sig op ved 66-selskabets færgelejer, hver gang der kom et skib ind, således at han kunne se, hvad der var med. - Så det lærte man hurtigt i »66«.

66-selskabet sendte de unge mennesker fra ekspeditionen ned for at tælle op, således at Wøldike Nielsen havde meget klare tal for, hvor mange der var med »Jens Kofoed« hver dag, og det var faktisk ikke ret mange. Det var ikke i et antal, der kunne genere 66-selskabet.

Man havde ikke mulighed for at kontrollere, hvor meget fragtgods, der kom med »Jens Kofoed«; men man fandt ikke, at det påvirkede 66-selskabets egen fragtgodsmængde, idet selskabet i hele 1963 stort set havde samme stykgodsmængde som hidtil, og dertil havde man posten og skolerejser.

Det var givet, at vintersæsonen ville være absolut underskudsgivende både for 62-selskabet og for »66«, og 62-selskabet holdt da også meget hurtigt op med at sejle på Ystad. Det var 66-selskabets opfattelse, at 62-selskabet slet ikke fik, hvad de sikkert havde håbet eller troet på.

I efteråret 1963 var det opfattelsen i 66-selskabets bestyrelse, at 62-selskabet ikke ville få nogen lang levetid; men der kom alligevel forhandlinger i gang med 62-selskabet. Det første møde var foranlediget af direktør H.E. Madsen fra De Forenede Granitbrud og fandt sted den 11. december 1963. Stefan Littauer troede, at Polenruten var en fantastisk chance, 62-rederiet havde fået. Rederiet ville satse meget på Polen, og Stefan Littauer var på et tidspunkt indforstået med at sejle 3 ture om ugen til Polen. Fra polsk side havde man lovet, at man nok skulle fylde færgen op i hvert fald to gange om ugen, og mente, at der var chance for endnu mere.

Indstillingen i 66-bestyrelsen efter mødet med 62-rederiet var, at 66-selskabet ikke kunne have nogen interesse i at gå ind i et samarbejde. Man meddelte det ikke til 62-selskabet, fordi man afventede regnskabet fra 62-selskabet, som var blevet lovet, og endvidere trafiktallene, for at man kunne se, om de løst henkastede tal, der var givet på mødet, svarede til de rigtige tal. De lå nemlig væsentlig over det, 66-selskabet selv havde regnet ud, at der kunne være tale om.

Mødet den 19. februar 1964, forhandlingerne i juni og juli 1964 og senere i september og oktober kom nok nærmest i stand,

Rønne–København Hver dag undtagen mandag og torsdag
Afg. Rønne kl. 15.30 Ank. København kl. 22.15

København–Rønne Hver dag undtagen mandag og torsdag
Afg. København kl. 23.55 Ank. Rønne kl. 7.00

Rønne–Ystad Kun mandag og torsdag
Afg. Rønne kl. 8.30 Ank. Ystad kl. 11.00

Ystad–Rønne Kun tirsdag og fredag
Afg. Ystad kl. 12.00 Ank. Rønne kl. 14.30

Ystad–Swinoujscie Kun mandag og torsdag
Afg. Ystad kl. 12.00 Ank. Swinoujscie kl. 20.00

Swinoujscie–Ystad Kun mandag og torsdag
Afg. Swinoujscie kl. 22.00 Ank. Ystad kl. 5.00

Billetpriser:

RØNNE–KØBENHAVN v. v.

Personbillet:
Dagtur ..... kr. 21,00
Nattur ..... kr. 27,00
Børn mellem 6 og 12 år halv pris

Tilkøbsbillet:
Dagtur
A-køje ..... kr. 10,00
B-køje ..... kr. 10,00
Enekammer ..... kr. 18,00
Nattur
A-køje ..... kr. 21,00
B-køje ..... kr. 15,00
Enekammer ..... kr. 30,00

Personvogne:	Enkelt	Retur
2,86–4,25 meter	kr. 62,00	kr. 112,00
4,26–5,00 meter	kr. 75,00	kr. 136,00
over 5 meter	kr. 102,00	kr. 184,00

»Jens Kofoed«s sidste fartplan og billetpriser. Besejlingen af 3 ruter medførte en indviklet fartplan, som senere fik en del af skylden for 62-selskabets forlis.

fordi 62-rederiet nødvendigvis måtte søge at få et samarbejde.

Hen på sommeren 1964 bestilte 66-selskabet igen en ny færge i Papenburg. Det var færgen »Hammershus«, som først ville kunne gå ind i farten i 1965. Denne ordre var rettet mod 62-selskabet; men kontraheringen fandt sted på et tidspunkt, da man efter 66-selskabets opfattelse ikke mente, at 62-selskabet kunne overleve, og det var således også et udtryk for, at man ville fortsætte med færgedrift, selvom 62 gik nedenom og hjem. Man fandt ikke, at »Jens Kofoed« var det helt ideelle skib til ruten Rønne-København; derfor ville man ikke købe det og dermed forære aktionærerne i 62-selskabet flere millioner kroner, hvorved selskabets stiftere og bestyrelse ville være fritaget for ethvert problem. Ved købet af »Jens Kofoed« ville 66-selskabet blive fri for en konkurrent; men der var ingen garanti for, at ikke andre rederier på et tidspunkt ville interessere sig for sejladsen på Bornholm, og så ville man pany stå med de samme problemer.

Selskabets regnskab for 1963 viste, at indtægtsstigningen ikke var fulgt med udgiftsstigningen, idet der manglede ca. 1,5 mill. kroner. Dem ville man have fået dækning for, hvis taksterne var blevet forhøjet. Den negative holdning over for 62-selskabet under forhandlingerne var da også et udtryk for, at 66-selskabets bestyrelse fandt, at 62-selskabet skulle have lov til at løbe linen ud og gå nedenom og hjem for at få fastslået, at man ikke kunne begynde en ny rute i konkurrence med 66-selskabet og slippe godt fra det.

Om »Jens Kofoed« har Wøldike Nielsen sagt, at det var et sødygtigt skib, der lå godt i søen; men det var ikke ideelt, og der var mange passagerkamre, der ikke var behagelige. Alt i alt måtte man dog sige, at det var et pænt og godt skib.

Efter at der var sket kontrahering vedrørende »Hammershus«, var enhver interesse for en egentlig ordning med 62-selskabet borte. Man deltog i forhandlingerne med 62-selskabet, fordi man selvfølgelig godt stadig ville drøfte fælles takstregulativer og høre, hvad det i givet fald kunne byde 66-selskabet; men man kunne ikke se, at 62-selskabet kunne tilbyde noget som helst. Man tog altså disse forhandlinger, også fordi de gav 66-selskabet nogle oplysninger om konkurrenten; men man anså ikke forhandlingerne for realistiske, og de blev ikke betragtet som noget seriøst.

Mødet den 3. oktober 1964 hos amtmanden og de efterfølgende forhandlinger den 5. oktober 1964 endte med ingenting, fordi 66-selskabets bestyrelse faktisk ikke havde nogen tiltro til, at det kunne føre til noget, og så var der altså det, at de pågældende, der havde sat penge i det nye rederi, skulle mærke, at det gjorde man ikke ustraffet. Det skulle een gang for alle slås fast, at der var tale om en dødssejler, og det skulle væ-

re en advarsel for andre, som tænkte på det samme.

Wøldike Nielsen erkendte absolut, at kredsen omkring 62-selskabet bestod af forretningsmæssigt set økonomisk fornuftige mennesker; men det var i hvert fald ikke forretningsmæssig fornuft, der havde ført til stiftelsen af det nye selskab. Wøldike Nielsen ville nok indrømme, at 62-selskabets stiftelse og købet af »Jens Kofoed« bevirkede, at færgefarten til Bornholm kom i gang på et tidligere tidspunkt, end det ellers ville være sket; men det var hans opfattelse, at det ikke havde gjort noget, at man havde ventet nogle år, til man i 66-selskabet var slået ind på færgefart. Færgefarten ville være kommet under alle omstændigheder. Wøldike Nielsen mente ikke, at man på ny ville have kontraheret om et skib af »Bornholm«-typen. Gennem konkurrencen med 62-selskabet erkendte bestyrelsen i 66, at det var færgefarten, der var fremtiden, og at 66-selskabet derfor måtte følge med; men det var jo ikke den ideelle

E.J. Wøldike Nielsen. Ansat som direktør i »66« 1958 - 1970 efter i mange år at have været revisor for selskabet. Ledede forhandlingerne mellem Færgeselskabet af 1962 og »66«, men frarådede en sammenslutning på grund af 62-selskabets anstrengte økonomi. (Bornholms Tidende)

»Jens Kofoed« lægger fra land for sidste gang. Færgen blev solgt for ca. 19 mill. kroner til DFDS, der indsatte den på Århus-Halmstad ruten under navnet »Skipper Clement.

(Algot foto)

måde at gøre det på, hvis man ikke samtidig havde to nogenlunde ens skibe at sejle med.

Det var ikke Wøldike Nielsens opfattelse, at konkurrencen med 62-selskabet var en medvirkende årsag til, at staten senere overtog 66-selskabet. Det var simpelthen et krav fra det bornholmske erhvervsliv, som følte sig generet af de ekstraordinært store udgifter ved transport frem og tilbage.

Der havde været så store stigninger i trafiktallene siden begyndelsen af 1960-erne som aldrig tidligere.

66-selskabet afviser en sammenslutning med 62-selskabet

På grundlag af de oplysninger, Wøldike Nielsen kom i besiddelse af vedrørende 62-selskabet gennem optælling af passagerer, personbiler og lastbiltog på »Jens Kofoed« samt gennem Statstidende og skibsregistret og endelig - efter 62-selskabets ordinære ge-

neralforsamling den 30. maj 1964 - dets driftsregnskab for tiden 15.6.1962 - 30.11.1963 og status pr. 30.11.1963, opstillede han løbende til brug for bestyrelsen i 66-selskabet beregninger over 62-selskabets økonomiske situation, som lå meget nær de faktiske forhold. Hans bestyrelse havde således et godt grundlag at træffe beslutninger på med hensyn til forholdet til 62-selskabet.

I en redegørelse af 8.6.1964 udarbejdet i anledning af et aftalt fællesmøde mellem de to selskaber den 18.6.1964 anfører Wøldike Nielsen bl.a.:

»Vi ville alle sammen blive fuldstændig til grin, hvis vi overhovedet indgik på drøftelser, der på noget tidspunkt tog sigte på, at een eller flere fra 62-selskabets bestyrelse skulle indtæde i »66«s bestyrelse eller i et eventuelt repræsentantskab.

»62«-selskabets medarbejdere kunne lige så dårligt indplaceres i »66«; vi ville under alle omstændigheder til alle tider umuliggøre et fornuftigt samarbejde med vor store og loyale medarbejderstab.

Som afslutning på mine foran fremsatte betragtninger vil jeg som min personlige opfattelse fremføre,

at et samarbejde med »62« må anses for udelukket - bortset fra takster og fartplaner,

at et køb af M/F »Jens Kofoed« - selv med en overpris på ca. 3 mill. kroner - må anses for udelukket, idet man næppe kan forvente, at aktionærerne i »62« efter et eventuelt salg til os vil gå ind for likvidering af selskabet; efter aktionærernes opfattelse ville vi efter en sådan likvidation atter indtage den »monopollignende« stilling, som uden tvivl var en medvirkende årsag til, at aktietegningen i sin tid forløb så glat,

at en sammenslutning af »66« og »62« må anses for udelukket,

at vi ved det kommende møde derfor bør sige så lidt som overhovedet muligt,

at vor formand bør føre ordet,

at vi under ingen omstændigheder må komme nærmere ind på, hvor langt vi er med vore planer om en ny færge,

at vi bør søge at få de andre til at fortælle så meget som muligt, idet initiativet til en forhandling er udgået fra dem,

at vi formentlig må kunne dreje forhandlingerne hen i et sidespor, så takster og fartplanlægning kan blive en slags hovedemne.

Med hensyn til »62-selskabet«s planer om en ny færge mener jeg, det må være mere end usandsynligt, at de skulle være i stand til at fremskaffe den fornødne kapital dertil; pengemarkedet er jo ikke just bedret for låntagerne i det sidste års tid.

Derfor forekommer denne risiko mig ikke umiddelbar nærliggende; langt værre ville situationen tegne sig for os, dersom »62-selskabet« hen på efteråret blev i stand til at se sandheden i øjnene og i konsekvens heraf hos D.S.B. søgte at opnå en tilfredsstillende pris for »Jens Kofoed«. D.S.B. ville formentlig ikke være utilbøjelig til at vise nogen interesse for et køb af »Jens Kofoed«, idet de ved erhvervelsen af D.B.J. kunne skabe egen forbindelse mellem D.S.B. på Bornholm og D.S.B. i det øvrige land.

D.S.B.s betænkeligheder ved at overtage et bornholmsk trafikselskab ville næppe være så store, som hvis de i konkurrence med »66« ville have startet en ny rute; disse betænkeligheder kom ganske tydeligt til udtryk under forhandlingerne i Bornholmsudvalget.

En sådan situation ville jeg faktisk bedømme som den absolut alvorligste, idet vi i så fald ville miste alt D.S.B.- og D.B.J.-gods, ligesom D.S.B.-stationerne landet over ville være i stand til at sende passagerer og personautomobiler med »Jens Kofoed«.

Dersom en sådan situation skulle opstå, hvad jeg ingenlunde anser for udelukket, burde »66«s ledelse være kommet »62« i forkøbet, så der herfra allerede var gjort det alvorligste forsøg på at varetage vore aktionærers interesser.

Forud for den kommende forhandling bør vi imidlertid gøre os helt klart, at der ikke er ringeste grund til, at vi skulle føle os »møre« - det er efter alle solemærker at dømme de andre, der har grund til det, og det har de selv ført bevis for.«

Efter at meddelelsen om »Jens Kofoed«s salg var fremkommet den 26.11.1964, blev der den 3.12.1964 afholdt bestyrelsesmøde i 66-selskabet.

Referatet af mødet var sålydende:

»Den 3. december 1964 afholdtes bestyrelsesmøde på selskabets hovedkontor, hvori foruden den samlede bestyrelse direktøren deltog.

Der var almindelig tilfredshed med den i den lokale presse den 26. november 1964 fremkomne meddelelse om, at »Bornholmsfærgen af 1962« havde set sig nødsaget til at standse driften, og at færgen »Jens Kofoed« var solgt til D.F.D.S.

Der var enighed om, at vi på alle måder fortsat må bestræbe os på, at vore kunder betjenes på venlig og imødekommende måde; vi kan ikke tillade os at risikere, at kunder med rette skal komme med den bemærkning, at nu, hvor »66« igen er alene, er man atter udsat for en skidt behandling såvel i ekspeditionerne som på skibene - dette må forhindres.

Ligeledes var der enighed om, at vi i fremtiden må være forberedt på at give ruterne større kapacitet i den udstrækning, som vort materiel tillader.«

Den 4. december 1964 bragte begge de bornholmske aviser et interview med direktør Wøldike Nielsen i anledning af, at 62-selskabet havde opgivet sejladsen og solgt »Jens Kofoed«. I interviewet udtalte Wøldike Nielsen, at han ikke blev forbavset, da han hørte, at »Jens Kofoed« var solgt; han havde ventet det igennem de seneste måneder, faktisk helt fra starten; for det havde ikke været svært at opstille et budget over, hvilke udgifter og indtægter der var ved sejladsen med »Jens Kofoed«.

Selvom »Jens Kofoed« havde kunnet tage en trediedel af 66-selskabets passagerer, var det ikke gået, og 62-selskabet fik kun en sjettedel. Wøldike Nielsen havde ventet, at noget ville ske, helt fra før julen 1963.

På spørgsmålet om, hvad der havde været grunden til, at 62-selskabet var blevet stiftet, nemlig om det var en dårlig service fra 66-selskabets side, ønsket om en færge, eller om det var personspørgsmål i 66, svarede Wøldike Nielsen: »Alle tre ting. Man har kritiseret 66's service i mange år, og en del af kritikken har været berettiget. Vi har ikke altid ydet den kundebetjening, vi skulle. Det gælder f.eks. en sådan ting som at svare kunderne ordentligt. Der var på et tidspunkt kommet et institutionspræg over os, som der ikke må være. Men det ligger en del år tilbage, og vi bestræber os virkelig på at yde en god service. men husk, at det kræver tid, når en sådan omstilling skal ske. Situationen er i dag ændret væsentligt til det bedre. 66-service skal være god service. Vi skal være glade for at betjene kunderne.«

Redegørelsen er ikke »Historien om 62-selskabet«.

Formålet har alene været at samle så vidt muligt alt relevant materiale og i forbindelse dermed udarbejde en så objektiv redegørelse som muligt om det faktiske forløb. Mine personlige kommentarer og vurderinger er således ikke medtaget.

Til en senere årgang af BORNHOLMSKE SAMLINGER vil jeg udarbejde en mere udførlig artikel om 62-selskabet med sådanne kommentarer og vurderinger.

Redegørelsen vil ikke blive trykt og komme i handelen; men Bornholms Centralbibliotek i Rønne og flere lokalbiblioteker har et antal eksemplarer til udlån.

Kunsthistorikeren Lars Kærulf Møller, som er kunstkonsulent for Bornholms Kunstmuseum, fremlægger i den følgende artikel sine undersøgelser af forbindelsen mellem bornholmske rundkirker og kirkearkitekturen i Armenien.

Forfatterens teorier bygger på længere studieophold i Armenien og blev første gang præsenteret for bornholmerne på et møde på Centralbiblioteket sidste år. Lars Kærulf har tidligere fået publiceret artikler om armenisk arkitektur i sovjetiske fagtidskrifter, ligesom han er indbudt til at holde et foredrag om emnet »Skandinavien og Armenisk arkitektur« på en konference i Venezia næste år.

Bornholmske rundkirker og Armenien

Af Lars Kærulf Møller

Få steder i verden står vi med så mange ubesvarede spørgsmål om den sene oldtid og den tidligste middelalder som netop her på Bornholm.

Guldgubberne, der stadig vælder op af Sorte Muld, og rundkirkerne er hver for sig eksempler på dette. Og uden at skulle vove mig ud i uvederhæftige gætterier om førstnævnte og deres indtil nu uforklarlige eksistens, endsige funktion her på Bornholm, forekommer der alligevel at være en underforstået sammenhæng i spørgsmålene om disse og om rundkirkerne, deres form og funktion.

Når vi i dag forsøger at etablere en plausibel forklaring om kirkerne, må vi erkende, at vi alle bogstavelig talt er på »herrens mark«. Vi har ingen skriftlige kilder, der røber noget om, hvordan og hvorfor kirkerne blev bygget, som de gjorde, og også en traditionel historisk-kunsthistorisk undersøgelse lader os uden svar.

På baggrund af bygningsarkæologiske undersøgelser kan vi med rimelig sikkerhed fastslå, hvilke dele af kirkerne, der er oprindelige, og også indenfor et rimeligt kort tidsspand fastslå deres opførelsestidspunkt. Men vel over denne første elementære undersøgelse rejser spørgsmålet sig med fornyet kraft. Hvorfor?

Som kunsthistoriker ser man sig naturligvis om i verden. Hvor finder vi noget lignende? Hvorfra og hvordan har den centralt planlagte kultbygning udviklet sig? Og allerede her møder vi de første problemer. Den centrale kultbygning har nemlig en særdeles kompliceret udviklingshistorie, hvor forskellige kendte og ukendte, bevarede og forlængst ødelagte bygningsværker, hver er som en lille brik i et stort og endnu ufærdigt puslespil.

Vi ved, at grækerne brugte den runde bygning som helligdom. Vi kender templet i Baalbek. Engelsborg og Pantheon i Rom. Gravkirken i Jerusalem. Martyrierne i Lilleasien. Ja, selv Stonehenge har af forskerne været inddraget i denne sammenhæng.

Men hvorfor nu gå så langt tilbage? Måske ville det være mere oplagt at begynde ved de mest nærliggende centralanlæg, hvor vi fra Nordeuropa kender Karl d. Stores gravkapel i Aachen og fra Norditalien både dåbskapeller og kirker, f.eks. i Ravenna og i Milano.

Ja, der ville måske endda være historiske grunde til at anse f.eks. Gravkapellet i Aachen som en åbenbar mulighed. Fra brevvekslinger mellem ærkebiskoppen i Hamburg-Bremen og pavestolen i Rom ved vi, at Danmark allerede i begyndelsen af 800-tallet blev betragtet som missionsmark for den tyske kirke.[1]

Det var nu ikke bare af godhed og for de hedenske nordboeres frelse, at man søgte at

udbrede kristendommen nordpå. Allerede på det tidspunkt gik den kirkelige og den verdslige magt hånd i hånd, og interessen for Danmark var nok så meget den tyske kejsers, som det var kirkens.

Omkring 830 ser vi de første fremstød, idet der opføres, nu fuldstændigt forsvundne, trækirker i Ribe og Hedeby, og langsomt, men sikkert, arbejder missionen. Ikke med at omvende folket, men med at overbevise magthaverne om fordelene ved en alliance mellem kirke og kongemagt. Kirken kunne nemlig ved den udbyggede interne skriftlige kommunikation byde på det afgørende nødvendige redskab for en central kongemagt.

Det er da også karakteristisk, at kristendommen i Danmark, iøvrigt ligesom de fleste andre steder i Europa, så at sige indføres ved kongeligt dekret, da Harald Blåtand i 960 lader sig døbe og »gjorde dannerne kristne«.

Med den officielle omvendelse til kristendommen kom der for alvor gang i kirkebyggeriet. I løbet af 300 år blev der bygget mere end 2000 stenkirker i et land, hvor knapt de rigeste og største endnu havde et stenhus at bo i. Men på trods af den uomtvistelige indflydelse fra det tyske rige, der bl.a. viste sig i præsteskabets nationalitet, blev under 1 % af disse mange bygninger anlagt som centralanlæg, hvilket iøvrigt i forhold til den gudstjenesteordning, man betjente sig af i Nordeuropa, også var helt unødvendigt.[2]

En del af disse relativt få (ca. 20 i alt) centralanlæg, lader sig uden problemer indpasse i den nordeuropæiske sammenhæng, hvor de alle direkte eller indirekte tager udgangspunkt i Karl d. Stores kapel.

Otte kirker står imidlertid tilbage uden forklaring.

Disse otte kan umiddelbart opdeles i tre grupper:

1) Bornholmer-typen, der består af de fire kirker: Østerlars, Olsker, Nykirke og Nylars, alle bygget som »kirkefæstninger« i årene omkring 1150.
2) Bjernede-Thorsagertypen, bestående af kirkerne Bjernede på Sjælland, Thorsager i Jylland og Horne på Fyn. Alle bygget i årene 1150-1200 og alle tilsyneladende anlagt som traditionelle tyske dobbeltkapeller, men som vi snart skal se, med afgørende funktionelle afvigelser fra disse.
3) Endelig som et i Danmark enestående fænomen, Vor Frue Kirke i Kalundborg, bygget ca. 1180 og usædvanlig derved, at den med sine fem tårne er bygget på en grundplan over det græske kors.

Bornholmergruppen har en række fællestræk, af hvilke det, at de alle er enkle tøndehvælvede rundbygninger oftest i flere etager og uden centralt rum, er de mest afgørende.

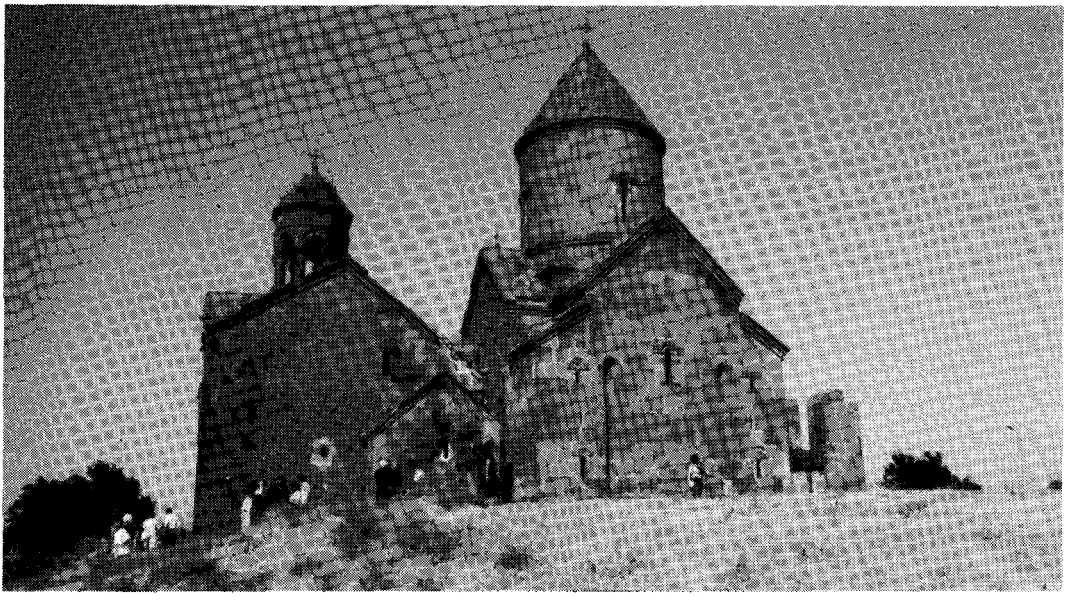
Samtidig har de hver især en række karakteristiske træk, der på forskellig vis vidner om både deres kirkelige og verdslige funktioner.[3]

Nykirke, der oprindelig var indviet til Allehelgener, er bygget af granit, mens alle finere detaljer, vinduer, portaler og den centrale pille er af limsten. Apsis er forsynet med tre vinduer, hvoraf det østlige og det nordlige forekommer at være oprindelige, skønt de allerede i middelalderen er blevet muret til. Koret er på den anden side først blevet forsynet med vinduer i moderne tid.

En trappe fører fra koret inde i den nordlige væg op til andet stokværk, der er forsynet med fladt træloft. På andet stokværk er der i gulvet, ned i den underliggende hvælving, lagt fire spygatter, og muren er forsynet med to skydeskår.

Også som en indikation af det forsvarsmæssige anlæg, er trappen i andet stokværk ført helt op til murkronen, således at forsvarerne kunne angribe fjenden helt oppe fra bygningens top.

Hvad der især er interessant i forhold til eventuelle direkte eller indirekte forbilleder er nok vinduesdispositionen. Uden her at gå dybere ind i en kristologisk diskussion, antyder det skiftende vinduestal nogen dis-



Kloskerkirken i Khetaris. I ufredstider fungerede klostrene i Armenien både som kirkelige og verdslige centre. Biblioteker, retsvæsen o.lign. overlevede her århundreders fremmed åg.

kussion omkring lysets metafysiske betydning i kirkerummet.

Ændringen i vinduesdispositionen kunne indikere en ny stillingtagen til et af de helt grundlæggende kristologiske spørgsmål, nemlig diskussionen om treenighedslæren, om Kristus som menneskesøn og/eller Gudssøn. En diskussion, der afspejles i teksten til trosbekendelsen, hvor der som bekendt findes flere forskellige. De to mest anvendte: »Den apostolske« med ordlyden »... og på Jesus Kristus hans enbårne Søn, Vor Herre, som er undfanget ved Helligånden. ... Helligånden, den hellige almindelige kirke...« og »den nikænokonstantinopolitanske« trosbekendelse, hvor ordlyden er: »... og på en Herre, Jesus Kristus, Guds enbårne Søn, som er født af Faderen før alle tider, Gud af Gud, lys af lys, sand Gud af sand Gud, født, ikke skabt, af samme væsen som Faderen. ... Helligånden, som er Herre ... som tilbedes og æres tillige med Faderen og Sønnen...«

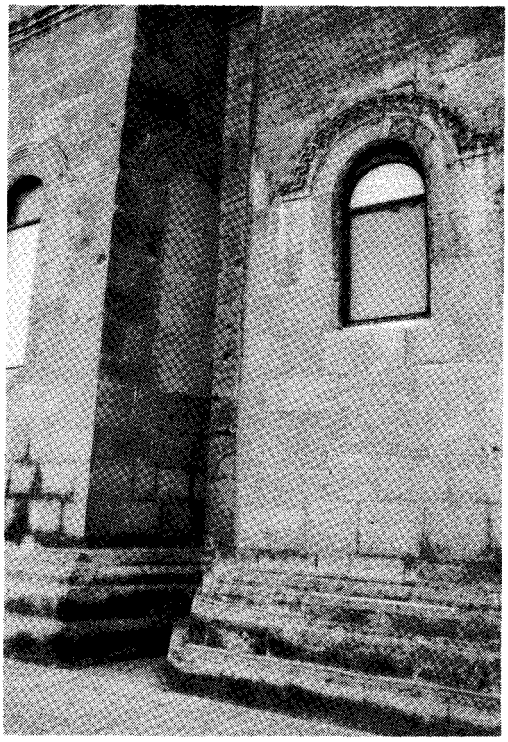
De to forskellige tekster er udtryk for den uenighed, som en af de ældste kirkestridigheder drejede sig om, og hvor især det nikæaiske synspunkt til stadighed blev fastholdt i Armenien. Også udmøntet i arkitekturen, hvor lyset anvendes som billede på Gudsbegrebet og derfor må underlægge sig gudsopfattelsen. Derfor ser vi da også flere eksempler på, hvorledes vinduesdispositionen i koret (apsis) på de armeniske kirker ændres i løbet af middelalderen fra oprindeligt et til tre under byzantinsk overherredømme og igen til et eller to, når den armeniske kirkes selvstændige synspunkter har kunnet markeres.[4] Lignende forhold kunne tænkes at have gjort sig gældende her, uden der dog kan føres noget bevis for dette.

Også de andre bornholmske kirker viser tydelige forsvarsmæssige anlæg.

Nylars (indviet til Sct. Nicolaus) er som den eneste i tredje stokværk forsynet med en egentlig vægtergang.

Olsker (indviet til Sct. Olaf) har i tredje stokværk ikke mindre end ni skydeskår.

Den største af de fire, Østerlars (indviet til Sct. Laurentius), adskiller sig fra de øvri-



I Kirken S. Hripsime ses ændringen i vinduesdispositionen stadigt tydeligt nu 1000 år efter.

ge ved, at den centrale massive pille her er erstattet med en hul cylinder, der bæres af seks lave murstenspiller, tilsyneladende anbragt helt tilfældigt, uden hensyn til portaler, vinduer og liturgi. Samme form og samme tilfældighed kendes iøvrigt fra tre eksempler i Sverige: Hagby, Voxtorp og Vårdsberg, alle nu stærkt ombyggede.[5]

Hvad der klart adskiller alle disse kirker, både fra dobbeltkapeltypen (Aachen) og fra de kirker, vi kender i Østeuropa, Bøhmen, Ungarn, Polen, Østtyskland og Litauen[6] er, at de alle er opført i flere etager, og alle fuldstændig mangler centralrummet.

Selvom kirkerne i dag, især på grund af den høje tagrejsning, ser helt anderledes ud end oprindeligt, kan der næppe være tvivl om - også takket være grundige bygningsarkæologiske undersøgelser - at de først og fremmest er bygget som fæstninger og kun sekundært som kirker.

Dette har naturligvis også ledt forskere til at pege på rene forsvarsværker som forbilleder. Især de franske forsvarstårne, de såkaldte »donjons«, som f.eks. det der står i Arques nær Dieppe, har været direkte fremført. Teorier, der dog igen senere er blevet tilbagevist, ganske enkelt fordi der er alt for mange uoverensstemmelser mellem bygningerne. Først og fremmest det helt grundlæggende, at der ikke findes centralrum i de bornholmske kirker.

Den anden gruppe af kirker, Bjernede-Thorsagertypen, er tydeligvis mere påvirket af de tyske centralanlæg. Alle tre er bygget som enkle rundbygninger i flere stokværk, hvor andet stokværk bæres af fire søjler. Hvad der adskiller dem fra de tyske forbilleder er det mærkelige træk, at kun skibet er bygget i to etager, og at forbindelsen mellem etagerne, den for liturgien helt afgørende skakt mellem kirkerum og »kongestol«, ganske enkelt ikke findes. Alle tre kirker er i centralrummet forsynet med enkle hvælvslag, der lukker kirkerummet opad.

Skønt der ikke kan føres objektive beviser for det, og skønt ingen af kirkerne er forsynet med direkte forsvarsrettede detaljer, synes det uomtvisteligt, at også disse kirker er opført i fortifikatorisk øjemed af eller for kongen.

Nøjagtig en bygning i hver landsdel. Skulle det imidlertid nogensinde være kommet så vidt, at disse bygninger skulle have tjent deres forsvarsformål, må man betvivle, om de kunne have ydet nogen reel beskyttelse. På den anden side er deres strategiske beliggenhed også uden betydning for eventuelle udefra kommende fjender. Hvad de derimod har kunnet tjene er som sindbilleder på kirkens og kongens magt. Alene gennem den udstråling af magt en stor stenbygning må have haft i et samfund, hvor selv aristokratiet endnu levede i træhuse.

Dette antyder også, at opførelsen af disse

i dansk sammenhæng så mærkelige kirker, udelukkende var et spørgsmål om understregning af den verdslige politiske magt uden noget hensyn til liturgiske eller kristologiske spørgsmål.

Endelig den tredje type, repræsenteret ved Vor Frue Kirke i Kalundborg. Kirken blev bygget i perioden 1170-90 og ligesom de tre førstnævnte integreret i et større forsvarsmæssigt anlagt system. Kirken i Kalundborg er således en del af et større fæstningsanlæg, men er også ligesom de førnævnte uden egentlige forsvarsmæssige installationer. Man kan endda gå så vidt - kirkens konstruktion taget i betragtning - at postulere, at et forsøg på forsvar af bygningen ville være et yderst farligt vovestykke, med midtertårnets enorme vægt hvilende direkte på sideskibenes hvælvslag.

Joseph Strzygowski, der i årene 1904-19 udviklede sine vidtløftige teorier om den armeniske kirkearkitekturs forrang overalt, fremhæver Kalundborg som en direkte »aflægger« af den såkaldte »Mastara-type«, navngivet efter en 700-tals kirke i Armenien.[7]

Mest sandsynligt forekommer det imidlertid, at Kalundborg er udviklet på baggrund af den traditionelle byzantinske kirke, måske formidlet til Danmark via en nu forsvundet kirke i Novgorod. Samme type som Kalundborg kendes iøvrigt fra de nu forsvundne kirker i det østlige Tyskland, i Tournai og i Gelnhausen.

Røgelseskar udformedes ofte som kirkemodeller, og det skal derfor retfærdighedsvis nævnes, at der i Armenien findes røgelseskar fra 1000-tallet, der i deres udformning ligger Kalundborg besnærende nært.

Det, der på mærkelig vis binder alle disse »mærkelige« danske centralanlæg sammen, er, at de ligegyldigt, hvor de dukker op, altid er knyttet til kongen eller hans nære allierede.

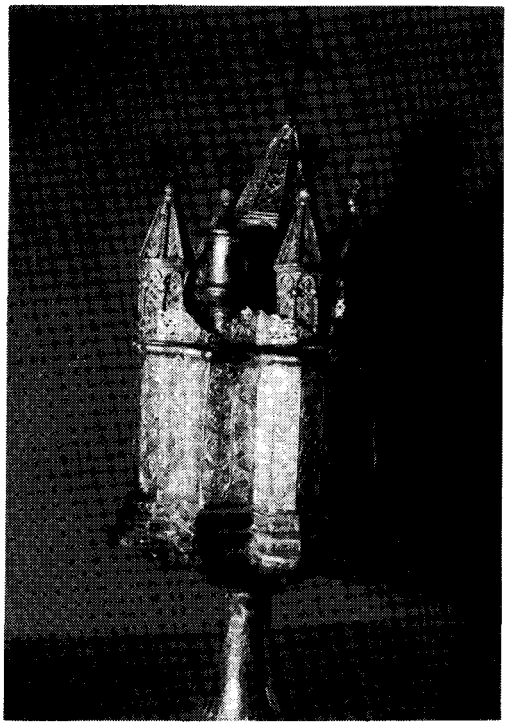
I modsætning til tyske dobbeltkapeller, tilsyneladende aldrig i et forsøg på at demonstrere den gudgivne kraft, men ganske enkelt ved at »spille med musklerne«, at

I den karakteristiske armeniske kordisposition er der ikke direkte adgang fra skib til kor. Ved den store forhøjning umuliggjorde man gennemførelsen af den byzantinske chrysostomosliturgi. På billedet ses også den karakteristiske ændring af vinduesåbningerne fra 3 til 1 som nævnt i teksten.

binde undersåtterne og dermed hele riget sammen til en enhed. En enhed, som i relation til det ekspanderende tyske kejserrige, blev synlig gennem arkitektoniske fællestræk og gennem et næsten metafysisk defineret verdsligt indhold adskilte sig klart fra den mægtige nabo mod syd.

I virkeligheden nøjagtigt det samme som udløste formen på det armeniske kirkebyggeri. Også her bestemtes formen først og fremmest ud fra den politiske situation og kun sjældent som et resultat af kristelige indholdsmæssige overvejelser.

På dette sted er det måske rimeligt at stille spørgsmålet: »Hvor kendte man da sådanne løsninger fra?« Og uden det egentligt har været nødvendigt med et direkte første-

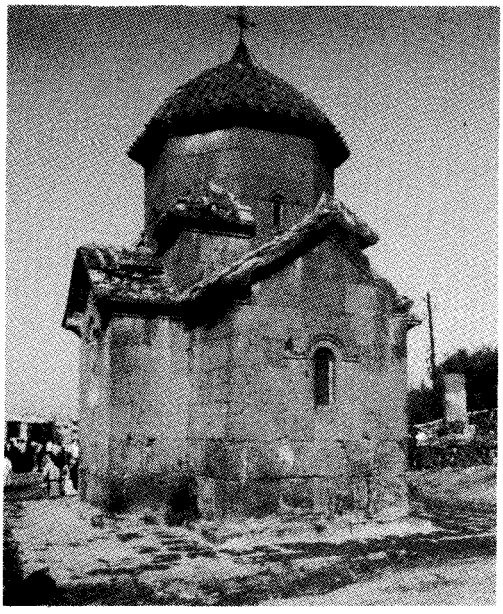


Armenisk røgelseskar fra 1400-tallet - forbløffende lig Kalundborg kirke.

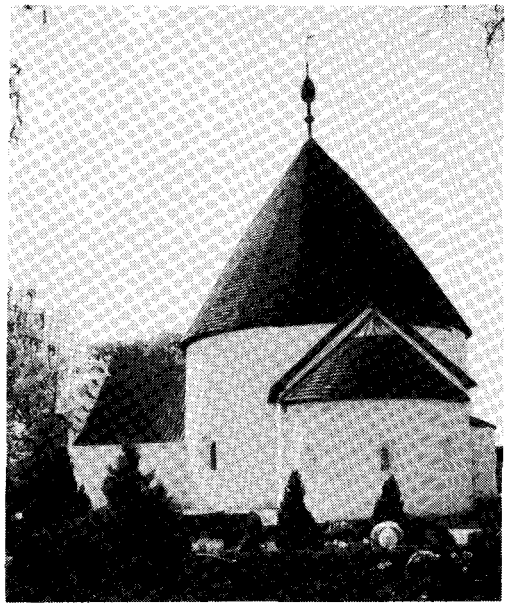
håndskendskab, forekommer endda dette meget sandsynligt.

Der skal her erindres om, at Østersøens Vikinger faktisk var ret så kosmopolitiske. Gennem Novgorod, via Dnepr eller Volga kom de helt til Konstantinopel, Piræus og Astrakan.[9]

I Nestors Russiske Krønnike hører vi om vikinger i Sortehavet omkring 859, og så sent som i 1203 beskriver den franske korstogsridder Villehardouin den danske vikingegardes tapre forsvar af Alexios III's Konstantinopel. Også fra begyndelsen af 900-tallet kender vi bl.a. den arabiske handelsmand Ibn Fadhlans beretning om vikinger i Itil, det nuværende Nedre Volga. Mange møntfund og senest det store fund ved Sorte Muld bl.a. af persisk keramik vidner om en langt rigere kulturudveksling, end vi traditionelt har forestillet os. Der forekommer således mere end god grund til at antage, at arkitekturbilledet fra Byzans og Lilleasien har været velkendt for danskerne, selvom det kun har efterladt ganske få spor i vores kulturelle overlevering.



Den lille kirke i Karamvor. Et karakteristisk eksempel på de armeniske 700-tals centralanlæg.



Nykirke.

Vi kan ikke pege på direkte forbilleder, men må antage, at de bornholmske centralanlæg så at sige er udviklet på stedet, dog med skyldig reverens til især de små centralanlæg i Lilleasien og måske også til korsridderborgene i det nuværende sydlige Tyrkiet.

Der er således i dag ikke noget endegyldigt svar på, hvorfor de bornholmske rundkirker ser ud, som de gør, men det forekommer sandsynligt, at forklaringen skal søges både i det helt nære, nemlig de konkrete politiske forhold, og i det fjerne, hvor arkitektoniske løsninger på lignende politiske forhold allerede havde fundet sin form.

På den måde får det at beskæftige sig med arkitektur også en helt anden og aktuel dimension.

Vi kender alle diskussionen om, hvorledes de amerikanske butiksfacader, burgerbarer og lign. præger det danske gadebillede, men det er ikke bare i kulissen eller facaden på gaden, vi påvirkes. Hele vores nutidige arkitektur kan og må, ligesom vores historiske, kun forstås udfra dybereliggende samfundsmæssige analyser af, hvad vi underkaster os, og hvad vi tager afstand fra.

På de armeniske kirker anbragtes ofte små modeller - ligesom vi kender fra kalkmalerierne f.eks. i Fjenneslev. Modellerne er så præcise, at de ofte danner udgangspunkt ved restaureringer. Her et lille centralanlæg fra 900-tallet.

Khatchkar (korssten) fra 1200-tallet. I udformning med livstræet og madonnafremstillingen slående nær den vesteuropæiske middelalders stenhuggerkunst.

Noter

1. Conf. Vita Anskarii. kap. 12. ed. Waitz 1884.
2. Der tales her kun om det nutidige Danmark. Skåne, som åbenbart blev kristnet tidligere, og som iflg. Adam af Bremen omkring 1075 skulle have ca. 300 kirker, flere end i hele det øvrige land, er ikke medtaget, idet der er meget stor usikkerhed om de skånske centralanlægs oprindelige udseende.
3. Der skal her ikke gøres nøjere rede for de enkelte kirkers bygningshistorie og indretning, men henvises til f.eks. »Danmarks Kirker, Bornholm«, v. Otto Norn, C.G. Schultz og Erik Skov. Kbh. 1954. For især diskussionen om kirkerne som kirkefæstninger skal henvises til den i dag noget problematiske redegørelse i: »Die Vier Rundkirchen auf Bornholm und ihr Mittelalterlicher Bildersmuck« af F. Laske. Berlin 1902.
4. Se f.eks. A.B. Eremian: »St. Hripsime«, Erevan 1955.
5. Se »Nordens Befästa Runkkyrkor« af H. Frölen, Stockholm 1911.
6. Se »Einfache mitteleuropäische Rundkirchen« af A. Merhautová - Livorova. Praha 1970.
7. J. Strzygowski: »Die Baukunst der Armenier und Europa«, Wien 1918. p. 759.
8. Se f.eks. »Early Russian Architecture« af H. Faensen og V. Ivanov, Berlin, London 1975.
9. Se: »Varangian Problems« i Scando Slavica Supplementum I, Kbh. 1970, og Zeki Validi Togan: »Ibn Fadlan's Reisebericht«. I Abhandlungen für die Kunde des Morgenlandes, Band 24 no. 3. Leipzig 1939. Også runestenene fungerer her som illustrative kilder. Således Högbystenen i Östergötland, der i sin udformning er tydeligt påvirket fra Kaukasusområdet. Teksten på denne lyder: »Torgerd rejste denne sten efter Assur sin morbroder. Han døde østpå i Grækenland (Byzans). Sønner fik Gulle og en god bonde fem. Ved Fyris (nær Uppsala) faldt Asmund den gæve kæmpe. Atsur omkom østpå i Grækenland. Halvdan blev på Bornholm dræbt. Kåre ved Dundee (?) og død er Bo.«

To malerier fra Frederik den Syvendes besøg på Bornholm 1851

Af Erik Westengaard

Den syvende august 1850 giftede Frederik den Syvende sig med grevinde Danner. Kort tid efter brylluppet ønskede kongen, at grevinden skulle præsenteres for folket. I modsætning til hans to tidligere ægteskaber med prinsesse Vilhelmine og prinsesse Mariane, så havde vielsen denne gang foregået i stilhed på Frederiksborg Slot. Til stede var kun den nærmeste vennekreds, og fra kongefamilien deltog kun arveprins Ferdinand, der mere eller mindre var blevet tvunget til at deltage som kongens forlover.

Selvom man ude i befolkningen vidste, at den tidligere balletdanser og modehandlerske Louise Rasmussen var kongens veninde, så kom nyheden om ægteskabet alligevel som lidt af et chok. De første rygter og smædeviser så dagens lys. Frederik den Syvende var elsket som landets fader, treårskrigens triumfator og grundlovens giver, men grevinden betragtede man som en borgerlig opkomling, der kun søgte efter personlig vinding. Så en præsentation for folket var mildt sagt lidt af et problem.

Partiet bondevennerne vidste, hvordan sagen skulle gribes an. De mente, at en hyldningsrejse i provinserne måtte være det rette udgangspunkt, for blandt den almindelige befolkning ude i landet, var der ikke så stor modvilje mod grevinden. Det var især adelen, »det bedre borgerskab« og embedsstanden med hustruer, der foragtede grevinden. Balthazar Christensen fra bondevennerne gjorde, hvad han kunne for at bane vejen for besøget i provinserne. Han mente, at man blot skulle gå lige til sagen, ikke fremkalde tvivl, betænkeligheder eller diskussioner, så ville det hele nok gå godt.

Efter mange drøftelser, valgte man så at starte i en af rigets mere fjerntliggende egne, nemlig Bornholm. Rejsen blev forbe-

Portræt af Grevinde Danner, malet af David Monies 1849.

redt til begyndelsen af 1851, men måtte flere gange udsættes på grund af regeringsforhandlinger og dårligt vejr. Endelig, netop på årsdagen for brylluppet, ankom dampskibet Ægir til Bornholm. Kongen og grevinden valgte at gå i land på Christiansø. Her havde Frederik den Syvende været en halv snes år i forvejen, da han skulle modtage sin anden hustru Mariane, og samtidig frigive statsfangen doktor Dampe.

Nu ankom kongen til øen med grevinden under armen. På Christiansø holdt grevinden to børn over dåben, og kongen ønskede, at de blev opkaldt efter ham og grevinden. Besøget på øen forløb godt og helt uden nogen misstemninger. Alle havde

Portræt af Frederik VII, tegnet af Gertner ca. 1848.

gjort deres yderste for at fejre kongebesøget, og stemningen var venlig overfor grevinden.

Dagen efter rejste det høje par til Rønne. Her var der en helt anden stemning. Byen var delt i to lejre, dem der hyldede kongen og grevinden, og dem der så absolut var imod grevinden. Til den sidste katagori hørte embedsstanden med hustruer. Embedsmændene var, med mindre de var alvorligt syge, tvunget til at møde op for at modtage det høje par. Mange blev den dag ramt af diplomatisk syge. Deres hustruer blev for de flestes vedkommende væk fra modtagelsen. Kongen blev hyldet af de fremmødte med taler, hurraråb og sange. Jeg vil her give et eksempel på et af de digte, der blev fremsagt den dag i Rønne.

Velkommen hid, Konge Frederik! til Din Fjerne
paa Troskabs Minder rige Plet i øst;
Dig Folket hilser glad: Din Sejers Stjerne
og Fredens Himmel smiler til vor Kyst!
Saa fast Dit Navn til Danmarks Heltesage
er knyttet som Dit Hjerte til Dit Folk;
og som Du stod med det i Farens Dage,
saa tag vor Hilsen som vor Glædes Tolk!

Sådan hyldede man kongen, men ikke et eneste ord til grevinden. Frederik ventede til hurraråbene havde lagt sig, så forsvandt han ned under dæk. Kort efter kom han tilbage med grevinden ved sin side. Han slog ud med armene og sagde: »Mine kære Bornholmere, må jeg forestille Jer min Kone: hun havde lyst til med mig, at besøge og se Eders smukke Ø.« Denne enkle tale blev modtaget med stor begejstring. I de følgende dage optrådte grevinden med en så naturlig værdighed, venlighed og imødekommenhed, at det bedre borgerskabs fruer måtte overgive sig og indrømme, at de mange rygter var usande.

Kongen rejste nu rundt på Bornholm med sit følge. Overalt blev han og grevinden modtaget med fester, middage, sange og fyrværkeri om aftenen. Klokken kunne let blive hen ad tre om natten, før det høje par kom til sengs. Medens selskabet rejste rundt på øen, havde man fået dårlig samvittighed i Rønne. Man var ked af, at grevinden var blevet »glemt« i sangene og digtene, så da de vendte tilbage til Rønne, blev de modtaget med følgende sang:

Ved Hs. Majestæt Kongens
og Grevinde Danners
Tilbagekomst til Rønne,
den 14de August 1851.

Mel. Gud, dit store Navn.

O velkommen her hid
Kong Frederik saa blid
og Du, gode, elskede Grevinde!
Vores Hilsen kom seent,
men alt er velmeent,
hvad vi her af Hjertet fremsige.

Vi som samlede er, -
Gud, som Hjerterne seer,
han vil høre vor Bøn i det Høie:
Gud bevare Kongens Liv,
og belønne Hans Flid,
og beskjærm Ham mod Fare og Møje!

Paa vor Fædrene Ø,
som omkrandses af Sø,
ingen Konge i Lang Tid har været;
Men Kong Frederik saa kjær
til os kommen er,
og haver vor Ø saa beæret.

Gode Konge, modtag
vores Tak denne Dag!
Og Du, gode, elskede Grevinde!
Men den er kun saa svag;
Dog vores Glæde i Dag
er saa stor, vi det ei kan udsige!!!

Den gode stemning i Rønne var genoprettet, og bornholmerne tog hjertelig afsked med kongen og grevinden.

Som minde om besøget blev der ved hjælp af frivillige bidrag i september 1856 indviet det store udsigtstårn »Kongemindet«. På Jægerspris Slot hænger i dag to store malerier med motiver fra besøget. De er malet af den i dag forholdsvis ukendte maler Anders Christian Lunde (1809-1886), der var med på rejsen. A.C. Lunde blev født i København den 4. oktober 1809. Efter konfirmationen kom han i malerlære, og han arbejdede som malersvend helt til 1833. Han havde tidligt, samtidig med sit arbejde, søgt ind på kunstakademiet. I 1823 rykkede han op i den mere avancerede 2. frihåndstegningsklasse. Hvert år udskrev akademiet opgaver, hvor eleverne kunne vinde guld- eller sølvmedaljer, både store og små medaljer. Med hver præmie fulgte et beløb til videre studier i bl.a. Italien.

I 1833 vandt Lunde den lille sølvmedalje, og i 1835 vandt han den store sølvmedalje. I årene 1842-47 rejste han til Italien for at videreuddanne sig til landskabsmaler. Han blev efterhånden en ganske habil landskabsmaler, der udførte nydelige landskaber med en fin fornemmelse for lys, farve og topografisk nøjagtighed. Det var kvalifikationer, der gjorde ham egnet til at deltage i turen til Bornholm.

De to malerier på Jægerspris Slot forestiller »Parti ved Almindingen paa Bornholm« og »Helligdommen i Rø Sogn paa Bornholm, med portrætter af Frederik VII og Grevinde Danner«. De to billeder er malet som pendanter, de måler i lysmål 124 × 183 cm. Motivet fra Almindingen er malet i 1852, og det blev udstillet på Charlottenborg sammen med billedet fra Helligdommen 1853. Begge bliver i kataloget betegnet som tilhørende grevinden. I 1854 bliver begge malerier hængt op i Rebekkasalen på Jægerspris Slot, som Frederik den Syvende samme år købte som sin private ejendom.

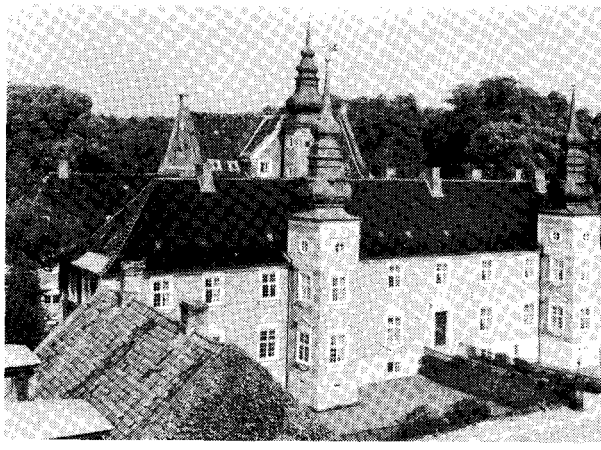
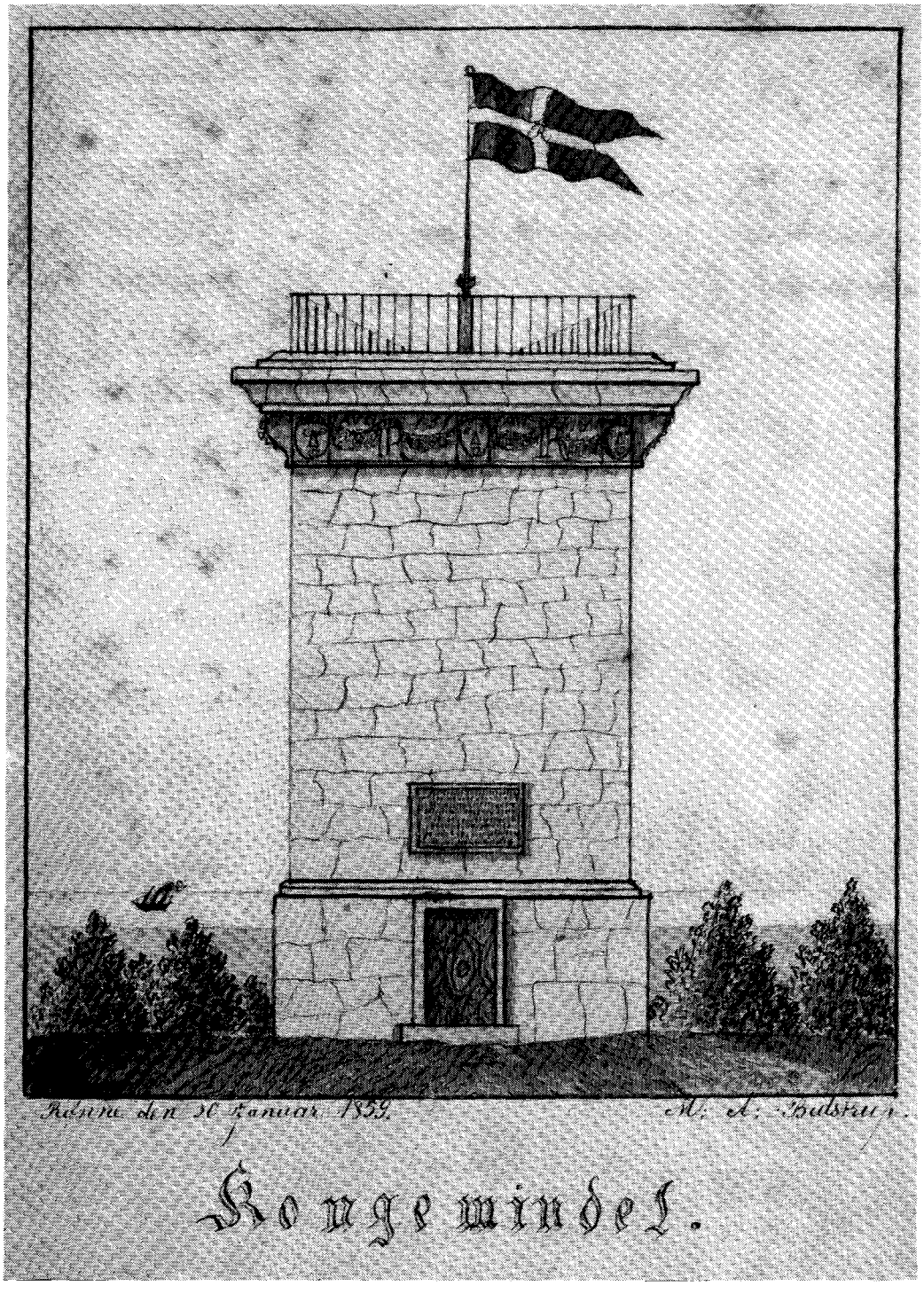


Foto af Jægerspris Slot.

I Frederik den Syvendes katalog over malerier, kan man se, at begge billeder er købt for 800 Rdr. Det var dengang en ganske pæn pris for et maleri af en ikke alt for kendt kunstner. Men prisen er sikkert ikke kunstnerens forlangende, men derimod den betaling som kongen synes billeder af den kvalitet fortjente. Man ved i dag, at kongen gerne betalte »overpris« for et maleri, hvis han kunne lide motivet, og han syntes, det var pænt.

A.C. Lundes malerier er teknisk godt udført, og deres topografiske kvaliteter er helt i orden og korrekte, men de har samtidig et andet tolkningsplan, som det i dag er svært at få øje på for den moderne beskuer. De indeholder det, man dengang kaldte »en ånd og atmosfære af Fædrelandskærlighed«, et begreb, som kunsthistorikeren N.L. Høyen indførte i kunstuddannelsen. Høyen forlangte, at kunstnerne skulle male det danske landskab, den nordiske mytologi og historie, men det var ikke ligegyldigt, hvordan man malede det danske landskab.



Kongemindet.

Parti fra Almindingen, malet af A.C. Lunde.

Landet skulle afspejle den danske nationalkarakter, der ifølge Høyen og andre filosoffer, var fri, sund, stærk og følsom. Hvordan gengav man så alt dette i et landskabsmaleri? Det gjorde man ved at fremstille bjerglandskaber! For siden den franske filosof Rousseaus dage i 1700-tallet, havde man betragtet bjerglandskabet som karakterdannende for folkets mentale ve og vel. Højlandet dannede menneskets sjæl både etisk og æstetisk.

Bjergene blev betragtet som en slags frihedens tempel, hvor man fra de højeste tinder kunne fatte hele skabelsens ide. Ens fædreland måtte, for at folket skulle være frihedselskende og vidsynede, være stærkt kuperet. Det gav unægtelig de danske kunstnere lidt af et problem, når de blev præsenteret for disse ideer. Men kunstnerne vidste råd for det. De fremstillede med forkærlighed de højeste punkter i Danmark som Møns Klint og Stevns Klint, og resten af landskabsfremstillingen indeholdt altid et eller andet storslået ved den danske natur. Det kuperede terræn, de forblæste træer eller høje, lyse bøgeskove. Det er også i den periode, at maleriernes horisontlinie bliver lagt så langt nede i billedet, at skyerne og lyset får en stor betydning.

Men ved fremstillingen af motiver fra Bornholm, behøvede kunstnerne ikke at foretage »ændringer« af naturen, her var det man søgte, nemlig høje klipper med smukke udsigter. Så da Lunde malede sine billeder fra Bornholm, fik han så at sige det nationale program forærende.

Billedet fra Almindingen er et rent landskabsmaleri. Forgrunden til højre er markeret ved nogle kraftige buske, hvorimod venstre forgrund er begyndelsen til det stærkt kuperede terræn, der strækker sig ind i mellemgrunden af billedet. På denne skråning ser man en lille hyrdedreng og tre får. Det er ikke for at give billedet et socialt

Parti fra Helligdomsklipperne, malet af A.C. Lunde.

indhold, men udelukkende for at vise naturens vældige dimensioner, da figurgruppen næsten virker som små prikker på lærredet. Mellem- og baggrunden er domineret af de høje kantede klipper, der rejser sig op i billedet og næsten skyder horisonten ud over rammens kant. Lyset i billedet falder skarpt ned på klipperne, så beskuerens øje føres ind mod klipperne og op mod de mørkere skyer. Maleriets størrelse gør, at man virkelig fornemmer naturens kræfter, men samtidig er det topografisk korrekt gengivet, så man den dag i dag kan se det samme, som A.C. Lunde så i 1851. I dag ser vi billedet som et smukt landskab, korrekt gengivet, men datidens tilskuere fornemmede den fædrelandskærlige ånd, og det er sikkert derfor, at Frederik den Syvende betalte 800 Rdr. for maleriet.

Det andet motiv er hentet fra kongens og grevindens tur til Helligdomsklipperne ved Rø. I billedets forgrund ser man den kongelige båd, der er ved at lægge til ved kysten. I bådens agterstavn sidder grevinde Danner og en hofdame, frøken C.V. Dreyer. Foran grevinden står kongen parat til at gå i land. På bredden står kongens hund broholmeren Tyrk parat til at modtage sin herre. Bag Tyrk står tre bornholmske embedsmænd. I maleriets mellemgrund til højre kan man se de både, der har ledsaget kongen og grevinden på sejlturen. I billedets baggrund rejser klipperne sig monumentalt op over horisontlinien. I billedets venstre side op langs stien til kanten af klipperne, står flere bornholmere, der er kommet for at modtage det kongelige selskab. Det er en høj lys klar dag, der virker varm og sommerlig. Her bliver den nationale symbolik helt tydelig. Beskueren bliver »ført ind i billedet« via kongen og derefter op til klipperne. Her har Lunde forenet tidens to nationale symboler. Der findes ikke andre gengivelser fra besøget på Bornholm, men de to malerier udtrykker til fulde den stemning, der herskede under rejsen på øen.

Kongen og grevinden rejste de følgende år til Fyn og Jylland, hvor de af den almindelige befolkning blev modtaget lige så hjerteligt som på Bornholm, men fra disse rejser er der ikke bevaret malerier eller andre billeder. Til gengæld satte besøget i Jylland virkelig gang i angrebene på grevinden, fordi jyderne hyldede hende som Danmarks dronning. Det blev københavnerne for stærkt, og i de følgende år voksede angrebene og litteraturen mod grevinde Danner til uanede højder, men det er en anden historie.

Litteraturliste

Artikler fra: Bornholms Avis 1851.
Grevinde Danners arkiv på Jægerspris Slot: To sange fra rejsen til Bornholm 1851, kat. nr. 4 og 11.
Katalog over Frederik VII's malerier 1854, No. 877 og 880.
N.L. Høyens Skrifter, udgivet af J.L. Ussing, København 1871.
Weilbachs Kunstnerleksikon, bind II. København 1949.
Torben Holck Colding: Jægerspris Slot. Fortegnelse over Oliemalerier og Pasteller. 1967.
Robert Neiiendam: Grevinde Danner. København 1970.
Dansk Kunsthistorie. Politikens Forlag, København 1972.
Jægerspris Slot og Kong Frederik den Syvendes Stiftelse, redigeret af Roar Skovmand. 1974.

Poesi og prosa af forfatteren til »En Septemberdrøm«

Af Arne Madsen

3 af Ingeborg Petersens litterære arbejder udkom i bogform. Dertil er en række digte at finde i tids- og årsskrifter. Men efterladte manuskripter viser, at forfatterindens arbejde med poesi og prosa var mere omfattende, hvad artiklen vil søge at give et indtryk af.

Ingeborg Petersen gik meget stille med dørene, hvad hendes litterære syslen vedrører. Læseren vil se hendes navn som forfatterangivelse på debutbogen, men søge det forgæves på de efterfølgende.

Debutromanen er ikke blot forlængst udsolgt, men vanskelig at finde antikvarisk. Den hører derfor til de bøger, der almindeligvis ikke hjemlånes fra bibliotek. Disse kendsgerninger må erindres i forbindelse med forfatternavnet Ingeborg Petersen.

- - -

Ingeborg Petersen blev født i Nexø den 27. juli 1878 og døbt i Nexø kirke den 6. september samme år. Hun døde på Nexø sygehus den 7. maj 1962 og blev stedet til hvile den 11. maj fra Nexø kirke, hvor provst Andreas Petersen foretog jordpåkastelsen. Urnen blev senere nedsat på Rønne kirkegård i de ukendtes fællesgrav.

Den, der gæster Nexø kirkegård, vil følgelig ikke finde hendes navn på den monumentale mindesten i Nexø sandsten, der pryder familiegraven. Den smukke gravsten, der bærer et par mindevers ved Elna Schönes pen, beretter om forældrenes liv »i tro og håb og kærlighed« og om de tre søstre til IP, der »gik foran ind i døden«, mens »tre satte denne mindesten vendt imod morgenrøden«.

Forældrene var Christian Andreas Pedersen (der skrev sig Kristian Andreas Petersen) og Caroline Wilhelmine, født Svensson (i daglig skrift: Karoline Vilhelmine Svendsen).

Moderen var 21 år, da hun bar datteren Ingeborg til dåben.[1] Som faddere blev indskrevet faderen, Christian Hansen, Niels Peter Svendsen (:Niels Peter Svensson) og Peter Olsen. De to sidstnævnte var bedstefædrene.[2] Samtlige faddere var stenhuggere. Det var følgelig en hel lille stenhuggerfamilie, der slog kreds om den lille Ingeborg hin septemberdag i Nexø kirke. Faderen

havde mange gøremål, men Ingeborg Petersen lagde stærk vægt på, at man erindrede faderen som stenhugger.[3]

De to hjem, som henholdsvis faderen og moderen var udgået fra, er beskrevet i »Billeder fra min barndom.«[4]

Begge hjem står som gode eksempler på solide, trygge bornholmske hjem, der nok kendte til små og trange kår og knappe tider, men uden rigtig følelse af afsavn. For det blev overvundet »i tro og håb og kærlighed«. Begge hjem kendte til glæden og »alt af nåde«. De kendte også til sorgen og Kingos: »Sorrig og glæde de vandre til hobe, lykke, ulykke de gange på rad!«

Mormoderen, Ane Marie Larsen, hvis barndomshjem lå på Balka, kom aldrig over den sorg, det var at miste to af sine sønner under et skibssforlis i den botniske bugt ud for Ålandsøerne.[2] Men hun ejede et stærkt sind og var en trofast medhjælper for sin ægtefælle, Nils Peter Svensson, der 21 år gammel fra sit svenske hjemland »utflyttade til Bornholm den 19. oktober 1847«, en alvorlig og stilfærdig mand, om hvem det berettedes, at han aldrig spøgte, aldrig lo.

Peter Olsen, var som nævnt også stenhugger og var i mange år stenværksformand hos firmaet Sonne & Sode i Nexø. Farmoderen, Gunhild Kristine Rasmussen, elskede hus og have, blomster og væven »på sâlijn«. Det er ikke tilfældigt, at Ingeborg Petersen lader så mange blomster gro og folde sig ud i den poesi, hun skabte. Og som den mandlige side i slægten sled med stenen, sled hun selv med sproget og formede det med kunstnerens hånd og sind.

Den unge stenhugger, K.A.P., havde været en åben og modtagelig elev i Højskolen i Østermarie. Der blev sunget meget. Og da stenhuggeren stiftede sit eget hjem, blev der også sunget meget i det. Og hver dag læste moderen nogle timer med sine børn. De gik ikke i skole.[4]

På grund af de skiftende gøremål, som K.A.P. tumlede med, skiftede bostedet med Allinge, Rønne, Nexø, hvor der hvert sted jo ikke var langt til havet eller naturen. I Nexø lå »bakkerne« lige bag om byen, og fine naturskildringer blev fanget ind af K.A.P.s pen.[5]

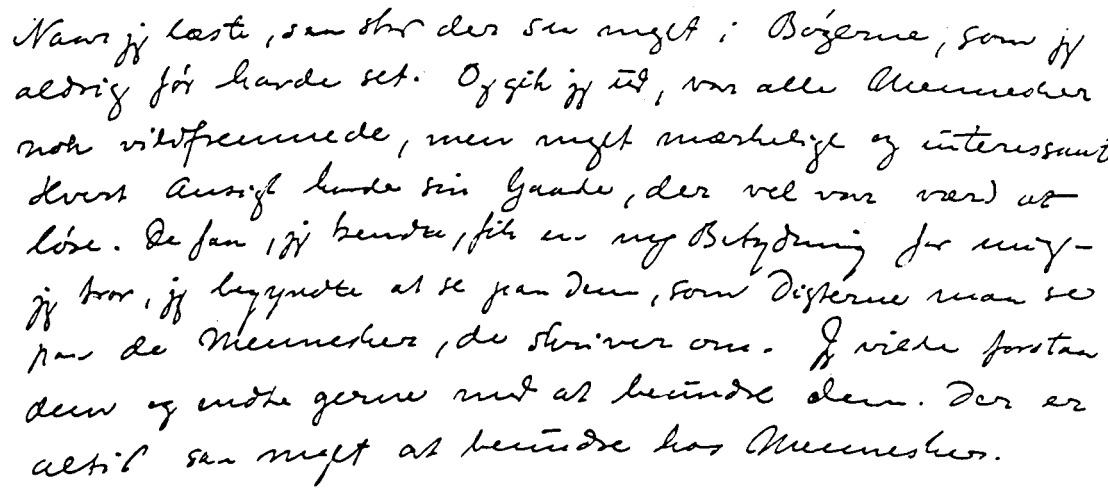
K.A.P.s syslen med prosa og poesi og arbejdet indenfor den sociale sektor førte bl.a. til en nær forbindelse med forfatteren Martin Andersen, der føjede barndomsbyens navn til sit eget. Dette forhold afspejles i en lang række breve, som Martin Andersen Nexø skrev til Ingeborg Petersen.[6]

»Når jeg skuer tilbage, dukker De og Deres forældre jævnlig op for mit blik - og altid for noget godt!«, skrev Andersen Nexø ved årsudgangen af 1936 fra Stenløse.

Hjemmet, Torvegade 9, i Nexø havde kærligt åbnet sig for digteren, og det glemte han ikke. Og da IP's forældre døde i 1929, gjorde det et stærkt indtryk på ham. »Hvor er det lykkedes Dem at bevare hjemmet og holde det levende«, skrev han fra Hillerød. »Man sidder og har den følelse, at Deres far og mor blot er gået ud af stuen!«

De mange breve - der er en snes stykker - begynder gerne med en tak fra forfatterens side for den hilsen, han har modtaget fra IP, som gerne vedlagde et digt, hun havde skrevet, eller et billede af faderen og huset eller af et andet af motiverne fra Nexø. »De kan tro, synet af Søndre Hammara vakte mange minder til live i mig«, skriver Andersen Nexø i et brev af 22. febr. 1933, skrevet fra Sorrento på Sicilien. Og så føjer han til: »Fortæl lidt om Dem selv. Det vil glæde os alle!« Men indledes disse breve med et: »Det var hyggeligt at få et livstegn fra Dem igen!«, så har det sikkert været forfatterinden kært, når der i brevet er rørt ved de digte, hun skrev, og som Andersen Nexø fik prøver på. »Kommer disse digte ud i bogform? De har vist nok til, at det igen kunne udgøre en smuk samling. Eller vil De skuffe deres medlevende?«

Brevudvekslingen er fra MAN's side bevaret med det tidligste af 22.XII.28 til det seneste af 16.VIII. 1949. I et brev af 28. februar 1947, Holte, skriver han: »Jeg formoder, at De skriver på et eller andet arbej-



Ingeborg Petersens håndskrift.

de. Et arbejde man har mellem hænder er godt selskab, og fra Dem har vi fået for lidt!«

Længer fremme i brevet føjer han til ønsket om IP's besøg i løbet af sommeren. De havde jo noget at tale om, noget at dele! MAN havde rørt ved det ømme: »af Dem har vi fået for lidt!«

Kvantitativt blev det som anslået i indledningen til det meget beskedne - som startede med debutromanen i 1904.

Men inden da var Ingeborg Petersens navn blevet præsenteret læseren. Det skete såre stilfærdigt og beskedent med et firestrofet vers, trykt i nr. 16 år 1900 i »Illustreret Tidende«. Ingeborg Petersen var altså da 21 år. I al sin enkelthed lyder det:

Hvor havet er gråt og tungsindigt i dag,
det vugger ej båd eller snekke -,
der skinner ej sejl, der lyser ej flag,
så langt mit øje kan række.

Det er det hele. Mere kort og knapt kan det næsten ikke være. Men det er ikke fire ligegyldige strofer vejret hen for vejr og vind. Det er det unge sinds oplevelse - som et ekko efter en anden oplevelse, der anes. I mødet med havet rækker perspektivet videre og længere. Som det sker i det andet af de to digte, der præsenterede hendes navn, og hvori det hedder:

Men jeg vil hilse dig som før
og tale med dig længe
og følge dig med smil til dør
og lydløst døren stænge -
- du hører det ej -!

Den 13. maj samme år suppleredes indledningen af den litterære syslen med endnu 3 digte: »Som en Violin«, »Længsel« og »Eftermiddag«,[7] der alle skælver af den intense indleven i kærlighedens tema, der skulle kendetegne de strofer, Ingeborg Petersen gav fra sig, som årene gik.

Hun havde da set egne ting på tryk - og i praksis arbejdet med det trykte ord. I 1893 havde hun nemlig tiltrådt en læreplads som typograf ved Bornholms Tidende, Rønne. I 1896 betegnes hun som »udgået«. Som udlært typograf fik hun arbejde i firmaet O.C. Olsen, København, og fortsatte i faget til 1908. I disse år skete det ret usædvanlige, at typografen skrev en roman, fik den antaget og udgivet på Gyldendals forlag i 1250 eksemplarer til en pris af 2,25 kr stykket - efter selv at have sat hvert enkelt bogstav op i bly, linie for linie. Det var romanen »Umyndige Hjerte«. Den udkom den 23. marts 1904.

»Umyndige Hjerte« fortæller Julie Lindes historie.

Historien indledes med at fortælle om faderen, universitetsprofessoren, der efter sin hustrus død, indgår et nyt ægteskab med Julies stedmoder. Dette ægteskab er en prøvesten for hende selv, hvor hun holder fast om faderens ord: »Der er mennesker, der kan og må gemme alt deres til den eneste kommer, som de alene kan dele med.«

Julie møder denne ene. Men historien udvikler sig til en trekantshistorie, hvor Julie betror »denne ene«: »Først da jeg havde bedraget *Dem*, mærkede jeg, at jeg trods alt var ét med Dem og i det samme havde bedraget mig selv for al lykke -.«

»Denne ene« skriver da et brev til Julie, dateret 3. september.

Dateringen »september« møder læseren igen adskillige år senere med IP's fortælling »En Septemberdrøm«. Da havde forfatterinden arbejdet på en fortsættelse af debutromanen, hvor det nævnte brev ville stå som skel mellem romanens 1. og 2. del af historien om Julie Linde. Denne 2. del blev dog opgivet.

Første-udkastet til »Umyndige Hjerte« er fra 1902. Sidste datering er 21.5. 1903.

Det anførte første-udkast er på 44 tætbeskrevne stilehæftesider, hvoraf næsten halvdelen er overstreget. Under udarbejdelsen er foretaget en vis ændring af handlingsforløbet og navne, dog ikke af hovedpersonens, Julies.

I sommeren 1903 fortsatte Ingeborg Petersen arbejdet med den afsluttende 2. del, der bærer påskriften *Janus* (understreget), nedskrevet i to blå kollegiehæfter plus nogle løse blade. Det første af disse hæfter bærer IP's navn som forfatterangivelse.

2. del indledes med et møde mellem brevskriveren og Julie Linde, der betror gæsten, hun venter Janus' fødsel, og at hun ikke kan bære det. »Så må du netop leve!« er svaret.

Janus opkaldes efter den italienske Gud med de to ansigter, det fremadvendte og det tilbageskuende. Mor og søn drager ud på rejser i fantasiens verden og i virkelighedens. Den under sidste kategori henhørende fører dem til forfatterindens egen hjemø, hvor de gæster Hammershus, dvs. slottet hvor kongedatteren Leonora Christina sad som fange med *sin* kærlighedshistorie, dækket af »Kærlighedens Kåbe«. Ingeborg Petersen opgav tanken på udsendelse af 2. del af romanen »Umyndige Hjerte«, men mange år senere havde hun tilrettelagt digtsamlingen »Kærlighedens Kåbe«, klar til udgivelse. »Umyndige Hjerte« har man da lov til at se som del af et større arbejde, som en torso af karat. - Dens prosa rækkes læseren som skær poesi, der også kan genkalde spørgsmålet i Dostojevskijs »Hvide Nætter«: »Et øjeblik af salighed! Er det ikke nok, selv til et helt menneskeliv?«

I en kronik i Bornholms Tidende 7. november 1922[8] blev læserne af avisen mindet om denne debutroman af Ingeborg Petersen ved hvilken lejlighed, der blev den både ros og ris til del. »Årene gik«, hedder det i kronik'en »og man glemte IP's »Umyndige Hjerte«.«

Kendsgerningen er, at Ingeborg Petersen 1908 foretog en rejse til Tyskland, hvor hun uddannede sig som sygeplejerske, og hvor hun henholdsvis i Dresden og endnu et sted - blev til ind i året 1912.

I et interview mange år efter - i »Bornholmeren« den 8. august 1956 ved L.B.[9] - udtalte hun: »Jeg ønskede at finde frem til en uddannelse, som kunne gøre mig uafhængig, således at jeg så nogenlunde kunne forme min egen skæbne, hvilket måske til dels også lykkedes. - Jeg havde ikke forudset, at der kunne komme en dag, da min søsters sygdom førte mig ind på tanken om at blive sygeplejerske.«

Under opholdet i Dresden benyttede hun bl.a. muligheden af besøg i »Königlichen Gemäldegalerie«, hvad et efterladt kunstkatalog vidner om ved talrige afskrydsninger i dette.[10] Naturligt nok er det klassikere som Rafael, Tizian, Tintoretto, Rubens, Rembrandt, Dürer, Cranach m.fl., der afkrydses. En maler som Arnold Böcklin og

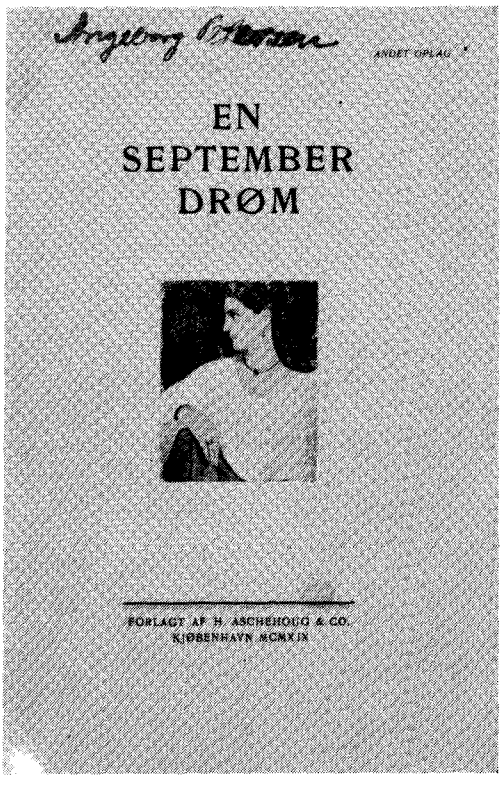
en blomstermaler som Abraham Mignon er ikke heller glemte, tværtimod. De er flittigt afkrydset!

Et efterladt notat giver også et vink om de forfattere, Ingeborg Petersen havde en særlig forkærlighed for som til eksempel: H.C. Andersen, Emil Aarestrup, Bjørnstjerne Bjørnson, Søren Kierkegård, Tolstoi, Turgenjef (»En adelig Rede«) og Jobs bog i Det gamle Testamente. (Brevvekslingen med Martin Andersen Nexø viser den nære forbindelse de to Nexø-forfattere imellem.)

I det før nævnte interview blev IP også spurgt om, hvilke dalevende danske forfattere hun syntes bedst om og nævner Martin A. Hansen, fordi »han har voldsom kraft i fortællingen og forstår at skildre så levende« og H.C. Branner »der rækker meget højt, ja, der er egentlig mange gode danske forfattere«, føjer IP til. »I betragtning af vort lands størrelse synes jeg, at vi har grund til at være taknemlige over, at vi ejer en sådan skabende kraft på det litterære område.«

Efter opholdet i Dresden vendte Ingeborg Petersen i julen 1912 tilbage til Nexø, hvor hun boede hos sine forældre i Torvegade. Fra 1927 til 1937 var hun medlem af Nexø skatteråd og blev derefter kollektrice. En normal udnævnelsesalder som kollektør var 45-55 år, dog med en del variationer efter de lokale forhold. IP blev kollektrice i Det kgl. Klasselotteri og vedblev som sådan til sin død. Det var praksis på den tid, at en kollektør, der på grund af alder eller svagelighed ikke var i stand til selv at passe kollektionen, kunne få den bestyret af en anden, der så fik sin del af den samlede kollektionsindtægt. Denne ordning blev IP til del for de sidste års vedkommende.[11] - Kollektionen blev passet uden unødvendig snak. Dér var IP en dame af få ord. Kollektionen blev lukket på slaget 15. Efternølerne havde ingen chance.

6 år efter at Ingeborg Petersen atter blev bosiddende i Nexø udkom »En Septemberdrøm«, forlagt af H. Aschehoug & Co,



Kjøbenhavn MCMXVIII ved Martius Truelsens Bogtrykkeri, København.[12]

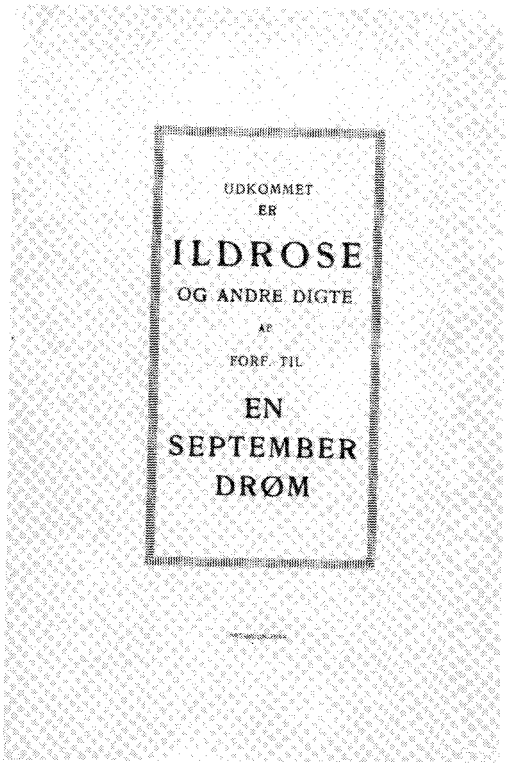
Det er en ret så beskeden bog af omfang, et gedigent og smukt udført stykke bogtrykkerhåndværk. Forfatteren var jo dus med faget, men tillige så stilfærdig i sin fremtræden, at læseren søger forgæves efter dennes navn på titelbladet. Forsiden er prydet med et kvindeportræt af den tyske maler Anselm Friedrich Feuerbach, der døde som midaldrende i 1880, en spaltet natur. Selvransagende og hungrende efter skønhed i sin længsel og virkelighed, en brudstykkets og skitsens mester. Det kan heller ingen tilfældighed være, at titelbladet på fortællingen eller den lille roman er prydet med en udsprungen rose og teksten afrundet med billedet af rosens modne frugt, hyben.

I 1904 havde G. Hentze i »Tilskueren« skrevet de bevingede ord: »Kunst er forsø-

get blandt mange andre på at knytte tråde fra sjæl til sjæl.« Læseren af »En Septemberdrøm« vil næppe kunne være i tvivl om, at det er den lille romans hensigt, som den beskrives i en sart og stilfærdig trekantshistorie. »Der er en slags kærlighed«, siger bogens hovedperson, Charlotte Thal, en pendant til Julie Linde, »som aldeles forandrer alt.« Alt hvad der var før, alle meninger, forestillinger, idealbilleder, forsvinder for én som landet forsvinder for den, der tager ud på havet. »Derude opdager man snart, at det man var så bekymret for og troede så vigtigt, intet har at betyde -, men det, som det egentligt gælder om, er noget man først nu får betroet...«

»En Septemberdrøm« fik stor anerkendelse fra pressens side.

»Det er en lille bog, hvor stil og emne er så inderligt forenet som tone og text i en af de sange, der får os til at drømme, længe efter at de tier. Den skal nydes som musik.



Den skal læses varsomt, således at hvert ord føles. Man skal vende tilbage til den som til et digt, man kender og aldrig bliver helt færdig med,« skrev Poul Levin i »Tilskueren«.[13]

»Kristeligt Dagblad«s anmelder, H.K.M. skrev: »Den store mængde vil gå ubekymret forbi denne bog, der er beskeden af format, og hvis rige indre kun er tilgængeligt for de få... Der er næsten ingen handling i bogen. Den er lyrik fra første til sidste blad, en veg, nordisk drømmen, en beskedenhedens og den stilfærdige resignations forherligelse, en fin og åndrig lille melodi, som man glæder sig over og bevarer i sit hjerte.«

Anmeldelser i »Politiken«, »Berlingske Tidende« og »Örebladet« (Kristiania) lå ganske på linie med de citerede.

14 år efter debutbogen udkom, kunne læserne atter finde IP med et nyt arbejde præsenteret i boghandelen. Det var efter en meget lang pause. Man forstår Georg Brandes, der efter sigende spurgte: »Hvor blev Ingeborg Petersen af?«

»Tilskueren« havde åbnet sine spalter for forfatterinden allerede i 1901. Det skete med en cyklus på 3 »Vers«, som fællestitlen var for digtene »Vase«, »Solbrændt« og »Denne valmuerøde Silke«. 3 år senere - i 1904[14] fulgte i samme tidsskrift digtet »Middagsstund«, hvori det hedder:

> Kun ét jeg ved: at du og jeg var ene
> og alting stod og lytted -, tiden iled,
> den dyre tid, hvor alt os kunde hænde,
> og intet hændte - uden at vi smiled.

Georg Brandes, der må have mødt Ingeborg Petersens navn bl.a. i »Tilskueren«, kunne møde det igen i tidskriftets årgang 36 i maj 1919 ved digtet »Kærlighedens Ansigter« inspireret af Burne Jones' tegninger »Cupidos Maske« spændende over 7 vers a 9 lange strofer. Cupido er hos de romerske digtere identisk med Eros (Amor), den skønneste af alle guder, den der virker liv og blomstring. Men Cupido er også guden, der kan føre i ulykke og fordærv, om attråen bliver ustyrlig lidenskab.

1925 fulgte i samme tidskrift en cyklus på 7 digte under titlen »Verner og Ville«.

Hus og hjem det havde de ej,
Verner og Ville -,
men årle og silde
sejled hans tanker og hendes drøm
på den samme strøm.
I solens segnen mod himmelranden
de fandt hinanden:
»Det er Villes drøm«
»Det er Verners længsel glødende øm«.

Inden dette digt så dagens lys havde IP arbejdet med en stor roman af samme tema: kærlighedens, og ligeledes titelbetegnet den ved bogstavrim (Juan og Juanna).

At Ingeborg Petersens digt om »Cupidos Maske« tilgik »Tilskueren« i 1919 må nok ses i forbindelse med, at hun det år genudsendte »En Septemberdrøm« i andet oplag og en ny digtsamling: »Ildrose og andre Digte«. Det skete for begge bøgers vedkommende på samme forlag: H. Aschehoug & Co. Kjøbenhavn.

»Ildrose og andre Digte«, der blev trykt hos J. Jørgensen & Co. (Ivar Jantzen), er prydet med farvegengivelse af en akvarel af P.V. Jensen-Klindt, Grundtvigskirkens bygmester, ven af familien, en blomstrende vildrose. Den smukke lille bog er inddelt i 3 afsnit, hvoraf det første omfatter 8 digte i tidsrummet fra 1900-1905 heraf de 5 fra 1905. Første afsnits fine og følsomme kærlighedsdigte dirrer af poesi, af lidelse og fryd, hjertesuk og evighed. Den karakteristik som Chr. R. gav af »En Septemberdrøm« gælder ikke mindst disse digte: »Dette skønne drømmeri er virkeligt en skribents værk, ikke blot et poetisk gemyts, men en kunstners, en sikker og charmerende stilists.«

I andet afsnit af »Ildrose og andre Digte« læses linier som disse:

Alting måtte komme, som det kom
før mit hjerte kunde svagt begynde
selv at synge med på sange om
trange tiders ubeskrivelige ynde.

Om end Ludovica i »Örebladet«, Kristiania, i anmeldelse af IP's forfatterskab skriver: »Kjærligheden er sjælen i »Septemberdrømmen« og skønheden dens hjerte«, så gælder karakteristikken ligeså vel digtene. Også her »sidder man imens hensunken i drømmen og hører vage klemt fra fjerne klokker. Vort eget hjerte skjælver med i denne klemten...«

Digtsamlingens tredie og sidste afsnit bringer et genoptryk af »Kærlighedens ansigter« og de smukke digte om Henrik Wergeland og »Gyldenlakken«.

Endnu engang blev Ingeborg Petersens litterære virke markeret. Det skete året efter Verdenskrigens afslutning i 1919 ved påbegyndelsen af en stort anlagt roman, som hun begyndte at arbejde på i januar det nævnte år, og som fylder 3 stilehæfter.

Pinsedag året efter, 1920, påbegyndtes

en grundigere udarbejdelse af udkastet omfattende 4 kollegiehæfter med påskriften: »Ingeborg Petersen: Juan og Juanna. - En Roman fra Tiden før Krigen.«

Man bemærker, at forfatterindens navn er angivet i modsætning til de to foregående bøger, hvoraf navnet helt er udeladt på den første og »antydet« på den sidste ved: »af Forf. til »En Septemberdrøm.«

Udkast til romanen blev tilsendt søsteren, Elna Schöne, til gennemlæsning og bedømmelse. E.S.s breve stilet til IP er dateret med det først afsendte den 3. juni 1920 og det sidst afsendte den 18. april 1922.[15] Disse breve med søsterens kommentarer må ses som medvirkende til, at Ingeborg Petersen påbegyndte en ny bearbejdelse af romanen Pinseaften 1921. Den blev efterhånden til 5 fyldte kollegiehæfter tæt beskrevne og med betydeligt mindre bogstaver end IP anvendte senere hen.

Allerede den 7. juni samme år fandt den første påbegyndelse af renskrivning sted afsluttende 3 måneder senere. Denne renskrivning omfatter 4 kollegiehæfter og er næsten uden rettelser.

Elna Schöne skrev: »Jeg synes forhistorien og hele rammen er glimrende. Den giver plads for meget, der med din fantasi kunne boltre sig efter sin natur.«

Renskrivning af romanens anden del begyndte med et nyt hæfte, stedfæstet Svaneke den 11. september 1921, men kun omfattende 3 sider. En notits vedrørende planlæggelse af hele romanen viser, at IP havde tanke om, den skulle omfatte 3 dele, en tanke, der dog ikke blev strengt fastholdt, idet afslutningen af historien er meget kort og løst behandlet. Endelig renskrivning fandt ikke sted. Romanen må som debutbogen ses som en torso, der løseligt anslået har et omfang, der er godt 4 gange »En Septemberdrøm«s. [16] Persongalleriet er da også langt mere omfattende i »Juan og Juanna« med op mod et halvt hundrede personer hvoraf over de 30 er navngivne.

Optakten for handlingsforløbet er temaet: »Den rette gave til det rette menneske i den rette stund«. Temaet fører læseren ind i den oplevelse det er at synke ind i noget, der er tyst. Ikke blot som mødet med naturen, hvor dette møde skildres med linier som disse: »Den, der står fortabt i beskuelsen af det smalle, skære månegny, som svinder bag vestens skybjerge, kan blive sælsomt overvældet. Hvis han - idet han til sidst tager sine øjne derfra, bliver selve Venus var - som aftenstjerne på den endnu daglyse himmel, voksende i det hurtigt tiltagende mørke, blussende, tindrende...«, men i mødet med personer, der bærer handlingen, fint anslået i forhistorien, dvs. romanens første del, hvor denne fortæller om ægtefællerne Tea og Bianco Tibelius' liv, arbejde, slægt og vennekreds, drømme og mål og bristende forhåbninger, undergang og håb - med udgangspunkt i det herskabelige »Bettinedal« og tilhørende fajancefabrik.

Ingeborg Petersen hentede forbilledet for det store hus under opholdet i Tyskland[17] og for fajancefabrikkens vedkommende på Hjorths stentøjsfabrik i Rønne[18] med værksted, malersal, vaser og deres formning.

Handlingen henlægges til en lille dansk provinsby på Sjælland, men en bornholmsk læser vil føle det nærliggende at tænke på forfatterindens hjemby, Nexø, i skildringen af provinsbyens torv, kirke, rådhus og den brede, buede stentrappe, der omtales for ikke at glemme den skildring i bogen, der fører læseren rundt i den lille bys aftenmørke gader i sparsomt lygteskær eller hvidt måneskin.

At romanhandlingen krydres af floraens poesi ved blå hyacinther, eranthis og skovmærke, af blomstrende syrener og kirsebærtræer, af guldgule immorteller og guldregn, af frostluftens gådefulde duft, konvolver, kærminder og roser vil næppe overraske en læser af IP, hos hvem poesien er prosaens nære følgesvend.

Romanens personer er tegnet dels i mange dels i få streger. Forfatterinden har formet et nært og fint portræt af Tea som en på engang ligefrem og beskeden tilbagehol-

dende, skønhedselskende mor til titelpersonen Juan. »Miljøet er absolut godt,« kommenterer Elna Schöne i et af sine breve. »Det er netop så ægte provins, rigtige provinsmennesker.« Med vemod læser man om tabet af Bianco Tibelius' prægtige kunstsamling, »Krystalpaladset«, da ulykkerne slår ind over familien som en optakt og indgang til romanens anden del med hovedpersonerne, titelpersonerne, Juan og Juanna. Dens begrænsede renskrivning og foreløbige udarbejdelse af denne del er medvirkende til, at handlingen heri virker noget løs, uvirkelig og urealistisk for en læser af i dag. Bogens styrke er det meget smukke sprog og den lyrik, der går gennem den.

Inden Ingeborg Petersen lagde »Juan og Juanna« til side, beløb samtlige udkast og renskrifter sig til i alt 18 stile- eller kollegiehæfter. Renskrivning af 1. del bærer datoen den 4. oktober 1924, stedbetegnet Sjølierne. (»Søliderne«: i Allinge-Sandvig landdistrikt).

Forfatterinden havde for at tidsbestemme handlingsforløbet gjort et notat, hvor 1. del er henlagt til årene 1857-1890, 2. del til 1890-1906 og 3. del 1906-1908. Tidsplanen er dog ændret, idet året 1892 er skelsættende som afslutning på 1. del. 1892 fandt Dronning Louises og Kong Christian den 9.s guldbryllup sted. Det markeredes bl.a. ved et stort festfyrværkeri, der følges udè fra »Bettinedal«. Som festfyrværkeriet dør ud, dør også en af hovedpersonerne i 1. del, Juans fader. Med fyrværkeriet bag sig har også hovedpersonerne i den følgende 2. del haft deres afgørende møde - inden handlingen går videre, og Juan vandrer fra den ene til den anden i en vekslende række af kvinder, han bindes mere eller mindre til, medens Juanna, rank og tålmodigt bærer sin videre skæbne, der fører til, at de mødes igen og - med et citat fra afslutningen af romanen - »at der føjedes en ny sagnkreds til alle dem, der fortaltes om huset med pavillonerne og dets beboere - en kreds af sagn om Juan og Juanna.«

Som navnet Juan antyder, fortælles historien om den mandlige hovedperson som en Don Juan. Læseren af bogen vil formentlig bekræfte Elna Schönes kommentar: »Der er for lidt af en Don Juan i Juan til at bære navnet, ikke pågående, hensynsløs og egoistisk nok.« Kvinderne, som Juan møder, er en broget række: udover den fine skikkelse, som Juanna er, møder læseren den ud af en fattig adelslægt lidenskabsløse og skyggetilværelse-førende Sahra, der bliver Juans hustru og mor til datteren Emilie, opkaldt efter en af de piger, der krydser Juans vej. Emilie får en krank skæbne ved i et fald fra husets imponerende marmortrappe at miste livet - og give en ny udvikling af handlingsforløbet. Som en modsætning til Sahra er »Højskolepigen« Ragnhild, en energisk og igangsættende frisk og frejdig og smuk pige, hvis videre skæbne forløber i »den unge verden« USA, mens Juan træffer nye ansigter som Betty, Helene, »Kniplingspigen«, Emilie, Vilhelmina - for endelig at nå frem - eller tilbage, om man vil - til Juanna, hvor ringen sluttes med »den rette gave til det rette menneske i den rette stund.«

Den lyriske betoning, romanen ejer, kommer også til udtryk i overskrifterne for de enkelte kapitler som til eksempel: Den sygnende kilde - Morgenstjernen - Led ved legen - De himmelske stjerner og de jordiske - Blomst og frugt - Uden benævnelse - De knoppede træer...

En egen poetisk skønhed hviler over afsnittet i romanen, der beskriver en Hollandsrejse med besøg i Haag, hvor turen går til Mauritzhuis, Keisergracht og Herensgracht for at føre videre til Scheveningen og senere til besøg i Amsterdam med Rijksmusæet, hvor der dvæles ved Rembrandts »Jødebruden«. Under Juan og Juannas møde på denne vandring betror Juanna Juan: »Jeg har levet i dine hænder.« Men føjer til: »Vi er på gal vej. - Men hvad betyder det, om jeg lever bagefter. Tag mig, bær mig og lad mig være din i evighed!«

Det videre handlingsforløb munder da også ud i, at Juan bærer sin Juanna. Men da har man en fornemmelse af, at forfatterinden føler kræfterne svigte. Juan og Juanna glider ud af sagaen for som i eventyret at få lov til at leve lykkeligt til deres dages ende. Prosaen viger for den poesi, der ligger i de afsluttende strofer:

»Man talte om den forårsfest, der holdes der i huset hvert år ved Kyndelmissetider. Selv om det var den hvideste vinter udenfor, stod der Liljekonvaller i alle vinduer.

Det hed sig også, at Juan ikke tålte, at hans hustru gik op og ned over den store trappe.

Han bar hende!«

- - -

Søsteren til Ingeborg Petersen, Elna Schöne, fik som anført lejlighed til at kommentere arbejdet med IP's mest omfattende roman. En læser af manuskriptet vil formentlig standse op ved de steder, hvor Elna Schöne lod følge et ord med på vejen.

ES lod rosende ord falde som: »Miljøet er absolut godt. Alt det kunstneriske er godt. Det med vaserne er godt, huset, stedet, samlingerne.... Men kvinderne udleveres. Det burde være Juan, der afklædes. Han er ledefigur. Men han er flygtig. Han er forfører, men han holder sig til ungmøerne. Det gør en Don Juan ikke alene! Han værdsætter de modne! Han ved med sig selv, at han ikke vil noget varigt. Juanna er hel. Begge er de kunstneriske og fantasifulde.

Poesien rører mig,« skriver Elna Schöne. For at føje til, at poesien også kan bære »noget mere had og bitterhed og vrede og mørke.«

Ingeborg Petersen erkendte det og udtalte flere år efter i et interview: »Romanen opgav jeg, fordi jeg følte, at jeg ikke havde kræfter til mere.«

Med fornyede kræfter tog hun atter lyrikken op. I 1934 lå en samling digte klar til udgivelse under titlen: »Kærlighedens Kaabe.« Forfatteren Otto Gelsted fik samlingen til gennemlæsning. Trods anerkendelse blev samlingen dog ikke udsendt. 30'ernes krisetider kom i vejen. Nogle af digtene i »Kærlighedens Kaabe« havde dog været offentliggjort. Det gjaldt til eksempel »Hammershus«, der stod at læse i Turistforeningen for Danmarks årbog i 1926.

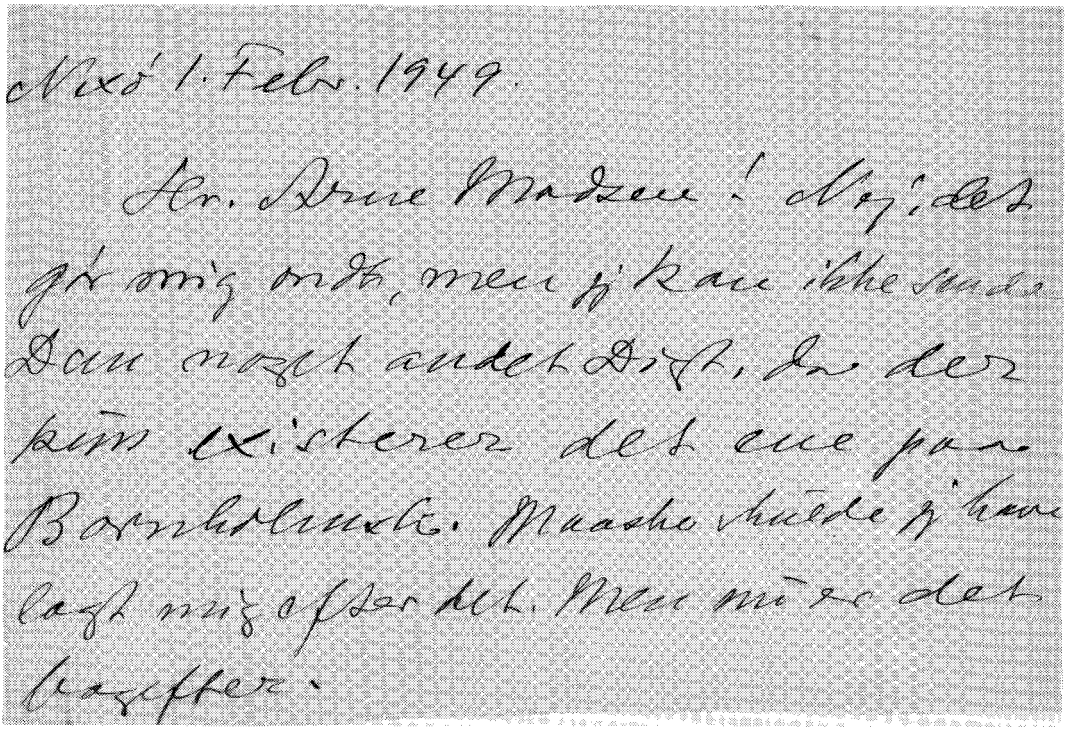
Samme år bragte Bornholms Social Demokrat i sit julenummer »Dødningedalen« (Gåstaræjnan, Hammeren). I 1933 fulgte »Jul på Bornholm« med »Høstnat i Nexø« (I samlingen: »Oktobernat i Nexø«). Samme årsskrift bragte 1952 de to digte, der afrunder »Kærlighedens Kåbe« og 10 år senere: »Lydhør antenne«, genoptrykt i »En global afkrog« 1978 under redaktion Hansaage Bøggild i en lidt forkortet udgave og titel ændret til »Det spiller«.

Enkelte af digtene i den tilrettelagte manuskriptudgave må dog være tilført senere end 1934. Det gælder digtet »Det sidste billede«, der blev skrevet i anledning af maleren Bertel Hansen-Svanekes død og bragt i »Jul på Bornholm« 1937. Digtet »Den gamle vej«, der er skrevet i anledning af Peter Thorsens 70-årsdag i 1942 blev trykt samme år i festskriftet til »Danmarks lærdeste bonde«, som fødselaren blev benævnt ved sin indsigt og interesse for Bornholms tidlige historie.

»Lydhør antenne« er et usædvanligt tema i Ingeborg Petersens poesi. Udover dette og de personskildrende digte er digtene tidløse og kredser om kærlighedens uhåndgribelige gave, der »overvinder legemets smerter og sjælens kvaler«. Temaet varieres i digte som »Mens Orion steg«, »Siesta«, »Den sidste aften«, »Fagert telt«, »Den vilde hyld«, »På en ydmyg dag« - for at nævne nogle eksempler. Det indledende digt er viet til Sophus Claussens minde. IP skriver:

Engang i livet vi fulgtes
et langt uforglemmeligt stykke.

De fulgtes ad på trubadurens vej med det danske modersmål. Een eneste gang for Ingeborg Petersens vedkommende med den bornholmske dialekt. Det skete i søsteren


Nexø 1. Febr. 1949.

Hr. Arne Madsen! Nej, det gør mig ondt, men jeg kan ikke sende Dan noget andet Digt, da der kun existerer det ene paa Bornholmsk. Maaske skulde jeg have lagt mig efter det. Men nu er det bagefter.

Elna Schönes årsskrift »Gammalt å nyt« i 1933 med digtet »Vijla Kjyssebær«, det eneste bidrag fra IP's side i årsskriftet, der tæller 10 årgange i alt.

Jeg havde anvendt digtet i en radioudsendelse i marts 1949 og skrev til forfatterinden om mulighed af mere i det bornholmske med en kommende udsendelse i tanke.

Der fulgte et venligt svarbrev, der lakonisk meddelte: »Det er det eneste, jeg har!«

Ingeborg Petersen tilføjede: »Jeg skulle måske have lagt mig efter at skrive nogle flere i bornholmsk mundart. Nu er det bagefter!«

Det var for sent!

Blev det i bogstaveligste forstand med årene også »sent« for Ingeborg Petersen - hun nåede tæt på de 84 år -, så vil ældre Nexøbo i dag dog kunne mindes hende som en rank og statelig dame, der - som en Nexøbo udtrykte det - ikke *gik* hen ad gaden i sin sorte kjole, men *skred!* Elna Schöne fortæller i »Billeder fra min Barndom«, at Ingeborg lignede fasteren Hansine, om hvem det hedder: »Høj og slank var hun og havde klare gyldenbrune øjne ligesom farfaer«.[3]

Da et nyt plejehjem for ældre medborgere i Nexø og omegn blev taget i brug 1956, flyttede hun ind i dette, hvor hun fik sin egen hyggelige stue. Her kunne hun trække sig tilbage, og når julens højtid var inde, læse sine kære julebreve.

»Trods det, jeg er født her i Nexø,« sagde hun, »har jeg ingen familie her. De er enten døde eller langt herfra.« Det kneb efterhånden for øjnene. Synet var på retur. »Det kniber for mig at se det trykte ord,« sagde hun. Og det trykte ord var jo det, der havde været så væsentlig for hende at leve med. Hun havde i en årrække været med til at formidle det som bestyrelsesmedlem af Nexø Folkebibliotek. Hun havde rakt det videre i sine bøger. I en anmeldelse i Bornholms Tidende[19] af »En Septemberdrøm« og »Ildrose og andre digte« havde forfatte-

ren af artiklen, H.P., fremdraget den megen skønhed og ædle poesi, der går igen fra kapitel til kapitel i »En Septemberdrøm« og i »Ildrose og andre digte« mindede om I.P. Jacobsens digtning. »Undertiden kan det klinge som det fineste krystal, og undertiden gløder det som den blomst, der har givet digtsamlingen navn,« hedder det for at afrundes med hjertesukket: »Forhåbentligt er det ikke sidste gang, Ingeborg Petersen lader høre fra sig. Dertil er »En Septemberdrøm« og »Ildrose« alt for lødige!«

Som det skulle fremgå af det berettede, lod Ingeborg Petersen da også høre fra sig i ny og næ med digte, der offentliggjordes i tids-, års- og lejlighedsskrifter. Bemærkningen fra H.P.s side gælder dog nok tanken om endnu en bog fra IP's værksted. Med samlingen »Kærlighedens Kaabe« var den meget nær på. Den ville have været et værdifuldt supplement til den lyrik, der skyldes Ingeborg Petersen, »Forf. til »En Septemberdrøm«.«

Efterskrift

Inden Ingeborg Petersens litterære arbejde kom på tryk, havde hun flittigt taget pennen i brug, hvad en samling håndskrevne husaviser vidner om, som hun og søstre udarbejdede til læsestof for familien og kredsen omkring denne.

Søndagen d. 10. februar 1889 forelå dette blad for første gang under titlen FREMTIDEN. Det blev til ikke mindre end 86 numre ialt, hvoraf 12 blev udgivet som Julenumre og præsenterede sig som hele små kunstværker ikke mindst for de sidste årganges vedkommende, tilrettelagt og illustreret med tegninger af blomstermotiver og med omslag og vignetter i jugendstil, nydeligt udført af Elna. Hun var 18 år, da hun skrev, tegnede og illustrerede årgang 1901, den sidste i rækken. Har man disse hæfter for øje, vil tanken uvilkårlig føre videre til Elna Schönes serie »Gammalt å nyt« fra 1929-39.

Trekløveret, der stod for udsendelsen af FREMTIDEN, hørte den unge alder til. Ingeborg, der stod som hovedredaktør i godt 4 år, var ved starten 10 år, Anna 9 og Elna 6. (!!) (Man sender uvilkårligt en venlig tanke til Guiness-rekord-bogen!). Desværre har det ikke været muligt at få klaring på, om de 15 abonnenter, der læste bladet formedelst et udlæg af 5 øre kvartalet, modtog hvert et nummer af dette eller til lån. En kendsgerning er, at udsendelsen af FREMTIDEN i A-3 format først på 2 sider, men efter kort tids forløb på 4 (evt. med et 2-siders tillæg) for at slutte med julenumre på op mod en snes sider, ikke blot har betydet et stort manuelt arbejde, men også krævet megen tid, hvad udsmykningen er udtryk for. Men FREMTIDEN må også ses som et festligt supplement til den daglige undervisning. Som det vil fremgå af artiklen, blev Karolines og Kristian Andreas Petersens børn undervist i skolekundskaberne i hjemmet af Karoline, der således virkede som lærerinde for sine egne og andres børn ved den friskole, hun oprettede. At trekløverredaktionen blev støttet af begge forældre og gode venner, viser ikke blot FREMTIDEN eksempler på, men også lødigheden, varierende indlæg af poesi og prosa, lokalhistorie, naturbeskrivelse, udstillingsanmeldelser, referater og vandretures beskrivelser. At »Lille Signe« også blev optaget som stående bag udsendelsen noteres for tilfældets skyld. Bidrag fra hende måtte dog vente nogle år! (Hun var født 1886!)

Energi og frejdighed manglede det unge teamwork ikke! Knap 11 år gammel skriver Ingeborg opfordringen til læserne: »Lad os altid gøre os umage for at få vor mening frem, ikke skjule den eller være bange for at sige den. Lad os altid være rede til at optage en diskussion med hvem det så skal være -, om det så var med Kongen selv!«

Første årgangs allerførste indslag er da også et friskt og frejdigt lille digt af Ingeborg. Da det må formodes at være det første skridt på vejen ad forfatterindens litterære indsats gengives nogle af de indledende strofer af digtet, der bærer titlen »Vinter«:

Uh! Uh! Vinteren kommer,
og når vi skal ud/i sne og slud,
så putter vi hænderne i vore lommer.
Uh! hvor det sneer og fryser.
Uh! Jeg gyser...

Den unge skribent har følt naturen nær på. Det sker også i andre små digte og enkeltvers i FREMTIDEN, hvori der findes godt en snes stykker af hende. At skribenten vokser som forfatter vidner de sidste af disse arbejder om, som til eksempel i det lille vers »Oktober« fra 1898:

Alle mine roser er døde,
alle sommerens fugle er fløjne bort.
Haven, skoven; overalt er øde,
og den lange nat er tavs og sort.

At verset rummer mere end den direkte naturafmaling kan også siges sker i digte som til eksempel »Som en violin« fra november 1899 og »Hvad er det for et navn?«

PS. Som moderen, Karoline, var en flit-

tig medarbejder ved FREMTIDEN, var faderen, K.A. Petersen, det også. Interessant er det at se dennes kendte digt i bornholmsk tungemål »Vijnter« (»Dâna bler korta å morkja«) og »Jylaavtan« (»Nu hâr moer bryjt å bágt«) bragt i FREMTIDEN længe før de kom på tryk i »Nogle Viser i bornholmske Folkemaal« i 1925.

Henvisninger

1. Hovedministerialbog for Nexø kirke (år 1878).
2. K.A. Petersen: »6 Slægtsregistre«. Colbergs Eft. Bogtrykkeri. Rønne 1912.
3. Brev til A.M. (1949).
4. Elna Schöne: »Billeder fra min Barndom.« Martius Truelsens Bogtrykkeri. 1925.
5. Bornholmske Samlinger. Colbergs Boghandels Forlag. Rønne. 4. bind 1909. - 14. bind. 1922.
6. 4 breve til IP er trykt i »Martin Andersen Nexø: Breve«. Gyldendal. 1971 og 1972. Udgivet af Det danske Sprog- og Litteraturselskab. Udvalg og kommentarer af Børge Houmann. De i nærværende skildring benyttede uddrag af breve fra Martin Andersen Nexø til IP er hentet fra 16 breve i privateje.
7. Illustreret Tidende. 13.5.1900.
8. Kronik: »En bornholmsk Forfatterinde«, sign. H.P. Bornholms Tidende. 7.11.1922.
9. Bornholmeren. Onsdag den 8. august 1956. Interview ved redaktør H. Larsen Bjerre.
10. »Katalog der Königlichen Gemäldegalerie zu Dresden«. Karl Woermann. 1905. 16. oplag.
11. Brev af 8.5.1987. Det kgl. Klasselotteri. H.V. Mørk.
12. Copyright by H. Aschehoug & Co. 2. oplag er mærket Bianco Luno. Kbhvn. Bagsiden af denne udgave bringer meddelelse om udsendelse af »Ildrose og andre Digte«.
13. Uddrag af pressens udtalelser blev bragt i »Ildrose og andre Digte«.
14. Tidsskriftet »Tilskueren« af 1904 omfattede i alt 1010 sider. En lang række artikler med samfundsspørgsmål og almenfattelige videnskabelige skildringer er skrevet af tidens førende penne under redaktion af Valdemar Vedel. Hertil også bidrag af lyrisk art.
15. Brevvekslingen mellem søstrene Elna Schöne og Ingeborg Petersen vedr. dennes udarbejdelse af »Juan og Juanna« er bevaret for Elna Schönes breves vedkommende med en halv snes breve, af hvilke uddrag er benyttet i nærværende beretning.
16. Skønnes efter et maskinskrevet eksemplar af romanen.
17. IP's forlæg for »Bettinedal«: Grossenhain, Tyskland. Som model for Juans fader, Bianco Tibelius, er et maleri af Els-Englers af »Der Altertümler-Sammler«, Ludvig Diehl.
18. Notat i manuskriptet.
19. Se notat 8.

Bornholms lokalhistoriske arkiv 1986-87

Af Niels Foght Hansen

Kommunearkiver og menighedsarkiver

I Bornholms Lokalhistoriske Arkiv har man det seneste år overvejet, om man skulle indgå arkivalier fra 2 typer offentlige institutioner - kommunalbestyrelser/sogneråd og menighedsråd.

Arkivalierne fra den kommunale administration før 1970 opbevares stadig i mange kommuner. Overvejelsen har været om det ressourcemæssigt kan lade sig gøre, at bevare dette omfattende arkivmateriale i lokalsamfundet, eller om man skal overføre det til Landsarkivet i København, som mod en passende betaling fra kommunerne foretager den nødvendige kassation, registrering og arkivering.

Lokalhistorisk Arkiv har dog både af personale- og pladsmæssige grunde ikke ment at kunne påtage sig denne opgave. Ikke mindst fordi det vil danne præcedens for en fortsat modtagelse af kommunale sager, der udgår af administrativ brug.

Allinge-Gudhjem kommune har allerede afleveret deres arkiv til Landsarkivet, og de øvrige bornholmske kommunearkiver er undervejs dertil.

Efter aftale med landsarkivet bliver en lille del af kommunearkiverne imidlertid tilbage på Bornholm.

Det er skolernes elevprotokoller.

Lokalhistorisk Arkiv har tidligere fået afleveringer fra skolevæsenet i Hasle, Klemensker, Knudsker, Nyker, Nylars, Nexø og senest har Østre skole i Rønne afleveret en større samling protokoller, der går helt tilbage til 1820'ernes Borgerskole på St. Torv.

Ligesom kommunernes arkiver er menighedsrådenes arkiver et materiale, der enten kan tilgå de statslige arkiver eller efter ansøgning deponeres i et lokalhistorisk arkiv.

Bornholms Lokalhistoriske Arkiv har medio 1987 af Rigsantikvaren fået tilladelse til at opbevare Sct. Nicolai kirkes menighedsrådsarkiv.

En lignende aftale kan formentlig indgås for andre bornholmske menighedsråd, der måtte være interesseret heri.

Menighedsrådsarkiverne indeholder bl.a. kirkegårdsprotokoller med meget nyere personoplysninger end kirkebøgernes, som kun er offentlig tilgængelige til og med 1891. En væsentlig detalje for slægtsforskere.

Ny lokalhistorisk forening

I foråret 1987 dannedes en ny lokalhistorisk forening med nær tilknytning til Lokalhistorisk Arkiv.

Bornholmske slægtsforskere sluttede sig sammen i »Bornholms Slægtshistoriske Forening« med det formål at fremme og koordinere interessen for slægtsforskning.

Forbindelsen mellem Lokalhistorisk Arkiv og slægtsforskerne er en positiv nyskabelse og af næsten symbiotisk art.

Mens Arkivet og Centralbiblioteket råder over foreningens væsentligste hjælpemidler - arkivalier, stamtavler og personalhistorisk litteratur - kan foreningens medlemmer rådgive og vejlede mange af de slægtsforskere, der fra nær og fjerne besøger Lokalhistorisk Arkiv.

Foreningens bestyrelse har følgende medlemmer: Jørn Kjøller, Rønne (formand), Lill-Maj Didriksen, Rønne, Tove Marcher, Muleby, og Frants Bøving, Åkirkeby.

Arkivberetningen 1987

På det årlige møde for arbejdsudvalg og styrelse aflagde lederen af Lokalhistorisk Arkiv, overbibliotekar H.C. Larsen, beretning.

Budgettet, der er på godt kr. 100.000,-, har, som tidligere år, ikke tilladt ansættelse

af personale, men man har knyttet 2 nye, frivillige medarbejdere til arkivet.

Lokaleforholdene er ligeledes uændret - 200 m² offentlig beskyttelsesrum.

Om publikums anvendelse af Lokalhistorisk Arkiv omtalte H.C. Larsen et spændende eksempel.

En forsker fra Skolehistorisk Institut på Danmarks Lærerhøjskole har anvendt patientbreve skrevet til en bornholmsk læge i slutningen af 1800-tallet. En samling breve fra denne periode skrevet af den jævne landbefolkning er en sjældenhed, og dette studie kan både fortælle om patientens forhold til lægen og vise den almindelige befolknings skrivekunnen og skriftstil.

Et projekt under Statens Humanistiske Forskningsråd med titlen »Indre Missions Historie« har indsamlet arkivalier over hele landet. Lokalhistorisk Arkiv har fået overdraget det bornholmske materiale, og gennem det kan man danne sig et godt indtryk af denne folkelige bevægelses mange aktiviteter.

En anden arkivalsk nyhed, som blev nævnt, er indkøbet af hovedministerialkirkebøgerne 1814-92 på mikrokort. Denne hovedbog har præsten selv ført, og den kan indeholde mindre afvigelser og personlige tilføjelser, der ikke findes i degnens kontraministerialkirkebog, som Lokalhistorisk Arkiv har haft på mikrofilm en del år.

Årets beretning sluttede med en varm tak til de frivillige medarbejdere, hvis indsats er uundværlig i det daglige arkivarbejde.

Litteratur om Bornholm 1986-87

Ved Bornholms Centralbibliotek

00-02 BOG- OG BIBLIOTEKSVÆSEN. ARKIVVÆSEN

Bornholms Centralbibliotek: Litteratur om Bornholm 1985-86. -i: BS 2. rk. bd. 19, s. 205-213. 1986. (01.7).

Foght Hansen, Niels: Bornholms Lokalhistoriske Arkiv 1985-86. -i: BS 2. rk. bd. 19, s. 203-204. 1986. (02.9).

05 TIDSSKRIFTER OG ÅRSSKRIFTER

Bornholm i billeder. Red.: Mogens Dam. 21. årgang, ill. 1986.

Bornholmske Samlinger. Udgivet af Bornholms Historiske Samfund. Redigeret af Per Thule Hansen. 2. række bind 19, ill. 1986.
Indhold: Wilhelm Kruse: Bornholm som Lybæks lensbesiddelse 1525-1576. M.K. Zahrtmann: Lybækkerne på Bornholm. Niels Foght Hansen: Bornholms Lokalhistoriske Arkiv 1985-1986. Bornholms Centralbibliotek: Litteratur om Bornholm 1985-86. Olaf Hansen: Bornholms Historiske Samfund 1985-86.

Jul på Bornholm. Redigeret af Frede Kjøller. 54. årgang, ill. 1986.

Klippeøen. Redigeret af Eyvind Lind. 45. årgang, ill. 1986.

06 MUSEER

fra Bornholms Museum 1984-85. Redigeret af Ann Vibeke Knudsen. 1986. 180 sider, ill.
Indhold: Henrik Vensild: Nyt fra Bornholms Museum; Nyt fra Bornholms Kunstmuseum. Margrethe Watt: Det antikvariske arbejde; En gravplads fra sen vikingetid ved Runegård, Åker. Jørgen Seit Jespersen: En kvindegrav fra ældre germansk jernalder ved Levka bugt. Niels-Holger Larsen: Melstedgård - restaurering. Ann Vibeke Knudsen: Om møblering af stuehuset på Melstedgård. Henrik Vensild: Hestekranier under stuegulve. Ann Vibeke Knudsen: Hør på Bornholm; Blåtryk på Melstedgård og på Bornholm. Jens Riis Jørgensen: Lindestræde i Nexø. Bodil Tornehave: Pastor Monrads Bornholms-beskrivelse.

fra Bornholms Museum 1986. Redigeret af Ann Vibeke Knudsen. 1987. 96 sider, ill.
Indhold: Ann Vibeke Knudsen og Henrik Vensild: Nyt fra Bornholms Museum. Henrik Vensild: Nyt fra Bornholms Kunstmuseum. Margrethe Watt: Det antikvariske arbejde i 1986. Niels-Holger Larsen: Gamle huse og bevaring. Bo Johansen: Plejltærskning på Melstedgård. Ann Vibeke Knudsen: Skomager, fotograf og meget mere, Mathias Pedersen. Lars Kærulf Møller: Bornholms Kunstmuseum og Olaf Rude. Margrethe Watt: Guldmændenes parade. Hanne Wagnkilde: Et ringformet gravanlæg fra dolktid og ældre bronzealder. Liv Appel: Jernudvindingsanlæg ved Maglegård, Østermarie. Finn Ole Nielsen: Udgravningerne ved Ndr. Grødbygård 1986.

Knudsen, Ann Vibeke: Gudhjem Museum. -i: JpB 1986, s. 4-8, ill. 1986.

20 KIRKE OG RELIGION

Sct. Nicolai: kirkeblad for Rønne. 1986. Ill.

Madsen, Arne: Kald og kim: Bornholmske kirkeklokker. 1986. 87 sider, ill. (24.5).

30 SAMFUNDSFORHOLD

Hansen, Werner: HK Bornholm 1911-1986. 1986. 40 sider, ill. (33.129).

Griffen. Udgivet af Bornholms Værn. 22.-23. årgang, ill. 1985-86. (35.52).

Konge-mindet: Forsvarsbrødreforeningen på Bornholm. 1983-86. (35.57).

Bornholms Amtsgymnasium: Årsskrift 1987. 1987. (37).

Bornholms Amtsråd. Undervisnings- og kulturforvaltningen: Beretning vedr. det kommunale skolevæsen på Bornholm 1985/86. 1987. 23 blade. (37).

Bornholms Folkehøjskole: Årsskrift 1986. 1986. 48 sider, ill. (37).

Bornholmske spejderhytter og lejrpladser. 1986. 4 sider. (37.08).

Loland, Ove: Rapport om behov og muligheder for etablering af samt forslag om

»Bornholms Produktionshøjskole« samt »Bornholms Naturskole« på »Grynegård« ved Svaneke. 1984. 79 sider, ill. (37.41).

Bornholms Amtskommune: Social- og sundhedsplanlægning 1987-90. 1986. 8 blade. (38.4).

Hasle Kommune: Social- og sundhedsplaner 1986-89. 1985. 107 blade. (38.4).

Rønne Kommune: Social- og sundhedsplaner 1987-90. Ca. 1986. 113 blade, ill. (38.4).

39 FOLKELIV OG FOLKETRO

Vensild, Henrik: Hestekranier under stuegulve. -i: fra Bornholms Museum 1984-85, s. 141-146, ill. 1986.

40 TOPOGRAFI

Bøggild, Hansaage: Bornholm. 1987. 267 sider, ill.

Hansen, Olaf: En bid af østkysten. -i: JpB 1986, s. 25-29, ill.

Høy, Thorkild: (Dybdekort over) Hammer Sø, Allinge-Gudhjem Kommune, Bornholms Amt. 1984. 1 kort. (40.1).

Tornehave, Bodil: Pastor Monrads Bornholms-beskrivelse. -i: fra Bornholms Museum 1984-85, s. 177-180, ill. 1986.

ENKELTE LOKALITETER

Kofoed, Anker E.: *Christiansøs* historie. Jubilæumsgave 1684-19.juni-1984. 2. nyillustrerede og ajourførte udgave. 1984. 290 sider, ill.

Hammershus i tekst og tegninger. En vandretur gennem borgruinen. 1986. 35 sider, ill.

Knudsen, Ann Vibeke: Om møblering af stuehuset på *Melstedgård.* -i: fra Bornholms Museum 1984-85, s. 121-140, ill. 1986.

Larsen, Niels-Holger: *Melstedgård* - restaurering. -i: fra Bornholms Museum 1984-85, s. 109-120, ill. 1986.

Ipsen, Karl Ejner: *Nexø* i vor bællatid (ca. 1920-50). 1986. 57 sider, ill.

Riis Jørgensen, Jens: Lindestræde i *Nexø.* -i: fra Bornholms Museum 1984-85, s. 167-176, ill. 1986.

Ipsen, Arne og Eyvind Lind: Livet i sognet. Det bornholmske sogn *Rutsker.* 1986. 127 sider, ill.

Kampestensbygninger i *Sandvig,* opmålt og udarbejdet af Bornholms Erhvervsskole, Teknisk Skole, Byggeteknisk afdeling. 1986. 24 blade, ill.

Lind, Th.: *Svaneke* bys historie. Ny udgave ved Robert Egevang. 1986. 279 sider, ill. Fotografier bl.a. af Valdemar Myhre.

Svaneke Avis. Information fra Svaneke Initiativet. 1986. 12 sider, ill.

50 NATUR

Fjælstaunijn. Tidsskrift for naturen på Bornholm. 9.-10. årg., ill. 1985-86. (50.5).

Naturskolen Grynegård - Svaneke. Afd. af »Bornholms Naturskole«. Ca. 1985. 28 blade, ill. (50.7).

Havbundsundersøgelser. Råstoffer og fredningsinteresser. Bornholm. Oversigt. 1986. 41 + 114 sider + 6 kort. (55.9).

Bornholms Amtskommune. Teknisk forvaltning: Kystvandene. Undersøgelser. 1987. 38 sider, ill. (56.13).

Nielsen, Klavs: Bagge Å vandløbssystem. Undersøgelser 1985. 1986. 46 blade, ill. (56.13).

-: og Hans Ole Bech: El-befiskning i bornholmske vandløb 1968 og 1979-85. 1986. 14 blade, ill. (56.13).

Kantarellen. Udgivet af Svampevennerne, Bornholm. 3.-4. årgang. 1984-85. (57.4).

Christiansø. Årsrapport over observationer og ringmærkning 1985. 1986. 59 sider, ill. (58.8).

60 PRAKTISKE FAG

Holm, Stephan: Bornholms Frisørlaug 75 år 1912-1987. 1987. 15 sider, ill. (61.34).

Bornholms Amtskommune. Teknisk forvaltning: Badevandsundersøgelser 1986. 1986. 6 + 4 blade. (61.46).

Bøggild, Hansaage: Jensen 1937-1987. 1987. 29 sider, ill. (62).
Om firmaet Ejnar Jensen & Søn A/S.

Landorph, D. Lassen og H.C. Rasmussen: Biogas og eldrevne køretøjer på Bornholm. Forprojekt. 1985. Forskellig paginering, ill. (62.01).

Johansen, Bo: Plejltærskning på Melstedgård. -i: fra Bornholms Museum 1986, s. 49-52, ill. 1987. (63.33).

Kredsnyt. Kreds 22. Udgivet af Schæferhundeklubben, Kreds Bornholm. Årg. 9. 1986. (63.67405).

Stuekultur Bornholm. 18. årg. 1986. (64.405).

Allinge-Gudhjem Kommune. Vejviser 1987/88. 1987. 304 sider, ill. (65.01).

Hasle Kommune. Vejviser 1987/88. 1987. 256 sider, ill. (65.01).

Nexø Kommune. Vejviser 1987/88. 1986. 336 sider, ill. (65.01).

Rønne Kommune. Vejviser 1987/88. 1986. 400 sider, ill. (65.01).

Åkirkeby Kommune. Vejviser 1987/88. 1987. 256 sider, ill. (65.01).

Bornholms Amts Trafikselskab: Budget 1987-88. 1986-87. (65.82).

-: Kollektiv-trafikplan: Allinge-Gudhjem Kommune. 1986. 27 blade, ill. (65.82).

-: Passagertælling juli, september, november 1986. 3 hæfter. (65.82).

-: Årsberetning 1986. 1987. 34 blade. (65.82).

Pedersen, Erik: Bornholmske strandinger. Strandinger ved Bornholms og Christiansøs kyster 1830-1986. 1987. Bind 1, ill. (65.98).

Knudsen, Ann Vibeke: Hør på Bornholm. -i: fra Bornholms Museum 1984-85, s. 147-160, ill. 1986. (67.7).

Rønne-Granit poliert. Die Fassade der neuen Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf. -i: Steinmetz + Bildhauer 1985, 2. 3 sider, ill. (67.9).

Hansen, Werner: De byggede Åkirkeby. Åkirkeby Håndværker-, Industri- og Borgerforening 1887-3.september-1987. 1987. 127 sider, ill. (68.06).

Larsen, Niels-Holger: Gamle huse og bevaring. -i: fra Bornholms Museum 1986, s. 41-48, ill. 1987. (69.2).

Benzon, Gorm: Murenes skjulte trapper. -i hans: Gamle danske trapper. 1987. S. 26-29, ill. (69.216).
Om murtrapper i bornholmske kirker.

Bornholms Amtskommune. Teknisk forvaltning: Tilsyn med vandforsyningsanlæg 1986. 1987. 53 blade. (69.84).

-: Vandføringsmålinger i vandløb 1979-1985. 1986. Forskellig paginering, ill. (69.87).

Ellehøj, Poul: Hårdt som sten. Moseløkken arbejdende stenbrudsmuseum. 1987. 46 sider, ill. + 1 kort. (69.97).

70, 72-76 KUNST. KUNSTHÅNDVÆRK

Kærulf Møller, Lars: Bornholms Museum: et udvalg af billeder. 1986. 56 sider, ill. (70.8).

-: Bornholms Kunstmuseum og Olaf Rude. -i: fra Bornholms Museum 1986, s. 61-66, ill. 1987. (70.8).

Vensild, Henrik: Nyt fra Bornholms Kunstmuseum 1984-85 s. 29-44, ill. og 1986 s. 23-34, ill. 1986-87. (70.8).

Høst, Oluf: Oluf Høsts Bognemark. Af Jens Erik Sørensen og Hansaage Bøggild. 1986. 90 sider, ill. (72).

Jørgensen, H.V.: 2. verdenskrig og dens mindesmærker på Bornholm. -i: JpB 1986, s. 38-41, ill. (73.08).

Klindt, Jørn: En kokosnød på havet flød. -i: JpB 1986, s. 21-24, ill. (76).

Glas. Glasværkstedet-Kopenhagen: Darryle Hinz/Anja Kjær. Østersøhytten-Østermarie: Pete Hunner/Majbritt Jönsson. 1986. 120 sider, ill. (76.25).
Udstillingskatalog med tysk tekst. S. 55-98 og 105-109 om glasfremstilling på Bornholm.

Knudsen, Ann Vibeke: Blåtryk på Melstedgård og på Bornholm. -i: fra Bornholms Museum 1984-85, s. 161-166, ill. 1986. (76.41).

71.95 PLANLÆGNING

Allinge-Gudhjem Kommune: Lokalplan nr. 05-05: Erhvervsområde ved Industrivej i Tejn. 1986. 7 blade + 3 kort.

-: Lokalplan nr. 07-07: Butiksområde i Gudhjem. 1986. 4 blade + 2 kort.

Bornholms Amtskommune. Teknisk forvaltning: Regionplan 1985. 1986. 93 sider, ill. + 1 kort. (Regionplan for Bornholm. Rapport nr. 15).

Nexø Kommune: Lokalplan nr. 19 for et nyt boligområde i Nexø bymidte. 1986. 15 de + 3 kort.

-: Lokalplan nr. 20 for feriekolonien Solgården i Snogebæk. 1987. 9 sider + 2 kort.

-: Lokalplan nr. 21 for boligområde i Jydegænget i Nexø. 1986. 8 blade + 2 kort.

-: Lokalplan nr. 22 for boligområde ved Højbovej i Nexø. 1986. 8 blade + 1 kort.

-: Forslag: lokalplan nr. 23 for et nyt boligområde i Snogebæk. 1986. 7 blade + 1 kort.

-: Lokalplan nr. 26 for boligområde Hjemly i Snogebæk. 1987. 6 blade + 2 kort.

-: Lokalplan nr. 27 for ny feriebebyggelse, »Strandbo«. 1987. 16 sider + 3 kort.

-: Lokalplan nr. 28 for erhvervsområdet Svanevang i Svaneke. 1987. 11 sider, ill. + 1 kort.

Rønne Kommune: Lokalplan nr. 42 for et ridecenter ved Vibegård. 1986. 11 blade + 2 kort.

-: Lokalplan nr. 43 for et boligområde ved Smedegårdsvej. 1987. 7 blade + 2 kort.

-: Forslag til lokalplan nr. 44 for slagteriet. 1987. 12 blade + 2 kort.

-: Forslag til lokalplan nr. 45 for et kvartercenter ved Gartnervangen. 1987. 9 blade + 3 kort.

-: Forslag til lokalplan nr. 46 for et bydelscenter på Louisenhøj. 1987. 9 blade + 2 kort.

-: Forslag til lokalplan nr. 47 for Store Torvegade 105 og 109. 1987. 14 blade + 2 kort.

Åkirkeby Kommune: Lokalplan nr. 16: område ved Rønnevej, Åkirkeby. 1986. 15 blade + 3 kort + 1 tillæg.

-: Lokalplan nr. 20: område nord for Vestermarie by. 1986. 12 blade + 2 kort.

-: Lokalplan nr. 21: område vest for Almindingsvej Åkirkeby. 1986. 15 blade + 3 kort.

-: Forslag til lokalplan nr. 22: område til køreteknisk anlæg, off. formål og erhverv, Åkirkeby. 1987. 16 sider + 2 kort.

-: Forslag til lokalplan nr. 25: område i den sydlige del af Åkirkeby. 1987. 12 blade + 2 kort.

77 TEATER

Tribunen. Udgivet af DATS, Bornholms Kreds. Nr. 7-12. 1985-86. (77.1805).

79 SPORT

Bornholms Boldspil-Union 1907-1987 28. marts. 1987. 30 sider, ill.

Bornholms Boldspil Union af 1907: Fodboldturneringen 1986-1987. 1986.

Distrikt 6. Dansk Rideforbund distrikt 6 Bornholm. Årg. 9. 1986.

Fodbold-Sprøjtan. Medlemsblad I.K. »Viking«, Rønne, fodboldafd. Årgang 7. 1986.

H.I.F.-nyt. Medlemsblad for Hasle Idrætsforening. Årg. 14. 1986.

Harild, Poul: Nexø Roklub 50 år. 1937-4. marts-1987. 1987. 32 sider, ill.

Klub-Nyt. Udgivet af Bornholms Golf Klub. Årg. 13. 1986.

Knudsker-Idræt. Medlemsblad for Knudsker Idrætsforening. Årg. 13. 1986.

Mellem os i Viking Atletik. Udgivet af Viking's atletik- og motionsafdeling. Årg. 8. 1986.

N.I.F.nyt. Medlemsblad for Nyker Idrætsforening. Årg. 16. 1986.

Ny-Vest Nyt. 6. Kreds Ny Vest. Årg. 15. 1986.

Pedersker Lokalforening: 8. kreds B.A.S.G. & I. Ca. 1986. 26 blade.

R.I.K. Medlemsblad for Rønne Idræts-Klub. Årg. 29. 1986.

Sportsnyt. AA.B. Aarsballe. Årg. 13. 1986.

Svaneke Klubblad. 3. årg. 1985/86.

AA.I.F.-Nyt. Udgivet af Åkirkeby Idrætsforening. Årg. 13. 1986.

80 LITTERATUR

Stub-Jørgensen, Christian: Det ringer tredje gang. 1987. 17 sider, ill.
Tegninger af Jane Steffensen.

90 HISTORIE

Hansen, Olaf: Bornholms Historiske Samfund 1985-86. -i: BS 2. rk. bd. 19, s. 215-220. 1986. (90.6).

fra Bornholms Museum 1984-85. 1986. 180 sider, ill. (06).

- 1986. 1987. 96 sider, ill. (06).
Heri artikler om arkæologiske fund og undersøgelser på Bornholm, bl.a. om guldgubberne. (91.15).

Kruse, Wilhelm: Bornholm som Lybæks lensbesiddelse 1525-1576. -i: BS 2. rk. bd. 19, s. 17-174, ill. (96.1).
Oversat fra tysk af Erik Strøby.

Zahrtmann, M.K.: Lybækkerne på Bornholm. -i: BS 2. rk. bd. 19, s. 181-202, ill. (96.1).
Optryk af artikel fra 1894.

Kure, Børge: En ø i krig. 2. oplag. 1986. 95 sider, ill. (96.71).

99 PERSONALHISTORIE

Portrætter af kendte bornholmere afgået ved døden sidste år. -i: JpB 1986, s. 43-47, ill.

Bohn, Herluf: Erindringer. 1987. 118 sider, ill.
Side 7-40: Barndom på Bornholm.

Helm, Michael: Det kvalte demokrati. Guldalderens glemte systemkritikere (om J.J. *Dampe).* 1986. 177 sider, ill.

Reusch, Hans: Janus *Djurhuus* og Rønne lærde Skole. -i: JpB 1986, s. 30-33, ill.

Bøggild, Hansaage: Der var engang et Gudhjem (om Poul Hauch-Fausbøll). -i: JpB 1986, s. 9-13, ill.

Tiemroth, Peter: Paul *Høm.* 1986. 135 sider, ill.
Farvefotografier af Jesper Høm og Mikkel Høm.

Øhrgaard, Per: Hans Henny *Jahn* (1894-1959). Forfatter og orgelbygger. -i: På flugt fra nazismen. Tysksprogede emigranter i Danmark efter 1933. 1986. S. 458-482, ill.

Kristiansen, Erling: Karl *Jespersen.* i hans: Fagerø. 1986. S. 63-74.

Andersen, Emil: Sådan husker jeg Anker E. *Kofoed.* -i: JpB 1986, s. 14-20, ill.

Rasmussen, Niels Erik: Bornholmsk spillemand og smed Ejnar *Mortensen* 1906-1977. 1986. 59 sider, ill.

Norn, Mogens: En stæropereret stæroperaforfatter - øjenlægen Carl Martin *Norman-Hansen.* -i: Værn om synet 1986, nr. 4, s. 5-8.

Knudsen, Ann Vibeke: Skomager, fotograf og meget mere, Mathias *Pedersen.* -i: fra Bornholms Museum 1986, s. 53-60, ill. 1987.

Madsen, Arne: Fra Gudhjem til Grønland (om Viggo *Pedersen).* -i: JpB 1986, s. 34-37, ill.

Salmonsen, Martin: Socialpædagogen Heinrich Wilhelm Jakob *Pröschold* (1897-1979). -i: På flugt fra nazismen. Tysksprogede emigranter i Danmark efter 1933. 1986. S. 199-203, ill.

99.9 SLÆGTSHISTORIE

Steenberg, Steen P.: *Steenberg,* den bornholmske slægt. 1986. 22 blade.

Forkortelser: JpB: Jul på Bornholm
BS: Bornholmske Samlinger

Redaktionen afsluttet 24.9.1987.

Bornholms historiske samfund

Ved Olaf Hansen

20. november 1986. Foredragsaften på Bornholms Centralbibliotek med H.V. Jørgensen, der fortalte »Om julefejring og juleskikke på Bornholm i gamle dage«. Det var et interessant og spændende emne om vore forfædres måde at fejre julen på, men desværre var salen ikke fuld den aften.

Først i december måned udsendtes bind 19 i II række af Bornholmske Samlinger, der omhandler dr. Wilh. Kruses afhandling »Bornholm som Lybæks Lensbesiddelse 1525 til 1576« samt overlæge Zahrtmanns artikel fra Museum 1894 »Lybækkerne på Bornholm«.

26. marts 1987 talte lektor Henning S. Eriksson fra Holbæk om »Bornholms rolle i det store Skånemarked«, d.v.s. det store sildefiskeri i middelalderen. Mødet var fint besøgt, og de fremmødte fik en virkelig spændende aften ud af det, da spørgelysten var stor efter foredraget. Lektor Eriksson skrev i 1980 bogen »Skånemarkedet«, ligesom han i 1982 var vor ekskursionsleder på turen til Skanør/Falsterbo. - Henning S. Eriksson er fra Østermarie, altså bornholmer!

Ved bestyrelsesmødet d. 9. april 1987 blev forevist en prisliste over foreningens tidligere publikationer. Heri er anført for hvert bind navnet på de artikler, der findes. Der er anført pris for medlemmer og ikke medlemmer. Prislisten vil blive indlagt i det nye bind af Bornholmske Samlinger, ligesom det vil blive indlagt i novembernummeret af »Fortid og Nutid«, tidsskrift for Dansk historisk Fællesforening. Prislisten er udarbejdet af foreningens kasserer Leif Henriksen.

1. august 1987. Den traditionelle sommerekskursion, der dennegang var lagt på Hammeren. Med kort varsel trådte H.V. Jørgensen til som leder af turen, der samlede ca. 35 deltagere. Fra P-pladsen ved Østersø-badet gik vi ud til Finckes Batteri. Her fortalte lederen om stedets historie gennem århundreder og brugte udtrykket »Fæstningen Sandvig«, idet de omliggende batterier alle beskytter landingsstedet i Sandvigbugten eller på bornholmsk Oasâninj. Der blev berettet om Czar Peter den Store, Tordenskjold, Wrangel, Printzensköld samt de tyske lazaretter i maj 1945. - Turen gik videre forbi Hammerens nordre fyr til Salomons Kapel, hvor H.V. Jørgensen fortalte om middelalderens store sildefiskerier samt om livet der på stedet fra 24. august til 9. oktober hvert år. - Efter kaffen var nydt, fortalte H.V. Jørgensen om mindestenen for Jens Koefoed, Sandvig Batteri, den gamle rådstue og Bornholms Milices gamle materialehus på Sandvig havn.

5. september 1987. Generalforsamling i den katolske kirke »Rosenkranskirken« i Åkirkeby. Indledningsvis fortalte fru Inger Frandsen om kirkens bygningshistorie og udsmykning suppleret af Werner Hansen. Generalforsamlingen havde samlet 36 personer og havde pastor Gunnar Strand Holm til dirigent. - Formanden kunne i sin beretning fortælle, at foreningen nu havde 727 medlemmer. - Bind 19 var udsendt, og bind 20 bliver registerbind for II række. Dette udarbejdes af bibliotekar Hans Michelsen i Roskilde. Men der går et par år, før det kommer. Når dette bind er udsendt, vil bestyrelsen finde en bogbinder eller firma, der kan give et fordelagtigt tilbud på indbinding af II række for medlemmerne. Nu begyndes III række, men der sker kun få ændringer. - Bindet i 1988 vil udelukkende være med artikler i tilknytning til Bornholms landbrug gennem tiderne. Bindet udgives sammen med Landboforeningen og

Husmandsforeningen i anledning af 200 års jubilæet for stavnsbåndets ophævelse. - I 1989 forventes et bind om Bornholms Fiskeri 1935-1985. En periode med en rivende udvikling indenfor dette erhverv. - Leif Henriksen og H.V. Jørgensen arbejder med »Bornholms Fraseologi« på grundlag af to håndskrevne bind af P.K. Stibolt. - Formanden takkede for en række tilskud samt for god og positiv omtale i pressen. - Redaktøren Per Thule Hansen gennemgik materialet til næste bind af samlingerne.

Kassereren Leif Henriksen gennemgik regnskabet (se omstående). Dette samt beretningen godkendtes. Formanden foreslog uændret kontingent for 1988. Også dette blev vedtaget.

På valg var: Olaf Hansen, H.V. Jørgensen, Jørn Klindt, H.C. Larsen og Henrik Vensild, der alle fem blev genvalgt. Som revisorer afgik: Mogens Lau og Harald Lind samt som revisorsuppleant Johannes Thoms. Alle tre genvalgt.

»Bornholmerprisen« blev tildelt Werner Hansen, Åkirkeby, for dennes mangeårige arbejde med lokalhistoriske emner vedr. Åkirkeby. Han har skrevet et antal bøger om jubilerende foreninger og institutioner i Åkirkeby. Sidst om Aakirkeby Håndværker-, Industri- og Borgerforening, der havde 100 års jubilæum 3. september 1987, og hvor Werner Hansen blev æresmedlem. Desuden har han skrevet et utal af artikler i BORNHOLMERENs weekend om historiske emner.

Efter generalforsamlingen ledede Werner Hansen en tur gennem Åkirkeby, hvor han fortalte om bygninger og deres historie samt om de slægter, der havde beboet ejendommene.

Ekskursionen sluttede ved Rosenkranskirken.

Regnskabsoversigt for året 1/1 - 31/12 1986

Indtægter:		
Tilskud: Tipsmidlerne	kr. 5.100,00	
Bornholms Amtskommune	kr. 20.000,00	
Sparekassen Bornholm	kr. 5.000,00	
Hasle Bank A/S	kr. 1.250,00	
Andre tilskud	kr. 2.000,00	kr. 33.350,00
Medlemskontingent		kr. 54.075,00
Bogsalg		kr. 12.635,64
Moms		kr. 11.805,34
Renter: Sparekasen Bornholm	kr. 8.517,85	
Bornholmerbanken	kr. 494,47	
Postgirokonto	kr. 68,80	kr. 9.081,12
Porto refunderet		kr. 39,00
		kr. 120.986,10
Beholdning pr. 1/1 1986		kr. 54.621,15
		kr. 175.607,25
Udgifter:		
Trykning og foto vedr. bind 19	kr. 42.670,81	
Udsendelse bind 19	kr. 7.218,93	kr. 49.889,74
Foto, kirkesølv		kr. 3.940,37
Annoncer		kr. 1.839,35
Porto		kr. 2.275,42
Moms		kr. 21.407,37
Multidata		kr. 2.042,64
Foredrag, byvandring, generalforsamling		kr. 914,50
Kontorartikler		kr. 188.69
Gaver		kr. 323,40
Kontingenter:		
Historisk Fællesforening	kr. 139,34	
Sammensl. af Lokalhist. Foreninger	kr. 1.760,66	kr. 1.900,00
		kr. 84.721,48
Beholdning pr. 31/12 1986:		
Disponibel konto Sparekassen	kr. 24.326,65	
Hensat til registerbind	kr. 56.080,59	
Postgirokonto	kr. 1.403,53	
Momsrefusion tilgode	kr. 9.075,00	kr. 90.885,77
		kr. 175.607,25

Rønne, den 17. januar 1987
Leif Henriksen

Ovenstående regnskab for perioden 1/1 til 31/12 1986 har vi revideret og fundet i overensstemmelse med de os foreviste bøger og bilag. Beholdningens tilstedeværelse er konstateret.

Rønne, den 11. april 1987
Harald Lind *Mogens Lau*

Forfatternes adresser

Dr. pharm. *Poul Fischer Jørgensen*
Bornholms Museum, 3700 Rønne

Styrmand og cand. mag. i historie *Holger Andersen*
Forhåbningsholmsallé 2, 1904 København V.

Stud. mag. *Bente Jakobsen*
Søndre Landevej 212, 3720 Åkirkeby

Forstander for Rønne Skipperskole *Ivar Holm*
Eriksvej 25, 3700 Rønne

Landsretssagfører *C.A. Arnoldus*
Fædresminde, Borrelyngvejen 7, 3790 Hasle

Mag. art. *Lars Kærulf Møller*
Torvegade 3, 8450 Hammel

Museumsinspektør *Erik Westengaard*
Jægerspris Slot, 3630 Jægerspris

Pastor *Arne Madsen*
Årsdalevej 65, 3740 Svaneke

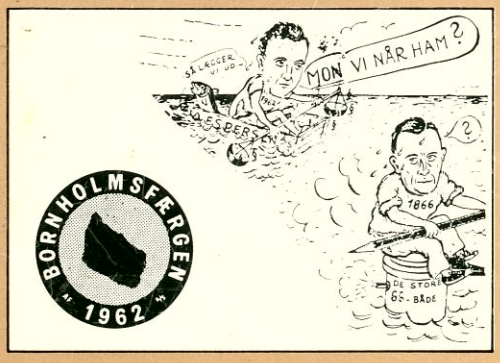
Bibliotekar *Sigrid Eliasen*
Bornholms Centralbibliotek, 3700 Rønne

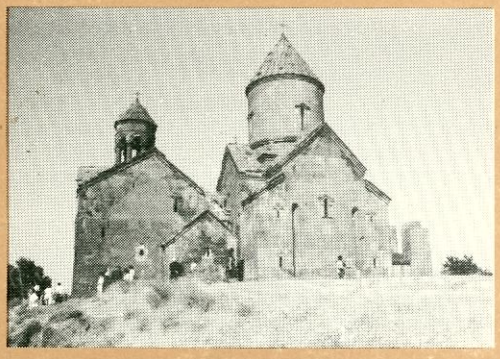
Bibliotekar *Niels Foght Hansen*
Bornholms Centralbibliotek, 3700 Rønne

Bogholder *Olaf Hansen*
Stenbrudsvej 5 A, 3730 Nexø

Indmeldelser i
BORNHOLMS HISTORISKE SAMFUND

modtages af
foreningens bestyrelse, der for tiden består af:
bogholder Olaf Hansen, Nexø, formand,
civilingeniør J. Klindt,
studielektor C.H. Kibsgaard,
major H.V. Jørgensen,
museumsinspektør Henrik Vensild,
overbibliotekar H.C. Larsen,
lektor Ebbe Gert Rasmussen,
lektor Per Thule Hansen, redaktør,
alle Rønne,
overlærer Frede Kjøller, Østermarie,
pedel Jørn Uffe Hansen, Krakdal, Rutsker, Hasle.





INDHOLD

Fra britisk orlogsbrig
til bornholmsk robbefanger
Af P. Fischer Jørgensen.

Det bornholmske fiskeri
i opgang og nedgang
Af Holger Andersen.

Stednavne i havet
omkring Bornholm
Af Bente Jakobsen
og Ivar Holm.

A/S Bornholmsfærgen af 1962
Af C. A. Arnoldus.

Bornholmske rundkirker
og Armenien
Af Lars Kærulf Møller

To malerier fra Frederik den
Syvendes besøg på Bornholm
1851
Af Erik Westengaard.

Poesi og prosa af forfatteren til
»En Septemberdrøm«
Af Arne Madsen.

Forsiden: Kanonchaluppernes erobring af den britiske orlogsbrig The Tickler. Farvelagt ætsning af Niels Truslev.

ISBN 87 87042 20 7
ISSN 0084-7976