



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



ÅRBOG 1978

ÅRBOG
1978

Omslagets forside: Søofficeren Hans Reimert Schumachers smukt komponerede og tegnede titelblad til sin journal for fregat »CronPrintz Christian«, der som det første danske skib foretog en kinarejse (1730-32). Illustrationen, der ikke tidligere har været reproduceret, viser skibet set mod forstævnen. Det var det fhv. svenske orlogsskib »Warberg«, erobret som prise i Marstrand og stillet til rådighed for togtet af staten. Kaptajn var M. Tønder, 94 mands besætning. Orig. på Rigsarkivet.

Cover: Title page of H.R. Schumacher's journal on board the frigate »CronPrintz Christian«, the first Danish ship which went to China (1730-32).

ÅRBOG

1978

Udgivet af

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
(DANISH MARITIME MUSEUM)
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1978 (bind 37 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos NOFO print, Helsingør.
Reproarbejdet er udført hos NOFO print. Papiret er 100 gr
Thai-Cote fra De forenede Papirfabrikker leveret af V. Crone
& Møller A/S. De engelske oversættelser er foretaget af fru
Maureen Neiiendam, London.

Redigeret af Henning Henningsen og Hanne Poulsen

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag.
Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives
som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til

Handels- og Søfartsmuseet.

Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes
gennem redaktionen.

INDHOLD

Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732-1772 - Sejlruiter og sejltider (<i>The Asiatic Company's China Voyages 1732-1772 - Their Routes and Duration</i>), af Erik Gøbel	7
Ærøskøbings maritime milieu omkring år 1800 (<i>Ærøskøbing and Its Maritime Background about 1800</i>), af Liselotte Mygh	47
Dragør Bjergrningsvæsen (<i>The Dragør Salvage Service</i>), af bibliotekar Birte Hjorth	74
Sømanden og tobakken (<i>The Sailor and His Baccy</i>), af museumsdirektør, dr.phil. Henning Henningsen	108
Maritim småartikel (<i>Maritime Note</i>): Henning Henningsen: Gamle fotografier	156

Museets protektor, komite og personale	162
Museets beregning og regnskab for 1977-78	174
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning og regnskab for 1977-78	178
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer	188

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, til 1962-66 i årbog 1966, til 1967-71 i årbog 1971 og til 1972-76 i årbog 1976.

Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1981.

ASIATISK KOMPAGNIS KINAFARTER

1732 - 1772

SEJLRUTER OG SEJLTIDER

Af

ERIK GØBEL

Den danske kompagnifart over de store have til fjerne steder: Ostindien, Kina, Vestindien, skete ikke på må og få, men efter ganske bestemte retningslinier, opbygget på viden om naturforholdene på de forskellige årstider, især på kendskab til vind og strøm. Denne rutine var ret hurtigt blevet fæstnet, først og fremmest efter portugisernes og hollændernes erfaringer, og var blevet overtaget af danskerne. Forfatteren analyserer her de danske kinafarter i Asiatisk Kompagnis første oktrojperiode 1732-72 og påviser, hvor taktfast og hensigtsmæssigt farterne afvikledes. Undervejs kunne der selvfølgelig opstå uventede situationer - helt farefri var rejserne ingenlunde - men i det store og hele holdt programmet forbarsende godt.

I. Indledning

Siden Christian IV oprettede Det ostindiske Kompagni i 1616, havde man udsendt handelsexpeditioner fra Danmark til Indien, hvor byen Trankebar var blevet erhvervet i 1620. Men besejlingen var uregelmæssig, og det økonomiske udbytte meget svingende.

Efter Store nordiske Krig søgte staten at ophjælpe rigernes og specielt hovedstadens lammede handel; blandt andet prøvede man i 1730 for første gang at sende et skib til Canton i Kina. Samtidig med dettes succesfulde hjemkomst i 1732 oprettedes »Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie«.

Kompagniets første oktroj (handelsprivilegium) løb i fyre år og sikrede det eneret på handelen øst for Kap det gode Håb og brugsretten over Trankebar. Hvert år udsendte kompagniet skibe. Den vigtigste exportartikel til Indien var sølv, og med sig hjem derfra havde skibene først og fremmest bomuldsartikler samt en smule krydderier og salpeter. De store udgifter til opretholdelse af bygninger og mandskab i Indien slugte dog uforholdsmæssig store summer. Handelen på Kina viste sig i modsætning hertil at være en rig indtægtskilde: i Canton havde kompagniet næsten

ingen faste installationer eller folk, og den rigelige indtjening var derfor netto. Her købte man for det medbragte sølv næsten udelukkende the.

Langt den største del af de hjembragte varer reexporteredes til det øvrige Europa, og kompagniets samlede indtjening i denne første oktrojperiode fra 1732 til 1772 var betragtelig.

På baggrund af de forskellige indtjeningsforhold afsendte man hvert år som regel ét skib til Indien, men to til Kina. Kinaskibene var bevæbnede fregatskibe på 300 kommercelæster (ca. 750 tons) og havde en besætning på 150 mand; de var efter datidens målestok kolossalt store. Indieskibene var kun halvt så store, men dog også anselige.

II. Materiale

De forfattere, som hidtil har beskæftiget sig med Dansk Asiatisk Kompagni, har næsten udelukkende berørt dets økonomiske aspekter¹. Kun Tim Velschow har mere indgående behandlet aspekter af kompagniets maritime historie. For dets anden oktrojperiode fra 1772 til 1792 har han undersøgt skibenes sejlruiter og sejltider mellem Danmark og Asien².

Desuden kan man søge oplysninger i Parkinsons klassiske brede fremstilling fra 1937 af søhandelen på Østen 1793-1813³ og i Dermignys stort anlagte trebindsværk om handelen på Canton gennem det attende århundrede⁴. Disse to fremstillinger præsenterer blandt meget andet de naturgivne betingelser for al sejskibsfart mellem Europa og Østen og de deraf dikterede sejlruiter.

Vor eneste mulighed for at få at vide, hvordan de danske kinatogter mellem 1732 og 1772 forløb, er derfor at kigge i det bevarede utrykte materiale, som i dag ligger i Asiatisk Kompagnis arkiv i Rigsarkivet⁵. Her har følgende tre kildegrupper særlig interesse:

skibsjournaler
skibsprotokoller
kaptajnernes instruxer

Hovedkilden til beskrivelsen af kinafarerne sejlruiter og sejltider har været de 58 bevarede *skibsjournaler*, som er tykke håndskrevne folianter, førte af kaptajn og styrmænd ombord. Skibsjournalerne indeholder såvel nautiske optegnelser om vind, vejr, kurs og position som almindelige notater om arbejdet og begivenhederne ombord.

Skibsjournalen påbegyndtes allerede, medens skibet lå i København og

lastede og provianterede. Når skibet således lå for anker, førtes journalen som en ganske almindelig dagbog; daglig indførtes 5-10 linier om vejret og arbejdet ombord. Ofte fik man den sidste proviant og ferskvand ombord på Helsingør rhed, og først efter at have passeret og saluteret ni skud for Kronborg - som altid kun takkede med et enkelt - regnedes togtet for egentlig påbegyndt.

Nu ændrede journalen udseende, idet man gik over til at regne med søfartsdøgn og skrive journalen efter et helt fast skema. Opstillingen ses af illustrationerne før denne side. Det anvendte skema foreskrives i kaptajnens instrux §§ 21 og 39⁶:

§21: »Capitainen skal paa sin gandske Reyse icke alleene selv holde rigtig Journal over Vind og Veirligt, høyde og breede samt Gissning, hvem de i Søen møder og praver, hvad som ind eller udskibes, især naar de ligger i China og lossere eller lahder, samt hvis ellers daglig saa vel i Coursen som i Seilatten samt paa Reysen mærkværdig passerer men hand skal end og tilholde alle Styrmandene det samme at giøre, Til hvilken Ende baade hand og dem Eenhver sin indretted igiennemdraget og forseiglet Journal meddeeles som de daglig skal bruge, og skal være forpligtet til samme Journal hver Middag naar Veirliget det tillader at slutte og intet siden der udi at forandre ...«

§39: »...Beordres Styrmandene at de daglig stiller i deres Journal deres forandrede Breede og Afviisning med de foranderlige Courser for derefter at stille deres Generale Cours og distance efter det Misvisende Compass!«.

At man overholdt påbudene undervejs, ses af illustrationerne. De viser et tilfældigt, men helt typisk opslag i en skibsjournal. Den gengivne stammer fra »Dronning Sophia Magdalena« og er ført fra 10. november 1764 til 6. juli 1766 af kaptajn Jørgen Dixen⁷.

Foruden måned, dato og ugedag (lørdag 11. maj (1765) osv) angives øverst på siden, nogenlunde hvor på ruten man befinder sig (»Imellem Cap De Bona Esperance og Jawa«). Herunder ses tre kolonner med »Cours«, »Wind« og »Weierlig«. Til venstre er der desuden tre smalle kolonner, som blot er betegnede med bogstaverne »T«, »K« og »F«. T-kolonnen gennemløber i løbet af et døgn tallene mellem 1 og 12 to gange og angiver døgnets timer. K- og F-kolonnerne angiver farten i knob og favne⁸.

Til højre findes den omfattende rubrik »Det Passerede«, i hvilken den oftest forekommende bemærkning er: »Intet mærkværdigt passeret«. På

Lørdag.

S. K. W. P. 7:38 - Fra N. og West: Dist: 13 hül
 Drigt: 2: 0 - N. W. K. yf. nigt 6 1/2
 Sig: N. L. 29: 23 1/2 Disf. Leng: 338 = 0.
 Off. N. L. 29: 23 1/2

Skibet D. J. Maria d. 19^{de} Junij A. 1756
 Isaac Salomon.

Ifølge kaptajnens instruks §39 stk. 4 »skal Styr mændene være forpligtig dagligen til Capitainen at indgive een skriftlig Raport paa hvad Breede og Længde de formeener sig at være, enten Østlig eller Vestlig med deres Gisning«. Her er en sådan styrmandslap fra »Dronning Juliane Marie«, dat. 19. juni 1756. RA. As. Komp. Skibsjournal nr. 1025.

The mates on the East India and China ships had to hand the captain a daily written report of their estimation of the latitude and longitude according to their observation and reckoning. Here a note from a mate on the »Dronning Juliane Marie«. June 19. 1756.

den første af de her gengivne sider finder man andre af de faste formuleringer: »Pompet 150 Steeg (=slag)« - eller i modsat fald »Lens Skib« - og »Aabnet det 15^{de} Legers (=ferskvandsbeholder)«. Resultaterne af morgens solpejling med fire forskellige kompasser er også fast inventar i rubrikken⁹. Desuden angives ændringer i sejlføringen, eventuelle landkendinger med nøjagtig retningsangivelse, lodskud, dødsfald ombord, mandskabets arbejde osv.

Indførelserne i rubrikken »Det Passerede« blev skrevet ud for den pågældende time i døgnet. I visse journaler er tidspunkterne yderligere præciserede til fx »i det tredie Glas i Platfoeden«. I den hér gengivne skibsjournal er blot angivet »E«, »P«, »F«, »H«, »D« og »F« ved de pågældende vagters begyndelse: klokken 12-16 eftermiddagsvagt, 16-20 platfodsvagt,

20-24 førstevagt, 00-04 hundevagt, 04-08 dagvagt og 08-12 formiddagsvagt¹⁰.

Døgnet ombord, det såkaldte etmål, regnedes altså som begyndende med eftermiddagsvagten klokken 12 middag - og ikke som i land klokken 12 midnat. Det, vi ser på den første gengivne side af journalen, er altså ikke, hvad *vi* ville kalde døgnene 11. og 12. maj, men derimod halvdelen af 10., hele 11. og halvdelen af 12. maj. Dette er af betydning ved arbejdet med journalerne, da indførte begivenheder dateres forskelligt, efter som man regner på sømandsvis eller landmandsvis; nemlig alle de begivenheder, som indtræffer mellem en middag og den følgende midnat.

Eksempelvis afsejler i 1766 »Dronning Sophia Magdalena« og »Dronning Juliane Maria« samtidig klokken fem om eftermiddagen fra St. Helena. Men den ene skibsjournal regner i sødøgn og henfører derfor afsejlingen til datoen 25. april, den anden journal angiver i landdøgn 24. april.

Jeg har valgt udelukkende at omsætte til landdatering, da dette er den eneste måde, hvorpå man kan forbinde journalernes liggedøgn med deres sejldøgn.

Et vigtigt indhold i journalerne, når skibene befandt sig i rum sø, var positionsbestemmelsen, som foretoges hver middag, og hvis resultater gengaves i de to rubrikker, som strækker sig tværs over journalsiderne.

Middagspositionen 13. maj er som følger. »Misvisende Cours« er 71°00^m (=kompaskursen); sammenholdes denne med misvisningen på 11°00^mNW, som fundet dagen før ved pejling af solens opgang, fåes »R.W.Cours« (=retvisende kurs) på 60°00^mNO. Den næste gruppe oplysninger har mere direkte med positionen at gøre: »GB« angiver gisset (=gættet, beregnet) bredde med ændringen heri siden sidste middag; »OB« betyder observeret bredde; »GL« angiver gisset længde med ændringen heri; »MD« er meridiandistancen siden passagen af sidste sikre længdegrad (i dette tilfælde af øen Amsterdam i Det indiske Ocean); endelig angives den udsejlede distance i etmålet til 27 geografiske mil.

I arkivet i dag er som regel kun bevaret een af de mindst fem skibsjournaler, som blev førte på hvert skib¹¹. Fra enkelte togter findes dog slet ikke bevaret nogen journal.

For disse sidste togters vedkommende kan vi i stedet anvende *skibsprotokollen*, som førtes af skibsassistenten. Skibsprotokollerne indeholder ikke egentlige nautiske notater, men giver dog tilstrækkelig præcist de oplysninger, som er nødvendige for nærværende undersøgelse: datoer for diverse passager, opankringer osv. Desuden refereredes forhandlingerne i

skibsrådet, og protokollen tjente endvidere som kopibog over ud- og indgåede breve. Med sine sidstnævnte egenskaber udgør skibsprotokollerne et vigtigt supplement til vor hovedkilde skibsjournalerne, idet man i skibsprotokollerne kan få oplyst årsagerne specielt til uregelmæssigheder i rejsernes forløb.

Hvis der hverken er bevaret skibsjournal eller -protokol fra et togt, kan dette ikke følges i detaljer. Men enkelte oplysninger kan som regel uddrages af negotieprotokoller, generalforsamlingsprotokoller eller andre skibes skibsjournaler - skibene fulgtes nemlig ofte ad to og to, så de havde hinanden i sigte næsten daglig hele vejen ud og hjem ¹².

Skibsjournaler findes bevarede fra 56 togter mellem 1732 og 1772. Ved inddragelse af skibsprotokoller og andre mere perifære kildegrupper kommer antallet af undersøgte kinatogter i perioden op på ialt 65 - og der er næppe udsendt flere skibe ¹³.

Den tredje kildegruppe, som systematisk er gennemgået, er *kaptajnernes instruxer*. Heri foreskrev direktionen på Christianshavn kaptajnen, hvordan han havde at forholde sig til en lang række problemer lige fra omgangstonen overfor resten af besætningen til afholdelse af skibsråd og udstikning af kursen.

For perioden 1738 til 1768 er alle instruxer bevarede, men før og efter er der ingen. Dog henviser direktionen så sent som i 1770 kaptajn Dixen til »den ham meddelte og af ham underskrevne Instruction« ¹⁴.

Indtil 1768 og sandsynligvis længere har alle kaptajnerne sejlet med helt identiske instruxer, men naturligvis lidt forskellige efter som man skulle via Indien eller direkte til Kina. Den første bevarede instrux er på ialt 39 paragraffer, og i løbet af tredive år voksede antallet af paragraffer til 54; men forholdsreglerne vedrørende navigationen var hele tiden de samme fra ord til andet. Ganske det samme var tilfældet indenfor det nederlandske kompagni, hvor næsten identiske instruxer benyttedes kompagniets levetid igennem ¹⁵.

Rent praktisk har man i kopibogen afskrevet den medgivne instrux, og så har kaptajnerne skrevet under, efterhånden som de sejlede afsted. Når man startede på en ny kopibog, skrev man den gamle instrux af - inklusive alle fejl som fx den hér på side 16 nævnte! - og begyndte forfra med underskrifterne. Men efter 1768 har man åbenbart ikke fundet det umagen værd at blive ved med at holde kopibogen à jour.

I specielle tilfælde knyttede man en continuation eller et anhang til standardinstruxen. Sådanne nærmere forholdsordrer gaves blandt andet

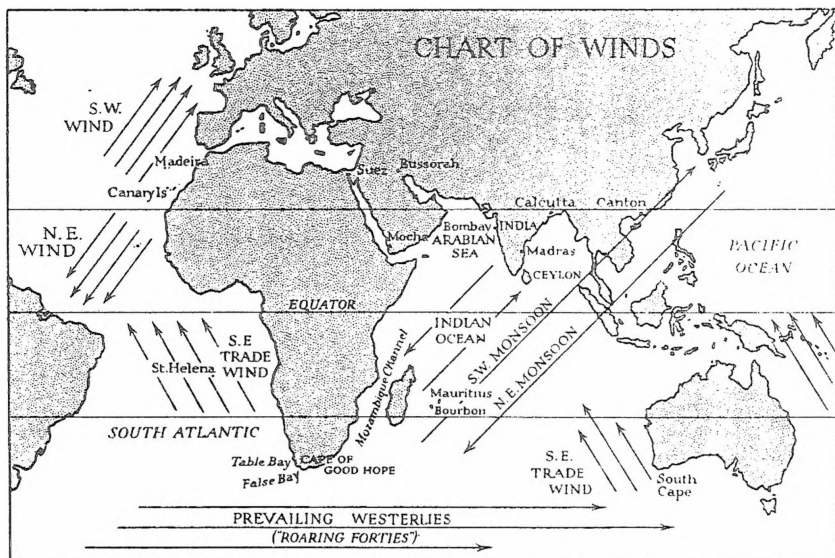
første gang, et skib skulle via Indien på udturen, og første gang man skulle hente sølv i Cadiz.

III. Sejlruter

Sejlruten til Kina gik i det attende århundrede syd om Afrika, og den fælles europæiske erfaring havde vist, at det var af altafgørende betydning for togternes heldige udfald, at man havde monsunerne med sig og ikke mod sig¹⁶. Som det ses af vindkortet på næste side, er vindforholdene i Atlanten stabile; passaterne blæser dér samme vej hele året. Men i Det indiske Ocean og i Det sydkinesiske Hav er skibene underkastede monsunens ændringer; sydvestmonsunen blæser dér hele sommeren (april-oktober) og nordøstmonsunen hele vinteren (oktober-april).

Alle de store handelskompagnier, som besejlede Kina, havde hjemme i Nordvesteuropa. Derfor måtte skibene kæmpe sig ned gennem Nordatlanten i modvind og ofte hårdt vejr; efter passagen af den nordlige vendekreds fik de dog efterhånden medvind. Men efter at have passeret det lunefulde kalmebælte ved ækvator ramlede man atter ind i dårlige vinde og havstrømme og blev tvunget langt ud i oceanet, indtil man var næsten på højde med Kap det gode Håb. Da vendte man øst over og blev båret af de stadige og kraftige vestenvinde langt ud i Det indiske Ocean. Hvis skibene afsejlede fra Nordvesteuropa omkring nytår, passede det lige, at de kunne være fremme i Det indiske Ocean, når sommermonsunen satte ind; og med denne agter ind kunne de så vende nord eller nordøst over og nå henholdsvis Indien eller Kina hen på efteråret. Hjemturen kunne gå med vintermonsunen i ryggen direkte til Kap og herfra også ad en mere direkte rute over Sydatlanten og videre hjem i en stor bue ud gennem Nordatlanten.

På grund af faren for skørbug, som man var helt på det rene med, ankrede skibene op ved såkaldte forfriskningspladser undervejs. Tidsfristen var på maksimalt halvandet hundrede døgn, inden skørbugen havde sendt størstedelen af besætningen i hængekøjerne¹⁷. De danske skibe anløb derfor på udrejsen enten De capverdiske Øer ved Afrikas vestkyst, Kap det gode Håb eller Cadiz i Spanien. Desuden forfriskede man sig - med ferskvand, frugter og levende dyr - i Sundastrædet mellem Java og Sumatra. Også på hjemturen stoppede skibene som regel op i Sundastrædet og desuden ved St. Helena i Sydatlanten¹⁸.



Skematisk kort over de fremherskende vindsystemer på rejsen til Østen, passatvindene («Trade Winds») og monsunerne: sydvestmonsunen, der blæser om sommeren, og nordøstmonsunen, som blæser om vinteren. Uden kendskab til og udnyttelse af disse vinde ville rejserne praktisk talt ikke kunne være gennemført. Efter C. Northcote Parkinson: Trade in the Eastern Seas 1793-1813 (Cambridge 1937).

Professor Parkinson's schematic map of the prevailing wind systems, notably the trade winds and the monsoons: the S.W.-monsoon (summer) and the N.E.-monsoon (winter). These winds were utilized by the East India and China ships.

Således undergivet vindenes og skørbugens herredømme var der ikke mange mulige ruter at vælge imellem på strækningen fra København til Canton, som siden 1557 var den eneste by i Kina, hvor kejseren overhovedet tålte europæerne, som kaldtes »fan-kwa« - sødjevle.

I de danske kinakaptajners instruxer står blandt andet følgende at læse om den af kompagniets direktion ønskede rute på udrejsen¹⁹:

§3: »... Naar hand ved Guds Bistand Cattedagtet er passeret og er kommen i Rom Søe, sin Cours enten Norden om imellem Hittland (=Shetland) og Færøe, eller og imellem Caneelen, lige som Vinden falder og hand til Reysens Befordring for bester agter, videre sætter hand da sin Cours forbie de Vlamske Eylænder (=Azorerne), og søger at faae de Ca-

nariske Eylænder i Sigte, hvorfra videre sættes Cours til de Soute eller Caep Werdiske Insuler, og derfra om fornøden giøres anløber Protoprøy (=havnen på De capverdiske Øer) for der at tage Vand og sit Mandskab at forfriske, dog sig ey længere end aller fornødenst der at opretholde, Men sin Reyse saa snart mueligt videre at befordre, og følgerig at skære Linien Anquinocialen paa dend beste og avantageuste Maade for Reyssen, videre at fortsætte det Retteste og Sikkreste mueligt er til hand faar Kiendetegn eller Lodskud af Caep de Bona Esperance Grunde og icke vige fra sin Rette Cours, men følge Reysen som Een erfahren Capitain det snarest mueligt er directe til Strat Sunda og Canton at befordre, og maae hand paa UdReysen ingensteds anløbe uden som før er meldt til de Soute eller Caep Werdiske Eylænder for der at forfriske /:men maae icke uden høyeste Nød søge Caep de Bone Esperance:/ der efter setter hand sin Cours til Ste Poul og Amsterdam, for om mueligt at faae dem i Sigte, men i ligevel at fortsætte Coursen fra dem til ØstHucken (=skrivefejl for vestspidsen) af Java, og der kommende i Welkoms Bay ved Nauw Bay eller Mevis Eyland at forsyne sig med Vand og Forfriskning...«

§51: Dog tillades anløb af Kap på grund af dyrtid på De capverdiske Øer, »i fald de ikke forinden faar saadan efterretning i Søen at det nødvendige er nu igien til sædvanlige Priiser paa Portoprøy at bekomme...«

§30: »Ved Andkomsten til Cysten af China som dend Allerhøyeste med Lykke og Behold forleener, skal hand anløbe Maccau (=ved flodmundten) eller Bocca Tigra (=lidt længere oppe ad floden) og der Ankkre...«

Langt det mest uheldssvangre stykke af rejsen var bemærkelsesværdigt nok turen fra København gennem Kattegat og ud i Nordatlanten. Af de ialt 65 udsendte kinaexpeditioner mellem 1732 og 1772 forliste på udturen 3 på svenskekysten og 1 på Orkneyøerne; men herudover forliste der kun to andre skibe på den lange rute: »Prinsesse Wilhelmine Caroline«, som forsvandt i 1755 mellem Kap og St. Helena på vej hjem, og »Dronningen af Danmark«, som forsvandt i Det indiske Ocean ligeledes på vejen hjem fra Canton²⁰.

På det første stræk af rejsen mødtes skibene ofte af modvind fra vest, og indtil 1751 var det helt normalt at anløbe norsk havn for at afvente gunstigere vejr. Af 26 skibe lå de 8 i nødhavn i Norge i gennemsnitlig 38 døgn. Hertil kom »Kongen af Danmark«, som fik begge stænger slåede overbord nær Færøerne og lå ved Bergen i syv måneder.

Normalt sejlede man videre ud i Atlanten nord om de britiske øer. Ruten gik som regel mellem Shetlandsøerne og Færøerne, men det var ikke ualmindeligt at gå helt nord om Færøerne, hvis vinden var imod. Kun fire af skibene valgte at gå syd om England gennem Kanalen, og af disse var i hvert fald tre meget forsinkede inden da²¹. Selv ombord på de nederlandske skibe kunne kaptajnerne vælge at gå nord om England på både ud- og hjemturen. En omvej man gerne sejlede for at undgå Kanalens modvinde og flade vande²².

De danske skibe sejlede godt langt ud i Atlanterhavet, inden de vendte syd over, og havde først næste landkending af Madeira. Herfra fortsattes rejsen tæt forbi eller igennem gruppen af canariske øer, og endelig ankrede man op i Porto Prayo på De capverdiske Øer for at forfriske.

I perioder havde der imidlertid været problemer med sølvleverancerne fra kompagniets faste københavnske forbindelser²³, og i 1760 blev situationen rent gal. Direktionen kunne overhovedet ikke på rimelige vilkår skaffe sølv i København til kinafareren »Prince Friderich«, som lå sejlklar på rheden - »saaledes at ingen andre Udveie er end at sænde Skibet Prince Friderich til Cadix, for Contanternes Skyld«²⁴.

Det synes som om det forsøg, Asiatick Kompagni således nærmest blev tvunget til at foretage blandt andet på grund af de urolige tider under Syvårskrigen, kunne betale sig fuldt ud. Indtil 1770 lod man nemlig 10 af 17 kinaskibe anløbe Cadiz på udturen - en fremgangsmåde som også det svenske ostindiske kompagni benyttede sig af²⁵.

For skibene via Cadiz gjaldt følgende ændring i instruxen²⁶:

§5: »Da Capitainen haver Leilighed til at tage Forfriskning i Cadix, saa kand det ey være ham tilladt uden høyeste Nød og med SkibsRaadets Eensstemmige Biefald at anløbe Porto Pray, saasom der ansees for aldeeles u-nødvendig og til Reysens Forsinkelse«.

Cadizskibenes kaptajner overtrådte aldrig dette forbud, men derimod stoppede halvdelen af dem op på Kap. Dette behøvede skibe, som havde forfrisket på De capverdiske Øer, til gengæld kun sjældent.

Det første skib, som overhovedet anløb Kapkolonien, var »Kongen af Dannemarck« (1742), der manglede både proviant og ferskvand, og som havde en mægtig læk ved forstævnen. Træet »var gandske Raaden saa mand kunde ud Pilke det med Hænderne og bolterne derudi var gandske

Aaben ved Hovedet for Træ som aldt var bortraadned«²⁷. Skibet og ladingen solgtes på Kap, og besætningen sejlede hjem ombord på to nederlandske skibe.

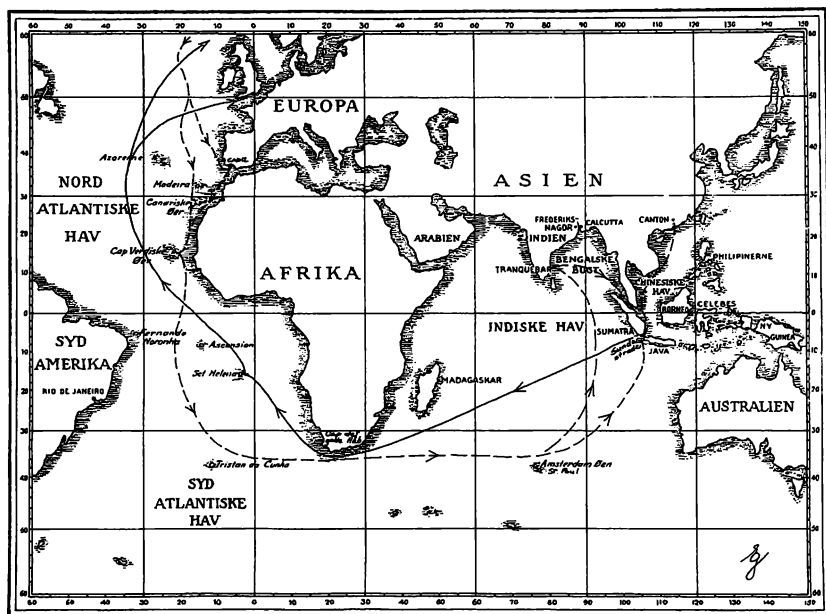
Herudover anløb efter 1745 femten skibe Kap det gode Håb på rejsen ud; men heraf havde seks ikke været i anden havn inden da. Hertil kommer »Princesse Lovise«, som på grund af forsinkelse og deraf følgende modvind i Det indiske Ocean måtte vende om og overvintre i Bay Falso øst for Kap fra september 1762 til januar 1763.

Fælles for alle skibe uden undtagelse var, at de sejlede langt vest på i et meget stort slag gennem Sydatlanten. Og var der problemer med at passere det to hundrede sømile brede kalmebælte, blev man ubønhørligt drevet af den stærke vestgående strøm over mod Brasiliens kyst. Dette skete fx for det uheldige skib »Kongen af Dannemarck« i 1743. Skibet kunne ikke komme igennem kalmebæltet trods flere forsøg herpå og blev drevet helt ind under Brasiliens kyst og måtte derfor vende om og overvintre i Irland, inden togtet kunne fortsættes det følgende år. Men selv om et skib havde passeret det vindstille bælte, kunne det stadig blive slået ud af kurs; således var det ikke ualmindeligt, at kompagniskibene fik landkending af Tristan da Cunha.

Datidens skibe sejlede kun rigtig godt, når de havde vinden agter ind. Med vinden ret ind fra siden (halv vind) kunne man lige netop holde sin kurs. Et eksempel blandt mange findes i »Princesse Lovise«s skibsjournal, hvor kaptajn With ved afsejlingen fra Taffelbayen den 29. april 1752 noterede: »efter at være passeret Robben-Eyland holdte bid de Vind (=tættest muligt til vinden) W.S.W. ud efter; Vinden S.S.O. og S.O. med aftagende Kuling«²⁸. Hvis vinden derimod kom ret ind forfra, kunne skibet ikke vinde frem, men i det højeste undgå at blive drevet agter over; dette opnåedes ved at sejle frem og tilbage på en linie vinkelret på vindretningen²⁹.

Det var ikke altid, skibene fik land i sigte af Kap eller Taffelbjerget; men til gengæld havde man altid lodskud af Agulhasbanken med dens karakteristiske blågrønne sand og mudder syd for Afrika. Forbi Kap blev sejlerne blæst af vestenvindene helt ud i Det indiske Ocean, hvor man passerede tæt forbi vulkanerne St. Poul og Amsterdam. Herefter drejedes enten mod nordøst i retning af Sundastrædet eller mere nord på mod Indien.

De direkte kinaskibe skulle gennem Sundastrædet og ramte Java et godt stykke syd for strædet af hensyn til sydvestmonsunen. Derfor måtte de i gennemsnit sejle 7 døgn mod nordvest langs Javas kyst, inden de kunne



Skematiseret kort over den normale rejse fra Danmark til Indien/Kina (stiplet linie) og retur (ubrudt linie). At de to ruter ikke dækker hinanden skyldes, at farten måtte indrettes efter vind- og strømforholdene.

Schematic map of the normal route to India/China and back. The tracks are different owing to the winds and currents.

kaste anker ved en af de små øer i Sundastrædet. Kun to skibe ramte Sumatra i stedet, og af disse måtte »Kongen af Danmark« i 1736 sejle hele vejen uden om Sumatra og gennem Malakkastrædet. Et fint eksempel på de begyndervanskeligheder, kompagniet kæmpede med i sine første leveår.

Både Sundastrædet og det derpå følgende Bangkastræde langs Sumatras østkyst er så grunde og snævre, at skibene i tilfælde af modstrøm eller modvind måtte kaste anker. Bemærkninger af typen »Vi havde nu været Et Etmaal under Seigl og tabt 3 Miil«³⁰ er ikke ualmindelige hos skibenes officerer. Ligeledes kastede man straks ankeret, som holdtes parat på rælingen, når man nærmede sig en af de utallige mudderbanker. Om natten kastede man næsten altid anker i stræderne. At det gik uhyre langsomt

frem ses af, at nogle journalførere regnede tiden efter liggedøgns mønstret, uanset det dog gik fremad. Ved passagen af stræderne sejlede man med skarpladte kanoner, ligesom man altid gjorde skuden kampklar, når man øjnede andre fartøjer i rum sø.

De indirekte skibe, som på vejen til Kina skulle om ad den danske koloni Trankebar i Indien, sejlede videre derfra gennem Malakkastrædet. Trankebar *skulle* have forsyninger hjemmefra, og det var snarere politiske hensyn end rent økonomiske, der lå bag denne trafik, som aldrig blev nogen succes. Hvordan man end vred og vendte sig, var der ikke nær den samme gode fortjeneste at hente i Indien som i Kina.

Turen over Det sydkinesiske Hav, som journalførerne kaldte »Den chinesiske Nordsø«, var fælles for de direkte og de indirekte ruter: Fra Bangkastrædet sejlede forbi øerne Pulo Timon, Pulo Candor samt Pulo Sapata og derfra øst om Paracelsusøerne til Canton.

Selve opholdet i Canton vil ikke blive behandlet hér, kun skal det nævnes, at fartøjerne blev aftaklede og provianterede, inden turen atter gik hjemad.

For hjemturen lød kaptajnernes instruxer som følger³¹:

§34: Når alt er ordnet i Canton »begiver hand sig /:men icke før:/ i den Allerhøyestes Naun med ald forsigtighed need ad Reveren (= floden), og forsyner sig med Lods fra Wampau til Strat Sunda og haver hand da at forsyne sig med Vand ved Nauv, Mevis eller Printzen Eyland, søgende igien Lodskud af Caep de Bone Esperance Grunde, men maae der icke anløbe uden høyeste Nødsfald, hvis Aarsag og Resolution af Skibs-Raadet skal tages og i Protocollen indføres, men hand maae anløbe Ste Helena eller Ascension for der at forfriske, der fra settende sin Cours det Retteste hand kand dend ordinaire Vei lige til sit Hiem og gaae Norden om Engeland, hand maae for ingen deel søge America, Island eller Færøe, eller andre af sin Cours beliggende Stæder, under Allerhøyeste Straf!«

Fra Sundastrædet sejlede man i en helt lige linie til Afrikas sydspids. Fra Kap fortsatte man til St. Helena for at forfriske og derfra i en stor bue op gennem Nordatlanten noget længere vest på end udturens rute. Enkelte skibe var ikke tilfredse med forsyningerne på St. Helena, fx var kildevandet en overgang knapt og forurennet, de lagde derfor desuden bi ved Ascension for at supplere med friskfangede skildpadder.



Indsejlingen til Quantong (Canton) fra det Sydkinesiske hav gennem reviret (flodmundingen) mellem Macao (t.v.) og det endnu ikke eksisterende Hongkong. Ruten angivet ved lodskud. Gennem snævringen Bocca Tigris (Tigermunden) nåede man op til Whampoo, hvor man gik for anker. Den resterende strækning ad Canton- eller Perlefloden op til Canton tilbagelagdes pr. båd ved roning. Udsnit af Johannes van Keulens »Pas-Kaart van het in- en opkomen van de Rivier van Quantong«, 1700-årenes første del. Kort som dette anvendtes af de danske kinafarere. Det kgl. Bibliotek.

Dutch chart (Johannes van Keulen, beginning of the 18th century) of the entrance to Canton, passing Macao and going upstream to Whampoa. From here the Pearl, or Canton, river was so shallow that only rowing barges or sampans could be used.

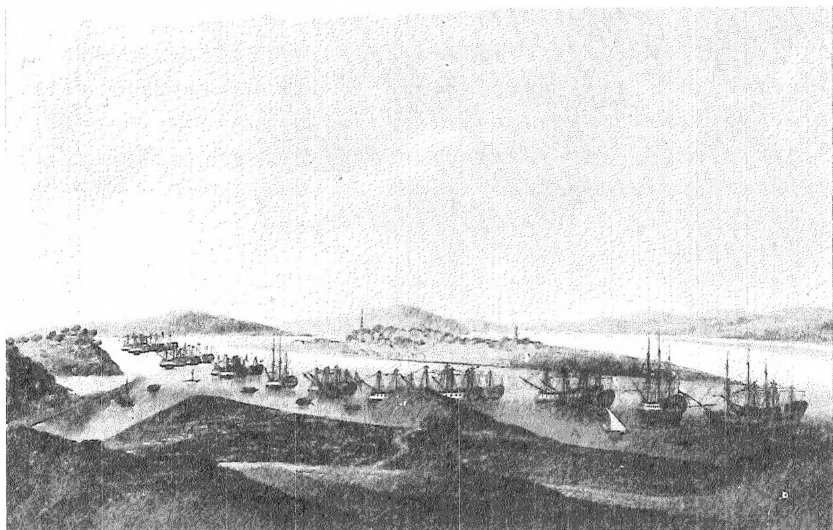
Lige som på udturen havde kaptajnerne muligheden for at korte turen af ved at smutte gennem Den engelske Kanal. Instruxens §34 påbød ganske vist ruten nord om England; men kaptajn Elphinstons instrux fra 1758 for det første indirekte tog tillod ham at »gaae Norden om Engelland eller op igiennem Canalen, ligesom Leiligheden findes dertil«³². Denne valgfrihed har man åbenbart i praksis tilladt alle kaptajnerne: mellem 1761 og 1773 sejlede 12 ud af 21 returnerende skibe gennem Kanalen.

På dette punkt er instruxerne altså i modstrid med de faktiske forhold; men sandsynligvis skyldes dette, at kopisten helt bevidstløst har afskrevet de ældre instruxer for kinakaptajner. Elphinstons instrux var derimod indført i den kopibog, som omfattede instruxer for indiefarere, og i dette usædvanlige tilfælde har man måske været mere opmærksom end ved rutineindførslerne. Tankeløsheden ved den sædvanlige afskrivning ses tydeligst ved, at man i alle tredive år i §3 troligt har skrevet »ØstHucken af Java«, hvor det vitterlig drejer sig om vestspidsen! Også i §34 har de gentagne afskrivninger helt forvansket den oprindelige mening, som var, at kaptajnerne »forsiuener sig med Lods fra Wampou af, saalangt Udi Søen, som fornøden giøres, til Strat Sunda og haver hand da der at forsiuene sig med Vand...«³³.

På den allersidste del af rejsen ønskede alle kun at komme hjem så hurtigt som muligt. Og kun for tre skibe var det nødvendigt at ankre op ved svenske- eller norskekysten, selv om instruxen tillod dette i modsætning til på udturen. I juni 1749 måtte »Christiansborg Slott« og »Fyen« vente i to døgn ved indsejlingen til Øresund »formedelst sterck Strøm og Modvind«³⁴ - og tre år efter »Dronningen af Dannemarck« med en knækket klyverbom³⁵.

Af andre problemer ved rejsens afslutning må nævnes, at besætningsmedlemmerne ofte fejrede ret kraftigt, at de selv var blandt de hjemvendende og ikke blandt de mange, som var døde undervejs. Dette kan være årsagen til, at et skib stødte på grund helt inde på Københavns rhed i 1748, og at »Kongen af Dannemark« strandede syd for Helsingør den 19. august 1737 og måtte demontere sine 14 kanoner og sende dem i land i en pram for at komme flot igen.

Denne præsentation af unormale og normale rejseruter må nødig fordunkle det overraskende klare billede, som materialet i bilaget fremviser for Asiatisk Kompagni i dets første oktrojperiode fra 1732 til 1772. Så godt som alle togterne gik helt efter planen og i virkeligheden uden den store



Aftaklede europæiske skibe for anker på Whampoos red, set fra Dane's Island, Danskerøen, hvor de døde søfolk blev begravede. I baggrunden Canton- eller Perlefloden. På den lille ø de karakteristiske pagoder, som gengives på så mange malerier herfra. Mens ladningen hentes ned fra faktorierne i Canton i sampaner, blev skibene reparerede og rensede i bunden ved kølhaling under den månedlange liggetid. Kinesermaleri, typisk turistvare beregnet for søfolk, fra slutn. af 1700-årene. Handels- og Søfartsmuseet.

The anchorage of Whampoa seen from Dane's Island where dead sailors were buried. Here European ships anchored and were repaired while cargo was brought down in sampans from the factories in Canton. Contemporary Chinese painting.

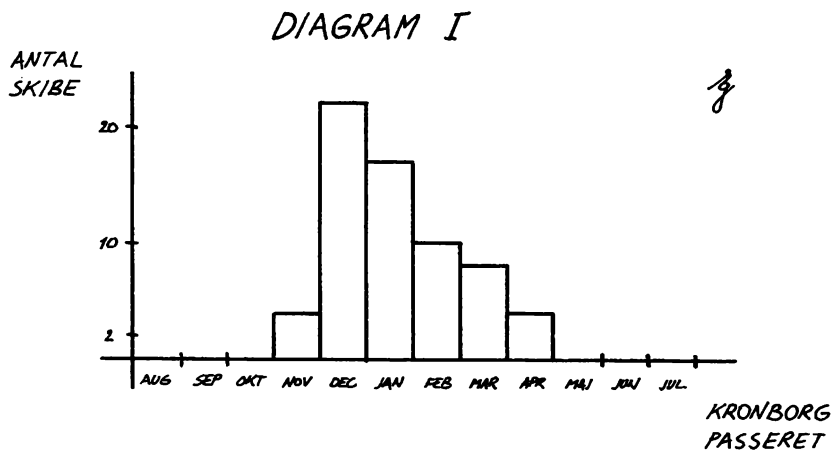
dramatik. Den på forhånd i instruxen udstukne rute fulgtes i alt væsentligt. Specielt hjemturene forløb utrolig ens.

IV. Sejltider

Som vi skal se i det følgende, udviser også sejltiderne og de hermed sammenhængende afsejlingstidspunkter en betydelig fasthed fyrreårsperioden igennem.

Alle afsejlinger foregik fra København som krævet i oktrojens §4³⁶, men skibene lagde som nævnt bi ved Helsingør for at få en sidste forsyning af ferskvand og grøntsager ombord. Desuden måtte de tit vente i dagevis på gunstig vind eller måske på, at isen brød op. Derfor betragter jeg først

togterne som egentlig påbegyndte ved passagen af Kronborg - en betragtningssmåde, som også samtiden anvendte. Kaptajnen og de andre officerer fik nemlig lovning på en pengepræmie, når de »kand komme til Maccau inden 6 Maaneder fra den Tiid at regne de fra Sundet ud seigler«³⁷. Af samme grund har jeg ved ankomsten til og afsejlingen fra Kina valgt at regne med passagen af det portugisiske fort Macao, som lå ved indsejlingen 110 kilometer fra selve ankerpladsen Wampoo.



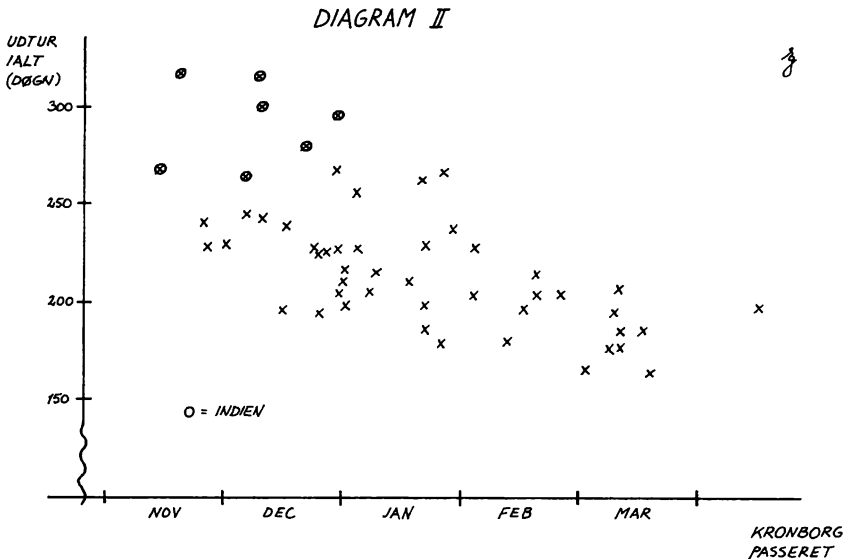
Som det ses af *diagram I*, var de typiske afsejlingsmåneder december og januar. I disse to måneder genfindes 39 af de 65 togter, altså knap to trediedele. Der skete dog en vis udvikling i løbet af fyrreårsperioden. Thi i det første tiår heraf sejlede kompagniets skibe fra Sundet efter 1. februar. Alligevel blev kun eet nødt til at overvintre på udrejsen - et flot resultat for det nyoprettede foretagende sammenlignet med senere perioder som fx 1758-1764, hvor ikke mindre end tre kinaskibe måtte overvintre på vejen ud.

I det sidste tiår af den undersøgte periode undgik man at afsende skibe senere end januar (bortset fra 1770, hvor to skibe afgik så sent som 10. marts på grund af uheld og forsinkelser³⁸).

Et generelt træk er det, at de indirekte kinafarere via Trankebar blev sendt afsted inden nytår; kun med det helt specielle togt i april 1758 til Indiens vestkyst som undtagelsen, der bekræfter regelen.

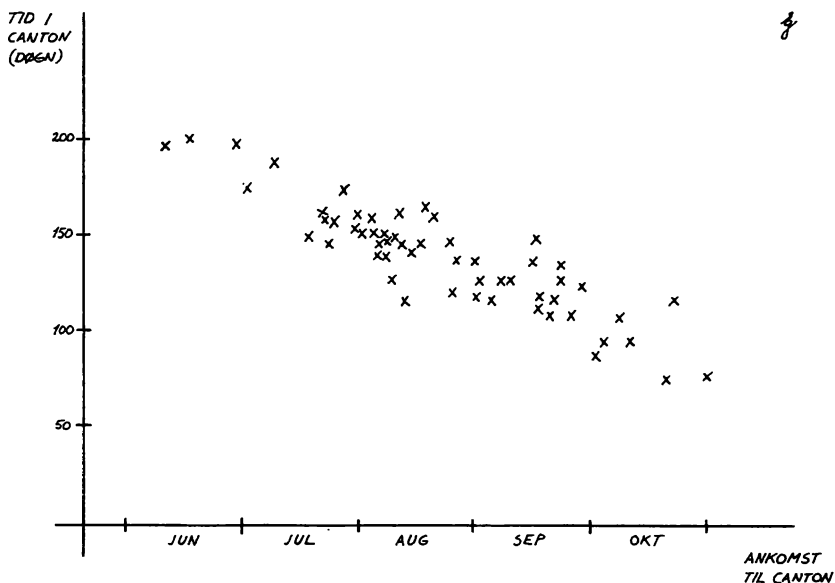
Nogenlunde samme mønster genfindes i Asiatisk Kompagnis anden oktrojperiode fra 1772 til 1792³⁹. Det svenske kompagni lod derimod sine kinaskibe afsejle fra Göteborg en måned senere end de danske⁴⁰.

Overalt i litteraturen påstås det, at et tidligt afsejlingstidspunkt var afgørende for rejsens heldige og hurtige gennemførelse.



Korrelationsdiagram II viser imidlertid, at dette er en sandhed med modifikation. Sejlteknikken var i det attende århundrede så veludviklet, at man ved afsejling i tidsrummet fra november til marts kunne afpasse udrejsetiden nogenlunde efter ønske. Kom man afsted i den typiske afsejlingsmåned december, var gennemsnitsvarigheden for udrejserne i perioden fra 1752 til 1772 på 247 døgn, og den faldt jævnt til 182 døgn i tilfælde af afgang i marts måned. Ved udskydning af afrejsen i de 85 døgn fra december til marts vandt man altså de 65 ind igen allerede undervejs til Macao! Instruxens pålæg om at skåne materiellet er sandsynligvis kun blevet efterlevet, når man ikke var forsinket. Fx krævede §20: »Hand skal naar de kommer i Passaten skaane de nye Seigl og betiene sig af de gamle«⁴¹.

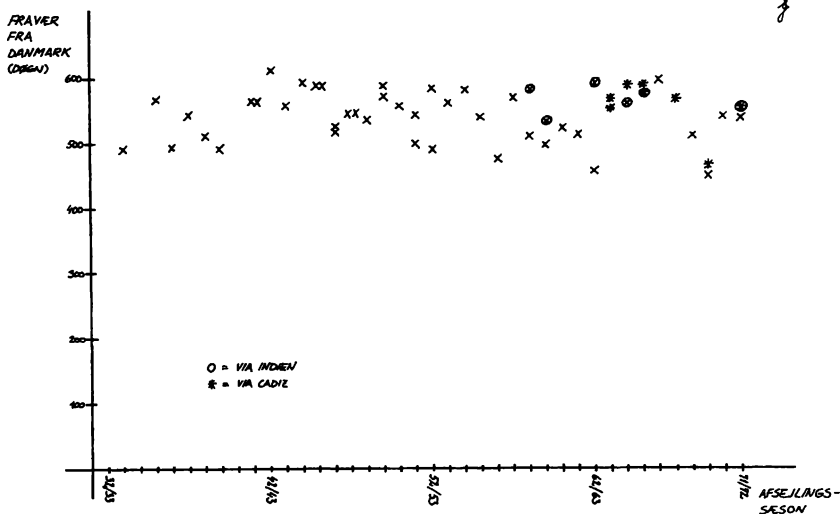
DIAGRAM III



Det sidste af de overvintrende togter og det mest specielle i første oktrojperiode overhovedet er »Kongen af Danmark«s i 1758-1760. Som det eneste af de undersøgte skibe brugte dette Madeira som forfriskningsplads⁴². Efter at have passeret Kap det gode Håb sejlede det gennem Mozambiquekanalen, hvor der ankredes ved Comorerne, og videre til Surat, hvor der overvintredes. Både her og i den danske loge ved Calicut drev man en handel, som nærmest var i familie med den interasiatiske såkaldte »country trade«⁴³. Man solgte sin last af europæisk kobber og købte bomuld og opium, som solgtes videre blandt andet i Malakka. Skibet sejlede slet ikke til Trankebar på Coromandelkysten som alle de andre indirekte kinaskibe. Hjemturen forløb til gengæld helt regelmæssigt⁴⁴.

Forklaringen på, at direktionen prøvede denne mulighed, var, at den dels rådede over den engelske kaptajn George Elphinston, som var ekspert i netop denne handel, og som udsendtes som kaptajn på »Kongen af Danmark«, dels at en »Expedition til China Indirecto, nemmelig over Suratte, Peber-Kysten (=Indiens vestkyst), og andre Stæder i Indien, ... under Herrens Velsignelse belover et fordeelagtigt Udfald«. Ved at gå til Indien med varer kunne Elphinston rejse kontanter dér og med disse financiere en returladning fra Canton⁴⁵. På denne måde behøvede direktionen ikke at sende så mange af de knappe kontanter med fra København.

DIAGRAM II



Årsagen til dette forsøg på at prøve nye handelspladser og metoder var altså rent økonomisk; men det har åbenbart ikke givet det ønskede økonomiske resultat, da kompagniet ikke oftere forsøgte sig med noget lignende. I stedet begyndte man som nævnt at lade kinaskibene anløbe Cadiz på vejen ud.

Atter må jeg dog advare mod at lade indtrykket af de 5 overvintrende togter overskygge de 55 andre, hvis forløb kan beskrives i detaljer, og som gennemførte den lange tur til Kina og retur uden nævneværdig slinger i valsen. For disse normale togter kan det ikke undre - i betragtning af de nævnte justeringsmuligheder og de uhyre ensartede hjemrejser - at det totale fravær fra Danmark kun svingede inden for et interval på godt hundrede døgn mellem 500 og 600. Gennem den undersøgte periode på fyrrer år skete der ingen afgørende ændring i dette faste mønster, som er vist i *diagram IV*. Dog falder de ture, som gennemførtes på væsentligt under 500 døgn, alle i den sidste halvdel af forløbet.

I *tabellen* er vist gennemsnitstallene for de enkelte dele af rejserne mellem 1732 og 1772. De her præsenterede tal stemmer i alt væsentligt overens med de tilsvarende fra tiden mellem 1772 og 1792⁴⁶. Og for så vidt sammenligning er mulig med de svenske tal fra samme periode⁴⁷.

Gennemsnitlige sejltider 1732 - 1772

UDREJSE			
A	Kronborg - Capverdiske Øer (31 togter)		57 døgn
	til ankers der (25 togter)		5 "
	Capverdiske Øer - Kap (29 togter)		56 "
B	Kronborg - Cadiz (10 togter)		47 "
	til ankers der (10 togter)		27 "
	Cadiz - Kap (10 togter)		80 "
C	Kronborg-Kap, non stop (6 togter)		105 "
A-C	Kronborg - Kap (54 togter)		129 "
	til ankers i Norge (13 togter)/excl 2 overvintr/		32 "
	til ankers på Kap (15 togter)/excl 1 overvintr/		15 "
D	Kap - Sundastrædet (46 togter)		60 "
	til ankers der (42 togter)/excl 1 overvintr/		5 "
	Sundastrædet - Macao (47 togter)		31 "

E	Kap - Trankebar til ankers der Trankebar - Macao	(6 togter) (6 togter)/excl 1 overvintr/ (6 togter)	62 '' 26 '' 64 ''
A-D	Kronborg - Macao heraf liggedøgn	(48 togter)	223 '' 21 ''
A-E	Kronborg - Macao heraf liggedøgn	(54 togter)	228 '' 28 ''
	I CANTON	(56 togter)	137 ''
	HJEMREJSE		
	Macao - Sundastrædet til ankers der	(56 togter) (56 togter)	21 '' 5 ''
	Sundastrædet - Kap	(55 togter)	59 ''
	Kap - St. Helena til ankers der	(55 togter) (54 togter)	17 '' 7 ''
F	St. Helena - Kronborg, nord om England	(41 togter)	80 ''
G	St. Helena - Kronborg, gennem Kanalen	(15 togter)	81 ''
F-G	Macao - Kronborg heraf liggedøgn	(56 togter)	189 '' 13 ''
	FRAVÆR FRA KØBENHAVN IALT		
	excl overvintrende skibe	(52 togter)	544 ''
	overvintrende skibe alene	(5 togter)	856 ''

V. Sejlhastigheder

Et grundlag for at vurdere sejlhastighederne har vi i de omtalte præmier til officererne. Indtil 1738 lovede direktionen⁴⁸:

§4: »Dersom de med Skiibet nest Guds Naadige Hielp og Bistand kand komme til Maccau fra dend Tiid at reigne de fra Sundet Seigler 1: Inden nestpaafølgende Medio May, de da skal nyde 200 Rdl., 2: Inden 7 Maaneder 150 Rdl., og 3: inden 8te Maaneder de da skal nyde 100 Rdl. (i præmie)...«

Alle de fem skibe, som afgik, opnåede imidlertid præmie efter disse takster. Derfor ændredes reglerne i 1740 således, at man skulle nå til Macao på 6 eller 7 måneder for at opnå præmier på 300 eller 150 rigsdaler⁴⁹. Denne præmiesats bibeholdtes derefter gennem resten af første oktrojperiode.

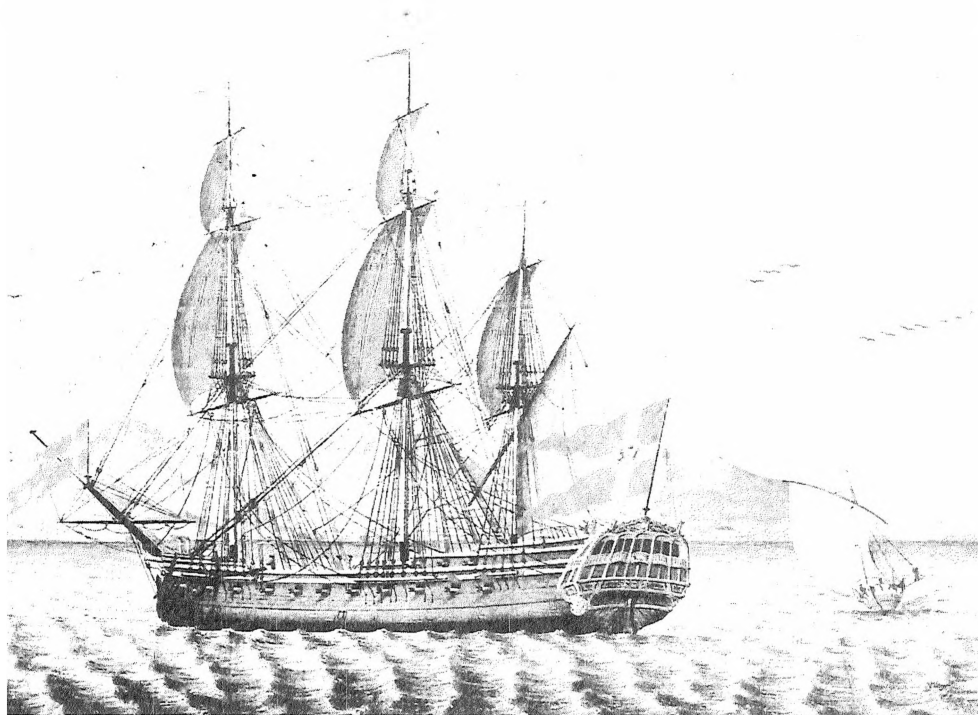
Af de undersøgte 45 togter, som gik direkte gennem Sundastrædet, og som på forhånd skulle have en chance for at opnå præmie, sejledes 6 til den store præmie og 17 til den lille. Halvdelen af togterne må altså være blevet regnede for havende en hurtig udtur. Ganske det samme er tilfældet for den påfølgende tyveårsperiodes vedkommende⁵⁰.

Også for ture til Indien udlovedes pengepræmier. I 1751 vandt man den lille præmie for udture til Trankebar på under 8 måneder⁵¹; men alle mine seks indirekte skibe brugte mindre tid på dette stræk, da de var større og dermed hurtigere end de almindelige indiefarere.

Endelig kan man udregne gennemsnitssejlhastigheden for den cirka 16.000 sømle lange direkte tur. Hurtigste udtur på 154 sejldøgn havde »Dronning Juliana Maria«, som efter en sen afsejling smuttede gennem Kanalen i 1763. Hurtigste hjemtur var på 148 sejldøgn og gennemførtes af »Schleswig« i 1738, hvor skibet havde en heldig tur. Næsthurtigste hjemtur er mere karakteristisk, idet den gennemførtes på 150 sejldøgn af »Fredensborg Slott« i 1773, hvor skibet var sprunget læk, og man måtte skynde sig så meget som muligt⁵². Gennemsnitshastigheden var i alle disse tilfælde 4 knob.

Langsomste ud- og hjemrejse var på henholdsvis 362 og 227 sejldøgn; men hvor meget længere distance disse skibe har gennemsejlet på grund af modvind, afdrift osv., kan vi ikke vide. Hastigheden må derfor også forblive ukendt.

Tophastigheden har ligget på godt 10 knob. Således noterede trediestyrmanden på »Kongen af Danmark« i 1798, at »vi er ikkun 250 Miil fra



Et af de ældste danske skibsportrætter er denne gouache fra 1760'erne af ukendt kunstner, forestillende Asiatisk Komp.s fregat »Dronning Sophia Magdalena« ud for Taffelhaven med Kapstaden, Taffelhjørget og Løvejærget. Syd for ækvator havde kompagniskibene lov til at føre splitflag med kompagniets våben. Fregatten var bygget 1760-61 og foretog i tidsrummet 1762-74 seks rejser til Kina. Handels- og Søfartsmuseet.

Gouache from the 1760s, by an unknown artist, of the Danish China frigate »Dronning Sophia Magdalena« entering the Table Bay. This is one of the earliest Danish ship's portraits.

Cap, det kan vi med god Vind seile i fem Dage«⁵³; resultatet er en gennemsnitssejlhastighed på godt 8 knob. Dette passer fint sammen med de tidligere gengivne journalsider. Tirsdag den 14. har man om natten sejlet op til godt 10 knob; men det var også med en bramsejlskuling ret agter ind. I dette etmål har man netop nået at sejle halvtreds mil, som også trediestyrmanden regnede med. Endelig kan det nævnes, at pindekompasserne, hvorpå man hver halve time angav kurs og fart, kun gik op til 10 knob; mere regnede man åbenbart ikke med at få brug for⁵⁴.

VI. Kontinuitet

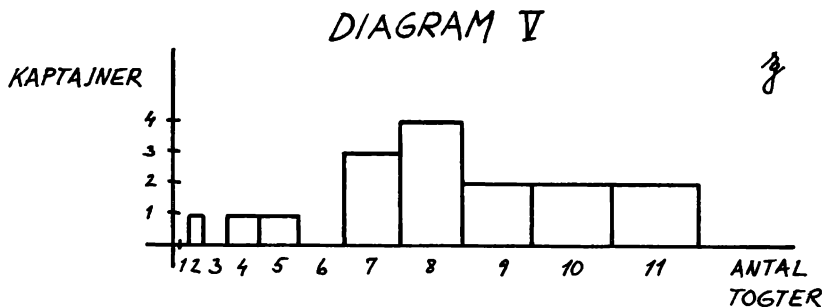
For at forstå den kolossale fasthed i sejlroute- og sejltidsmønstrene er det vigtigt at se på den kontinuitet, som på så mange måder prægede Asiatisk Kompagnis virke i det attende århundrede.

De *skibe*, som kompagniet benyttede sig af i sejladsen på Canton, var alle af samme type og størrelse. De var fregatskibe, som gerne var armerede med omkring tyve kanoner. De flestes størrelser kender vi ikke i dag; men dimensionerne på »Dronning Juliane Marie« kendes, og det var et nogenlunde gennemsnitsskib. Forrest i skibsjournalen har kaptajn Svend Fenger angivet sit skibs mål: dybgående $18\frac{1}{2}$ fod (knap 6 meter), længde over stævnen 135 fod 10 tommer (cirka 43 meter), bredde 36 fod 6 tommer ($11\frac{1}{2}$ meter), dybde i lasten 16 fod 7 tommer (godt 5 meter), drægtighed 260 kommercelæster (godt 650 tons). Besætningen var ved afsejlingen i 1754 på 148 mand⁵⁵.

Endvidere sejlede skibene naturligvis flere togter hver, men præcis hvor mange kan ikke ses umiddelbart, da kompagniet benyttede de samme navne igen og igen, efterhånden som skibene udskiftedes.

Også for *mandskabet* var der tale om mange gengangere fra togt til togt. I rullebøgerne⁵⁶ findes mandskabslisterne, som for hvert eneste togt angiver, hvem der var kaptajn, supercargo, præst osv ned til yngste dreng. Desuden kan man se, hvad hver fik i hyre, og hvad han eventuelt måtte hjemtage af føringsgoods til eget salg på kompagniets auktion.

En systematisk gennemgang af rullebøgerne afslører, hvor erfarne de mænd var, som opnåede at blive kaptajner i kinafarten mellem 1752 og 1772. Når de afsluttede deres karrierer havde de i gennemsnit $5\frac{1}{2}$ togt til Canton bag sig, hvor de havde virket som styrmænd eller kaptajner. Det var imidlertid almindeligt, at de i starten af deres karrierer som navigatører havde sejlet på Indien. Inddrager vi også disse togter, fåes *diagram V*.



I gennemsnit opnåede kinakaptajnerne på denne måde næsten 8 rejser til Canton og Indien, hvor de fungerede som kaptajner eller styrmænd. Karakteristisk nok sejlede ikke mindre end 13 af de ialt 16 kaptajner syv ture eller mere som navigatører.

Ydermere havde mange af kompagniets ansatte tjent sig op gennem graderne. Således fx O.D.L. Agerbeck, som fra at være skibsdreng i 1759 endte som kaptajn i 1803. Han sejlede ialt 15 togter for Asiatisk Kompagni (heraf de to som kaptajn) samt et enkelt i den private indiehandel⁵⁷. Også ti andre kaptajner fra slutningen af århundredet havde på en lang række togter tjent sig op gennem graderne ombord⁵⁸.

Kompagniet gjorde i det hele taget meget ud af at uddanne sine ansatte. Fra 1739 er det almindeligt, at der i rullebøgerne figurerer et antal »Læringer ved Navigationen«, og i 1741 fik kaptajn d’Voss på »Slesvig« præcis besked om, hvad drengene skulle lære⁵⁹.



Fornem snustobaksdåse af skildpadde. Perlemorslåget viser en indskåret fremstilling af As. Komp.s fregat »CronPrintzen af Danmark« og en kortfattet beskrivelse i omløbende linier af dens togt fra d. 21. dec. 1741, da den halede ud af kompagniets grav på Christianshavn »udi Herrens Navn«, til d. 9. sept. 1742, da den lod ankeret falde ved »Vampo«. Er vel fremstillet i Canton 1742 på en af officerernes bestilling. Handels- og Søfartsmuseet.

Chinese snuff box of tortoise-shell. On the mother-of pearl lid is carved a picture of the Danish Asiatic Company's frigate »CronPrintzen af Danmark« and a summary of its voyage from Copenhagen to Whampo, 1741-42.

»Som vi haver fundet fornøden denne Reyse at udsende eendeel Unge Mennsker for Lærlinger ved Navigationen og Søvæsenet; altsaa befahles i herved at forenevnte Persohner bliver dertil emploiered, og med Styrmandene ordoneret, at gjøre Vagt, holde Journal, samt lære og øve sig udi Navigationen, og Sømandskabet hvor til i forandstalter og ordonerer Styrmandene at de giver dem den behøvende Underviisning, hvor for dend, eller de Styrmand som har informered disse Lærlinger i Navigationen og giord dem saa perfect, at de her kand udstaa deres Examen, skal nyde for hver Persohn 10 Rdl. til Discretion paa det at Compagt. i Tiiden kand have nøtte af disse Subjecta...«

Med på »Slesvig« var der fire sådanne elever⁶⁰; men i 1740erne var det almindeligt, at kinaskibene havde 10-15 stykker med af slagsen.

Et tredje aspekt af kontinuiteten er den fælles *instrux* for kaptajnerne perioden igennem, som tidligere beskrevet.

Erfaringerne fra tidligere togter overleveredes gennem instruxernes gode råd og advarsler som den følgende: »Dog vilde vi ey efterlade at erindre, at der skal være funden N.W. fra Irland een Klippe, 4 Fod, at see over Vandet, og ligger paa 55 Gr. 20 Min. Norder Brede, og 11 Gr. 14 Min. Længde fra Londons Meridian, Øster for Eyland Terni«⁶¹. Desuden overleveredes erfaringer gennem den trykte litteratur og gennem skibsjournalerne.

Den omfattende *trykte litteratur* af håndbøger og lærebøger for datidens søfolk formidlede som regel udenlandske erfaringer. I de såkaldte farvandsbeskrivelser gives meget nøje anvisning på sejlruiter, vindforhold, landkendinger, lodskud osv for hele ruten fra Europa til Canton - for så vidt bogormenes huller stadig lader teksten læse. At danske søfolk må have læst sådanne bøger ses af, at dels er flere oversatte til dansk, dels siger en af oversætterne, at oversættelsen er sket »til formodentlig Lykke for dem, som maatte beskikkes til at forestaae Seilatsen paa Det Danske Asiatiske Compagnies Skibe«⁶².

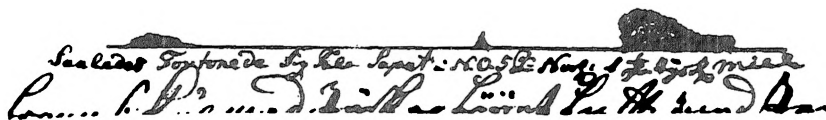
Også i egentlige navigationslærebøger findes anvisninger på sejlads hinsides Kap. Således i fx Klaas de Vries' Skatkammer. Denne bog er flere gange oversat til dansk⁶³. Ombord på det nederlandske kompagnis skibe var netop de Vries' en af de to populæreste navigationshåndbøger⁶⁴.

Men også på de danske skibe har man læst de nederlandske bøger. Da kaptajn Claus Pass døde i juli 1745 ombord på »Kiøbenhavn«, efterlod han sig - foruden en omfattende garderobe, der indeholdt seks parykker -

»I Gittermacher SkatKammer« og »I Lastmans do«, som begge var af type som de Vries' SkatKammer. Blandt kaptajnens øvrige private navigationsudstyr var vinkler, linealer, passere, gradstokke og ikke mindre end 44 søkort plus et exemplar af van Keulens søatlas⁶⁵.

Da man ombord på »Kongen af Danmark« i 1753 holdt auktion over overstyrmand Jens Pedersen Holms jordiske gods, fandtes blandt bøgerne et hollandsk skatkammer, en marinkalender og en »Navigations-Bog«. Derimod var der ingen søkort⁶⁶.

Endelig overleveredes erfaringer via *skibsjournalerne*. Man må forestille sig, at journalerne fra tidligere togter er blevet anvendte som en slags lærebøger for de styrmænd og kaptajner, som skulle afsted til Kina. Alene det faktum, at man førte mindst fem journaler ombord på hvert skib, antyder andet og mere end et krav fra assurandørerne. Desuden angiver kaptajn Svend Fenger i sin journal fra 1755 landkending af øen Pulo Sapata ved en instruktiv lille tegning⁶⁷.



»Saaledes fortonede sig Pulo Sapat i N.O. 5 gr. Norl. i 1/2 tysk Miel«. På denne måde indførte kaptajn eller styrmand ofte landkendinger af særlig markante eller farlige steder. Her ses klippeøen Sapata i Det sydkinesiske Hav ud for Mekongs munding på 10° n.br., tegnet 29/7 1755 af kaptajn Svend Fenger, fører af »Dronning Juliane Marie« RA. As. Komp. Skibsjournal nr. 1025.

In the logbook the captain or mate often sketched the profile of the coast or of dangerous points along the route. Here a sketch of Pulo Sapata, east of the Mekong delta, 1755.

Og kaptajn Smit anfører efter at være kommet til ankers ved Porto Prayo: »NB: Dette vil ieg Raade Eenhver som Ankre at søge Porto Pray, aldrig at søge ind om Aftenen, thi dend Tiid paa Dagen er Diisigheden stærkest under Landet, fordobler baade Nedrelandet og Hukken, saa at det ey er mueligt at kiende paa dend Tiid«⁶⁸.

Kontinuiteten indenfor Asiatisk Kompagni sættes tydeligt i relief ved en sammenligning med forholdene blandt de uerfarne private redere, som efter oktrojfornyelsen i 1772 fik tilladelse til at sende skibe til Indien. Sam-

menlignet med kompagniets havde disse såkaldte partikulære skibe en for-bavsende høj forlisfrekvens, og langvarige forsinkelser hørte til dagens orden⁶⁹.

VII. Konklusion

Formålet med nærværende undersøgelse har været at klarlægge Dansk Asiatisk Compagnis skibes sejlruiter og sejltider på turene mellem Danmark og Kina i tidsrummet mellem 1732 og 1772.

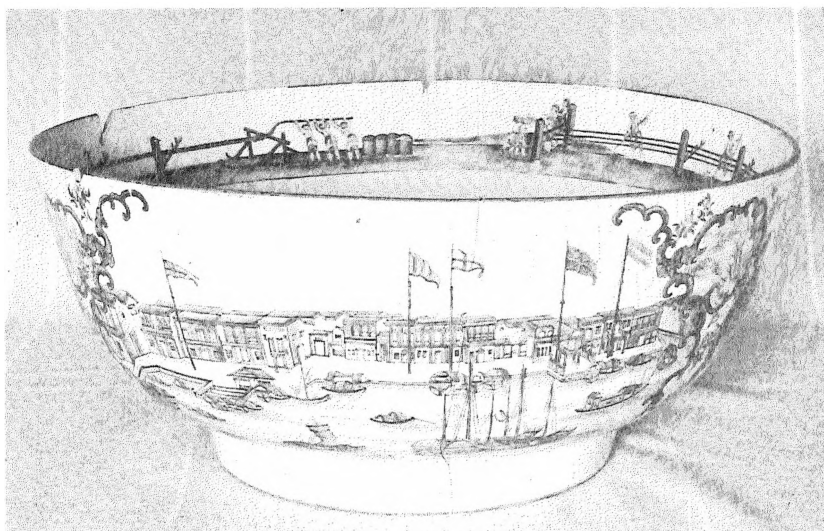
I en sammenfattende karakteristik af de fremlagte resultater vil jeg modsat mange andre forfattere stærkt fremhæve den *regelmæssighed*, hvormed togterne afvikledes. En regelmæssighed, som genfindes i kompagniets anden oktrojperiode fra 1772 til 1792, og som for så vidt giver sig til kende allerede fra de første togter, som alle gennemførtes ret sikkert, blandt andet på grundlag af erfaringerne fra «CronPrintz Christian»s pionertogt fra 1730 til 1732. Hvordan forholdene har været fra 1792 til de sidste togter udsendtes i 1830'erne, ved vi ikke.

Uregelmæssighederne var samlede på den del af turen, som gik fra Danmark og ud i Atlanten. På denne strækning skete næsten alle forlis, og her fandt de fleste alvorlige forsinkelser sted, enten ved ophold i norske nødhavne eller frugtesløs modvindssejlad. Fx passerede »Prinsesse Lovise« i løbet af januar 1762 Færøerne for vestgående fire gange, inden det lykkedes at komme ud og vende syd over i Atlanterhavet.

Men var skibene først kommet her ud, forløb deres rejser som regel glat. Over Atlanten, Det indiske Ocean og Det sydkinesiske Hav sejlede man frem og tilbage ad ganske bestemte ruter, alt efter om man på vejen ud skulle hente sølv i Cadiz, handle i Trankebar eller blot direkte til Canton for at hente the.

I alt var skibene 18-19 måneder væk hjemmefra - fordelt med 7-8 måneders udtur. 4-5 måneder i Canton og 6 måneders hjemtur. Kun de enkelte skibe, som blev nødt til at overvintre inden ankomsten til Kina, faldt ikke ind i denne faste rytme, der var betinget af naturforholdene med halvårligt skiftende monsuner.

De ændrede storpolitiske forhold under kolonikrigen fra 1756 til 1763 synes ikke at have spillet nogen nævneværdig rolle for de neutrale danske skibe. De sejlede gennem hele perioden som foreskrevet i samtidige farvandsbeskrivelser og i journaler fra allerede gennemførte togter.



På denne pragtfulde, desværre noget medtagne kinesiske punchebolle, fremstillet i Canton i 1760'erne som bestillingsporcellæn (Chine de commande), muligvis til rebslageri- og værfts-ejer Peter Applebye i København, ses på den ene side de europæiske faktorer i Canton, fra venstre det danske, det spanske, det svenske, det engelske og det hollandske. I disse oplagredes de indkøbte varer: the, porcellæn, silke m.m.. indtil de blev overført til kinafærerne. På bollens modsatte side er en fremstilling af børsen i København - pudsigt nok spejlvendt -, og indeni ses tovsugning på Applebyes reberbane. Handels- og Søfartsmuseet.

Punch-bowl made in Canton during the 1760s for the English-born ropewalk and shipyard owner Peter Applebye of Copenhagen. with an illustration of the European factories in Canton (to the left the Danish factory), and of Applebye's ropewalk on the inside rim.

Sammenligningen af de normative instruxer med de deskriptive skibsjournaler har vist, at det ikke er tilstrækkeligt at anvende instruxerne alene. Deres udsagn må justeres ved hjælp af skibsjournalerne, før man får et pålideligt indtryk af de faktiske ruter og sejltider. I store træk tegner de forskellige kildetyper dog det samme billede.

Dette billedes dominerende træk er som allerede nævnt den *uforanderlighed* og *sikkerhed*, hvormed skibene gennemførte deres sejlads. Nøgleord i forklaringen af regelmæssigheden er *erfaring* og *kontinuitet* - først og fremmest m.h.t. naturforhold, navigationshjælpemidler, skibe og mandskab, som ikke undergår særlige forandringer i løbet af fyrreårsperioden.

APPENDIX

kilder	skibets navn	passage af Kronborg	til ankens i Norge	N / S om England	Kronborg - Capverdiske Øer	til ankens ved Capverdiske Øer	Capverdiske Øer - Cap	til ankens ved Cap	Cap - Sundastrædet	til ankens i Sundastrædet	Sundastrædet - Macao
996	Slesvig	02.03.1734	-	N	48	4	34	-	55	1	22
997	Kongen af Danmark	28.01.1736	-	N	41	5	59	-	Malakka		
998	Schleswig	12.02.1737	-	N	59	4	53	-	43	2	18
999	Kongen af Danmark	03.02.1738	8	N	54	5	29	-	88	3	22
1000+880	Schleswig	19.02.1739	-	N	49	4	63	-	52	4	36
1119+1120	Kongen af Danmark	16.04.1740	-	S	25	-	66	-	47	3	57
1002+882	Dronningen af Danmark	22.04.1740	overvintret i Norge								
1001	Slesvig	23.02.1741	grundstødt ved Göteborg 23.02.1741								
(1121)	Slesvig	17.01.1742	-	N	63	5					
1121(+1004+1006)	CronPrintzen af Danmark	21.01.1742	33	S	66	4		-		1	29
1003	Dronningen af Danmark	30.12.1742	25	N	86	13	71	-	58	6	33
1004+1006	Kongen af Danmark	31.12.1742	48	N	106	5	69	sælges på Cap			
1005	Christiansborg Slot	02.02.1744	-	N	43	4	61	-	60	3	27
885	CronPrintzen	06.12.1744	39	N	grundstødt på Orkneyøerne						
(9+1006+887+881)	Dronningen af Danmark	09.02.1745									
887(+1006)	Kiøbenhavn	25.02.1745	-	N	53	-	62	-	49	7	31
1008	Fyen	15.12.1745	-	N	43	6	61	-	58	3	25
1007	Christiansborg Slot	24.12.1745	-	N	47	-	61	16	57	2	39
1009	Kongen af Danmark	21.01.1747	-	N	52	4	49	-	55	2	24
1010	CronPrintzen af Danmark	19.02.1747	-	N	41	6	62	-	52	2	38
891	Christiansborg Slott	01.01.1748	-	N	54	6	61	-	54	3	32
1011	Fyen	02.01.1748	-	N	51	7	63	-	54	12	24
(9+1012)	Dronningen af Danmark	07.01.1749		N							
1012+1013	Kongen af Danmark	07.01.1749	-	N	42	5	57	-	68	2	29
1014	CronPrincen af Danmark	31.12.1749	98	S	128	-	73	-	52	6	35
1015	Fyen	04.01.1750	16	N	93	6	53	-	69	4	30
1016	Christiansborg Slott	10.12.1750	grundstødt nær Göteborg 10.12.1750								
1017(+895)	Dronningen af Danmark	10.12.1750	35	N	76	-	60	24	54	3	24
1019+1020	Kongen af Danmark	05.04.1751	210	N	274	-	88	27	58	7	39
1018	Prinsesse Lovise	31.12.1751	-	N	46	-	60	13	59	1	23
1021	CronPrintzen af Danmark	25.01.1752	-	N	21	6	66	9	52	3	22

kilder	skibets navn	passage af Kronborg	N / S om England	til ankere i Norge	Kronborg	Cadix	Capverdiske Øer	Cadix	Cap	til ankere ved Cap	Sundastrædet - Macao	
											til ankere i Sundastrædet	Cap - Sundastrædet
1022	Dronning Sophia Magdalena	04.01.1753	-	N	66	5	58	-	-	57	5	34
1023	Dronning Juliane Maria	11.03.1753	-	N	45	-	24	-	-	80	8	25
10+647	Prinsesse Wilh. Caroline	13.01.1754	forlist ved St. Helena på hjemrejsen									
1024	Prinsesse Lovisa	20.01.1754	12	N	84	4	77	-	-	56	5	34
1025	Dronning Juliane Marie	30.12.1754	-	N	57	3	62	16	51	-	35	
1026	Kongen af Danmark	03.02.1756	21	N	73	3	59	-	52	4	35	
1027	Prinsesse Lovisæ	09.03.1757	5	N	56	2	30	-	73	2	31	
1028	Dronning Juliane Maria	24.12.1757	-	N	48	5	87	-	52	8	26	
904	Kongen af Danmark	09.04.1758	-	N	23	7	69	-	Surat			
1029	CronPrincen af Danmark	14.11.1758	-	N	40	8	60	-	Trankebar			
1030	Prinsesse Lovisæ	17.02.1759	5	N	45	4	61	-	48	5	31	
1031	Grev Moltke	19.11.1759	-	N	66	9	59	-	Trankebar			
1032	Dronning Juliana Maria	17.03.1760	-	N	56	2	14	-	80	-	30	
1034	Prince Friderich	31.12.1760	48	N	130	23	103	13	86	83	89	
1033	Kongen af Danmark	26.01.1761	38	N	104	3	58	-	55	4	42	
1036	Prinsesse Lovise	23.12.1761	-	N	87	49	57	142	131	12	46	
1035	Dronning Sophia Magdalena	07.03.1762	-	N	45	4	57	-	49	3	23	
1037	Kongen af Danmark	09.12.1762	7	N	91	11	62	-	Trankebar			
1038	Dronning Juliana Maria	19.03.1763	-	S	35	-	45	9	46	-	28	
1040	Printz Friderich	06.12.1763	5	N	39	51	66	8	55	3	21	
1039	CronPrintzen	08.01.1764	-	N	24	11	108	-	43	3	23	
1041	Dronning Sophia Magdalena	26.11.1764	-	N	42	32	66	-	51	9	31	
1042	Dronning Juliane Maria	21.12.1764	-	N	-	-	(112)	10	Trankebar			
1043	Fredensborg Slott	25.11.1765	-	N	40	22	82	-	64	3	28	
1045	Dronning Sophia Magdalena	10.12.1766	-	N	34	16	99	-	Trankebar			
1044	Prince Friderick af Dannemarck	16.12.1766	-	N	31	33	84	10	49	-	29	
1046	Fredensborg Slott	27.12.1767	-	N	71	5	57	-	56	6	27	
1047	Printz Friderick af Dannemarc	01.01.1769	grundstødt ved Göteborg 02.01.1769									
1048	Dronning Sophia Magdalena	22.01.1769	-	N	19	18	66	14	57	2	22	
1049	Kongen af Danmark	10.03.1770	-	N	23	19	43	-	91	6	25	
1050	Fredensborg Slott	10.03.1770	-	N	29	3	66	-	44	7	27	
1051	Dronning Sophia Magdalena	02.12.1770	-	N	29	-	50	25	74	16	34	
1053	Kongen af Danmark	05.12.1771	-	N	42	-	60	44	Trankebar			
1052	Fredensborg Slott	24.12.1771	-	N	-	-	(97)	10	50	2	33	

NOTER

- 1 De fleste forfattere har kun berørt sejlruiter og sejltider perifært og som regel ved at fremdrage enkelte togter som eksempler. Ofte er togterne dog meget uheldigt valgte. Dette gælder i udpræget grad for hovedværket Aa. Rasch & P.P. Sveistrup: »Asiatisk Kompagni i den florissante Periode 1772-1792« (Kbh., 1948) og for Politikens Danmarks-historie bd. 9: Svend Cedergreen Bech: »Oplysning og Tolerance 1721-1784« (Kbh., 1977). De har som eneste eksempler valgt de mest atypiske togter, som man overhovedet kunne tænke sig.
- 2 Tim Velschow: »Voyages of the Danish Asiatic Company to India and China 1772-1792« i *Scandinavian Economic History Review* 20, 1972. I undersøgelsen mangler dog 2 kinatogter og 3 togter til Indien.
- 3 C. Northcote Parkinson: »Trade in the Eastern Seas 1793-1813« (Cambridge, 1937).
- 4 Louis Dermigny: »La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833« 1-3 (Paris, 1964).
- 5 En fortegnelse over arkivets indhold findes i J.O. Bro-Jørgensen & Aa. Rasch: »Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier« (Kbh., 1969) (=Vejledende arkivregistraturer 14). Det er denne registraturs nummerering, der refereres til i de følgende noter.
- 6 Her citeret efter As. Komp. 187 (Chinesiske Expeditioners Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.
- 7 As. Komp. 1041.
- 8 Jfr. »Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Artikels-Brev. Dateret 8de Januarii 1752« (Kjbbh., 1811) §354 og H&S-årbog 1956 p.162f.
- 9 Se søkrigsartiklerne §358.
- 10 Henning Henningsen: »Vagt til søs« i H&S-årbog 1967 p.168-175.
- 11 Bro-Jørgensen & Rasch's oplysninger om det modsatte er forkerte; op.cit. p.83 nr. 1042 er »Dronning Juliane Marie«. Derimod stammer skibsjournalerne 1004+1006, 1012+1013 og 1019+1020 parvis fra samme togter - mærkeligt nok alle fra »Kongen af Dannemarck«. Jfr. bilag.
- 12 Fx »Christiansborg Slott« og »Fyen« på deres rejse 1748-1749. Jfr. bilag.
- 13 Jfr. håndskriftet »Fortegnelse paa Skibe udgaaede fra Kiøbenhavn til China og Ostindien og hjemkomne derfra i Aarene 1732-1792, med Ladningernes Værdie...« (Nye kgl. Saml. nr. 793b quarto).
- 14 As. Komp. 188 (Chin. Exp. Copiebog); kaptajn Dixens forfølg af 01.02. 1770.
- 15 J.P. Sigmond: »De weg naar de Oost« i *Spiegel Historiae* 9, 1974 p. 367.
- 16 Frederic Bolling: »Korte og Nyttig Underviisning om Passaet-Vinden baade fra Fæderne-Landen til Java og fra Java til Fæderne-Landen foruden om den Vind Mousson udi Oost-Indien...« (Kjbbh., 1678). Se notits om denne bog i H&S-årbog 1952 p.170. Bogen har tydeligvis et nederlandsk forlæg. - Om den fælles europæiske erfaring: se fx Henning Henningsens indledning til udgaven af J.P. Cortemünde: »Dagbog fra en ostindiefart 1672-75« (Helsingør, 1953) især p. 17f.
- 17 Øivind Larsen: »Schiff und Seuche 1795-1799« (Oslo, 1968) p.37f.
- 18 Se Georg Nørregaard: »Forsyninger til en kinafart« i H&S-årbog 1975 p.84-92.
- 19 Her citeret efter As. Komp. 187 (Chin. Exp. Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.

- 20 Fra disse skibe er naturligvis ikke bevaret skibsjournaler eller -protokoller; men togterne kan følges i generalforsamlingsprotokollerne og direktionens resolutionsprotokoller.
- 21 Jfr. bilag.
- 22 J.P. Sigmond: op.cit. p.364-366 og W.F.J. Mörzer Bruyns & G. Schilder: »Kaarten en stuurmansgereedschappen« i Spiegel Historiae 9, 1974 p.486. Jfr. Frederic Bolling: op.cit. p.6.
- 23 As. Komp. 32 (direktionens resolutionsprotokol); 26.01.1757.
- 24 Samme; 14.11.1760.
- 25 Chr. Koninckx: »Het Eerste en Tweede Octroi van de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1766« (Brussel, 1975) p. 129-131. At anløbet af Cadiz skulle være noget specielt svensk (Koninckx p.146f), er ukorrekt. - Også englænderne havde i perioder sejlet via Cadiz som nævnt af K.N. Chaudhuri: »The English East India Company's Ports of Call in the Modern Period« i Les grandes escales II (Bruxelles 1972) p.166.
- 26 As. Komp. 188 (Chin. Exp. Copiebog); continuation til kaptajn Hieltes instrux 16.12.1760.
- 27 As. Komp. 1004 (skibsjournalen); 14.05.1744.
- 28 As. Komp. 1018. Dette eksempel er typisk for de danske kinaskibe; selv om Joseph B. Hewson anfører i sin »History of the Practice of Navigation« (Glasgow, 1963) p.198: »As a general rule sailing ships of the eighteenth century sailed close hauled within six points of the wind« (=68°).
- 29 Se fx Jens Boye: »Journal paa den anden Reyse til China med Skibet Dronningen af Danmark...« (Kjhbh., 1745) p.131.
- 30 As. Komp. 1005 (skibsjournal fra »Christiansborg Slot«); 22.02.1745.
- 31 Her citeret efter As. Komp. 187 (Chin. Exp. Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.
- 32 As. Komp. 174 (instructionsCopiebog); 04.04.1758.
- 33 Her citeret efter As. Komp. 184 (Chin. Exp. Copiebog); Reichardts instrux af 03.01.1738. Jfr. p.20.
- 34 As. Komp. 1011 (skibsjournal) og 891 (skibsprotokol); 26.06.1749.
- 35 As. Komp. 1017 (skibsjournalen); 11.06.1752.
- 36 »Octroy for det Kongel. Danske Asiatiske Compagnie udi 40 Aar. Dateret Friderichsberg den 12. April 1732« (Kjhbh., 1732).
- 37 Her citeret efter As. Komp. 187 (Chin. Exp. Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.
- 38 As. Komp. 188 (Chin. Exp. Copiebog); Dixens forfølg af 01.02.1770 og Svanes continuation af 21.02.1770.
- 39 Tim Velschow: op.cit. p.135.
- 40 Chr. Koninckx: op.cit. p.123-129.
- 41 Her citeret efter As. Komp. 187 (Chin. Exp. Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.
- 42 Kaptajn Elphinstons instrux tillod udtrykkeligt dette (As. Komp. 174 (instructionsCopiebog); 04.04.1758 §6).
- 43 Senest og bedst behandlet i Holden Furber: »Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800« (Minneapolis, 1976), p. 264-297.
- 44 Ole Feldbæks bemærkning om, at kompagniet i 1790 »sent a Company ship direct to the Malabar Coast for the first time«, er altså ikke ubetinget korrekt (Ole Feldbæk: »India Trade under the Danish Flag 1772-1808. European Enterprise and Anglo-Indian Remittance and Trade« (Odense, 1969) p. 78).

- 45 As. Komp. 10 (generalforsamlingsprotokol); 17.03.1758.
- 46 Tim Velschow: op.cit. p.143f og p.151-153.
- 47 Chr. Koninckx: op.cit. p.146-149.
- 48 As. Komp. 184 (Chin. Exp. Copiebog); Reichardts instrux af 03.01.1738.
- 49 As. Komp. 184 (Chin. Exp. Copiebog); Allevelt og Derdeyns instruxer af 21.01.1740 §4.
- 50 Tim Velschow: op.cit. p. 145f.
- 51 Se fx As. Komp. 171 (Indianske Expeditioners Copiebog); Rønnes instrux af 30.11.1751 §6.
- 52 Jfr. p.25.
- 53 Julius Lehmann: »Til Østen under Sejl. Med Handelsfregatterne rundt Kap omkring Aar 1800« (Kbh., 1935) p.79. - Mærk vel at sømanden regner i geografiske mil à 4 sømil.
- 54 »Søhistorisk Billedbog« (Handels- og Søfartsmuseet, Helsingør, 1967) nr. 109 og H&S-årbog 1956 p.162f viser pindekompasser.
- 55 As. Komp. 1025, folio 0.
- 56 As. Komp. 646-648.
- 57 O.D.L. Agerbeck: »Kort og ukunstlet Beskrivelse over de vigtigste Begivenheder, som ere hendtes mig...« (Kjhb., 1804).
- 58 Julius Lehmann: op.cit. p.157-160.
- 59 As. Komp. 185 (Chin. Exp. Copiebog); ordre af 08.02.1741.
- 60 As. Komp. 646 (rullebog); 08.02.1741.
- 61 As. Komp. 185 (Chin. Exp. Copiebog); continuation til kaptajn Kierulfs instrux af 04.12.1745.
- 62 Dapres de Mannevillette: »Efterretning om Seilatsen fra Frankerig til Indien«, efter den sidste Udgave i Paris 1768, oversadt ved Barthold Johan Lodde (1773) p.3.
- 63 E. Juel-Hansen: »Haandskrevne Navigationshaandbøger« (Kbh., 1944) p.13-23 og »Søhistorisk Billedbog« nr. 107.
- 64 C.R. Boxer: »The Dutch East-Indiamen. Their Sailors, their Navigators, and Life on Board. 1602-1795« i The Mariner's Mirror 49, 1963 p.88.
- 65 As. Komp. 887 (skibsprotokollen); 04.08.1745.
- 66 As. Komp. 896 (skibsprotokollen); 03.03.1753.
- 67 As. Komp. 1025; 29.07.1755.
- 68 As. Komp. 1037 (skibsjournalen); 10.03. 1763.
- 69 Ole Feldbæk: op.cit. p.64 og p.208f.

THE ASIATIC COMPANY'S CHINA VOYAGES 1732-72 THEIR ROUTES AND DURATION

Summary

In the eighteenth century Denmark was one of the foremost maritime trading countries in Europe, particularly in transoceanic trade. With India trade had been carried out with varying intensity since 1616, but in 1730 for the first time a ship - the «Cronprintz Christian» - was sent to China. After its safe return in 1732 the Danish Asiatic Company was formed by royal charter and for about the next hundred years sailed regularly to both India and China.

The economy of the company has already been the subject of research. In the present article the author deals instead with some of the *maritime* aspects of the company's activity during its first charter period from 1732 to 1772. Apart from an article in English by Tim Velschow (see note 2) this field is completely unexplored. Nor has the subject been dealt with in any detail with regard to other European companies.

The article is based, therefore, mainly on hitherto unpublished material from the archives of the Danish Asiatic Company which are in the Record Office in Copenhagen. Amongst a great deal of other material there are almost complete sets of logbooks, ledgers and sailing orders.

The most important source of information about the routes the China ships took and the duration of their voyages are the *logbooks*. Both the captain and the mates kept one, making daily entries on such nautical matters as wind, weather, course and position as well as general notes on life and work on board. On p. 9 is shown a typical spread from one such logbook, that was kept during the »Dronning Sophia Magdalena«s voyage to China between 1764 and 1766. Where logbooks have not survived information about voyages can be culled from ships' ledgers and account books.

The logbooks of 58 expeditions to China between 1732 and 1772 have survived. By supplementing these with more peripheral sources of information it has been possible to research 65 voyages in all and this probably represents the total number made.

Finally, the article deals with captains' orders, which prescribed the route which the company in Copenhagen wished the vessel to take. These orders are practically identical throughout the entire period.

On the basis of this material the author describes, first of all, the *sailing routes* followed between Copenhagen and Canton in China. In fact, there was not a great deal of choice as it depended entirely upon natural conditions: not only wind systems and ocean currents but also the necessity of calling in at harbours during the voyage in order to take on fresh supplies of water and provisions.

It will be seen from the map on p. 19 that vessels usually sailed round the north of the British Isles and then down to the Cape Verde Islands. After taking on fresh water and provisions there they would continue due southwards, through the S. Atlantic, until they met the Westerlies, which carried them into the Indian Ocean. After passing the islands of St. Paul and Amsterdam they would usually sail a direct course to the Sunda Straits, though some called in at the Danish colony of Tranquebar in India. In the 1760's most of the China ships went via Cadiz, where they picked up Spanish silver piastres to buy tea with in China.

The route home was more direct, straight across the Indian Ocean and up through the S. Atlantic, taking on fresh provisions at St. Helena. Towards the end of the period many ships hastened home to Copenhagen through the English Channel, instead of taking the longer route round the north of Scotland.

The reason for the difference in the outward and homeward routes lies in the wind systems, particularly in the changing monsoons in the Indian Ocean and South China Sea. From April to October the S.W. monsoon prevails and from October to April the N.E. monsoon (see map p. 15). In the Atlantic, and particularly the S. Atlantic, the trade winds are most favourable for the homeward voyage.

Next, *times and duration of voyages* are dealt with. Ships left Scandinavia in the winter (see diagram I), so that they could be in the Indian Ocean in time for the S.W. monsoon. They reached China in the autumn, and having finished trading in Canton they were ready to leave about New Year and thus being able to make the most of the N.E. monsoon on their way to the Cape of Good Hope.

If a vessel was delayed in leaving Denmark at the right time it had to winter at one of the bases on its outward voyage. This happened to five ships in all, which consequently took a very long time over the voyage. However, as diagrams II and III show it was also possible to shorten the outward voyage as well as spend less time in Canton, if necessary. Time could be saved by sailing through the English Channel, and by making the direct run from Copenhagen to the Sunda Straits without any stops on the way, as the »Kongen af Danmark« did in 1740. But even though the duration of the outward voyage could thus vary considerably the homeward passages were always uniform (see Appendix).

Bearing these facts in mind it is not surprising that all those ships which did not have to winter in port on the passage out were away from Denmark for almost the same length of time. During the forty years in question all voyages made lasted between 500 and 600 days, i.e. 7-8 months on the outward trip, 4-5 months in Canton and 6 months to get home.

The reason for this invariability both in duration and routes followed is to be found in the *continuity* which was typical of so many aspects of the Asiatic Company in the period under discussion.

The ships themselves were all of the same type. The »Dronning Juliana Maria«, built in the 1750's, is a typical example. It was an armed frigate, 135 feet in length and about 650 tons, with a crew of 148. Moreover each vessel made several expeditions.

Many of the crews, too, made the voyage several times. The company's muster-books show how experienced the men were who became China captains between 1752 and 1772. Diagram V shows that on average they sailed about eight times, as captain or mate, to China or India. In addition, many of them had worked their way up from ship's boy.

The third factor which made for continuity was that sailing orders were almost identical throughout the entire period. By means of these and, to an even greater extent, from logbooks of earlier expeditions much useful knowledge was passed on, which added to one's own experience formed a basis on which judgements could be made.

Just how much this continuity meant can be seen most clearly if we compare the Asiatic Company with the privately owned vessels which were allowed to trade with India after 1772, and which not only suffered surprisingly severe delays but were often wrecked.

The chief conclusion to be drawn from this article - contrary to hitherto held belief - is the regularity of the Asiatic Company's navigation to China between 1732 and 1772. A regularity, based on experience and continuity, which manifested itself in safety and constancy.

ÆRØSKØBINGS MARITIME MILIEU OMKRING ÅR 1800

Af

LISELOTTE MYGH

Der findes ikke mange dybgående socialhistoriske undersøgelser om danske købstæder. Forfatteren har taget sig for at analysere Ærøskøbing som søfartsby og dokumenterer ved en minutøs udnyttelse af de forhåndenværende arkivalier og samtidige beretninger, hvordan byen og dens befolkning, økonomi og sociale milieu omkring år 1800 næsten udelukkende var baseret på søneringen i alle dens former. Artiklen må trods sin komprimerede form betegnes ikke blot som et værdifuldt bidrag til dansk købstadshistorie i ældre tid, men også som et eksempel på en præcisionsundersøgelse, der beriger vor maritime viden.

»Blandt alle Danmarks Øer udmærker Ærø sig fortrinligen for sin udbredte Skibsfart«¹. Så uforbeholdent vurderer den grundige iagttager, professor i landøkonomi Gregers Begtrup i 1800-tallets første årti dette vindskibelige, maritime milieu. Også en eftertid har i udpræget grad identificeret Ærø med dens søværts funktioner. Hos de fleste genkaldes nok billeder fra omkring århundredskiftet med Marstal-skonnerter, på langfart over Atlanterhavet mod fjerne mål som New Foundland, Vestindien og Sydamerika. Det er imidlertid en grov forenkling, om Ærøs søfartshistorie skulle domineres af erindringen om den marstalske søfarts kulmination. At Ærøskøbings søfart ikke blot har haft *sin* tid, men tillige har været forløber for Marstals, er et mindre påagtet træk. Nærværende fremstillings sigte er at bidrage til at vise, at Ærøskøbings sejlads - selv om den aldrig nåede de marstalske højder - alligevel har udgjort en betydelig andel af købstadens næringsliv.

Baggrund

Indtil 1864 var Ærø en del af hertugdømmet Slesvig, hvilket medførte, at der på øen rådede en anden lovgivning og administration end kongerigets². Således var øen genstand for de skiftende hertugers arvedelinger,

indtil kongen endelig i 1750 havde overtaget hele øen. Mens Ærøskøbing som øens købstad formelt havde ret og pligt til at varetage hele øens søværts handelsforbindelse, skulle særlig de sønderborgske hertugers opdeling af Ærø imellem sig i 1634 få vidtrækkende konsekvenser for det lokale næringsliv. Ved de hertugelige arvedelinger introduceredes og næredes konkurrencemomenter mellem de øvrige små toldsteder. Under denne udvikling lykkedes det fiskerlejet Marstal at grundfæste en søgående position, som i midten af 1700-tallet legaliseredes ved lokalitetens anerkendelse som flække. Dette betød, at Marstal på linie med købstaden fik ret til at drive handel.

Om de enkelte købstæders individuelle udvikling er vor viden endnu såre begrænset; de færreste fremstillinger af 1700- og 1800-tallets historie når ned på et lokalt mikroplan. Generelt karakteriseres købstædernes situation som stagnerende, både hvad angår befolkningsvækst og økonomisk udvikling. En svag fremgang spores i 1700-tallets sidste halvdel, men fortrinsvis blandt landsdelenes respektive økonomiske centre, såsom København, Flensborg og Altona.

Mens Ærøskøbing synes at have passet ind i dette mønster, virker de oplysninger, der kan indhentes om Marstals udvikling, mere overraskende - de forekommer intuitivt at være atypiske.

Demografisk sammenligning mellem Ærøskøbing og Marstal omkring årene 1780 og 1800³

Tidspunkt		Ærøskøbing	Marstal
o. 1780	Indbyggere	—	761
	Huse	280	—
	Fartøjer	53	87
	Samlet tonnage/kmcl	436,5	524,5
	Gennemsnitstonnage/kmcl	8,2	6,0
o. 1800	Indbyggere	1303	1449
	Huse	275	ca. 312
	Fartøjer	59	119
	Samlet tonnage/kmcl	712,0	1201,5
	Gennemsnitstonnage/kmcl	12,1	10,1

Af tabellen ses bl.a., at Ærøskøbing befolkningsmæssigt står i stampe (idet antal huse benyttes som indikator), hvorimod dens flåde udviser en tonnagfremgang på ca. 65%. I Marstal sker i samme tidsrum en befolk-

ningsstigning på næsten 100%. Her forøges flåden med knap 40%, mens den i Ærøskøbing er næsten uændret. Hvad angår den samlede tonnage, er stigningen for Marstals vedkommende den dobbelte af Ærøskøbings (nemlig ca. 130% mod ca. 65%). Dette forspring i flådestørrelse bevarer Marstal også efter den voldsomme konjunkturbestemte tonnageforøgelse, begge byer oplever mod 1800-tallets midte. Disse forhold skal blot her *konstatere* - andet og mere ville kræve en omfattende empirisk undersøgelse på mikroplan for blot at kunne *antyd*, hvilke forhold der har ligget til grund for de to nabobyers så ulige vækst. Hensigten med denne studie er derimod at belyse sider af Ærøskøbing som købstad - dens struktur og funktion med henblik på dens *søværts* aktivitet omkring år 1800⁴.

Bredere socialhistoriske undersøgelser af danske købstæder er sjældne. Nu og da er enkelte købstæder blevet gjort til genstand for monografier eller mere emneafgrænsede artikler i tidsskrifter og årbøger af lokalhistorisk karakter. Marstal fik således i 1928 sin monografi om søfartens betydning for sin udvikling, hvorimod Ærøskøbing stadig er ladt upåagtet hen. Nævnes bør dog J.R. Hübertz, som i 1830'erne udarbejdede en historisk oversigt over øen⁵. Hans kilder spænder vidt, fra observationer af og oplysninger om samtiden til arkivstudier i købstadens daværende arkiv. Som introduktion til emnet er værket anvendeligt, da det trods fragmentarisk karakter rummer væsentlige oplysninger.

På nær sådanne helt utilstrækkelige behandlinger af emnet har der altså ikke været noget tidligere anvendt materiale at støtte sig til. Det har derfor været nødvendigt at opbygge denne undersøgelse over et hidtil ikke behandlet arkivmateriale - der lykkeligvis skulle vise sig særdeles righoldigt til formålet⁶.

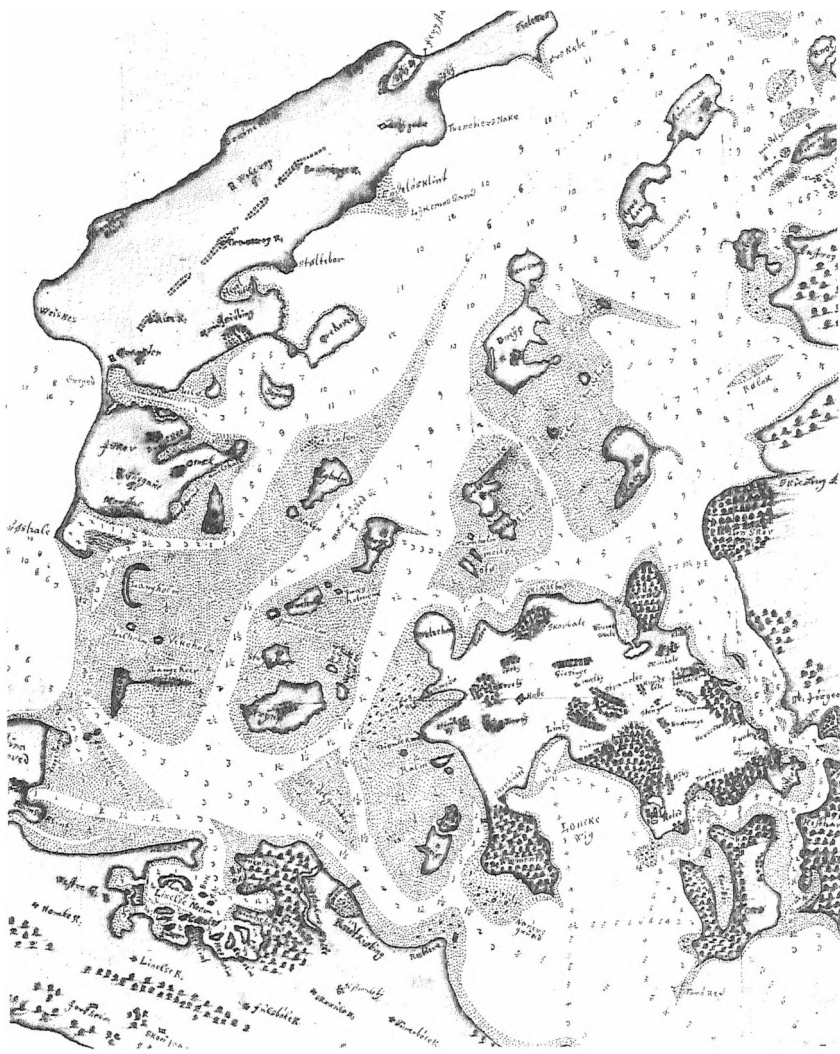
Havn og skibe

Ærøs geografiske placering peger på en naturlig handelsmæssig forbindelse med de øvrige øer i det sydfynske øhav. Denne kommunikation blev dengang yderligere forstærket af de allerede omtalte legale fortrin², øen nød som administrativ del af hertugdømmet Slesvig. Mens Ærø forhen var skovklædt - købstadens våben fra 1629 viser et lindetræ - var den i den her behandlede periode - ligesom i dag - skovløs. En landøkonomisk beregning over Ærøs afkastning fra 1806 viser klart, at øen end ikke formår at brød-

føde sine indbyggere⁷. Ærø var derfor i høj grad afhængig af regelmæssige forsyninger udefra, foruden hvad de tilrejsende fremmede skippere og håndværkere havde at falbyde af Nürnbergerkram, tekstiler og andre produkter på de to årligt tilbagevendende markeder.

At sejle til Ærø - dengang som i dag - kræver sin skipper. Det sydfynske øhav er ét stort, grundt farvand, hvor sejlrenderne er smalle stier mellem de højtliggende grunde. Om et etableret lodsvæsen var der dengang ikke tale, men »kommer stundom en Fremmed, da faaer han let en bekjendt Mand ombord«⁸. En beskyttende havn kunne Ærøskøbing ikke frembyde. Skibbroen var den eneste fortøjningsmulighed. Først ind i 1800-tallet udbyggedes den med et indpælet havnebassin, hvor fartøjerne kunne finde ly for efterårs- og vinterstorme, som de tidligere havde måttet ride af i vinterleje i ly af den nærliggende ø, Lilleø. Fra denne havneforbedring stammer det endnu i dag eksisterende kogehus. På grund af fare for ildløs blandt skibene forbød havneanordningen af 1785 al madlavning ombord. Med opførelsen af kogehuset lettedes overholdelsen af dette forbud.

Op mod englænderkrigene udgjorde den samlede slesvig-holstenske tonnage godt og vel 25% af monarkiets samlede tonnage⁹. Ærøskøbings andel heri er såre beskedne. Som det ses af *bilag I* er skibsantal og tonnage i 1780 og 1820 stort set ens, og udsvingene perioden igennem er ringe. Der konstateres en opgang i 1780'erne såvel i antal som i tonnage, men den relativt større stigning i tonnage-kurven antyder, at der må være tale om en tilgang af fartøjer af en størrelsesorden som ligger væsentligt over gennemsnitsværdien (ca. 11 kmcl.). Netop på dette tidspunkt, efter fredsslutningen i 1783, var det muligt at opkøbe forholdsvis billig overskudstonnage, der under den amerikanske frihedskrig havde sejlet under neutralt dansk flag. Mens nedgangen i 1790'erne må skyldes landets generelt dårlige handelskonjunkturer, kan den jævnt stigende kurve i begyndelsen af 1800-tallet tolkes som en forøget aktivitet på de nordtyske/baltiske kornmarkeder, fremkaldt af de krigskonjunkturbestemte, voldsomme prisstigninger. Der var gode penge at tjene på en kornlast. Men den neutrale danske handel endte brat. Danmarks genindtræden i krigen mod England i 1807 registreres fra 1808 på kurven, hvor den samlede tonnage falder brat, mens skibenes antal forbliver konstant. Dette må fortolkes som en afsætning af de større skibe med deres videre aktionsradius til fordel for mindre fartøjer, der blot havde til formål at opretholde forbindelsen til omverdenen - og dermed tilgodese de lokale behov. Det totale økonomiske sammenbrud efter statsbankerotten 1813 og Kielerfreden - med bl.a. tabet af Norge



»Et er søkort at forstå« - men det forudsætter sandelig, at der findes et søkort. Den mangelfulde kortlægning af de danske farvande rådede Jens Sørensen - den danske hydrografis grundlægger - bod på. Som søkortdirektør fra 1695 kortlagde han systematisk de danske farvande: loddede deres dybder, atpejlede positioner, opmålte kyststrækninger, etc. - alt gjort med beundringsværdig præcision. Tallene på kortet angiver i favne rev og grundes dybdeforhold.

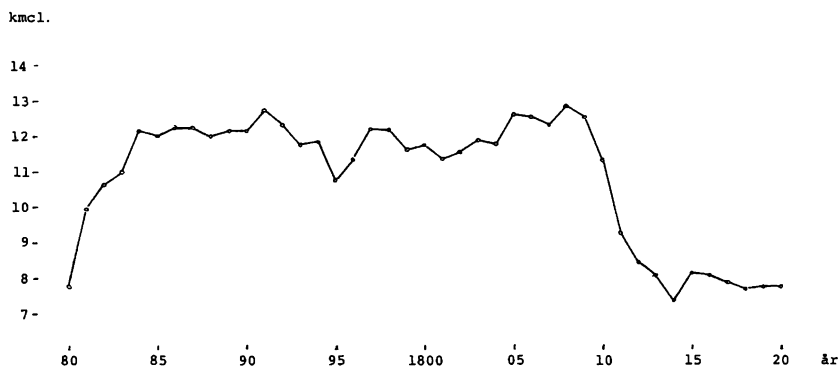
Jens Sørensen. Søkort over det sydfynske øhav (udsnit) 1692. Det kgl. Bibliotek.

The archipelago south of Funen, with the island of Aarø to the left. Section of a chart from 1692 by Jens Sørensen, the »Father of Danish hydrography«, who was commissioned to survey Danish waters and made the first tolerably reliable charts.

det følgende år - forklarer den fortsatte medgang perioden ud. Flådens størrelse og sammensætning afspejler således landets almene handelsøkonomiske situation.

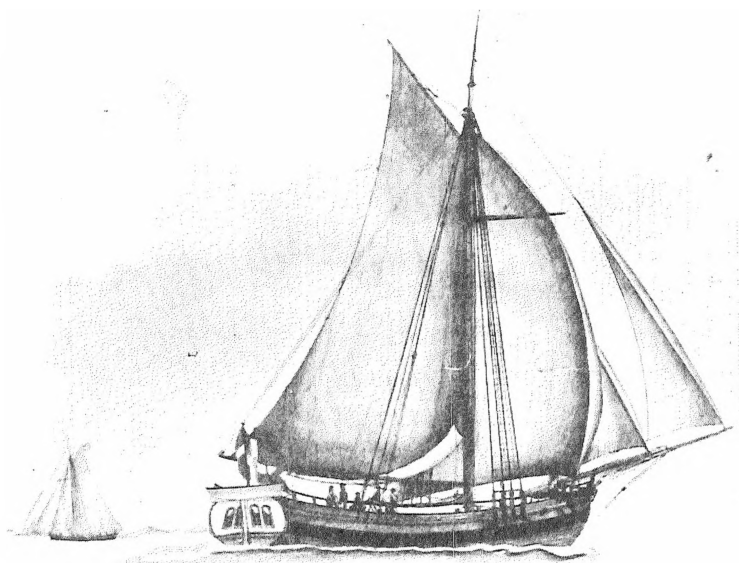
Flåden bestod på få undtagelser nær af den afbildede type - *jagten*. Som type synes denne skabt til farvande som det sydfynske. Skrogets store spring giver på én gang en pæn lasteevne og et ringe dybgående. Den ærøske jagt med sit smukt dekorerede, platte agterspejl er blevet opfattet som det typiske fartøj for sejladsen i dette farvand. Ikke underligt, for med sin snildt manøvredegtige sejlføring - én mast med storsejl på gaffel, desuden fok, klyver, jager, samt bredfok på løs rå - var den som skabt til at underlægge sig dette lumske farvand. En sjældnere forekommende variant inden for samme størrelsesorden var *sluppen*. Foruden de helt små, åbne både på mellem én og fem kmcl. var flådens tunge ende repræsenteret af et par *galeaser* på godt og vel 30 kmcl. Sidstnævnte havde samme egenskaber som jagten, men den udvidede lastekapacitet krævede en tilsvarende forøgelse af sejlføringen til to master med gaffelsejl, stormasten foruden med råsejl.

Denne flådesammensætning giver år efter år følgende gennemsnitsstørrelse.



Et fartøjs gennemsnitsstørrelse i kommercelæster pr. år over perioden 1780-1820¹⁰.

Average size of a vessel from Aerskøbing during the period 1780-1820, measured in commercial lasts (ab. 2.6 tons).



Jagten »Sophie Catharine« af Ærøskøbing; 5,5 kommercelæster. Bag de fire skæve vinduer i det ovale agterspejl havde skipperen sin kahyt. Mandskabet havde derimod kvarter forude. Dette fartøj blev i 1804 erhvervet af tre medlemmer af et af byens rederdynastier, Brandt. Farvelagt tegning, sign. Ole Johansen Sebøy, Bergen. 1822. Ærø Museum.

The sloop or yacht »Sophie Catharine« of Ærøskøbing (about 14 tons). This Danish type of small ship was commonly used in Danish waters and the Baltic. Watercolour. 1822.

For perioden 1780 til 1820 findes et samlet gennemsnit på ca. 11 kmcl.

Fartøjer med en tonnage på 10-15 kmcl. har krævet to mands besætning foruden skipperen, mens de mindre har klaret sig med én mand og de større med tre mand - skipperen eksklusiv. Kroman påpeger, at besætnin- gens størrelse lå i overkanten af det nødvendige; men da hyren var beske- den, sparedes til gengæld ekstra mandskab til lastning og losning¹¹. Som regel var søfolkene hyret for hele året.

En analyse af hvorfra de godt og vel 100 skibe, der mellem 1800 til 1807 indgik i Ærøskøbings flåde, blev leveret, viser en klar overvægt til de lokale beddinge øhavet rundt, som vist i følgende oversigt:

Flådens skibe 1800-1807 fordelt efter byggested¹²

Byggested	Antal søsætninger	%	
.Erø			
Marstal	15	14,3	} 70,3
.Erøskøbing	11	10,5	
Langeland	3	2,9	
Tåsinge	24	22,6	
Sydfyn	21	20,0	
Sjælland-Lolland-Falster	7	6,7	
Østjylland	2	1,9	
Hertugdømmet Slesvig			
Flensborg fjord	11	10,5	
Als	3	2,9	
Hertugdømmet Holsten	1	1,0	
Nordtyskland	4	3,8	
Ikke identificerede lokaliteter	3	2,9	
Total	105	100,0	

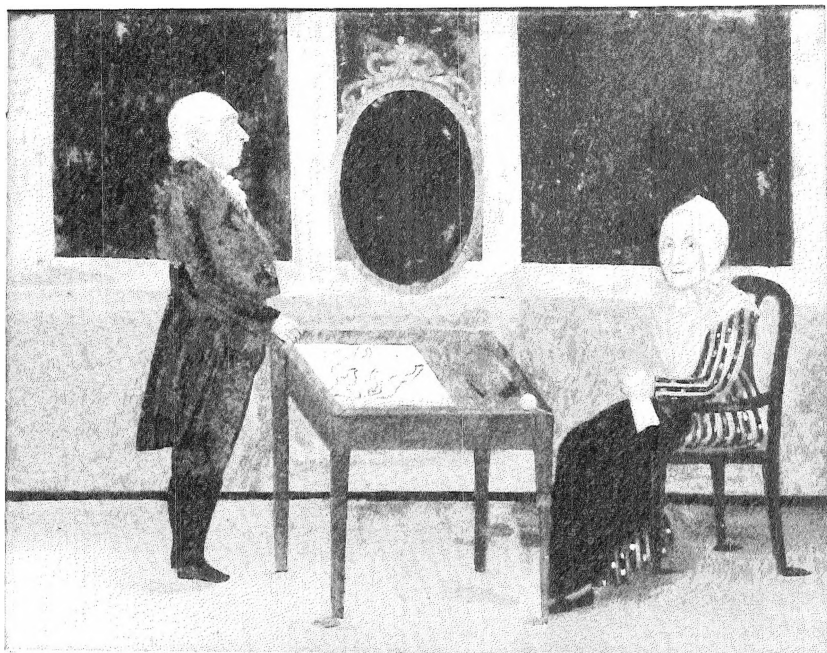
Ud over de rent lokale indkøb af fartøjer udmærker samtlige byggesteder sig ved at være handelsforbindelser, herunder især Flensborg.

Fartøjernes alder udviser stor variation, spændende fra 0 til 60 år. Hovedgruppen (28%) placerer sig i intervallet 30 til 40 år. Undersøges fartøjernes gennemsnitsalder i de nedenstående størrelsesgrupper fås følgende resultater:

Fartøjets gennemsnitsalder fordelt efter størrelse (1800-1807)¹³

Størrelseskategori/kmcl	Gennemsnitsalder/år
under 5	26,8
5-10	29,2
10-15	22,1
15-20	20,00
20-30	12,8
30-40	8,5

Den højeste gennemsnitsalder har de små jagter på mellem fem og ti kmcl., hvorimod de større skibe er af nyere dato. Foruden at fortælle om vekslende perioders forskelligartede tonnagebehov antyder tabellen den indkøbspolitik, der er benyttet: hvor de store skibe er bestillingsarbejder, synes derimod skibe på omkring gennemsnitsstørrelsen (som nævnt ca. 11



Skipper og reder Rasmus Lauritzen Kock portrætteret med sin hustru Maria Dorothea i deres hjem. På bordet mellem dem ligger et kort over farvandet omkring Ærø (spejlvendt). Familien Kock tælles omkring år 1800 blandt byens rederdynastier. Rasmus, Niels og Lauritz er de tre sønner, som viderefører og udvider faderens redervirksomhed, hvis fartøjer bliver fordelt på lige store andele mellem dem. Desuden sejler de periodisk som skipper. I 1807 er de bl.a. ejere af Ærøskøbings flagskib, jagten »Anna Margretha« på 29,5 kommercelæster - en overstørrelse af denne skibstype. Ukendt kunstner. Glasmaleri, ca. 1800. Privateje.

The skipper and shipowner Rasmus Lauritzen Kock and his wife Maria Dorothea, in their home at Ærøskøbing. Underglasspainting of about 1800.

kmcl.) at være indkøbt brugte, som regel ti til tyve år gamle, for atter at blive afhændet efter ti til tyve års sejlads. Endnu et indicium kan bekræfte denne brugtskibshandel, nemlig *skibsnavnene*. 56% af disse består af pigenavne, men forbavsende få af dem lader sig genkende blandt redernes nærmeste familie. Det er nok snarere de første ejeres koner, der har lagt navn til de smukke skuder i Ærøskøbing¹⁴.

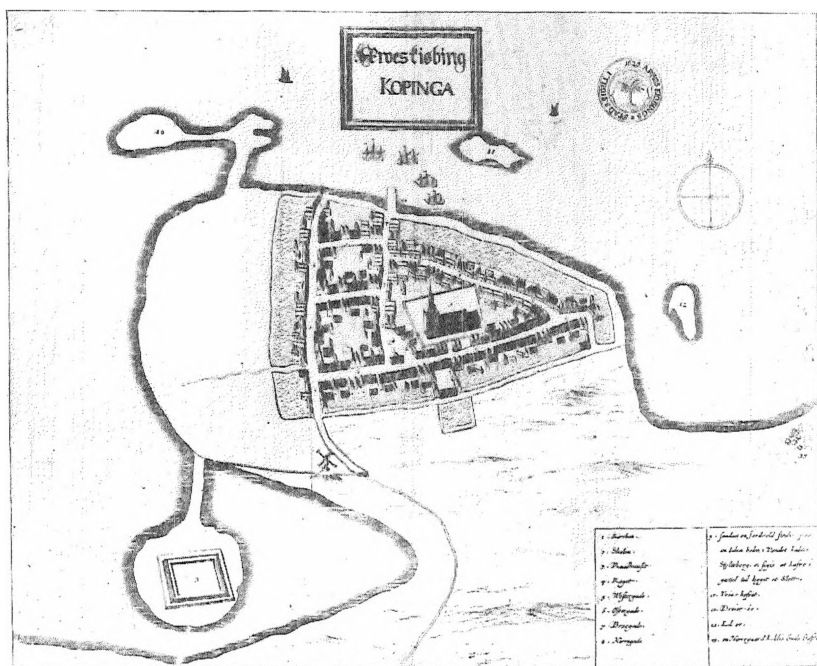
For økonomisk at magte et skibs anskaffelse og drift benyttedes normalt den traditionelle fremgangsmåde med at opdele fartøjet i anpartar og

fordele disse. Anparternes størrelse afhænger selvsagt af skibets størrelse og af anparthavernes likviditet. Kredsen af anparthavere kunne bestå af en samling familiemedlemmer, f.eks. far - sønner; brødre; ægtefælle - svigerfamilie¹⁵. Denne institution indebar de åbenlyse fordele ved at sammenknytte økonomi og familie: (1) Det eventuelle overskud af sejladsen akkumuleredes inden for familiens kreds til eventuel reinvestering. (2) Ved generationsskifte spredtes anparterne ikke uden for familien; systemet betoner således kontinuiteten i ejendomsforholdene og understreger dermed det dynastiske forløb i rederivirksomheden. (3) Endelig ville aflønning, helt eller delvis, i anparter kunne have en positiv indflydelse på skibets rentabilitet.

Den konkrete fordeling af anparter i Ærøskøbing vil blive taget op til drøftelse i forbindelse med en vurdering af sejladsens betydning for byens næringsliv og erhvervsstruktur.

By og folk

Grundplanen i Ærøskøbing danner en retvinklet trekant, hvis længste side følger kystens forløb. Brogade skaber den direkte forbindelse mellem skibbroen og byens administrative og kulturelle centrum, Torvet, med rådhus, kirke og skole. Hvor trekantens to kateter, Vestergade og Søndergade, mødes i den rette vinkel, udmunder den landværts forbindelse fra den øvrige ø. Umiddelbart iøjnefaldende i dag er byens så godt som urørte rækker af historiske huse. Mange fremtræder endnu med bindingsværk, andre er senere hen blevet forsynet med grundmur, mens nye huse inden for den gamle bykerne er sjældne. Karakteristiske er de endnu talrige karnapper, der arkitekturhistorisk erindrer om fordums samhørighed med hertugdømmerne. Ifølge Nationalmuseets undersøgelse af husene i Ærøskøbing kan af de i dag eksisterende bygninger 50% henføres til før år 1800; størstedelen af de resterende er opført i forrige århundrede som afløser for et eller måske to gamle bindingsværkshuse¹⁶. Bortset fra sådanne sammenlægninger i nyere tid af de mindre lodder repræsenterer den nuværende matrikulering stort set den gamle udstykning. Således findes i Vestergade og Søndergade de største lodder, hvis bygninger rummer kernen af de tidligere landbrugsejendomme, der lå langs dette strøg ud mod byens marker. De smalle, lange lodder ned mod vandet i Smedegade/Nørregade



Ærøskøbing i fugleperspektiv, ca. 1680. Endnu omkring år 1800 holder byen sig stadig væk inden for disse rammer, der først gradvist udvides i løbet af de næste 50-150 år. Antal og størrelsesforhold af huse og skibe bør tages med forbehold, idet de snarere skal opfattes som signatur end som albidninger. Resens Atlas. Plan over Ærøskøbing, 1684. Det kgl. Bibliotek.

Plan of Ærøskøbing, 1684. For centuries this small seafaring town did not expand or alter its street pattern.

peger på mere beskedne bygninger, som har huset tidlige generationer af bådejere og fiskere, der bekvemt har kunnet fortøje næsten uden for døren og om vinteren hale på land i baghaven. Omkring år 1800 er denne geografiske fordeling af erhverv på særlige kvarterer blevet afløst af en mere integreret (blandet) placering.

Ifølge folketællingen af 1803 havde Ærøskøbing 1303 indbyggere fordelt på 276 familier. Af disse tælles de 476 blandt de erhvervsaktive. En opdeling af denne befolkningsgruppe efter erhverv vil kunne give et indtryk af byens udprægede søværts afhængighed.

Til sammenligning er ud for de erhvervsgrupper af størst interesse anført tallene fra en nærliggende kongerigsk søkøbstad, Fåborg, der ifølge

folketællingen 1801 havde 1061 indbyggere.

Indkomstlagernes fordeling på erhverv. Ærøskøbing 1803 samt (delvis) Fåborg 1801¹⁷

Erhverv	Ærøskøbing		Fåborg
	Antal	%	Antal
Embedsmænd, gejstlige og civile	19	3,4	—
Jordbrugere	2	0,4	—
Daglejere/arbejdere	19	3,4	—
Håndværkere, almindelige	52	9,3	116
Håndværkere, maritime	11	1,9	2
Kro- og gæstgiveri	5	0,9	9
Køb- og handelsmænd	20	3,6	18
Fabrikanter	2	0,4	—
»Søens folk«	226	40,6	83
Tjenestefolk	107	19,2	—
Div. (jordemødre, musikere m.m.)	15	2,7	—
Pensionister/rentiers	8	1,4	—
Almissenydende	56	10,1	—
Håndgern. (spinding, syning m.m.)	15	2,7	—
Total	557	100,0	

Ærøskøbing var som nævnt på denne tid erhvervsmæssigt særdeles liberal: enhver kunne frit slå sig ned og udøve sin virksomhed; først efter 1803 krævedes en formel optagelse i borgerprotokollen med edsafleggelse og betaling af gebyr. Den fagmæssige kunnen blev ikke underkastet lavenes strenge censur - slet og ret fordi der i byen ikke fandtes nogen videre lavstradition; omkring år 1800 var blot skrædderne organiseret i lav. Formentlig er en samtidig karakteristik af byens håndværkere ikke helt misvisende: »en Del ere store Fuskere og have neppe lært den Profession, de give sig af med«¹⁸. Sandt eller ej - det kan i hvert fald konstateres ifølge tabellen, at den håndværkermæssige tradition ikke er spredt på mange hænder; hvorimod det i Fåborg er den vigtigste erhvervsgruppe.

Forholdsmæssigt er antallet af købmænd og handlende i de to købstæder ens. Dette kan tolkes dels som et ensartet behov blandt indbyggerne, dels som en ensartet kapacitet blandt disse næringsdrivende. Betegnelserne dækker såvel detail- som grossistledet, forstået således at de store købmænd var både deres egne og de småhandlendes grossister.

Udskilles derimod de maritime erhverv ses, at Ærøskøbing er værdig til karakteristikkens søkøbstad¹⁹. De maritime erhverv er dominerende: de

udgør ikke blot 43% af samtlige erhverv, men ernærer tillige 183 familier ud af byens 276 (66%). Ud over de anførte skibsbygningshåndværkere (1,9%), skipper- og mandskabsgruppe (40,6%) skal *redergruppen* senere udskilles.

Begrebet maritime håndværkere dækker én rebslager, fem sejlmagere, fem skibstømrere; her er altså kun medtalt direkte skibsbygningshåndværkere, vel vidende at flere multiplikatorskabte grene herved udelukkes såsom proviantering. Det lader sig ikke nøjagtigt registrere, hvor mange nybygninger de måtte have søsat; på den anden side må en fortsat vedligeholdelse af flåden have holdt dem beskæftiget til en vis grad²⁰.

»Søens folk« skal fortolkes i begrebets videste forstand som alle, der står til søs: færgemænd (2), fiskere (6), samt fartøjernes mandskab (218). De to færgemænd kan have været beskæftiget med persontransport mellem Kraghnæs og Grønnæs, der bekvemt forkortede afstanden mellem Ærøskøbing og Marstal. Om den privilegerede færgefart mellem Ærøskøbing og de omkringliggende øer eksisterede dengang har ikke kunnet opklares²¹.

Fiskeriet synes på dette tidspunkt at have været uden større betydning som levebrød, fiskerflåden er beskeden, den tæller blot ét fartøj. Snarere har fiskeriet været et nødvendigt supplement for »aftægtsfolkene«.

Besætningsfordelingen ifølge folketællingen 1803

Menige		Befalingsmænd	
Skibsdrenge og/eller	39	Sætteskipper	7
Sømænd	36	Styrmænd	10
Matroser	33	Skibslørere	3
		Kaptajner	3
		Skipper	87
Total	108	Total	110

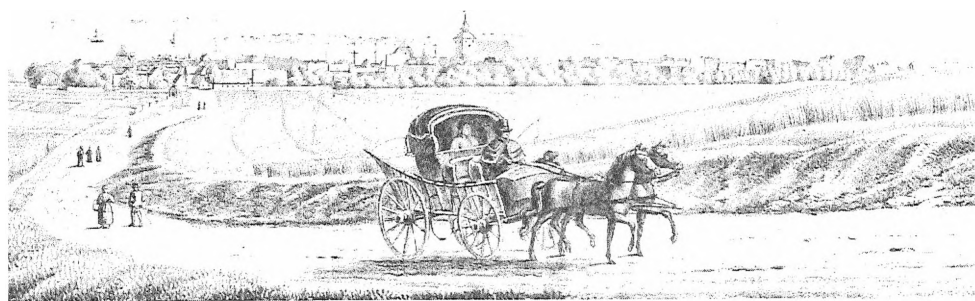
Fordelingen af det menige mandskab i de respektive betegnelser bør tages med forbehold²². Naturligvis har man ikke gjort sig større overvejelser, om hvordan man skulle betegne sit arbejde ombord over for den folketællende embedsmand; i praksis har de menige været tilknyttet et bestemt fartøj, hvor hver især har haft sin plads og sine pligter. Om nogen skarp formel rangfølge ombord har der næppe været tale. Kategoriseringen af skipperne synes mere utvivlsom, selv om gruppen uddannelsesmæssigt næppe har udgjort en homogen gruppe. Skipperpatent kunne kun erhver-

ves ved navigationsskolerne i København eller Flensborg. I Ærøskøbing kunne den praktiske viden suppleres ved en mindre formaliseret uddannelse, såsom selvstudium samt deltagelse i styrmandskursus, som en af de gamle skippere afholdt i vintersæsonen. Lige så vigtigt for ens løbebane som teoretisk skoling synes dog forbindelse med anparthavere at have været. En flåde som den ærøskøbingske krævede ifølge skibslisternes optælling et samlet mandskab på godt 200, heraf var knap 40% skippere. Sammenholdt med folketællingen er Ærøskøbing i stand til at bemane sin egen flåde. Men om dette virkelig var tilfældet lader sig ikke kontrollere, hvad angår det menige mandskab, der i teorien lige så godt kan have ladet sig hyre på fremmede skibe - men hvorfor gå over åen efter vand?

Den kategori af de nævnte maritime erhverv, som ikke figurerer i tabellen, er *rederne* - og ikke uden grund. Det viser sig, at man leder forgæves efter dem i folketællingen. Men ved at kombinere skibslisternes navneangivelse af redere med erhvervsbetegnelsen for de tilsvarende personer i folketællingen dukker forklaringen op. Samtlige 75 anparthavere er på en eller anden måde i forvejen beskæftiget i et hovederhverv - og skibet indgår normalt i denne næring som et nødvendigt eller fordelagtigt aktiv. Af *bilag II* aflæses redernes fordeling på erhverv. Vel ikke overraskende udgør *skipperne* den gruppe, der disponerer over hovedparten af fartøjerne, nemlig 74% af den værdi, de samlet repræsenterer²³. Den næststørste redergruppe er *købmændene*, som tegner sig for 18% af flådens værdi. Flådens *ejere* er således stort set identiske med dens *brugere*.

Mens skipper-rederne både har gået i transportfart og har ført last for egen regning, synes købmand-rederne at have ført en bevidst indkøbspolitik med henblik på deres købmandshandel med varer såsom korn, norsk træ og jern. Nürnbergerkram samt vin. Af de fem *kroværter* var de to *krovært-redere*, vel ud fra den betragtning at det var fordelagtigt selv at importere sin egen brændevin - som den kornmanglende ø heller ikke var selvforsynende med. Med andre ord: »Ingen nedsætter sig for at handle uden han enten selv gaaer til Søes, eller selv eyer et Skib, eller i det ringeste en Skibspart.«²⁴.

Hvad angår fordelingen af anparter, så havde de fleste anparthavere (65) kun del i ét fartøj. Fartøjernes ringe størrelse tillod imidlertid de fleste anparthavere at erhverve et helt fartøj. Først ved fartøjer over ca. 15 kmcl. begynder antallet af anparthavere pr. fartøj at vokse. Blot er det oftest en administrativ, indbyrdes risikofordeling blandt de ti anparthavere, der officielt er med-redere af flere fartøjer.



.Ærøskøbing fra landsiden, set fra Møllebakken. Udsigten hen over byen til det blanke hav med dets talrige småøer - i forgrunden Dejrnø og et par Ærø-jagter. I mellemgrunden tv. for kirken skimtes havnen ved masterne. Tegningen til det litograferede brevpapir er udført af en skippersøn fra byen, Andreas August Petersen, som var præst i Rise på Ærø. Litografi af Behrens & Fritz, Flensborg, 1835, efter tegning af A.A. Petersen. Det kgl. Bibliotek.

Ærøskøbing seen from Mill Hill, towards the sea, with the many small islands, 1835.

Naturligvis indebar enkelt-rederinstitutionen en stor risiko. Men mange synes til en vis grad at have dækket sig ind. Blandt tinglæste dokumenter noteres ofte salg af mellem $1/8$ og $1/3$ af et skib. Da disse småanparter ikke findes opført i skibslisterne, kunne dette fortolkes som en byttheandel blandt de mindre redere for på denne måde at skabe en optimal risikofordeling.

Interessant er det at konstatere en vis proportionalitet fra husstand til husstand mellem værdien af deres skibsanparter og den samlede taksering af deres indkomst og formue. Hvad enten det drejer sig om mere beskedne anpartsejeres andele eller rederdynastiernes talrige, udgør vurderingen af skibsanparterne ret konstant mellem 20-40% af husstandens samlede værdiansættelse.

Sejladsen

Desværre tillader det foreliggende materiale ikke en undersøgelse af de enkelte fartøjers bevægelser. Kun toldbogen fra 1802 har bevaret alle fartøjers ind- og udklarering i Ærøskøbing. Men et billede af det enkelte fartøjers bevægelser mellem afgang og ankomst ville kræve ikke blot en rigsomfattende undersøgelse af havnetrafikken inden for monarkiet, men også en

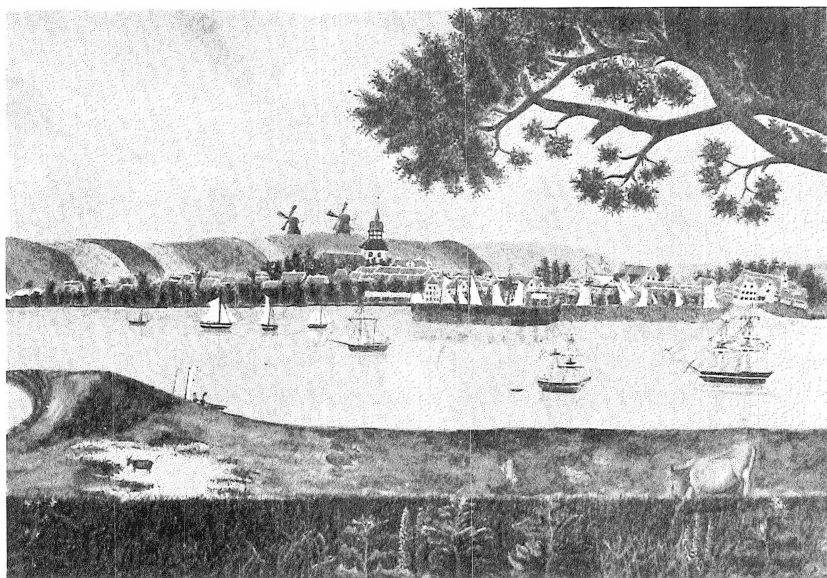
udenrigs registrering. Derfor skal det følgende ikke opfattes som udtømmende, men blot antyde den tendens, den foreliggende toldbog viser.

Den mundtlige tradition ved at fortælle nette historier om organiseret smugleri fra Ærø, på baggrund af lokalitetens liberale toldlovgivning i forhold til kongerigets. Imidlertid synes 1700-tallets bestræbelser på at tilnærme den kongerigske toldlovgivning til den hertugelige - resulterende i de nye toldlove af 1797 og 1803 respektive - at have fremmet den legale handel. Således skulle ærøboerne ved opkøb af varer i kongeriget kun svare den lave mellemrigske toldsats, hvilket gjorde udvekslingen af korn mellem det overskudsproducerende kongerige og de kornefterspørgende hertugdømmer til en rentabel forretning.

Ved ophævelsen af kornimportforbudene i 1780'erne udvidedes markedet til at omfatte leverancer fra de nordtyske og baltiske stater til afsætning i Norge. En forudsætning for god fortjeneste var, at rederen i vinterens løb holdt sig orienteret om markedsprisen på korn hos de respektive leverandører.

Sæsonen for sejlads tog sin begyndelse sidst i februar, og i løbet af marts/april var alle sødygtige skibe af sted på årets første togt - nogle helt, andre delvis lastet med korn, andre igen i ballast. De forudseende havde allerede forrige efterår opkøbt det billige og nyhøstede korn og kunne nu styre direkte mod afsætningsmarkederne, fortrinsvis Slesvig-Holsten og det søndenfjeldske Norge. Andre søgte hele eller delvise, supplerende kornlaster hos de faste sjællandske og lolland-falsterske leverandører. For fartøjernes forskellige størrelseskategorier tegner der sig et vekslende mønster for sejladsen. Ca. 40% af de sejlene fartøjer eller svarende til hovedparten af størrelseskategorien 0-10 kmcl. har i gennemsnit en returneringshyppighed på 7. En nærmere undersøgelse viser, at dette rummer to sejlads mønstre: en del fartøjer går i ballast fra Ærøskøbing i pendulfart til en lokalitet, som kan tilbyde varer, der hjemme er stor efterspørgsel efter, f.eks. bøgerbrænde fra Koldingegnen. Andre benytter Ærøskøbing som udgangspunkt for en trekant rute: går derfra i ballast til en fynsk eller østjysk købstad og returnerer som oftest via de slesvigske eller nordtyske byer, evt. med en blandet returladning, f.eks. pommersk glas og flasker, brædder, tjære, mursten fra Flensborg fjord samt lervarer. Sandsynligvis er disse returladninger leveret til gengæld for en ladning korn, indtaget undervejs.

De større skibe svarende til 60% af flåden, tegner et andet mønster. Deres gennemsnitlige anløb til Ærøskøbing er mellem ét og tre; de er ude det meste af året. Det foreliggende materiale tillader kun følgende skøn over



Ærøskøbing fra søsiden, set fra Dejrn. Dette lille naive billede kan give et indtryk af, hvordan det har kunnet opleves at nærme sig byen fra søsiden en sommerdag midt i 1800-tallet. Fartøjer er på vej ind og ud af havnen, der netop da var blevet udvidet med sin nordvestre del (t.h.). Dejrn var ligesom Lillelø privatejet af borgere i byen, og begge øer anvendtes til kvæggræsning. Georg Jensen. Farvelagt tegning, 1856. Privateje. (Billedet findes gengivet i J. Svarer: Rejsen til Ærøskøbing 1863).

Ærøskøbing seen from the island of Dejrn, in 1856. To the right the recently enlarged harbour.

deres aktivitet uden for Ærø. Typisk for denne kategori var korntransporten: 8% var kornlastet fra Ærøskøbing og kunne styre direkte mod Norge; 20% sejlede i ballast mod Østersøens kornleverandører, i f.eks. Wismar, Danzig og Königsberg; af den resterende hovedmængde søgte flertallet de sjællandske og lolland-falsterske kornbyer. Hvor det fragtede korn er blevet afsat, vides ikke med sikkerhed. Da der er én til tre måneders interval, ja endog tilfælde af halve år, mellem afgang og ankomst, må fraværet have været sammensat af flere sejladsere. Sandsynligheden taler dog for Norge som hovedaftager, bl.a. vurderet ud fra den store mængde norske varer, der indførtes til Ærøskøbing, som f.eks. stangjern, fyrrebrædder, silde- og anden fiskeimport; sidstnævnte varer var særdeles efterspurgt i Østersøområdet. Dog vender mange tilbage i ballast - flere i delvis ballast - hvilket

kunne tyde på, at en del af den hjemadgående tonnage har ført fragtgods eller returladning - alt efter hvad der betalte sig bedst - til en destination undervejs.

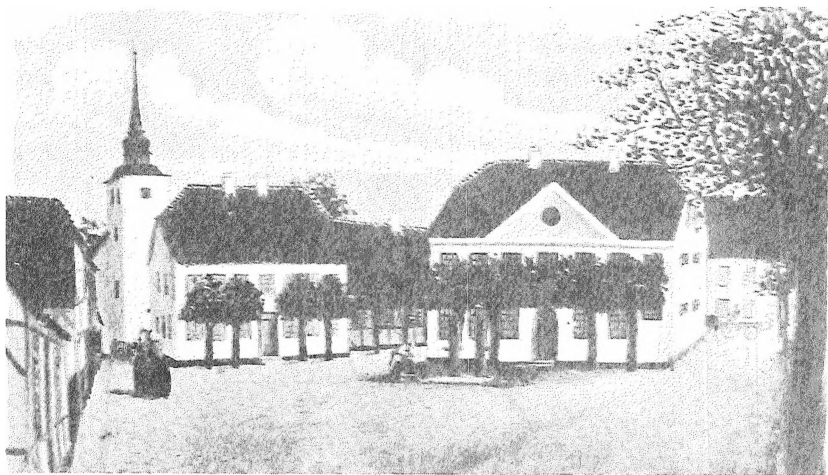
Samfundets generelle udvikling mod en pengeøkonomi medførte lokalt nye muligheder for at udbygge den handelsmæssige kontakt med udlandet. Hvad enten kornindkøbet i Østersøen afvikledes kontant eller med en veksler på Hamborg, var forudsætningen et godt, kreditværdigt navn, også selv om kornladningen ofte blev afsat så betids, at vekslens pålydende kunne remitteres inden forfaldsdagen.

Ud over trafikken i havnen med byens egne skibe modtog Ærøskøbing regelmæssige forsyninger af fødevarer fra de nærmeste øer, samt bøgerbrænde og tørv fra Løjt. Herudover koncentrerede besøgende fremmede fartøjer sig til markedsdagene, hvor håndværkere fra købstæder så fjernt som fra Stubbekøbing og Stege kom for at afsætte deres produkter - ja, en enkelt bornholmer fik endog solgt 7 af de 8 medbragte stueure - »bornholmere«. Fra Kolding leveredes de privilegerede sønderjyske kniplinger, mens Flensborg og Slesvig besørgede leverancer af håndværk, Nürnbergerkram og galanterivarer. Sidst, men ikke mindst, må fremhæves dét typiske træk af handelsmønstrer, at disse udenbys skibe alle forlader øen i ballast (bortset fra hvad de evt. ikke selv havde fået afsat).

De store og de små

Sideløbende med samfundets udvikling mod større pengeøkonomi skete der lokalt en akkumulering i særlig grad blandt de redere, som på daværende tidspunkt havde markeret sig med en økonomisk profil over gennemsnittets. Der spores en klar tendens til, at visse rederlav formår at svinge sig op, investere i flere, bedre evt. større skibe - en proces der, når den først er sat i gang, generelt er selvforstærkende.

Eksempelvis ejer blot ti anparthavere ca. 1/3 af den samlede flåde og yderligere beherskes 30% af byens samlede værdiansættelse af fire mægtige *reder-dynastier*. For at gøre billedet af de akkumulerende midler fuldstændigt skal nævnes den bevidst førte *ægteskabspolitik*. Den velhjegedes sociale position baner vejen for medlemskab af købstadens lovfæstede kontrolinstans, de seks *deputerede borgere*. Inden for den undersøgte periode viste det sig, at fem af disse var rekrutteret fra denne kreds. En afspejling af det sociale hierarki genfindes desuden i kirken, der som eneste faste indtægt havde leje af *stolestaderne*.²⁵



Torvet i Aarøskøbing var dels byens naturlige geografiske midtpunkt, dels det kulturelle og administrative centrum. Foran kirken ligger »Visdommens Kilde« - som byens skole hed i folkemunde. Midt på torvet lå indtil 1864 det gamle rådhus; embedsvældets førstemand, by- og landfogeden, havde domicil i Søndergade, umiddelbart bag rådhuset (ses t.h. for rådhuset). Postkort efter maleri, muligvis efter forlæg af Johan Koch (1869-1944). Det kgl. Bibliotek.

The market place of Aarøskøbing, about 1850. Right, the town-hall, pulled down in 1864. Left, the school and, behind it, the church.

Også selskabslivet var hovedsagelig stratificeret efter erhvervsøkonomiske interesser: af selskabelige foreninger fandtes én for embedsmænd, andre for byens velstående familier.

At den antydede økonomiske ulighed mellem redere og ikke-redere ikke er uvæsentlig, turde fremgå af *bilag III*. Af denne tabel ses, at anparthaverne ubetinget er de bedst stillede, både hvad angår taksering af bolig og næring. De 75 undersøgte anparthavere repræsenterer ikke blot enkeltvis det højeste gennemsnit, men råder som samlet erhvervsgruppe over henholdsvis 55% af byens samlede boligmasse, og 64% af den samlede nærings skatteansættelse. Særlig tankevækkende i denne forbindelse er købmand-rederens økonomiske fordel sammenlignet med den ikke-anparthavende købmand, der ikke selv indkøbte og fragtede varer på eget skib: såvel boligværdi som næringsværdi andrager ca. det dobbelte for anparthaveren i forhold til den ikke-anparthavende.

Skønt på overfladen homogen, fremtræder der således mange nuancer af økonomisk formåen bag de lange rækker af husfacader. Alle samfundets kategorier er erhvervsmæssigt og beboelsesmæssigt integreret, og samtlige maritime erhvervsgrøene er spredt over hele byen.

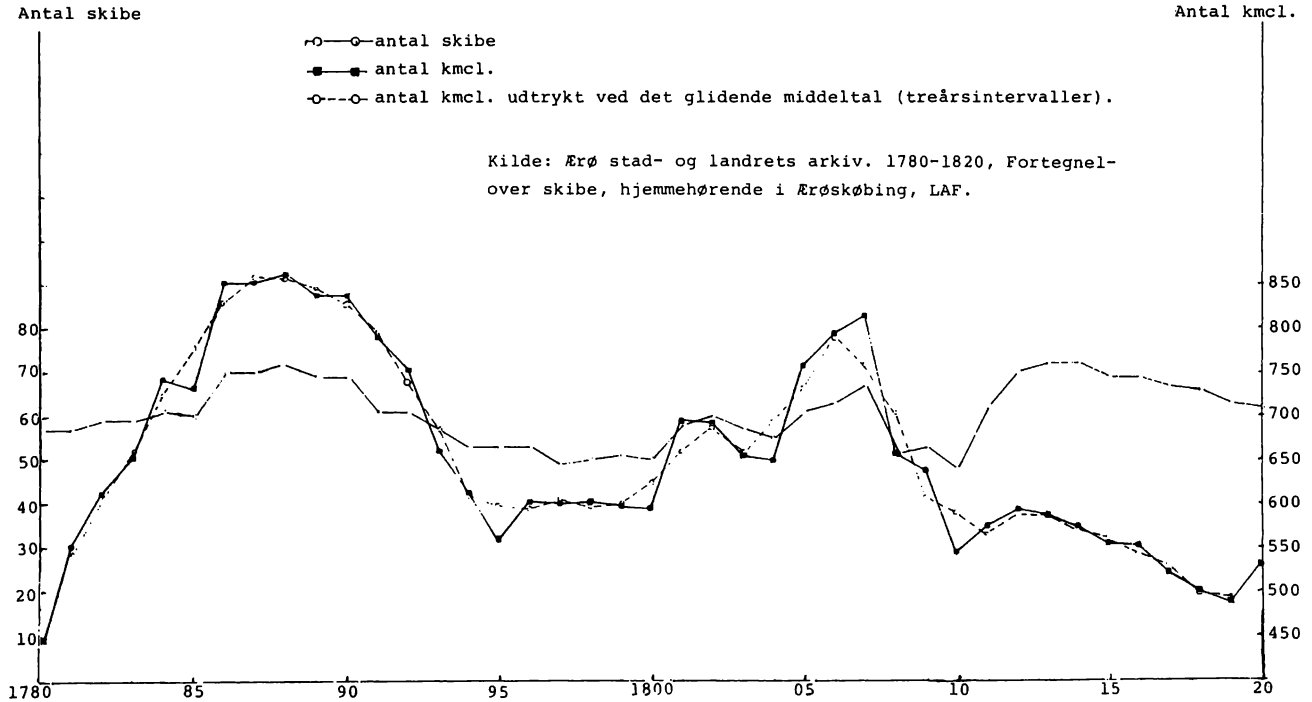
Den maritime sociale position afspejles landværts - ved facadens længde. Ligesom fartøjets samfundsorden skulle fungere til søs for at kunne sikre rentabiliteten og erhvervets opretholdelse, således underordnede byens borgere sig den tilsvarende landværts sociale struktur, idet størstedelen af indbyggerne var forenede i ét overordnet mål: at bevare og udbygge den etablerede levevej, Ærøs produkt - transporten.



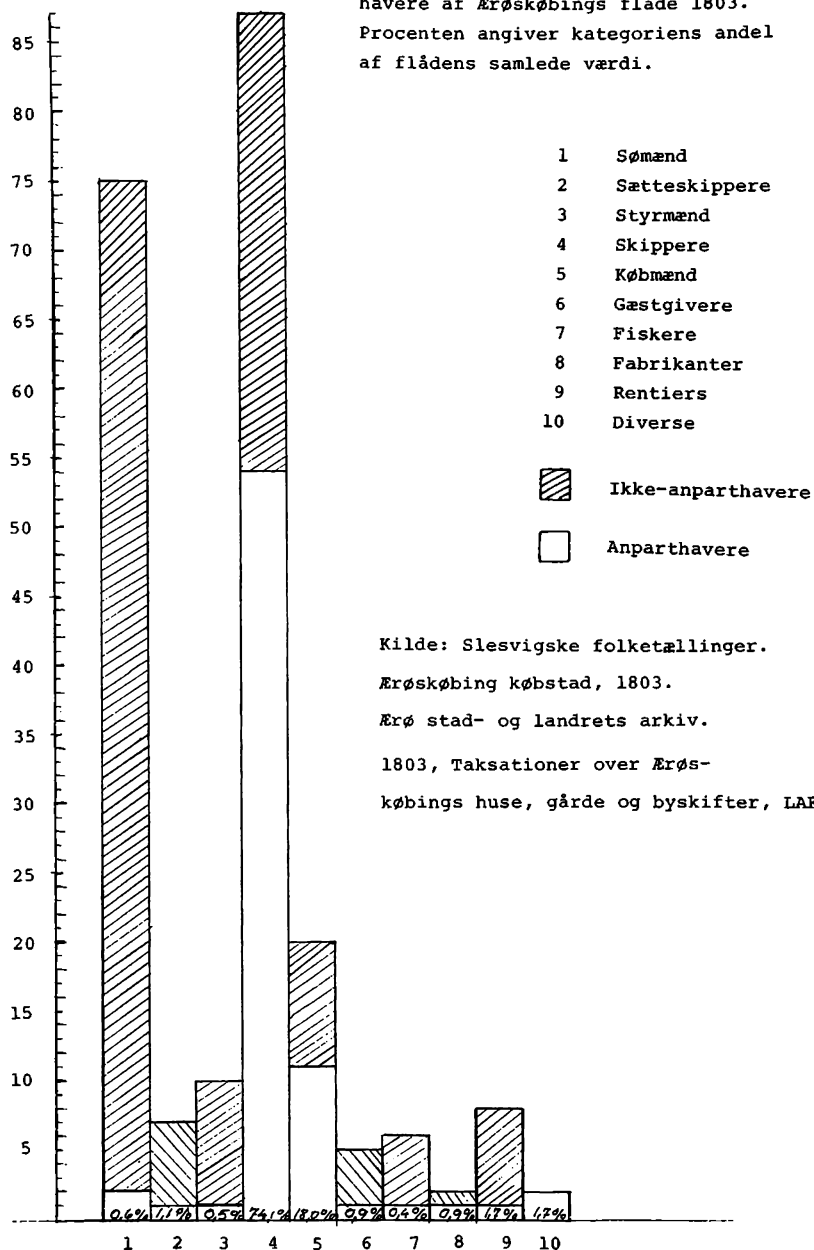
Sejladsen begynder, hvor brolægningen ophører: en jagt ligger og venter på last neden for Vestergade. Gaden er typisk for kvarterer med større huse, ofte forsynet med karnapper i to etager. Det var i øvrigt i det næstsidste karnaphus på venstre side, at Rasmus Lauritzen Kock boede. Billedet er taget af den første professionelle fotograf i Ærøskøbing, L.L. Kock, der etablerede sig her i 1864. Da byen fik installeret elektrisk gadebelysning i 1874, kan billedet altså tidsfæstes inden for dette interval. (Billedet gengivet i J. Svarer: Rejsen til Ærøskøbing 1863).

Vestergade, West Street, going down to the sea. The houses, mostly owned by wealthy ship owners, were often adorned with front bays, in two stories (left). Photo from about 1864-74.

Bilag I. Ærøskøbings flåde 1780-1820 udtrykt i antal skibe og kommercelæster.



Bilag II. Erhvervsfordeling af de 75 anparthavere af Ærøskøbings flåde 1803. Procenten angiver kategoriens andel af flådens samlede værdi.



Kilde: Slesvigske folketællinger.
 Ærøskøbing købstad, 1803.
 Ærø stad- og landrets arkiv.
 1803, Taksationer over Ærøskøbings huse, gårde og byskifter, LAF.

Bilag III

Skattetaksation af bolig og næring ifølge midsommergeld år 1803 udregnet i mark lybsk for erhvervsgrupperne²³

Ikke anparthavere	Antal per- soner	Bolig		Antal per- soner	Næring	
		Gennem- snitlig værdi	Total		Gennem- snitlig værdi	Total
Maritime						
håndværkere	7	214	1500	11	150	1650
Færgemænd	2	240	481	2	100	200
Fiskere	5	192	962	3	67	200
Sømænd	33	138	4577	33	91	3000
Matroser	13	132	1727	16	84	1344
Sætteskipperere	2	163	325	4	133	530
Styrmænd	2	113	225	2	100	200
Skibsførere	1	325	325	1	400	400
Kaptajner	1	550	550	1	—	—
Skipperere	14	384	5375	19	168	3192
Købmænd	7	735	5150	6	417	2502
Deltotal			21197			13218
Anparthavere						
Fiskere	1	—	—	1	—	—
Sømænd	1	600	600	2	150	300
Sætteskipperere	1	—	—	1	400	400
Skipperere	47	815	38308	54	523	28242
Købmænd	10	1370	13700	11	873	9603
Deltotal			52608			38545
Total	147		73805	166		51763
Ærøskøbing						
Total			94938			60365

NOTER

- 1 *G. Begtrup*: Beskrivelse over Agerdyrkningens Tilstand i Fyen, Langeland, Ærø, Lolland og Falster (Kbh. 1806), 536.
- 2 Eksempelvis havde hertugdømmerne sin egen toldlovgivning, som i 1700-tallet især er kendt for sine - i sammenligning med kongeriget - langt mere liberale bestemmelser i henseende til import- og eksportforbud. Civilretsligt var Jyske Lov - og altså ikke Christian V's Danske Lov - gældende. Hertugdømmerne hørte centraladministrativt ind under Tyske Kancelli, hvis lokale repræsentant var statholderen på Gottorp. Nærmere herom, se *Anne Riising*: Om Ærø's jurisdiktionsforhold indtil 1866, i *Afhandlinger om arkiver ved Rigsarkivets 75-års jubilæum* (Kbh. 1964).
- 3 En demografisk sammenligning er en sammenstilling af data af befolkningsstatistisk art. - Kilder: *Erik Krøman*: *Marstals søfart* indtil 1925 (Kbh. 1928), 289. *J.H. Hübertz*: *Beskrivelse over Ærø. Et historisk, topografisk Forsøg* (Kbh. 1834, genoptrykt Kbh. 1919), 169, 190. Ærø Stad- og landrets arkiv, 1779 og 1802. Fortegnelse over skibe, hjemmehørende i Ærøskøbing, Landsarkivet for Fyn (LAF). *Kommercelæsten (kmcl.)* er den måleenhed, der indtil 1867 blev anvendt til at udtrykke et fartøjs drægtighed. Den sættes til 24 tønder rug eller svarende til 2,6 registertons. Nærmere herom, se *Anders Monrad Møller*: *Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1974.
- 4 Nærværende artikel er udarbejdet på grundlag af mit speciale i historie ved Københavns Universitet: Ærøskøbing omkring år 1800. Studier i købstadens maritime milieu. For yderligere og mere detaljerede redegørelser og oplysninger henvises hertil.
- 5 Se note 3. Jens Rasmussen Hübertz praktiserede som læge på Ærø 1827-32. Skønt fagligt disciplineret inden for et andet felt (senere tider har med rette givet ham prædikatet »den danske åndsvageforsorgs grundlægger«), tillod hans vidtspændende, almene interesse ham at gøre interessante iagttagelser og studier på lokalt plan. På baggrund af sådanne indsamlinger udarbejdede han historiske beskrivelser af statistisk-topografisk karakter, som f.eks. den her citerede.
- 6 Eksempler på hyppigt anvendte kildegrupper for undersøgelsen: Et velegnet udgangspunkt for en socialhistorisk analyse er folketællingerne. Aspekter af det økonomiske liv kan belyses ved f.eks. skattelister, brandforsikringsprotokoller, skøde- og panteprotokoller og skifteprotokoller. Specificerede erhvervs-mæssige oplysninger kan generelt findes i borgerskabsprotokoller og specielt med henblik på det maritime næringsliv i diverse skibslisters og søruller, jfr. iverigt note⁴.
- 7 *G. Begtrup*: *Agerdyrkningens Tilstand*, 120.
- 8 *Hübertz*: *Beskrivelse*, 183.
- 9 *Axel Linvald*: *Bidrag til Oplysning om Danmark-Norges Handel og Skibsfart 1800-1807. Historisk Tidsskrift*, 8.rk., bd. VI (Kbh. 1917), 423. Linvalds beregning gælder monarkiets fartøjer på over 10 kmcl: Kongeriget Danmark: 22,9%; Norge: 50,7%; Slesvig: 15,5%; Holsten: 10,9%.
- 10 Kilde: Ærø stad- og landrets arkiv, 1780-1820 Fortegnelser over skibe, hjemmehørende i Ærøskøbing, LAF. Kmcl.-angivelsen gengiver de af toderen opgivne tal og altså ikke fartøjets reelle størrelse, der administrativt var reduceret med 1/6, den såkaldte sjettedelsmoderation. Om denne se *Anders Monrad Møller*: *Skibsmålingen i Danmark 1632-1867. Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1974.
- 11 *Krøman*: *Marstals Søfart* indtil 1925, 102.
- 12 Kilde: Ærø land- og stadrets arkiv, 1800-1807 Fortegnelser over skibe hjemmehørende i Ærøskøbing, LAF.

¹³ Se note¹².

¹⁴ *Fartøjer 1800-1807 fordelt efter navnetype*

Navnetype	Antal	%
Pigenavne	59	56
Søskendenavne	14	13
Bibelske navne	11	11
Allegoriske navne	16	15
Geografiske navne	1	1
Diverse navne	4	4
Total	105	100

Kilde: Ærø land- og stadrets arkiv, 1800-1807, Fortegnelse over skibe, hjemmehørende i Ærøskøbing, LAF.

Af navnetyper er pigenavnene absolut de mest populære. Forholdsvis udbredt er også kategorien søskendenavne, f.eks. »De tvende Brødre«. Denne navnetradition hentyder til fartøjernes traditionelle finansiering - familierederiet. De bibelske og allegoriske navne, f.eks. »Ebenetzer« og »Haabet«, skulle anråbe de højere magter om skibets beskyttelse.

¹⁵ Jfr. note¹⁴ om søskendenavne. Se forøvrigt *Henning Henningsen*: Part i skib, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1972, der behandler varierende typer partdannelser.

¹⁶ Historiske huse i Ærøskøbing (Nationalmuseet 1975).

¹⁷ Kilde: Ad Ærøskøbing: Slesvigske folketælling 1803. Ad Fåborg: *Stephan Jørgensen*: Efterretninger om Faaborg Kjøbstad. Et Bidrag til Fædrelandets Statistik (Odense 1816), 13.

¹⁸ *Hübierz*: Beskrivelse, 187.

¹⁹ Maritimt erhverv er i denne sammenhæng defineret i snæver forstand opdelt i 3 grupper: 1. de, der skaber fartøjet og reparerer dette, nemlig skibsbygningshåndværkerne. 2. de, der navigerer og betjener fartøjet til søs, besætningen. 3. de, der ejer og administrerer fartøjet, anparthaverne/rederne.

På grund af det nære interessefælleskab imellem kategorierne skal det vise sig, at det ikke altid er muligt at fastholde denne strenge adskillelse.

²⁰ Følgende opstilling kunne tyde på, at den regelmæssige vedligeholdelse af flåden har været skibsbygningshåndværkernes hovedbeskæftigelse.

Fartøjer søsat fra Ærøskøbing i årene 1800-1807

	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807
Antal jagter	1	-	-	2	3	-	2	1
kmcl. ialt	6	-	-	25.2	27	-	25	1

Opstillingen bygger på en rigsdækkende undersøgelse over fartøjers byggested på baggrund af toldbøgerne. Fortegnelsen er udarbejdet af forhenværende museumsdirektør *Knud Klem* og venligst stillet til rådighed. Opstillingen må dog ikke betragtes som udtømmende, da toldernes stedsangivelse ofte er upræcise og flertydige. Således er ikke medregnet fartøjer anført med byggested Ærø, da disse lige så vel som værende søsat fra Ærøskøbing kan være søsat fra Marstal eller næsten hvor som helst langs øens kystlinie.

²¹ *Hübierz*: Beskrivelse, 160.

²² Således repræsenterer betegnelserne skibsdrenge og sømænd folketællingens »fåhrt zur See« og »Seeführer«. Udtrykkene synes anvendt vilkårligt, idet begge kategorier dels ansattes til samme beløb i næringskat (midsommergæld, se note²³), hvilket altså ikke peger på en rangforskel, dels dækker et jævnt udsnit af alle aldersklasser (gennemsnitsalderen er 35 år), og skulle således heller ikke antyde en anciennitetsforskel. I det løbende vil det derfor være forsvarligt at betegne begge grupper som sømænd.

²³ Samtlige anvendte værdiansættelser kan henføres som taksering til den såkaldte *mid-*

sommergæld en speciel ærøsk skatteligning. Ydelserne erlagdes to gange årligt, ved mid-sommer- og juletid, som ¼%-afgift, dels af borgernes næringsbrug (en indkomstskat), dels af deres værdifaste formue som hus, gård, jordtilliggender, samt skibsanparter. Som sådan lader denne kilde sig anvende umiddelbart til at tegne et relativt, økonomisk forhold mellem de forskellige erhvervskategorier i Ærøskøbing. Kilde: Ærø Stad- og landrets arkiv. 1803 Taksationer over huse, gårde og byskifter, LAF.

Nærmere om midsommergælden, se Chronologische Sammlung der im Jahre 1832 ergangenen Verordnungen und Verfügungen für die Herzogthümer Schleswig und Holstein (Kiel 1833), 306-308.

Erich Pontoppidan: Den Danske Atlas. Tomus VII (Kbh. 1781), 449

Hübner: Beskrivelse, 77.

AERØSKØBING AND ITS MARITIME BACKGROUND ABOUT 1800

Summary

Studies of the social economy of local communities are still comparatively rare. Thus the choice of subject gives no indication of how representative it is. On the contrary, it is reasonable to let the existence of sufficient source material determine the choice of subject.

In this case the sea port of Aerøskøbing is the subject of research. Besides an interesting history of trading, based on the sea, the town also possesses a wealth of records. As early as the beginning of the sixteenth century it is known to have been given a charter and a monopoly of trade for the island of Aerø in the South Funen archipelago. Until 1864 the island came under the duchy of Schleswig, which meant that its administration and legislation were different from that of Denmark proper.

While the seafaring days of Marstal, the other harbour of any size on the island, are still fresh in the memory - when its schooners sailed for Newfoundland, South America and the West Indies - Aerøskøbing played a lesser known, though no less interesting, role in Aerø's maritime history.

Making use of demographic, trade and commercial data the article seeks to evaluate the importance of shipping for the economic life of the town about the year 1800. The results arrived at confirm the assumption of the town's dependence upon the sea. Not only was the island unable to support itself with regard to foodstuffs, it had no raw materials or products which it could sell in return for goods necessary, even vital, for its existence. Aerø's economic product was its shipping.

Generally speaking this was of three kinds: 1) small craft - boats and sloops of up to 10 commercial last (app. 26 tons) - ferried such everyday necessities as butter, fresh meat and firewood from neighbouring islands, 2) somewhat larger vessels (10-20 commercial lasts) bought grain from suppliers in the kingdom and sold it in the duchies, bringing back a mixed cargo of Pommeranian glass, timber, tar, bricks, for example, 3) others bought grain in North Germany and the Baltic States (made possible after the repeal of the law forbidding the import of corn in the 1780's) and sold it mainly to Norway, from where they brought back such typical Norwegian products as timber, iron ore and salted fish, either as freight or return cargo.

It is clear that by far the majority of the townspeople earned their living from the sea: 40% of the working population of the town made up the crews of these vessels. The small number engaged in shipbuilding (only 2%) indicates that only a few vessels were actually built in Aerøskøbing.

The purchase and ownership of vessels was not confined to a special shipowner class, but was connected with an occupation for which a boat was either a basic requirement (skippers owned 74% of the total shipping) or an extra asset (as in the case of merchants who accounted for 18%). The most popular form of ownership, the family firm, nevertheless had a definite influence upon the social structure of the town.

The long, regular rows of ancient houses which still make up the centre of Aerøskøbing are a visible reminder of the profitable living the town gained in the past from the sea.

DRAGØR BJERGNINGSVÆSEN

Af

BIRTE HJORTH

Formålet med dette arbejde har dels været at udarbejde en registratur over det arkivalske materiale vedrørende Dragør bjergningsvæsen, som befinder sig i Dragør kommunes arkiv, og dels at give en samlet historisk oversigt over dette erhvervs udvikling til brug for eventuelle benyttere af arkivet.

Arkivet rummer et stort kronologisk opstillet materiale vedrørende strandede skibe i farvandet omkring Amager og Saltholm indenfor en 80-årig periode. For at gøre disse arkivalier lettere tilgængelige og samtidig imødekomme en stigende interesse for maritim historie er der foruden registraturen tillige udarbejdet et alfabetisk register på mere end ni hundrede indførsler over navnene på de strandede skibe. En kopi af dette register befinder sig på Danmarks Biblioteksskole og i Dragør Lokalarkiv.

Indledning

Efter de ældste retsopfattelser i oldtiden havde den, der fandt et havareret eller strandet fartøj, uindskrænket ret til at bemægtige sig det, såvel som dets last og de ombordværende personer, der som regel blev dræbt. Denne »strandret« - den stærkes ret over den svage - blev udøvet gennem århundreder af kystboerne. Med kongemagtens tiltagende vækst fik også kongerne del i disse indtægter, som de anså for hørende til deres rettigheder. Ligelædes fik strandejerne del i vrage og gods, der drev ind på deres område, således at der udviklede sig en hævde på, at vrage skulle treddeles mellem finder, konge og strandejer.¹

Fra kirkelig side udbredte der sig imidlertid fra begyndelsen af 1100-tallet den humanere opfattelse, at skibbrud ikke skulle ændre ejendomsforhold. Man fordømte strandret og vrageplyndring. Samtidig søgte kongerne at underlægge sig de fleste strande og derved sikre sig retten til vrage. Dette indebar efterhånden en ændring i retsopfattelsen, således at de skibbrudne fik 2/3 af deres ejendom tilbage, medens 1/3 stadig tilfaldt finderens som bjergeløn²; d.v.s. at strandretten kriminaliseredes og afløstes af en forstrandsret, der blev en rettighed for bjergere til at kræve bjergeløn. Kyst-

boerne var dog ikke uden videre villige til at opgive en indtægtskilde, som havde århundreders hævd. Rester af den hedenske strandret kan påvises helt op i nyere tid.

Bestemmelserne om vrug, stranding, bjergning og bjergeløn er gennem tiderne behandlet i de forskellige love - først i landskabslovene (jyske, sjællandske, skånske lov), der blev nedskrevet i 1200-tallet, derefter i Christian II's vrugforordning³ (1521), der som en af de første love herhjemme blev trykt og udsendt til alle de stæder, hvis købmænd besejlede danske farvande. Vrugbestemmelserne i Frederik II's søret⁴ fra 1561 svarede i mange henseender til Christian II's vrugforordning, dog sattes bjergelønnen nu i relation både til omstændighederne og til godsets værdi, hvilket sidste man ikke tidligere havde gjort. Desuden taltes for første gang om bjergning i rum sø, hvilket tyder på, at en bjergningsteknik var under udvikling.

I Christian V's store lovkompleks Danske Lov fra 1683 behandlede stranding og bjergning meget udførligt, f.eks. påbød den dødsstraf for den, der om natten tændte ild på stranden for »at forføre den Seylende og bringe ham i Ulykke«⁵. En forordning fra 1705 »Om Forhold med strandede Skibe og Gods«⁶ supplerede og uddybede Danske Lov. Den giver et godt billede af strandings- og bjergningsforhold på den tid. I indledningen omtales, at de skibbrudne ikke altid havde nydt den hjælp og undsætning, der efter loven tilkom dem. Røveri og tyveri havde fundet sted mod Guds, naturens og kongens lov, ja endog »Mord og Mandslæt« var begået, og derfor blev der nu givet nye og skærpede bestemmelser.

I 1836 udstedtes en meget omfattende og udpenslet forordning om »hvad der i Strandingstilfælde skal iagttages«⁷. For første gang omtales redning af menneskeliv, idet det bestemtes, at der først og fremmest måtte sørges for mandskabets redning frem for godsets bjergning. Ligeledes skulle der sørges for de skibbrudnes forplejning, samt for de druknedes begravelse, der burde »ske med størst mulig Sparsommelighed«. Forordningen gav bl.a. også regler for oprettelse af bjergningskontrakter og omtalte de organiserede bjergelav, som fandtes rundt om i landet. Bestemmelser om organisering af sådanne bjergelav er vel det væsentligste i strandingsloven af 1895⁸, der ellers i store træk minder om forordningen af 1836 og med enkelte tilføjelser og ændringer er den lov, der gælder i dag.

I dag foretages den væsentligste bjergningsassistance fra søen af store organiserede bjergningsselskaber, bl.a. det danske »Em.Z.Svitzers Bjergnings-Entreprise«, der er verdens ældste bjergningsselskab. Der er nu ikke

mere brug for den stedlige kystbefolknings arbejdskraft, som der var tidligere, og de få bjergelav, der endnu er tilbage, har ingen praktisk betydning mere.

Bjergningen i Dragør

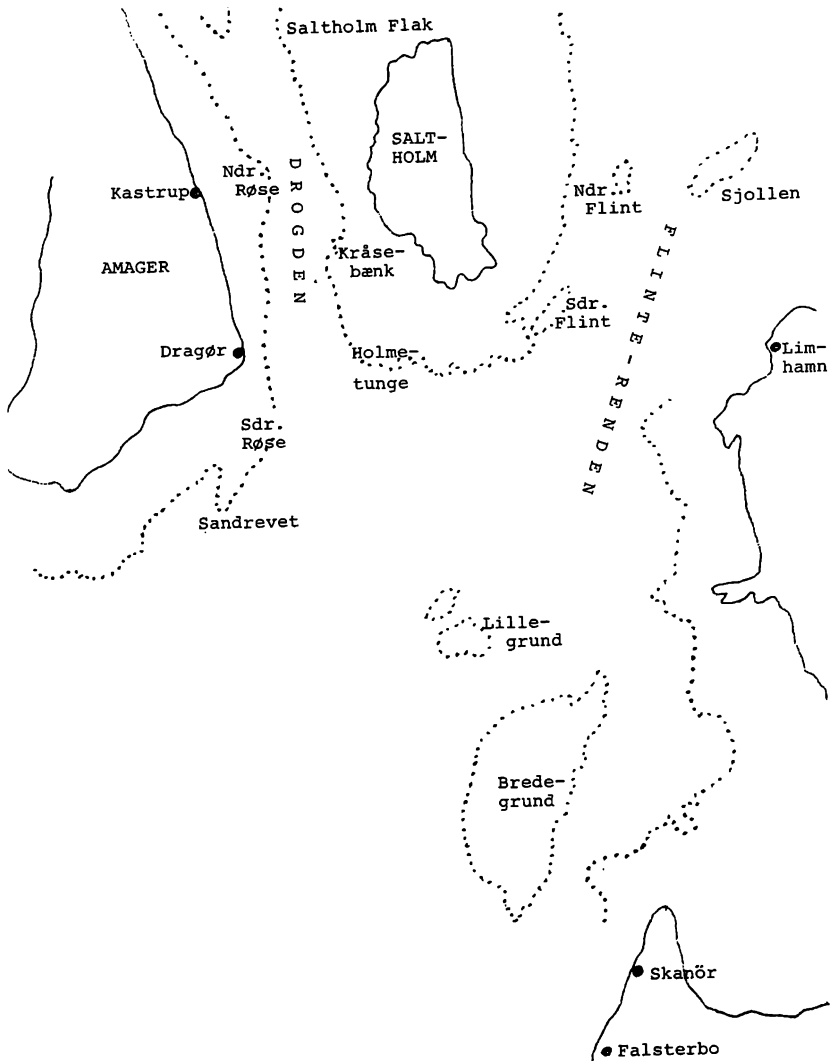
*Lovet være dig treenig Gud
for alle disse Penge,
o Gud bevare Dragør vel
og lad den aldrig trænge⁹.*

Dragør har med sin beliggenhed ved Øresund - et af de mest trafikerede farvande i verden - haft de bedste betingelser for at drive bjergning som et naturligt erhverv. Farvandet har ganske særegne forhold. Øresunds funktion dels som forbindelsesled mellem Østersøen og Nordsøen - og dermed Atlanterhavet - og dels som indsejling til København har til alle tider betydet en tæt trafik. Desuden er sejlløbene udfør Dragør, Drogden og Flinterenden, temmelig smalle og omgivet af grundt vand, men også den sydlige del af Sundet er domineret af de store udgrunde, Lillegrund og Bredegrund. Der er intet regelmæssigt høj- og lavvande, men derimod stærkt varierende vandstand afhængig af de forskellige vindretninger. Der er også ofte stærk strøm, og farvandet er desuden bredt nok til, at der kan stå høj sø i stormfuldt vejr. Når dertil tages i betragtning, at der ved efterårs- og vintertid ofte indtræffer dis og tåge og under strenge vintre tillige isskruninger, vil man forstå, at her altid har været betydelig strandingsrisiko for skibsfarten.

Middelalderen

Det første vidnesbyrd om bjergningsassistance ved Dragør er fra ca. 1333, på hvilket tidspunkt hele Amager hørte under Roskilde bispestol, og Dragør var en livlig handels- og markedsplads for hanseatiske købmænd. Et skib fra Stralsund led skibbrud ved Dragør, og af ladningen blev ilandbragt »7 læster og 12 lispund fugtig mel, 16 tønder øl, 2 sække humle og omtrent 3 pund fugtig rug«, som øvrigheden tog i forvaring. Skibets besætning har tilsyneladende haft problemer med at få udleveret deres gods igen, hvilket har affødt et brev fra hr. Johan Hasendorp (øvrighedens repræsentant?) til rådmændene i staden Lübeck¹⁰.

Herefter forløber der henved tre hundrede år, inden man igen hører noget om bjergning af strandede skibe ved Dragør. Der er uden tvivl i denne



Skitse over de vigtigste grunde og løb i Sundet mellem Amager, Saltholm og Skåne.

The most important shoals and channels in the Sound between Amager, Saltholm and Scania.

periode sket mange strandinger, der har givet anledning til bjergningsindtægter, men man ved blot intet derom.

Forholdene i 1500-tallet

For at beskrive Dragør bjergningsvæsens videre udvikling vil det nok være mest hensigtsmæssigt først at betragte forholdene i Dragør og St. Magleby i begyndelsen af 1500-tallet, fordi begivenhederne i denne periode totalt ændrede livsbetingelserne for disse to samfund, der i de følgende århundreder skulle hente en væsentlig del af deres indtægt ved bjergning.

Her ved middelalderens slutning efter Grevens Fejde 1536 lå Dragør-lejet øde hen. Hvad der havde været af fiskerhuse, pakhuse og boder fra hansetidens glansperiode, lå i ruin. Det rige handelsliv, der var skabt af de store sildefangster gennem det meste af middelalderen, var langsomt ved at ebbe ud, dels på grund af aftagende fiskeri og dels fordi hansestædernes rettigheder efterhånden var indskrænket betydeligt. Og det var som om fejden betød et vendepunkt for denne periode. Det har sikkert været mange år, inden der er vokset en fast beboelse frem på de gamle tomter. Først i 1550'erne tog fiskeriet igen et opsving og trak folk hertil, som da formodentlig begyndte at tage fast ophold her¹¹.

Da Dragør med tiden kom i et administrativt afhængighedsforhold til St. Magleby, vil det også være formålstjenligt at kaste et blik på forholdene her.

I 1521 havde Christian II indkaldt 184 hollændere, for at de kunne forsyne København med friske grønsager. De fik privilegier på hele Amager og Saltholm; men ved kongens fald 1523 måtte de se deres område begrænset til St. Magleby, hvor en del af dem bosatte sig på 24 gårde, foruden at de fik rådighed over to gårde i Dragør. Den oprindelige befolkning blev tvangsforflyttet. Hollænderne fik deres egen jurisdiktion under ledelse af en »schout« (foged) og hans syv »scheppens« (nærmest domsmænd). De skulle ikke som andre danske bønder gøre hoveri, men blot betale en årlig afgift til kongen af deres gårde. Desuden fik de retten til alt ålefiskeri ved Amager. De udgjorde derfor et meget privilegeret og rigt samfund i de følgende århundreder.

Tolderen på Dragørlejet

På Dragørlejet, der hørte under kronen, fungerede en tolder, der tillige var foged. Han var udnævnt af lensmanden på Københavns slot og varetog kronens og lenets interesser, bl.a. opsyn med strandingsgods. Desuden

havde han tilsyn med de søtønder, der var udlagt af hensyn til farvandets afmærkning. 1557 ser man, at Christian III ønskede, at der udlagdes to tønder mere på Dragør Strømme foruden de to, som allerede lå der¹². 1611 bestemte Christian IV, at hvert skib over 30 læster skulle betale et vist beløb i tønde- og skriverpenge for at løbe igennem Dragør Strømme. Afgiften blev opkrævet af tolderen¹³. Men i begyndelsen af 1600-tallet, da silde-markedernes tid var definitivt forbi, nedlagde man toldstedet og kirken, og da der skulle være en tolder ved Dragør havn, overdroges det schouten i St. Magleby at udpege en sådan blandt den stedlige befolkning. Dette blev for Dragørs vedkommende begyndelsen på et 200-årigt styre under St. Magleby. 1624 ser man, at Christian IV gav lensmanden i København følgende ordre: »Vi bede Dig och ville, at Du tilholder Skuldtzen (schouten) paa Amager, at hand god Vagt ved Tønderne paa Strømmene under Dragør och Amager natt och dag lader holde«¹⁴. Senere overtog admiralitetet udlægning og opsyn med søtønderne.

Bjergningen i 1600-tallet

På denne tid var bjergning efterhånden blevet en ikke uvæsentlig indtægtskilde. Kronen har vel nok taget broderparten, men en del må også være kommet de lokale fiskere til gode. De første regnskaber over bjergning er fra 1647¹⁵. To mænd fra Dragør havde fisket et anker, som efter at have ligget »år og dag« vurderedes til 20 sletdaler. Kronen fik den ene halvpart og bjergerne den anden. På samme måde deltes indtægterne af træ og rug, der var bjerget af »Dragør Folk«. Lensmanden og fogeden fik formodentlig hver 10% af kronens og bjergernes indtægt. Man ved, at der omkring dette tidspunkt boede ca. 50 familier i Dragør. Allerede 1658 har Dragørs beboere udgjort en slags privat bjergelav, idet »Menigheden« da fik kongens tilladelse til at beholde 18 tdr. rug, som var bjerget fra en hollandsk kreyer, medens slotskommandanten havde modtaget kronens andel¹⁶.

Det er forøvrigt det samme år, at en stor del af byen blev afbrændt af svenskerne.

En betydelig indtægt har beboerne sikkert også haft af de såkaldte »sjou« eller »sjøv« (=tilfældigt arbejde), der bestod i at yde hjælp til grundstødte skibe, så de kunne komme flot igen uden losning.

Et bevis på bjergningens store betydning har man fra 1663, da vedtægten mellem St. Magleby og Dragør blev fornyet, idet den forrige var

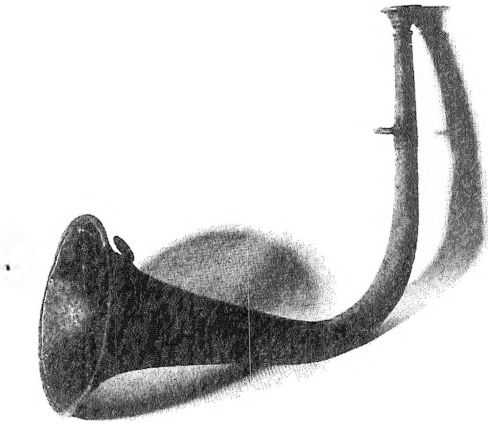
brændt under svenskekrigen. Her måtte 8 mand fra Dragør ved hollændernes ret skrive under på, at de ville vedblive at overholde deres forrige vedtagne kontrakt, hvis 11 punkter bl.a. gik ud på, hvad Dragørs beboere skulle betale for benyttelse af kirke, kirkegård og præst, hvad man skulle give i græspenge for heste, køer og svin og hvad man ellers skulle betale af afgifter til Hollænderbyen. Men det interessanteste punkt i denne forbindelse er nok, at hollænderne ikke måtte fortrænges, når der kom skib på grund: »Dat se nemandt van unser gemeehnte schölen utdrenge wien dar ein schip an de grondt kumt---«¹⁷.

Man ser, at hollænderne havde skaffet sig store økonomiske interesser i Dragør i form af skatter, græsningsafgifter og kirkeafgifter, tillige med retten til bjergningsindtægter, som Dragør-boerne havde i kraft af deres havn og materiel. I Dragør så man ikke med milde øjne på disse bjergningsindtægter, der gik dem forbi, og man fandt da også med tiden på forskellige kneb, bl.a. at undlade at melde om grundstødninger og at slutte indskrivningen af bjergningsdeltagere, inden hollænderne var mødt frem.

1688 bestod Dragørs befolkning af 52 fiskere, 7 håndværkere, 4 lodser, 2 gårdmænd, 1 kromand, 1 tolder og 1 skolemester. Byen havde i sidste halvdel af 1600-tallet en støt fremgang, betinget af stigende fiskeri. Omkring 1700 indledtes imidlertid en ny periode, der skulle vare til omkring 1900. Nu blev skibsfart, lodseri og bjergning de tre vigtigste indtægtskilder.

Fogeden og de fire mænd

Fogeden i Dragør blev i 1600-tallet udpeget af schouten i St. Magleby. Som regel var det en af de hollandske gårdmænd i Dragør, der blev valgt, hvilket gav anledning til stigende utilfredshed. Omkring 1690 opnåede beboerne dog ret til at udpege tre mænd, hvoriblandt fogeden så kunne vælges. Samtidig var der vokset en institution frem kaldet »de fire mænd«, som gang på gang optrådte på Dragør-boernes vegne. De fire mænd, der var valgt af beboerne selv, kaldtes også byforstandere. De dannede sammen med fogeden et forstanderskab, der skulle forvalte byens regnskaber og anliggender. Senere hen fungerede de også som bjergningsformænd. Den første foged under denne ordning var Johan Pedersen Holst, vistnok tiltrådt 1697. Da han tillige var tolder og strand- og bjergningsfoged,



Byens horn hvormed der blev kaldt til bjergning, når et skib var strandet. Når bjergelønnen kom til udbetaling, blæstes der atter til samling. Dragør Museum. Fot. lokalarkivar Svend Jans.

The town horn of Dragør which was blown when people were called to salvage a stranded vessel and when salvage money was going to be distributed.

oppebar han procenter af bjergningen. Efterhånden blev det sædvane, at fogeden og schouten hver modtog en mandspart og senere 1% af bjergningssummen (ang. mandspart, se afsnit Bjergningsindtægten og dens deling).

*Bjergningen i 1700-tallet. -
Bjergningsvedtægterne*

Den første vedtægt for Dragør er fra 1707 og drejer sig mest om bestemmelser for havnen; men den næste vedtægt fra 1713 omhandler hovedsagelig bjergning¹⁸. Med denne vedtægt må man anse bjergning for at være overgået fra et privat foretagende til en ren »kommunal« opgave, thi i §7

lyder det: »Huem som kommer først om bord til noget skib ey maa understaa sig at accordere for sig og sit skiberom allene, mens for heele meenighedens beste---«. Der blev givet udførlige bestemmelser om akkordering og fordeling af fortjenester. For hver 100 rdl skulle »afleggis til Dragøers beste« 5 rdl. Alt, hvad der fortjentes, skulle komme alle, som gjorde sejl og kom om bord før skibet kom af grund, til gode. Denne vedtægt dannede det første grundlag for byens rettigheder. I 1663 havde hollænderne samme ret til at tage del i bjergningen som Dragør-boerne, men ved nu at tage 5% fra til byens bedste har man søgt at unddrage dem en del af indtægterne.

1732 blev der oprettet en ny vedtægt, som blev fornyet i 1749 og underskrevet af fogeden, de fire mænd og schouten¹⁹. Her kunne alle - altså også hollænderne - der mødte rettidigt, tage del i bjergningen. Afgiften til byen blev nu forhøjet til 10%, der deltes ligeligt mellem byens, havnens og skolens kasse. I 1758 forhøjedes afgiften til 20%, nemlig 4% til byen, 4% til skolen og 9% til havnen, samt 3% til fogeden.

At bjergningen var et by-anliggende fastsloges yderligere ved den nye bestemmelse, at den båd, der først sejlede ud til et grundstødt skib, altid skulle have en af byforstanderne om bord, til at slutte akkord med skipperen. Bjergelønnen, bortset fra den faste andel til byen, skulle deles ligeligt mellem de deltagende både og mandskabet - et nyt forsøg på at unddrage hollænderne en del af indtægten.

Disse tiltagede rettigheder overfor hollænderne gav efterhånden anledning til kiv og spektakler. Desuden var der en stadig utilfredshed blandt beboerne i Dragør over skatter, græsningsafgifter og stolestadeafgifter²⁰ til Hollænderbyen. En større »opkommen Misforstaaelse« i 1766 måtte amtmanden søge at forlige, og den resulterede i en vedtægt mellem de to byer, hvori det bl.a. hedder: »---saa skal og Hollænderbyens Beboere have Frihed at fare til Skibe som kommer paa Grunden hvorføre enhver skal nyde sin part ligesaa fuldkommen som En af Dragøe Beboere«²¹. Man forsøgte fra hollændernes side stadig at holde fast på de gamle rettigheder.

Men 1770 bestemtes det, at kun folk, der havde byens rettigheder, måtte tage del i bjergningen²², og med bestemmelsen fra 1819 om, at bønderkarle og landfolk kun kunne oppebære halve mandsparter, selv om de havde byens rettigheder, var hollændernes indtægtsmuligheder ved bjergning efterhånden stærkt begrænsede.

Vedtægten af 1749 blev siden stadfæstet af de forskellige amtmænd i 1750, 1753 og 1757 - hver gang under indskærpelse af, at man overholdt den kongelige forordning af 21.3.1705 angående vrug og bjergning²³.

Bjergningsudøvelsen

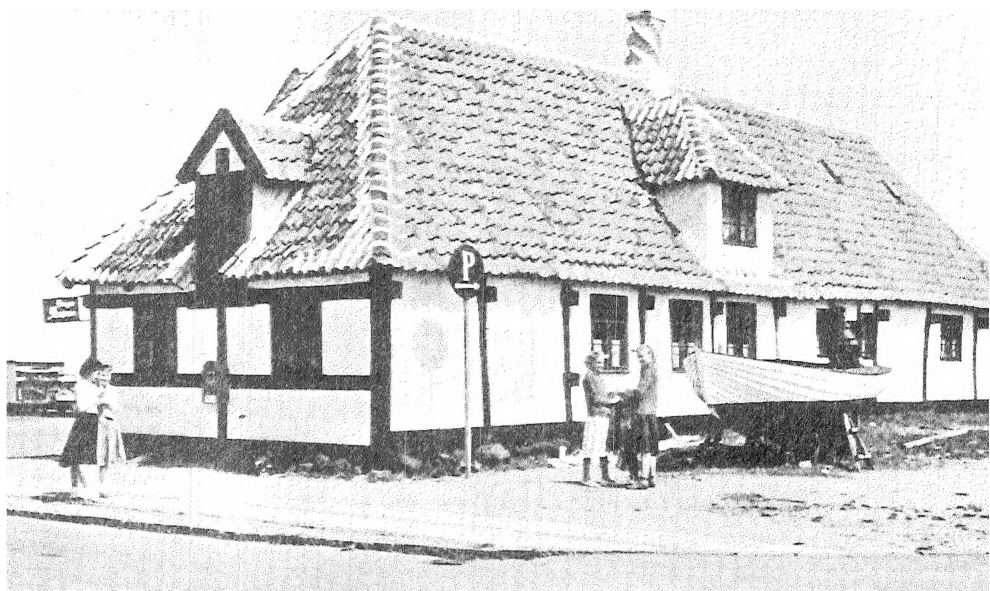
Bjergningsområdet strakte sig så langt øjet kunne række, og det vil i realiteten sige rundt om Saltholm, over til Bredegrund i nærheden af Skanør og rundt om Amagers sydkyst. I dette område havde byens båd med en af de fire byforstandere om bord ret til at slutte akkord om bjergning. Skipperen på det grundstødte skib kunne naturligvis tage mod den hjælp, der først tilbød sig, men ofte drejede det sig om at losse skibet for at lette det, og hertil behøvedes mandskab og fartøjer, altså frem for alt en organiseret og hurtig hjælp, som Dragør-bjergerne var i stand til at yde.

Så snart et skib observeredes grundstødt eller flagede for »sjov«, gik der bud til fogeden og byforstanderne, medens havnefogeden beordrede byens båd og derefter andre skibe og både klargjorte. Bytjeneren blev sendt rundt i byen for at tude i hornet og råbe »til skibs«. Byens båd sejlede derefter straks ud med en af byforstanderne ombord for at forhandle med skipperen på det grundstødte skib, og imedens var byskriveren mødt op i havnelokalet, hvor folk nu strømmede til for at blive indskrevet som deltagere og vente på signal fra byens båd til at gå ud. Hvor avanceret bjergningsmateriel man på den tid har haft, vides ikke, men bjergningsarbejdet har i de fleste tilfælde bestået i at tømme det grundstødte skib for sin last. Hertil anvendtes lægtere, der ofte var gamle udtjente skuder, der kun lå i havnen og ventede på sjov, men som kunne give sin ejermand en god indtægt. - Et flag i sjov (som nødsignal) var enten et på midten sammenbundet flag eller et omvendt sat flag.

Bjergningsindtægten og dens deling

Det var ofte svært for skipper og byforstander at blive enige om bjergelønnen. Den bestod for det meste i en andel både i ladning og skib, op til en trediedel af værdien afhængig af forholdene. Der foreligger gennem sidste halvdel af 1700-tallet en række retssager angående bestemmelsen af bjergeløn, og det ses, at i almindelighed regnedes en trediedel af ladningen eller en fjerdedel af værdien af skib plus ladning for en rimelig bjergeløn.

Deling af bjergningsindtægten blev i tidens løb foretaget efter varierende regler, der fastsattes i de forskellige vedtægter eller tillægsbestemmelser i forhandlingsbogen. Når de forskellige procenter til byen, skolen, havnen,



Dragør Museum på Dragør havn. Opført 1682 som pakhus og havnelokale. Her foregik indskrivning af bjergningsmandskabet og udbetaling af bjergeløn. Fra ca. 1790 til 1914 har huset også fungeret som rådhus.

The Dragør Museum. Built in 1682 as a warehouse and harbour office. From about 1790 to 1914 also used as townhall. Here the salvage crew was mustered and the salvage money paid out.

fogeden og hvem der ellers skulle have, samt diverse udgifter i form af told, auktionsomkostninger, fortæring, rejsepenge og lignende var fratrukket bjergelønnen, blev resten delt mellem de deltagende fartøjer, læsteparten, og det til bjergningen indskrevne mandskab, mandsparten.

Til tider tog man det bjergede gods som bjergeløn, men for det meste blev det dog solgt ved en efterfølgende auktion.

Da det ofte var store mængder bjergningsgods, man måtte tage vare på, var det nødvendigt at have pakhuse og stabelpladser. Den bygning på Dragør havn, der i dag huser Dragør Museum, er bygget i 1682 som pakhus. Det fungerede tillige som havnelokale, hvor indskrivningen af bjergningsmandskab foregik.

Delingsforholdet mellem læsteparten, som tilfaldt ejerne af de deltagende fartøjer, indskrevet efter læstetallet²⁴, og mandsparten, som rettede sig efter antallet af mænd, der var indskrevet, fastsloges i vedtægterne. Ifølge vedtægten 1732 og 1749 blev der delt med halvparten til hver. 1770 forandredes denne bestemmelse, således at fartøjerne om sommeren fik halvparten, men om vinteren, hvor der var mange skibe hjemme, kun en trediedel af den tildelte bjergeløn. Om vinteren skulle der tillige foretages licitation blandt fartøjerne, der lå i havnen, og de billigste tilbud antoges²⁵.

Til en større bjergning kunne der være indtegnet 200-300 læster og 100-200 mand, ja undertiden over 300 mand. Skipperne hjemtog den største part af bjergelønnen, idet mange gode Dragør-skibe endte deres dage som afriggede bjergningslægttere, der blot lå i havnen og ventede på sjov. Mandsparten har i midten af 1700-tallet næppe været større end 10-12 rdl. årligt, men da det var det meste af byen, der deltog, virkede det som en mild regn overalt, som Chr. Nicolaisen udtrykker det i »Amagers Historie«. Fogeden og de fire mænd fik hver en mandspart foruden deres faste procenter af bjergningen. Havnefogeden, skriveren, bytjeneren, vægterne ligesom til tider lærerne, amtsforvalteren og birkedommeren fik også deres parter. De gamle mænd, som ikke kunne være med mere, fik deres part, såvel som de mange enker, byen havde. Også de fattige blev betænkt.

I »Amagers Historie«, bd. III, s. 308 fra 1915 henviser Chr. Nicolaisen til en regnskabsbog over bjergningsindtægter 1740-1804. Den findes vist desværre ikke mere. Her har man kunnet følge bjergningsindtægten år for år, og forfatteren omtaler følgende indtægter for årene:

1742	2644 rdl.
1749	6265 rdl.
1750	3250 rdl.
1755	2090 rdl.
1756	3204 rdl.
1765	7170 rdl.

Efter hvert års regnskab har skriveren kommenteret udbyttet, ofte på vers og tit med nogle ironiske hentydninger til hollændernes misundelse over ikke at få samme part som beboerne i Dragør. I 1750 skrev han således: »Staa Dragør ved Herrens Hjælp, agt ingens skæve Øje. Med det misundte Brød vi os vil lade nøye.«²⁶

Det gennemsnitlige årlige antal bjergninger for denne periode er 8-9, og den gennemsnitlige årsindtægt opgiver Nicolaisen til ca. 3.600 rdl. Fordelt på 10-årige perioder udgør indtægten:

1740-49	23.300 rdl.	1770-79	36.500 rdl.
1750-59	30.000 rdl.	1780-89	46.600 rdl.
1760-69	32.900 rdl.	1790-99	39.000 rdl.

og for 5-året 1800-04 indkom der endog 35.700 rdl. Der er altså en stigning i indtægterne igennem hele perioden.²⁷

Ankerudførsel

At føre anker ud for skibe, der var kommet på grund, så de eventuelt selv kunne varpe sig fri, udgjorde en ret betydelig del af bjergningen. Det var derfor kun byens båd og dets mandskab, der måtte slutte akkord herom. 1771 vedtoges det, at halvdelen af denne fortjeneste skulle tilfalde byen og halvdelen bådens mandskab. 1784-1814 indbragte dette arbejde 10.000 rdl., hvoraf halvdelen gik i byens kasse.

Private sjov

»Små sjov« eller »private sjov« blev udført af folk uden byforstanderskabets mellemkomst og drejede sig om drivende vrage, opfiskede ankre og andet herreløst gods. I begyndelsen regnedes disse indtægter som byen uvedkommende. Kun kronen havde rettighed heri. 1743 fandt tre mand fra Dragør imidlertid et forladt skib, »Catharina Elisabeth« drivende rundt i Køge Bugt. Det gode bytte vakte opstandelse i byen - alle ville have del deri, og skibet blev overgivet til myndighederne. En efterfølgende proces tilkendte byen 1800 rdl., som den ville dele på sædvanlig måde, hvilket udløste en voldsom protest blandt beboerne. En anden deling, hvorved båden og mandskabet, der fandt skibet, samt 150 mandsparter fik det meste, bevirkede, at byens kasser intet fik. Samme år vedtog man derfor, at afgiften af al privat og offentlig sjov skulle være 10% til byen.

I en periode i 1760erne havde kommunen selv overtaget de små sjov, idet man havde anskaffet en større båd til formålet, men de blev atter givet fri mod de sædvanlige 10% i afgift.

Den største indtægt af de private sjov gav opfiskning af »blinde« ankre, der kunne være til gene for sejladsen. En plakat af 8.6.1770 tillod alle langs Øresunds kyst fra Helsingør til Dragør frit at fiske efter forsvundne, blinde ankre. Disse ankre skulle tilhøre finderen, men skulle dog først tilbydes søetaten, om den kunne bruge dem. Dragør-boerne fiskede mange ankre, men da man gerne kunne få mere for dem, end marinen ville give, fristedes mange til at omgå bestemmelsen. 1785 havde man ført 9 ankre ind til København og solgt dem for 25 rdl. pr. stk. Der blev rejst tiltale for ulovlig omgang med hittegods, og hver af sælgerne måtte betale 50 rdl. i bøde²⁸.

Konkurrerende bjergere

Omkring midten af 1700-tallet fik man vanskeligheder med konkurrence fra Kastrup-bjergere, især fra ejeren af Kastrupværk Jacob Fortling, hvis folk ofte kom Dragør-bjergerne i forkøbet, således at disse blev afvist, når de nåede frem. De klagede derfor 1755 til amtmænd og ansøgte om at måtte beholde eneret til bjergning, idet de henviste til, at de var indrullerede søfolk under kongens søtjeneste i modsætning til Fortlings folk, der var soldater, kuske og lignende. Chr. Nicolaisen formoder, at de har fået medhold, for en tid herefter blev der ved delingerne afsat gode dusører til forskellige øvrigheds personer.²⁹

Men fortrædelighederne var ikke forbi. Et af lodsernes privilegier var, at de havde frihed til at yde hjælp til grundstødte skibe ved at udføre varp eller anker for at bringe dem flot uden at losse. Denne frihed var en hindring for Dragør-boerne i deres bjergningssjov og en kilde til ærgrelser; men da Dragør-lodserne i 1768 forsøgte at danne deres eget bjergningsselskab, måtte amtmænd skride ind og give dem tilhold om at overholde byens vedtægter. De forsøgte derefter at konkurrere med bjergerne fra Kastrupværk, der var begyndt at bjerge igen. Det kom sågar til håndgribeligheder imellem parterne, idet tre Dragør-lodser i 1770 stod tiltalt for at have forøvet voldsom adfærd mod en af værkets både og dets mandskab.³⁰

Det ser ud, som om Kastrup-bjergerne har fortsat deres virke, især på den nordlige del af Saltholmgrunden. En retssag 1788 afgjorde, at dette

ikke kunne formenes dem, selv om det gik ud over Dragør-bjergerne³¹. Dette blev anledning til, at man senere enedes om en deling af bjergningsområdet efter en linie fra Maglebylille Hage midt over Saltholm.

*Bjergningen i 1800-tallet, -
Vedtægten af 1855*

Bjergningen lå efterhånden i meget faste rammer og fortsatte nogenlunde uændret ind i det 19. århundrede. De gamle vedtægter, der kun havde undergået enkelte forandringer, havde fortsat gyldighed. Man blev i 1818, da schout-jurisdiktionen ophævedes, uafhængig af St. Maglebys styre og dermed en helt selvstændig kommune, ledet af byforstanderskabet, der stadig bestod af de fire mænd og fogeden. Dette styre fortsatte uberørt af de for det øvrige Danmark gældende kommunallove af 1841 og 1867. Først 1910 ophævedes fogedinstitutionen i Dragør, og byen blev underlagt den almindeligt gældende kommunallov.

I 1852 indgav imidlertid 70 af byens borgere et andragende til amtmanden om at få de gamle vedtægter reviderede, da de »nu er 100 Aar gamle og for en Del ikke passer til de nuværende Forhold«. En kommission udarbejdede nye bestemmelser om byens styrelse, havnen, bjergningen og andet, og den nye vedtægt stadfæstedes 1855.³²

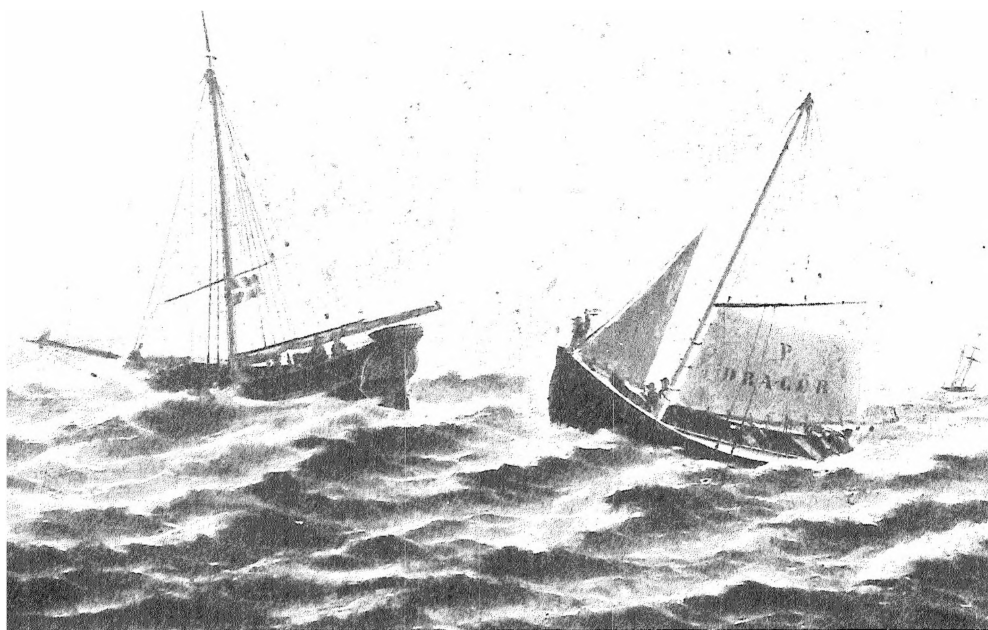
Bjergningsvæsenet gav stadig Dragør en kommunal særstilling og dannede det økonomiske grundlag for kommunens beståen. Derfor lagdes der i vedtægten atter vægt på, at kun de af byen udsendte og bemyndigede mænd måtte assistere og slutte akkord med grundstøtte skibe. Det var stadig kun »byens båd«, ført af underhavnefogeden eller i hans fravær en af byforstanderne, der først måtte gå ud. Mandskabet om bord skulle være fuldbefarne søfolk. De kunne eventuelt begynde bjergningen ved at foretage ankerudførelse, og ellers skulle de give signal til det indskrevne mandskab og lægterne, der holdt sig parat på havnen. Delingen af bjergningsindtægten blev fastsat efter nye regler. De af byens folk, der levede af søen, fik fortrin frem for de andre beboere, da kun de, der havde »søvant« på deres søpatent og var over 18 år, kunne oppebære fuld mandspart. Søvante under 18 år og ikke søvante over 18 år fik halv mandspart, medens unge, ikke søvante kun kunne få en kvart mandspart. Syge og gamle folk fik mandsparter efter de samme regler. 60 enker skulle hver have 1 mark af hver 1000 rdl., som bjergningen indbragte, eller tilsammen 1%.

For anskuelighedens skyld er fordelingen af bjergningsindtægterne opstillet i nedenstående skema:

	antal mands- parter		del af netto- bjg. indtægt
<i>menigt</i> ikke søvante under 18 år	1/4		
<i>mandskab</i> ikke søvante over 18 år	1/2		
søvante under 18	1/2		
søvante over 18 år	1		
syg søvant over 18 år, gift	1		
syg søvant over 18 år, ugift	1/2		
<i>offentlig</i> fogeden	2	+	3%
<i>ansatte</i> byforstander, tjenestegørende	2	+	1/4 %
byforstander, ikke tjenestegørende	1	+	1/4 %
underhavnefoged	2		
bjergningsformand	2		
skriveren	2	+	1 rdl.
bytjeneren	2		
4 vægttere	4		
<i>offentlige</i> havnekassen			9%
<i>kasser</i> bykassen	2	+	4%
skolekassen	2	+	3%
<i>offentlig</i> 60 enker			1%
<i>forsorg</i> gamle mænd	1/2-1		

Med forskellige andre udgifter, der løb på, fragik der omkring en fjerdedel til administration, inden det menige mandskab kom i betragtning.

Delingen i læsteparter og mandsparter fandt sted som tidligere. Om sommeren kunne ethvert fartøj melde sig som lægter, og delingen i læsteparter og mandsparter var 1:1. Om vinteren havde kun fartøjer under 8 læster ret til at deltage. Behøvedes større lægttere, blev de udtaget ved licitation. Byen havde selv anskaffet en skonnert, som naturligtvis kom i første række. Deltog i en bjergning kun fartøjer på 8 læster og derunder, var delingsforholdet mellem læstepart og mandspart altid 1:2, uanset årstiden.



En båd fra Dragør bjergningsvæsen på vej til en nødstedt jagt. Maleri fra ca. 1870 af Peter Foss i privateje. Fot. Svend Jans.

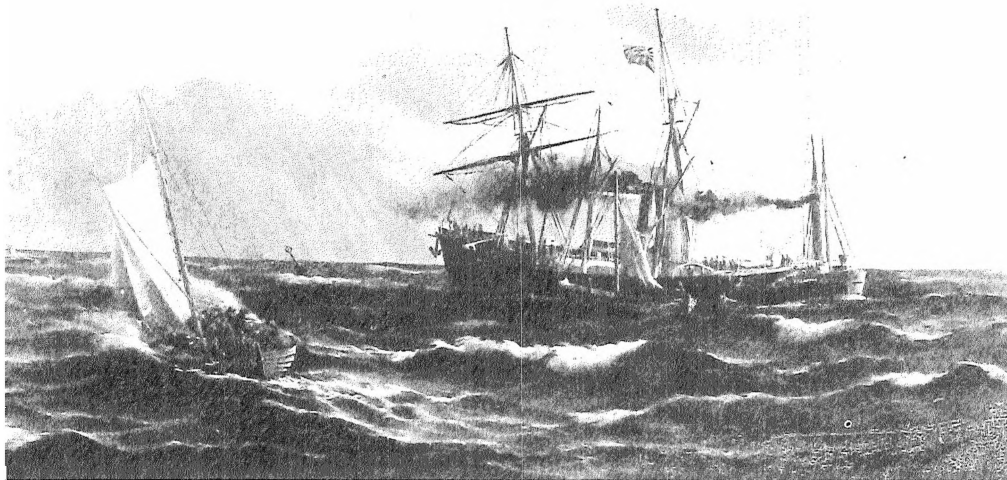
A Dragør salvage boat (right) running out to assist a yacht in distress, about 1870.

Alle ejere af fartøjer, der deltog i bjergning, var pligtige at holde dem i forsvarlig stand og lade dem syne hvert andet år ved to af retten udmeldte synsmænd. Eventuelle mangler skulle være udbedret inden tre uger efter besigtigelsen.³³

Desuden ville drukkenskab og opsætsighed fra mandskabets side blive straffet i henhold til strandingsforordningen af 28.12.1836.

Bjergningsudøvelsen

Når underhavnefogeden eller en af byforstanderne tog ud til et strandet skib, kunne han skrive kontrakt med skipperen med det samme. Men ofte ønskede skipperen at komme ind til Dragør for sammen med fogeden at rejse til København for at skrive kontrakten hos det skibsmæglerfirma,



Byens båd går ud til forhandling om bjergning af en damper, der er grundstødt på Ravnen lige nord for Dragør havn 1884. Havaristen ses længst til venstre i billedet. Om bord i byens båd er bl.a. fogden I.P. Schmidt. Maleri fra 1924 af Chr. Mølsted på Dragør Rådhus. Fot. Svend Jans.

The town boat leaving the harbour of Dragør in 1884 to negotiate for the salvage of a steamship which has run aground on a shoal (left).

som skipperen havde forretningsforbindelse med. Det var fortrinsvis de store, udenlandske firmaer i Helsingør, Chapman & Norrie, Major Wright & Co. (engelske), H. Petit & Co. (fransk), van Aller & Co., van Deurs & Co. (hollandske) og mange flere, repræsenteret ved deres københavnske agenter, der ordnede det formelle ved kontraktskrivningen. Disse firmaer havde som speciale at varetage deres landsmænds interesser, når de mange skippere skulle i land i Helsingør for at betale sundtold til Øresunds Toldkammer. De var dem behjælpelige med klareringen, skaffede proviant og andre skibsfornødenheder og kunne måske endog forstrække dem med et mindre lån. De stod kort sagt til disposition med al slags hjælp, men selvfølgelig mod en passende provision.³⁴

Det var derfor naturligt for en skipper, hvis han ved grundstødning eller

havari var kommet i vanskeligheder, at henvende sig til det skibsmæglerfirma i Helsingør, som han havde kontakt med og stolede på og som kendte ham. Det ordnede hans økonomiske mellemværender, så han så hurtigt som muligt kunne rejse videre. Når regnskabet var gjort op, og bjergelønnen skulle udbetales, måtte fogeden derfor atter rejse til København for at hente pengene hos firmaet. En sådan rejse med fortæring kostede f.eks. i 1834 3 rdl. 3 mark³⁵. Disse omkostninger indgik naturligvis i bjergningsudgifterne. Det samme forhold gjorde sig forøvrigt også gældende i 1700-tallet. 19.2.1740 vedtog byforstanderskabet at udbetale til vedkommende, der hentede penge - uanset hvor mange - 2 rdl., når det var i København og 4 rdl., når det var i Helsingør, foruden 1 mark 8 skilling om dagen til fortæring³⁶.

Det mandskab, der lod sig indskrive til bjergningsdeltagelse, blev ind delt i to hold, hver med 24 timers vagt. Hvis skibet kom af grund indenfor det første døgn, nåede andet hold ikke at komme ud, men de fik alligevel deres mandsparter udbetalt. Ofte kunne en bjergning dog vare flere dage med losning af lasten over i lægtene, reparation af en eventuel bundskade, indslæbning til København for reparation og indlastning af den udlossede ladning³⁷.

Mandskabet måtte selv holde sig med proviant - madkasse, øl og snaps - på en sådan 24 timers tørn. De mange regninger på kaffe og sukker (altid i forholdet 1:2) i bjergningsvæsenets arkivalier tyder dog på, at folkene nu og da er blevet budt på en varm hjertestyrkning.

Nedenstående viser et eksempel fra Dragør bjergningsvæsens arkiv på materiale angående en bjergning.³⁸

19. juli 1841 sejlede kaptajn Daniel Maass eller Marss (navnet optræder med forskellig stavemåde) sit skib, briggen »Valeria« af Colberg på grund på Lillegrunden. Kaptajnen traf først aftale med byens båd om en ankerudførsel i håb om, at han kunne varpe sig fri igen. I kontrakten skrev han under på at betale 100 rdl. for dette arbejde, og pengene skulle udbetales af skibsmæglerfirmaet A. Gulstad i Helsingør. Håbet om selv at kunne komme fri brast imidlertid, og kaptajnen måtte samme dag i land for at skrive kontrakt på en bjergning af den grundstødte brig til et beløb af 1.000 rdl. (se ill.).

Dragør-bjergerne forpligtede sig til at bringe alt, hvad der måtte losses af ladningen for at få skibet flot, frit om bord igen. Skulle skibet, mens det stod på grunden, springe læk, var denne kontrakt straks annulleret og en ny måtte skrives. En tilføjet passus i kontrakten siger, at hvis skibet

Ånno 1803, den 16de Juni, har det Høi Kongelige Rentekammer-Collegio tilkøbt Biergerne, at Forenings-Contracter imellem dem og de Strandede eller Skade-
 lide, maae skrives paa ufstemplet Papiir i gyldig Form.

Contract.

Jeg underscriedener Captain *Daniel Marss* welcher
 das Unglück gehabt hat mit meinem Schiffe *Valeria*
 genannt, in *Kolbena* zu Hauße gehörend, auf
 den Grund *Silly* zu kommen, habe mit dem Velttermann
 Hr. *Hans C. Borchsenius* und Dracke-Männer veraccor-
 diert, ihnen die Summa von Rthlr. 1000— *Erw. Tarifverord.*
 Reichsbankthaler N. W. zu be-
 zahlen, um mir bey Abbringung meines Schiffes von den erwähnten Grund, ihre Hülfe
 zu leisten, es sey entweder bey Löschung der Ladung, durch Winden auf'n Spil, ho-
 hes Wasser, oder sonst durch andern erforderliche Mittel, so soll die gedachte Summa
 für ihrer Mühe in dieser Rücksicht verdient seyn, und selbige ihnen ohne Aufenthalt
 durch Herrn *A. Gelstede* in *Stromen* ausbezahlt werden.

Die Dracke-Männer haben sich verbunden, daß sie alles was von der Ladung
 möglich gelücht werden möchte, frey ambord des Schiffes wieder liefern sollen, und
 sollte es der Fall werden, daß das Schiff, während der Zeit es auf dem Grunde steht,
 lak und voll von Wasser kommen würde, so soll diese Uebereinkunft annulliert seyn,
 und ein neuer Contract errichtet werden, nach welchem der Berglohn zu einen gewissen
 Anteil von dem Werth der geborgenen Güter bestimmt wird.

Daß der gegenwärtige Contract, so wie oben erwähnt, zwischen uns errichtet
 und beiderseits eingegangen ist, bescheinigen wir hiedurch mit unser eigenhändigen Un-
 verschrift.

Wider den Willen des Capitains Daniel Marss, welcher sich durch diesen Contract verpflichtet hat, die Summe von 1000 Rthlr. zu zahlen, welche ihm durch Herrn A. Gelstede in Stromen ausbezahlt werden soll.
 Dracke, den 19. Juli 1841.

*Wider den Willen
 Daniel Marss
 Capitain*

*Daniel Marss
 Hans C. Borchsenius
 Jan Borch
 Joh. und S. Weim.
 H. C. Borchsenius*

Kaptajn Daniel Marss' kontrakt af 19. juli 1841 med Dragørboerne om bjergning af hans grundstødte brig »Valeria« af Kolberg (Pommern) for en sum af 1000 rdl. Orig. i Dragør
 Bjergningsvæsens arkiv.

Capt. Dan. Marss' contract of July 19, 1841, with the people of Dragør laying down conditions for the
 salvage of his grounded brig »Valeria« of Kolberg at a price of 1000 rixdollars.

forinden skulle komme flot - altså inden bjergningsarbejdet var begyndt - skulle kaptajnen kun betale det halve.

I bjergningsprotokollen kom regnskabet for den pågældende bjergning til at se således ud:

»1841 den 19^{de} Juli blev skrevet Mandtal paa det Mandskab som nyder Part ved Capt. Daniel Maass Brig »Valeria« af Colberg, som betalte til Byen 1000 Rbdl.«

(Der er indskrevet 132 personer - 108 helparter, 16 halvparter og 8 kvartparter, desuden 6 parter til fogeden og de 4 byforstandere, 2 parter til Dragør bykasse, 2 parter til de 2 skoler, 3 parter til 3 funktionærer og 4½ part til byens 4 vægttere - ialt 135½ mandspart. Endvidere er der 18 både og fartøjer på tilsammen 95 læster).

		Af bekomne Penge 1000 - " - "
Fragaaer Udgivterne		
Til det Mandskab som bragte Capitainen iland		5 - " - "
Fortært ved Accordsluttet		1 - 2 - 8
Befordring for 1 Formand og 12 Mand som var kommet med Skibet til Kjøbenhavns Rhed		3 - 3 - "
Fogden og en Byforstander 3 ^{de} Gange til Kjøbh. i Anledning af at Capitainen ei ville betale den akkorderede Bjergeløn, deres Befordring og Fortæring ved disse Reiser		13 - 3 - "
Fogden og 2 ^{de} Byforstandere til Kjøbenhavn for at møde i Søretten, deres Befordring og Fortæring		5 - 3 - "
Kancelliraad Procurator Hansteens Regning		34 - 2 - 8
60 Enker á 12 sk.		7 - 3 - "
For Mandtallet og Uddeling til Enkerne		1 - " - "
	Udgivterne Summa	71 - 5 - "
		928 - 1 - "
Heraf Byens sædvanlige 20%		185 - 3 - 12
	bliver til Deeling	742 - 3 - 4
Heraf Mandskabet 2/3 Parter med	495 - " - 2	
135½ Mand á 3rd. 3m 14sk. Udgjør	494 - " - 1	
Fattiggassen Overskuddet	1 - " - 1	495 - " - 2

Desuden 1/3 Part med	247-3-2	
95 Baadlæster à 2rd. 3m 10sk. Udgjør	247-2-6	
Fattiggassen Overskuddet	12	247 - 3 - 2
		<hr/>
	Udgjør Deelingssumma	742 - 3 - 4

Saaledes udbyttet i Dragøe den 31^{te} Juli 1841

Ved Delingen erfarede at

S. Hermanns Jagt var anført

½ Læst for meget 1-1-13

Peder Aagerup ¼ Mands-
part for meget

5- 7
2-1- 4

Som blev beregnet Byens
Kasse til Indtægt

testerer

Hans O. Brodersen

H.C. Palm

Jan Wass

Peter Pouls
Poul Pittersen Pouls

(Ved regnskabet er der isyet en regning fra D. Jensen for fortæring ved kontraktslutningen, samt en regning fra prokurator Hansteen).

Som det ses af regnskabet, har der været en del vanskeligheder. Kaptajnen har ikke villet betale, og fogeden og en byforstander har måttet tage flere ture til København for at forhandle. Til sidst er sagen endt i Københavns Sørret, hvor Dragør-bjergene er blevet repræsenteret af fogeden og to byforstandere, samt kancelliråd, prokurator Hansteen, som øjensynlig har ført sagen. Den må dog have fået en hurtig behandling, da regnskabet allerede er afsluttet 31. juli - kun 12 dage efter bjergningen.

Stigende konkurrence

Fra slutningen af 1820'erne fik Dragør- og Kastrup-bjergene, der nu ellers virkede side om side i nogenlunde fordragelighed, mere og mere konkurrence af private bjergningsentreprenører.

1826 købte ejeren af »Røde Kro« i Sundbyøster, H.P. Bødker, kutteren »Husum« og indrettede den som bjergningsfartøj med virke i Øresund, især omkring Drogden og Flinterenden³⁹. I 1827 havde den station i København og i 1829 i Kastrup. Men »Husum« lå ikke i havn og ventede på, at

der blev brug for den. Den krydsede rundt i Øresund for at være til stede så hurtigt som muligt og inden andre kom til, i modsætning til Dragør- og Kastrup-bjergerne, der først skulle tilkaldes. Kutteren blev i øvrigt i disse år ført af J.J. Hein og S.O. Broders - dragørsk klingende navne. I Dragør udrustede kommunen jagten »Resolutionen« til at tage konkurrencen op. »Resolutionen« blev senere udskiftet med chaluppen »Jægeren«. 1830 efter H.P. Bødkers død menes »Husum« at være solgt til Dragør.

Større konkurrence øvede dog Em.Z.Svitzers Bjergnings-Entreprise, der med en kutter, en kragejolle og en 12-årrers gig blev stiftet i 1833 og fik station i Kastrup ⁴⁰. Det var også Drogden og Flinterenden, der var det foretrukne operationsfelt for dette bjergningsselskab. Drogden var dengang et langt farligere farvand end i dag, da det var overstrøet med en mængde store sten, som for en dels vedkommende siden er fjernet. Svitzers bjergningsfartøjer blev hurtigt udstyret med det mest moderne materiel. Man havde dampumper, løftegrej og spil, og i 1842 anskaffedes det første dykkerudstyr, den lukkede dykkerdragt med hjelm, der få år forinden var opfundet i England. 1860 anskaffedes den første bjergningsdamper.

Det var svært for Kastrup og Dragør at tage kampen op mod dette selskab. I Kastrup anskaffede Martin Petersen, der ejede Kastrupværk og havde bjergningsentreprisen her, to bjergningsdampere, »Neptun« og »Fulton«⁴¹. Men konkurrencen blev efterhånden vendt til samarbejde, først for Kastrups og i 1866 for Dragørs vedkommende. Man indgik en overenskomst med Svitzer om deling af fortjenesten.

Samarbejdet med Svitzer

Ifølge overenskomst af 29. oktober 1866 skulle Svitzer have 25% af bjergelønnen, når Dragør-bjergerne sluttede akkord og udførte bjergningen alene. Deltog Svitzer i bjergningsarbejdet, skulle selskabet have 33 1/3%, uanset hvem der havde sluttet akkord, med mindre dets dampskib kom i anvendelse, for da skulle det have 50% af den akkorderede sum.

Dragør havde pligt til at levere mandskab, lægttere og både, ligesom Svitzer på forlangende skulle sende damper med besætning og redskaber. Dragør var desuden forpligtet til ikke at tilkalde andre assisterende skibe til bjergning eller bugsering.

Kontrakten gjaldt bjergning ved Amager, Saltholm, Drogden, Flinte-

renden, Lillegrund og Bredegrund, samt farvandene der imellem. Dog var Dragør uberettiget til andel i bjergninger »om hvilke Svitzer alt for længere Tid siden har indgaaet Contract med M. Petersen i Kastrup og Lods Jensen i Kalleboderne«.

Grosserer Edv. Thune i København skulle ordne de regnskabsmæssige mellemværender mellem de to parter, ligesom han også skulle afgøre eventuelle tvistigheder.⁴²

Før samarbejdet med Svitzer indledtes i 1866, havde byen selv anskaffet dykkerapparat, pumper, trosser og taljer. Nu kunne man altså også disponere over Svitzers bjergningsdamper og mere avanceret materiel.

1881 begrænsedes bjergningsområdet, idet det meste af Bredegrunden syd for en linie fra Viragokosten til nordost-kosten gik fra. Dragør-bjergene havde dog pligt til at holde øje med området. Når der var strandinger syd for den nævnte linie, skulle de, hvis ikke Skanør- og Falsterbo-bjergene var nået frem, sende en båd derud og samtidig give Svitzer besked. De skulle modtage 10% af Svitzers eventuelle fortjeneste.⁴³

1889 begrænsedes området yderligere. Nu skulle man ikke mere holde øje med den sydlige del af Bredegrunden - den havde Skanør- og Falsterbo-bjergene helt overtaget. Desuden ville man herefter kun erholde 20% af Svitzers nettofortjeneste ved bjergninger på den nordlige del af Bredegrund.⁴⁴

Svitzer fortsatte systematisk sin langsomme kvælning af Dragør bjergningsvæsen. I begyndelsen af 1890'erne opsagde selskabet kontrakten og tilbød Dragør 40% af alle akkorder for sejlskibe og 30% for dampskibe på dansk søterritorium - dog 35% når der lossedes - og på svensk side kun 10%. Man måtte gå ind på disse betingelser, men i 1901 nedsatte selskabet igen taksterne, således at Dragørs part nu kun blev 30% og 25% på dansk side, medens der intet kunne gives på svensk område.⁴⁵

Den nye strandingslov af 1895 har sandsynligvis også haft indflydelse på, at det gik, som det gjorde. Ifølge §4 i loven havde lokalt organiserede bjergningsforetagender, som Dragør bjergningsvæsen må henregnes under, kun tilladelse til at operere fra kyststrækninger, hvilket de til gengæld også kunne forbeholde sig eneret på indenfor deres område. Bjergninger, der ikke udførtes fra kysten, kunne derimod frit foretages af private bjergningsentrepriser, som dog, når der opstod behov for hjælp og bistand fra land, skulle hente den hos det lokale bjergelav, udfor hvis distrikt bjergningen foregik. Det vil sige, at Dragør bjergningsvæsen ikke mere havde hævd på farvandene omkring Amager og Saltholm, og da så godt som alle

bjergninger i disse områder foregik fra søen, var monopolet brudt. Svitzer havde med sit mere avancerede materiel større muligheder end Dragør bjergningsvæsen og kunne i realiteten nøjes med at anvende Dragørs bjergere, når de stod i en akut situation.

Dragørs stilling var umulig, og med udgangen af 1909 ophørte samarbejdet mellem Svitzer og Dragør kommune. Bjergningsvæsenet overgik derefter til det private »Dragør Bjergelav«, med hvem Svitzer indgik samarbejde.

Havde kommunen selv anskaffet en bjergningsdamper, mens tiderne endnu var gode, havde man måske kunnet gøre sig mere uafhængig af Svitzer og klaret sig bedre, end det nu blev tilfældet.

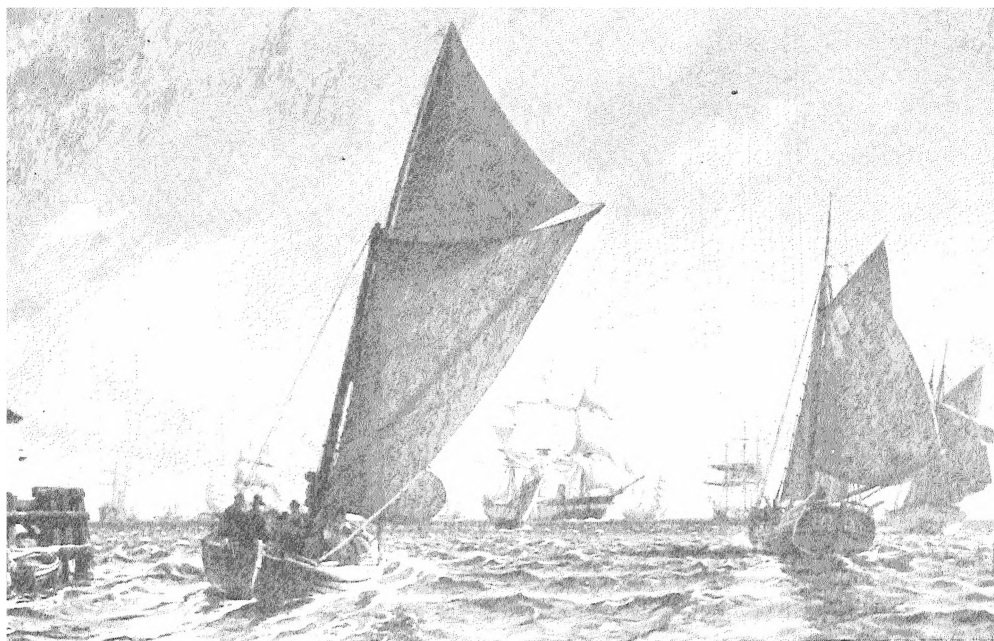
Jeg har søgt om adgang til Svitzers arkiv for at gennemgå materialet vedrørende samarbejdet med Dragør kommune i perioden 1866-1909, men har fået oplyst, at man ikke ligger inde med noget sådant. Det ældste materiale, der opbevares hos Svitzer, er fra 1920'erne og vedrører forholdet til Dragør Bjergelav.

Bjergningsindtægten

Bjergningsindtægten viste som omtalt en jævn stigning igennem 1700-tallet. Denne stigning fortsatte i 1800-tallet - dog noget mere ujævnt - og kulminerede i slutningen af 1870'erne og begyndelsen af 1880'erne, hvor 1876 viste en indtægt på 131.516 kr. fordelt på 16 bjergninger. Disse »gode tider« holdt sig til slutningen af 1880'erne, hvorefter der skete en tilbagegang, der efter århundredskiftet yderligere forstærkedes og bevirkede, at kommunen opgav at drive bjergningsvæsen.

Tager man de bjergningsindtægter, der for hver stranding står opført i bjergningsprotokollerne i Dragør bjergningsvæsens arkiv, og udregner den samlede indtægt for 5-årige perioder, samt den gennemsnitlige bjergeløn pr. bjergning indenfor de samme perioder, kan man bedre danne sig et billede af de økonomiske forhold:⁴⁶

(Bjergningsprotokollerne dækker perioden 1830-1909, men 1830-39 og 1855-59 er mangelfulde og derfor udeladt).

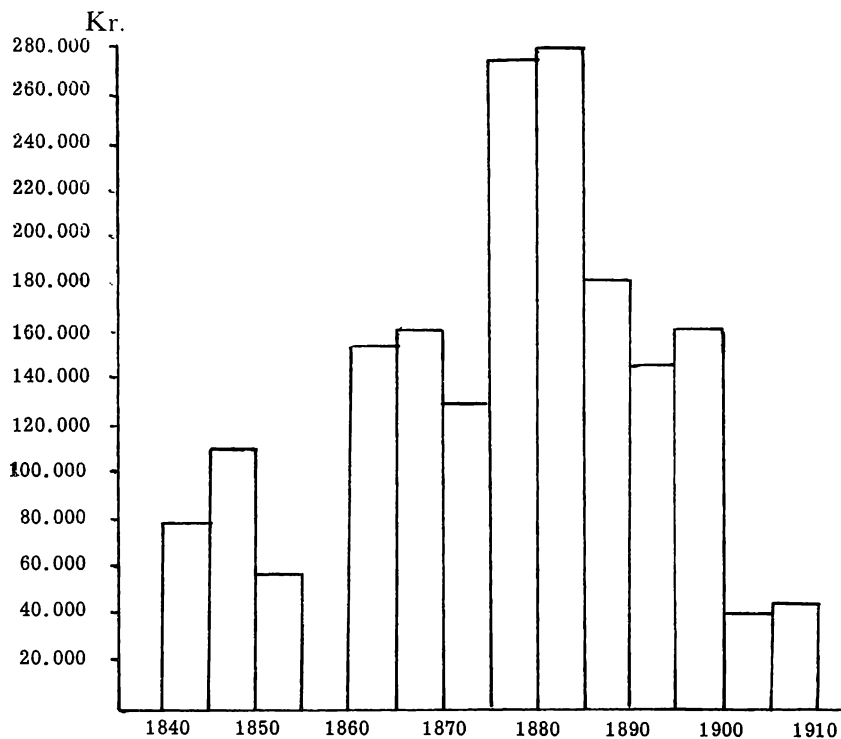


Bjergning af engelsk dampskib på Lillegrunden. I forgr. til venstre klinkbygget båd på vej ud til havaristen med bjergningsmandskab fra Dragør. På siden Svitzers bjergningsdamper.
Maleri fra 1871 af P. Foss på Dragør Museum. Fot. Svend Jans.

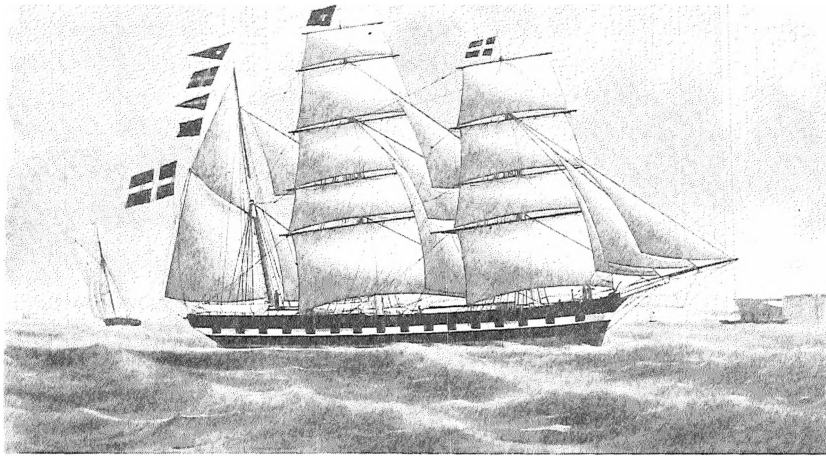
Salvage of an English steamship on the »Small Shoal«. To the left, the boat coming out with salvage crew from Dragør. Along the side of the Englishman a steamer of the Sritzer Salvage Company.

	samlede bjergningsindtægt	antal bjergninger	gennemsnitl. bjergeløn pr.bjergn.
1840-44	40.262 rdl.	49	822 rdl.
1845-49	56.129 -	58	968 -
1850-54	29.748 -	35	850 -
1860-64	77.937 -	73	1.068 -
1865-69	80.942 -	87	930 -
1870-74	65.485 -	77	850 -
1875-79	279.623 kr.	82	3.410 kr.
1880-84	281.752 -	94	2.997 -
1885-89	184.263 -	56	3.290 -
1890-94	148.407 -	59	2.515 -
1895-99	162.867 -	69	2.360 -
1900-04	41.095 -	40	1.027 -
1905-09	46.768 -	35	1.336 -

Søjlediagrammet viser fordelingen af bjergningsindtægter i de 5-årige perioder fra 1840 til 1909. For anskuelighedens skyld er indtægterne for hele perioden angivet i kroner, idet 1 rdl. er sat til 2 kr.



De gode tider i perioden 1875-84 var ikke blot præget af mange bjergninger (årligt gennemsnit på 17-18), men de enkelte bjergninger har også været meget givtige - næsten 3.200 kr. pr. bjergning i gennemsnit. 1885-89 var stadig gyldne tider med næsten 3.300 kr. pr. bjergning i gennemsnitlig indtægt, blot var antallet faldet, hvorfor den samlede fortjeneste blev mindre. I 1890erne skete der en nedgang - Svitzers kontraktmæssige begrænsning af Dragørs bjergningsindtægter mærkedes, og efter 1900, da denne begrænsning yderligere forstærkedes (1901), blev den gennemsnitlige indtægt på en bjergning kun en trediedel af, hvad den var 20-25 år tidligere. Dette forhold forstærkedes yderligere af, at antallet af bjergninger var reduceret til 7-8 om året.



Barken »Seringatam« af Helsingør, bygget i London 1837, 823 rt., opkaldt efter den tapre Tippu Sultans fæstning i Mysore (Indien), som 1799 erobredes af englænderne. 1865 indkøbt af I.S. Pontoppidan i Helsingør. Barken strandede 2. april 1874 på Lillegrund, og Dragør by modtog 1940 rdl. for bjergningsassistenten. Den forliste totalt 1878. Farvelagt tegning af Andreas Lind 1866. Handels- og Søfartsmuseet.

The bark »Seringatam«, built in London in 1837 and sold to Helsingør (Denmark) in 1865. It stranded on the »Small Shoal« in 1874. Salvage money for the people of Dragør amounted to 1940 rixdollars. The bark was totally lost in 1878.

Denne tendens havde også en anden årsag, idet de store sejlskibes tid nu var forbi. Dampskibene havde efterhånden udkonkurreret dem ved hjælp af større manøvredegytighed og uafhængighed af vind og vejr. Hvad der var tilbage af sejlskibe, var fortrinsvis de mindre typer som galease, kvase, slup, evert og skonnert (som ikke gav så stor bjergeløn), hvorimod de store typer, fuldskib, bark, brig og tremastet skonnert forsvandt mere og mere. I perioden 1875-84 bjergedes 76 skibe eller 43% af denne kategori, medens antallet i perioden 1900-09 kun var 20 eller 26% af samtlige bjergninger.

Men det var dog på bjergning af dampskibe, at man havde den største fortjeneste i de gyldne tider. I perioden 1875-84 strandede der 20 dampskibe, og den gennemsnitlige fortjeneste var 11.900 kr. pr. skib. Tilsvarende strandede der 19 dampskibe i perioden 1900-09, men her var fortjenesten -

især på grund af Svitzers begrænsninger - reduceret til 3.300 kr. pr. skib.

Igennem hele 1700- og 1800-tallet blev havnens, byens og skolens kasse næsten udelukkende finansieret af faste procenter af bjergningsindtægterne, og disse kasser havde derfor i sidste halvdel af 1800-tallet betydelige indkomster. Da byens offentligt ansatte, de mange enker og de fattige også blev betænkt med penge fra bjergninger, og alt offentligt arbejde i øvrigt efter gammel skik blev fordelt »rodevis« blandt beboerne, undgik man helt at betale kommunale skatter.⁴⁷

Tre måneder efter bjergningsvæsenets nedlæggelse omordnedes kommunens forhold. 1. april 1910 ophørte fogedinstitutionen, og byen blev underlagt den for det øvrige land gældende kommunallov.

De gode økonomiske forhold i sidste halvdel af 1800-tallet burde have givet anledning til en konsolidering i form af en udbygning og især uddybning af havnen. Det var jo fra søen, byens indtægter kom og skulle komme. Man ville så være blevet i stand til at gå ind i den nye, stigende dampskibstrafik og kunne have fortsat den omfattende rederivirksomhed, man havde opbygget på sejlskibe - 1877 var 78 skibe hjemmehørende i Dragør, der dermed havde Danmarks trediestørste tonnage. Der var i 1870'erne flere planer fremme om en havneudvidelse - den sidste i 1875 skulle koste henved ½ mill. kroner, men da man ikke kunne forvente væsentlig støtte fra statens side, turde man alligevel ikke gå i gang⁴⁸. I stedet sygnede skibsfarten hen - 1900 var antallet af skibe gået ned til ca. ti småskuder⁴⁹ - og da også bjergningsvæsen og lodsvæsen (Dragørs tredie, vigtige erhverv) havde betydelig tilbagegang, ændrede erhvervsforholdene sig totalt.

I 1900-tallet gik Dragør ind til en mangeårig dvaletilstand.

Dragør bjergningsvæsenes arkiv

Bjergningsvæsenets arkiv, der for en væsentlig del har dannet grundlag for denne fremstilling, opbevares i Dragør kommunes arkiv. Her er ikke offentlig adgang, men arkivalierne kan lånes gennem Dragør Lokalarkiv og benyttes i dets lokaler. (Dragør Lokalarkiv, Stationsvej 9, 2791 Dragør. Åbent mandag, tirsdag, torsdag og fredag kl. 14-18. Onsdag kl. 14-21).

Den største arkivaliegruppe i bjergningsvæsenets arkiv er den næsten ubrudte række af bjergningsprotokoller, der strækker sig fra 1830 til udgangen af 1909. Mere end ni hundrede bjergninger er registreret kronologisk med oplysninger om strandingsdato og -sted, skibets navn, type, ofte også hjemsted og kaptajnens navn. Der er mandtalslister over de mænd, der deltog i hver bjergning samt lister over ejere af de deltagende fartøjer. Ligeledes er der for hver bjergning et regnskab over indtægter og udgifter samt over fordelingen af mandsparter og læsteparter.

Der foreligger desuden en ret spredt samling bilag til bjergningsregnskaber (1843-1905). Efter 1882 udgøres en væsentlig del heraf af opgørelser fra Em.Z. Svitzer over bjergningsindtægter.

Bjergnings- og ankerudførselskontrakter er bevaret for perioden 1841-50 og består både af håndskrevne og trykte formularer på dansk, engelsk og tysk.

Materiale ang. samarbejdet med Em.Z. Svitzer er meget sparsomt repræsenteret - kopi af tre kontrakter samt et par breve dækkende tidsrummet 1866-89.

Nogle mindre arkivaliegrupper indeholder materiale ang. synsmænd og besigtigelsesforretninger samt materiale ang. lægtejerne.

På grundlag af dette materiale er der udarbejdet et alfabetisk register over navnene på de strandede skibe. Registret indeholder oplysninger om det enkelte skibs navn, type, hjemsted, kaptajnens navn, strandingsdato og -sted, bjergeløn samt registraturnummer på de arkivalier i bjergningsvæsenets arkiv, hvor der er oplysninger om den pågældende stranding.

Et eksemplar af registratur og register findes i Dragør Lokalarkiv. Desuden har Danmarks Biblioteksskoles bibliotek et eksemplar til udlån.

NOTER

Forkortelser:

LA = Landsarkivet for Sjælland m.m., København.

Nicolaisen = Chr. Nicolaisen: Amagers Historie I-III (Kbh. 1907-15).

- 1 Kulturhistorisk Ieksikøp for nordisk middelalder I, sp. 480.
- 2 sst.
- 3 Politikens Danmarkshistorie V (Kbh. 1963), 344 ff.
- 4 Kap. 73 (Louis E. Grandjeans udgave 1946, 56 f.).
- 5 Christian V's Danske Lov 4 - 3 - 2.
- 6 Kong Friderich den Fierdes ... Forordninger og Aabne Breve for Aar 1705-1706, 60-70.
- 7 J.H. Schou: Register over kgl. Forordninger og Aabne Breve XXI, 463-91.
- 8 Lovtidende for Kongeriget Danmark 1895, 417-23.
- 9 Skriverens kommentar til bjergningsregnskabet for 1744. Afskrift i Dragør Museums arkiv, journalnr. 21.
- 10 Danmarks Riges Breve, 1333-1336 (2. rk. 11. bd.), 78.
- 11 Nicolaisen II, 9.
- 12 Kancelliets Brevbøger 1556-1560, 110.
- 13 Forordninger og Recesser og andre kgl. Breve, 1558-1660 (udg. af V.A. Secher) III, 321.
- 14 Kancelliets Brevbøger 1624-1626, 155.
- 15 Nicolaisen II, 12.
- 16 Nicolaisen II, 13.
- 17 Nicolaisen II, 205 ff.
- 18 Nicolaisen III, 357 ff. samt LA. Dragør sognerådsarkiv, Regnskabs-Ekstrakt-Protokol 1707-1913, 119.
- 19 Nicolaisen III, 372 ff., samt LA. Regnskabs-Ekstrakt-Protokol 1707-1913, 153 og 158.
- 20 Stolestadeafgift er betaling for en fast siddeplads i kirken.
- 21 Nicolaisen III, 381 ff.
- 22 Nicolaisen III, 313.
- 23 LA. Regnskabs-Ekstrakt-Protokol 1707-1913, 163, 164 og 166.
- 24 En læst er et rummål og et mål for et skibs drægtighed.
- 25 Nicolaisen III, 312.
- 26 Nicolaisen III, 309.
- 27 Nicolaisen III, 317.
- 28 Nicolaisen III, 316.
- 29 Nicolaisen III, 376 f.
- 30 Nicolaisen III, 310.
- 31 Nicolaisen III, 310.
- 32 Dragør Byes nye Vedtægter, affattede af den, ifølge Indenrigsministeriets Skrivelse til Sjællands Stiftamtmandskab af 19de Juli 1852 nedsatte Commission, og af Hans Majestæt Kongen ... approberede den 7de April 1855 (Kbh. 1885).
- 33 Se tillige Dragør bjergningsvæsens arkiv, registraturnr. E 2 - E 5.
- 34 Henning Henningsen: Skippere, klarerere og toldere (Hillerød 1969), 114 ff.
- 35 Dragør bjergningsvæsens arkiv, registraturnr. A 1.

- 36 LA. Regnskabs-Ekstrakt-Protokol 1707-1913, 244.
- 37 Dragør Museums arkiv, journalnr. 21, beretning af Cornelius A. Petersen.
- 38 Dragør bjergningsvæsens arkiv, registraturnr. A 5 og C 1.
- 39 Nicolaisen III, 318, og Louis E. Grandjean: Skibbruddets Saga (Kbh. 1947), 106.
- 40 Louis E. Grandjean: Verdens ældste Bjergningselskab (Kbh. 1947), 19.
- 41 Nicolaisen III, 207.
- 42 Dragør bjergningsvæsens arkiv, registraturnr. D 1.
- 43 Samme, D 2.
- 44 Samme, D 5.
- 45 Nicolaisen III, 319.
- 46 Dragør bjergningsvæsens arkiv, gruppe A.
- 47 Nicolaisen III, 320.
- 48 Nicolaisen III, 290.
- 49 Egil Fischer: Dragør (Kbh. 1949), 14.

THE DRAGØR SALVAGE SERVICE

Summary

Salvaging stranded vessels has always provided an important source of income. In antiquity it was simply the custom to seize vessel, cargo and crew, but in the thirteenth century we find the first written Danish provincial laws which provide legislation to prevent wrecking. Later, the maritime laws of Christian II and Frederik II, Christian V's Danish Law of 1683, and the statutes of 1705 and 1836 all lay down provisions concerning wrecks, strandings, salvaging and salvage money.

Salvaging vessels which had stranded or run aground has right until recent times been a natural means of livelihood for Dragør, a small town on the island of Amager, just south of Copenhagen, on the shores of the Sound, which are some of the busiest waters in the world. Conditions here are extraordinary. The fairway off Dragør, two channels known as Drogden and Flinterenden, are very narrow and surrounded by shallows, and in the southern part of the Sound there are large shoals. There is often a very strong current and the water level varies according to the direction of the wind. The combination of these circumstances has always meant that ships ran the risk of stranding.

The earliest evidence we have of salvage assistance from Dragør is from about 1333. After that there is no instance of it until the middle of the seventeenth century. At that time the inhabitants of Dragør were mainly fishermen and were under the authority of Store Magleby, the population of which consisted entirely of Dutch farmers who had settled on Amager about 1521. An agreement between Dragør and Store Magleby in 1663 laid down, among other conditions, that the Dutchmen were not to be left out of any salvage operations. This was extremely unpopular among the people of Dragør who wanted to keep the profits they got from salvaging for themselves. Throughout the eighteenth century attempts were made to weaken the influence of the Dutchmen.

Various by-laws in the eighteenth century reveal that salvaging was a municipal enterprise intended to benefit all the people of Dragør. The boat which went out to a stranded vessel had to have a member of the town corporation aboard to negotiate with the skipper, and a certain percentage of the profit went into the town coffers and to the school and the harbour. The remainder was shared between the boats which took part and their crews. These monies were like a rain of gold on nearly everyone in the town, as the poor, aged and widows also benefited. And at the same time, since the beginning of the eighteenth century, Dragør was entering into a period of prosperity when shipping and pilotage became important sources of income.

The area in which salvage assistance was given stretched as far as the eye could see: in reality that meant round the island of Saltholm, as far as Bredegrund off Skanør, and the south coast of Amager. Salvage money depended on circumstances and was often a third of the cargo or a quarter of the value of the ship and cargo combined.

From the middle of the eighteenth century Dragør ran into difficulties because of competition from salvors of Kastrup, who often arrived on the scene before those from Dragør, particularly in the northern part of the shallows off Saltholm. A legal case in 1788 decided they could not be debarred. The Dragør pilots, too, were other competitors. In 1768 they tried to form their own salvage company and the prefect had to intervene and ask them to bide by the by-laws. In the nineteenth century the problem intensified. In the year 1833 Em. Z.

Svitzer's Salvage Company was formed. They were stationed in Kastrup and therefore covered the same area. Their vessels were soon equipped with the most up-to-date pumps, lifting gear, winches and diving gear. Such competition was difficult to face and in 1866 it was decided that cooperation was the better alternative. An agreement was reached about sharing the profits.

At first the arrangement was advantageous. Dragør was to receive 75% of the profit if it was alone in carrying out the salvage, 66 2/3% if Svitzer took part, and 50% if Svitzer used their salvage steamer. Dragør would provide boats and crews and, in return, had at its disposal Svitzer's steamer and equipment. But later the conditions were considerably less favourable. Svitzer limited the area in which Dragør could carry out salvage operations and in the early 1890's terminated their contract, offering Dragør 40% of the profits in the case of sailing ships and 30% for steamers. In 1901 these rates were even further reduced. Gradually Svitzer gained a stranglehold on Dragør and in 1909 the town ceased to carry out salvage and cooperation with Svitzer came to an end. Henceforth salvage operations were in the hands of the privately owned »Dragør Salvage Association«.

Salvaging had brought a great deal of money into the town. The peak period was about 1880, after which a decline rapidly set in. At the same time Dragør's considerable importance as a harbour declined, based as it was entirely upon sailing vessels. Its pilots, too, had less work, not only because steamships were more manoeuvrable but also because the waters were better marked. By the beginning of this century economic conditions had totally changed and Dragør sank into stagnation.

This article is largely based on material in the municipal archives of Dragør. From the documents available a list of about 900 vessels has been compiled which stranded or ran aground in the period between 1830 and 1909.

SØMANDEN OG TOBAKKEN

Af

Henning Henningsen

Som en fortsættelse af forfatterens skildringer »Sømandens kogebog« og »Sømandens drikkeelse« (i årbog 1976 og 1977) følger her en beskrivelse af en anden ikke uvigtig del af sømandens behov. I de flestes bevidsthed står han i et særligt venskabsforhold til tobakken, som ikke mindst under ældre tiders hårde og farefulde liv ombord har været den store trøster i en sådan grad, at man spørger sig selv, hvad i alverden sømanden har haft til at hjælpe sig gennem de årtusinder, der ligger før tobakkens »opfindelse«, så han har kunnet bære livets tilskikkelser?

Europæerne fik først kendskab til tobakken på Columbus' første rejse 1492. Han og hans ledsagere lagde straks efter deres ankomst til San Salvador mærke til de indfødtes glæde over nogle tørre blade, som de rullede sammen til en pind og antændte i den ene ende, hvorpå de førte den til munden og sugede på den anden ende, så de kunne inddrikke røgen. Herved blev de, sagde de, søvnige og berusede, men beskyttedes samtidig mod træthedsfølelse. Foruden pindene, der nærmest kan sammenlignes med cigarrer, brugte de også små gaffelformede næsepiber, som de kom tobak i i den ene ende og tændte, hvorefter de førte de to grene, der dannede gasflen, ind i næseborene og snøftede indad. Piben kaldte de *tabacos*, et navn, der snart gik over på det, som de stoppede i den.

Hvor gammel rygningen er i Nord-, Mellem- og Sydamerika, kan ikke siges. Af et relief i mayabyen Palenque fremgår det, at mayapræsterne har røget cigar eller pibe allerede omkr. år 500, måske som led i en rituel ceremoni. De sydamerikanske indianere tyggede tobaksblade mod tørst, andre røg tobak i et slags hylster, så man kan altså sige, at både cigaren, piben, cigaretten og skræen var opfundet før europæernes ankomst.

Det er let at forstå, at de indfødte anså deres vellugtende urt for en kostelig ting, når man hører, at de forærede spanierne prøver på den som en værdifuld gave. Disse har sikkert været både nysgerrige og lærvillige, men da de kom hjem til Spanien og skulle demonstrere kunsten for deres landsmænd, gik det knap så godt. Om en af dem, matrosen Rodrigo de Jerez, fortælles, at da folk så røgen komme ud af hans næse og mund, troe-

de de, at djævelen var faret i ham, så de meldte ham til inkvisitionen. Resultatet blev, at han måtte sidde i fængsel i flere år - uden tobak.

Dette har selvfølgelig ikke kunnet hindre tobakkens sejrsgang. Man kan gå ud fra, at de søfolk, der i den følgende tid kom i kontakt med de indfødte i den nye verden, med sand glæde har taget rygningen op, først vel de spanske og portugisiske, senere også de engelske. 1565 så John Hawkins de indfødte i Florida ryge på en pibe, som bestod af en hul stok med et lerhoved i enden, hvori de tørrede urter blev stoppet. Han iagttog, at røgen fik dem til at glemme deres sult, så de kunne leve fire-fem dage uden kød og drikke. Da den engelske fribytter Sir Francis Drake 1579 var i Californien, bragte de indfødte ham daglig *petum*, en urt som de elskede og brugte, nemlig tobakken. Der er ingen tvivl om, at det specielt var tobaksrygning i pibe, der først slog an hos europæerne.

På dette tidspunkt var tobakken ved at blive almindelig kendt. Der er i England fundet kridtpiber fra omkr. 1575, et tegn på, at der allerede da har været et større rygende publikum. Det var dog først dronning Elizabeths yndling, søkriegeren Sir Walter Raleigh, som gjorde rygningen virkelig populær, da han i 1585 kom hjem fra Amerika med indianske piber og tobak. Hans og Drakes eksempel gjorde uden tvivl piberygningen accepteret i de højere samfundslag og hos søfolkene. Foruden spanierne og englænderne var det navnlig franskmænd og hollændere, som bukkede under for den nye last. Selv om mange lærde og mægtige mænd, deriblandt Christian IV's svoger kong James (Jakob) I af England, var imod tobakken - den sidstnævnte skrev endda i 1604 et fanatisk skrift imod den med den bombastiske titel *A Counterblaste (modpust) to Tobacco* - hjalp det intet: rygningen gik sin sejrsgang og måtte sejre, aldenstund den som last betragtet havde mange gode egenskaber og endda af mange blev anset for at være sundhedsfremmende.

Tobakken i Danmark

Det har selvfølgelig ikke været længe, før rygningen kom til de nordiske lande. Gennem Sundet gik en af verdens vigtigste søhandelsruter, og ved Helsingør måtte alle skibe standse op og betale øresundstold. Her har indfaldsporten for tobakken i Danmark været. Vi ser således, at der 1606 i et bo i Helsingør blev registreret 12 tobakspiber til en værdi af 1/2 mark, et

ubedrageligt tegn på, at rygningen her havde fået et brohoved, og i løbet af kort tid røg alle, især søfolkene. Den islandske bøsseskytte Jon Olafsson fortæller om, hvordan han lærte at ryge ombord på et engelsk skib, da han 1615 forlod Island for at drage ud i den vide verden: »Der var en mand ombord, som hed Ruben, som var den, jeg først så bruge tobak og nyde den hver aften; han tilbød at lære mig den kunst og blev min læremester deri«.

Kendte man på det fjerne Island endnu ikke tobakken, gjorde man det i hvert fald i København. Da Ove Gedde 1619 drog ud på sin ekspedition til Ostindien, blev det bestemt, at mandskabet undervejs skulle have lov til at ryge tobak tre gange daglig ved masten, og vi hører, at de da også privat tog et lager af rygevarer med.

Samme år, 1619, forbød Christian IV tobaksrygningen på norske orlogsskibe. Blev nogen fundet i besiddelse af tobak, skulle denne kastes overbord og han selv kølhales, - en alvorlig straf, som dog aldrig er blevet anvendt i Danmark. 1625 kom samme forbud for danske skibe, puttet ind i § 91 i de almindelige skibsartikler, som kongen udstedte til sine skibe, der var i krigstjenesten eller gik på langfart, dog uden at true med kølhaling. 1632 blev al indførsel af og handel med tobak forbudt i Norge, og selv om kongen øjensynlig veg tilbage for at udstede et lignende forbud i Danmark, var det tydeligt for enhver, at majestæten ikke yndede tobak. Måske var han efter sin engelske svogers påvirkning forvisset om den skade, som denne »tobaksdrikken« forvoldte. Udtrykket at »drikke tobak«, der forøvrigt findes på de forskellige sprog, og som først forsvandt ud af dansk ca. 1700, kunne muligvis tyde på, at man kendte til at inhalere røgen.

Dog indså kongen snart, at der lå uanede muligheder for at presse penge ud af rygerne, og i Danmark gjorde han derfor noget helt andet end i Norge: han lagde en klækkelig told på tobakken. Modstanden mod tobakken lod sig selvfølgelig ikke opretholde, og 1640 måtte kongen bide i det sure æble og anmode Corfitz Ulfeldt, der skulle udruste den danske flåde, om »i tide at tænke på tobak til det norske folk på flåden, som næppeligen længe skal kunne uden det tøj forblive sunde. De tage det gerne an (i stedet) for frokosten«. Det er et klart tilbagetog, og det synes, som om kongen helt har glemt, at tobakken stadig var forbudt i Norge (indtil 1643). Ovenikøbet måtte han nedsætte tolden til et mere passende niveau.

De følgende konger var mere velvilligt stemt over for rygningen, selv om man nok skal helt op til Frederik VII, før man finder en kongelig storryger. 1658 sørgede Frederik III ved et kongebrev for, at soldater og bådsfolk (sømænd) fik leveret tobak under Københavns belejring, og i eftertiden gik



Omkr. 1861 skar gallionsbilledhugger W.E. Møen, dengang i Åbenrå, denne troskyldige tobaksmand som skilt for tobaksfabrikant J.H. Middelheus i Åbenrå. Negerdrengen, med lændeskørt, holder i venstre hånd en dusk tobaksblade, og i højre balancerer han en rulle spunden tobak. Samtidigt foto på Handels- og Søfartsmuseet.

Figure of a blackamoor for a tobacco store, carved by the Danish figurehead carver W.E. Møen about 1861. In his right hand he carries a roll of spun tobacco.

den danske flåde ikke i kamp, uden at der blev uddelt rigeligt med tobak og kridtpiber til gasterne.

Også i Sverige bredte kendskabet til tobakken sig på samme tid som i Danmark. I regalskibet »Wasa«, som sank i 1628, har man fundet en kridtpibe, og samme år bestemte svenske søartikler, at man kun måtte drikke og bruge tobak ved kabyssen. Gustav Adolf forsøgte uden held at forbyde tobaksrygning, men fra omkr. 1650 uddelte man tobak og brændevin som ekstraforplejning til opmuntring for folkene.

Det er vel overflødigt at sige, at de nordiske flåder i dette følger udviklingen inden for de øvrige europæiske orlogsmariner.

Christian IV's modstand mod tobakken var vel ikke udelukkende af moralsk-vanemæssig, men også af økonomisk art. Tobakken måtte jo indføres fra udlandet som alle andre unødvendige luksusartikler, der ikke frembragtes inden for monarkiets grænser, og kunne således påvirke handelsbalancen.

Men samtidig kunne det ikke nægtes, at brugen af ild ombord på et træskib, specielt et orlogsskib med fyldt krudtkammer, kunne være yderst risikabel. Lod et generelt forbud mod rygningen sig derfor ikke opretholde, måtte denne i hvert fald kun finde sted under skarp kontrol og på ganske bestemte tider og steder ombord.

Frederik III's skibsartikler fra 1657 gentog i ét og alt Christian IV's fra 1625, dog med én undtagelse: rygning var nu tilladt, men kun på de bestemte lokaliteter på skibet, som admiralen og kaptajnen anviste. Her og ingen andre steder måtte tobakken »tændes, drikkes og straks igen udslukkes«, som det hed i § 91. Det sted, hvor rygningen kunne tillades, var ganske naturligt på dækket foran stormasten, hvor der kunne holdes kontrol, og hvor man var i fri luft. Tilmed forlangtes det, at piben skulle være forsynet med en hætte eller »hytte«, som det også kaldtes, altså et låg, som hindrede gnisterne i at flyge ud. Hætten var af messingblik med huller i. Den kunne sættes fast på den tændte pibe og var hyppigt ved en tynd kæde forbundet med et lille ringbeslag på stilken. Røg nogen cigar, skulle den være forsynet med et hylster.

Disse bestemmelser opretholdtes på danske skibe i et par århundreder, både på orlogsskibe og på ostindie-, kina- og vestindiefarere. Hvis nogen orlogsgast forbrød sig herimod, skulle han efter Frederik V's søkrigsartikler 1752, § 596, straffes med at springe fra råen, bankes for kanonen, dvs. lagt over en kanon, tre dage, hver dag med 27 slag af de »små tampe« (i modsætning til »katten«), og sluttes i bøjen i en ringbolt på øverste dæk i op til otte dage på vand og brød. Gik nogen ned i lasten med en tændt pibe, var straffen endnu strengere, idet han skulle kattes med 27 slag. Var det på en vestindiefarer, kunne overtræderen nøjes med at fortabe to måneders gage, hvilket må siges at være en klækkelig bøde.

Endnu i 1800-årene, så længe orlogsskibene var af træ, bibeholdt man de hårde bestemmelser. Dog tillodes det mandskabet at sætte sig og ryge deres pibe, selvfølgelig med hytte på, ved *luntevageren*, et lille træhus, foret med jernblik, hvor skibets altid tændte lunte opbevaredes under fornøden



Skibspræsten på den svenske kinafarer »Finland«, Jacob Wallenberg, har i 1769 tegnet sig selv rygende på sin lange kridtpibe i sin noget overdimensionerede kahyt. Tegningen brugte han som illustration på titelbladet til sin berømte rejsebeskrivelse »Min son på galejan« (1781).

Self-portrait of the ship's chaplain on board the Swedish chinaman »Finland« in 1769, smoking a long pipe in his cabin.

opsigt af en skildvagt. Luntevageren stod på batteriet i nærheden af kabysen, agten for fokkemasten; det var den eneste åbne ild på skibet, når kabysen ikke var tændt eller lyset i kompashuset eller nathuset ikke brændte. På orlogs- og kompagniskibene blev der nemlig hver aften ved kommandoråb, aftensang eller tappenstreg givet befaling til at slukke al ild og lys ombord. Senere opbevarede den tændte lunte i en liggende messingtønde med lufthuller i enderne og et håndtag til at bære den. Luntene ragede op gennem et lille rør. I kredsen her gik snakken, »luntevagerpassiaren« ivrigt, mens man hyggede sig med piben og ordnede verdenssituationen, kritiserede forholdene ombord og fortalte sømandsskrøner.

Undertiden var det også tilladt at ryge »på gallionen«, dvs. forskibs, hvor lokummerne var anbragt ved siden af hinanden over forstævnen. Også her blev der snakket meget vrøvl (»gallionsrygter«).

Officererne måtte normalt ikke ryge på skansen, men skulle gå forud på bakken, hvis de trængte til en smøg. Hvor de havde fået tilladelse til at ryge agter, måtte dette ske i læ og ikke til luvart, hvor de kunne genere den vagthavende officer.

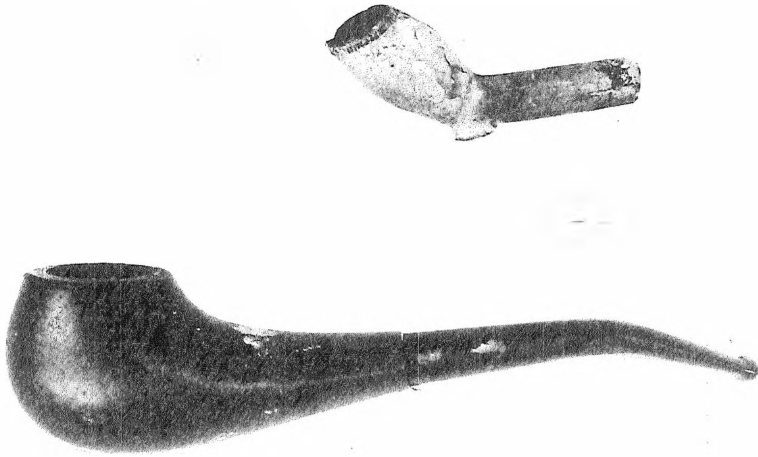
På svenske orlogsskibe tillod man som sagt i 1628 orlogsgasterne at ryge ved kabyssen, og 1685 fik officererne lov til at »drikke tobak« i deres kahyt, hvorimod de menige måtte ryge under bakken på overløbet. Overtrædelse kostede officererne første gang en måneds sold som bøde, anden gang det dobbelte. De menige måtte springe fra råen, når de første gang overtrådte forbudet, og næste gang truedes de med kølhaling. Senere, således i 1700-årene ombord på kinafarerne, måtte heller ikke officererne ryge i kahytten, men kun på bakken og dækket i det fri.

På de øvrige europæiske orlogs- og kompagniskibe gjaldt selvfølgelig nogenlunde samme regler som hos os. På engelske orlogsskibe var man dog endnu mere forsigtig end normalt. 1663 fortælles, at det kun var tilladt at ryge på bakken eller i lukafet derunder, notabene over en balje med vand. Senere gik man dog væk fra kravet om vandbaljen (1734). Omkr. 1850 var rygning på engelske skibe kun tilladt på dækket ved kabyssen; på bagbords side måtte officererne ryge og på styrbords side de menige.

Ombord på handelsskibe var man også forsigtig med rygningen, selv om man ikke havde rigoristiske skibsartikler, der truede med strenge straffe. På mange skibe forbød man i det hele taget al rygning, på andre tillod man det på dækket til bestemte tider. Ikke engang på de store engelske australiesejlskibe havde 1. klasses passagerer lov til at ryge i deres kamre. Derimod var der gerne en rygesalon, hvortil herrerne kunne trække sig tilbage, når vejret på dækket var for råt.

Brandfare ombord på grund af rygning

At straffene var så strenge, kan man ikke undres over, for risikoen var som sagt meget stor. Der var foruden selve træværket mange brændbare ting ombord, f.eks. tovværket og sejlene. Derfor tog man straks affære, når nogen blev grebet i at overtræde de forbud, der gjaldt i alle træskibe mod at have ild i kabyssen, når der ikke blev lavet mad, eller mod at have åbent lys og farlige lygter. Det var forbudt at gå under dæk, i kabelrummet, i lasten, i lazarettet og især selvfølgelig i krudtkammeret med åbent lys og med tændt pibe. Derfor måtte kaptajnen på ostindiefareren »Dronning Anna Sophia«



Før som nu er piben sømandens kære ven. Foroven en medtagen stump af en kridtpibe med det typiske lille hoved, fundet i vraget af det danske orlogsskib »Snarensvend«, som sank i Øresund 1658. Forneden skipper Bernhard Rudkildes briærspids til shagtobak med ebonit-spids fra ca. 1944. Pletterne af hvid maling røber, at skipperen har røget på den under arbejdet. Handels- og Søfartsmuseet.

Two types of pipes, a clay pipe from the wreck of the Danish man-of-war »Snarensvend«, sunk in 1658, and a skipper's briar pipe from about 1944.

1722 alvorligt formane en del matroser, som løb med tændte piber under dæk, at de ville blive »sat for masten«, dvs. straffet med tampning foran masten, hvis det gentog sig, og da en af dem alligevel overtrådte forbudet et par dage senere, fik han også 20 slag foran masten.

I de fleste tilfælde skete der selvfølgelig ingen skade, men der er flere eksempler på, at det kunne gå galt, når forbudet blev overtrådt. 1646 opstod der således brand i den portugisiske ostindiefarer »S. Josepho de Goa«, fordi konstablen havde drukket tobak i krudtkammeret. Hele skibet og han selv røg i luften, og kun 90 af de ombordværende 600 mand reddede livet. 1752 gik der ild i den danske kinafarer »Prinsesse Lowise«, som lå på reden ved Kapstaden. Det var en oploper (letmatros), som var gået tilkøjs med en tændt pibe, hvis gløder satte ild i køjeklæderne. Heldigvis blev ilden slukket.

Som man ser, et det ingen nymodens foreteelse at ryge i sengen. Tværtimod er der utallige eksempler på, at søfolkene, der i reglen ikke havde noget andet bekvemt sted at opholde sig på i frivagten, hyggede sig i køjen og tog sig en pibe der. Opdagedes det, blev den formastelige straffet, hvad enten han var officer eller menig. Det var farligt, hvis han faldt i søvn med tændt pibe.

På handelsskibe med brandfarlig last måtte man være særlig forsigtig. F.eks. var det på de første petroleumssejlskibe helt forbudt at lave varm mad og at ryge, fordi alt træværket var gennemvædet med petroleum. På moderne tankskibe er der også strenge regler for rygning. I 1893 eksploderede og sank fuldskibet »Frederick Billings«, der var lastet med salpeter, på grund af at en glød fra en cigaret eller en tændstik antændte lasten. Så tidligt som i 1674 haves der et eksempel på, at et ammunitionsskib, en svensk jagt, sprang i luften, fordi en bådsmand (matros) tabte en glød i en krudttønde.

Meget farligt var det, når der opstod ild i et skib, som lå ved kaj i havn, idet dette betød en akut fare for de andre skibe i havnen og for byens huse. Ofte var det derfor forbudt overhovedet at have ild og lys ombord, som allerede ordineret i Christian IV's forordning herom 1618 (med særligt henblik på Københavns havn). Maden måtte i de fleste havne verden over koges i særlige kogehuse i land, og al tobakssmøgen var forbudt ombord, således som det udtrykkelig nævnes i havneanordningerne for København 1744 og Helsingør 1767. Disse strikte regler opretholdtes, så længe træskibene dominerede. Selv om man 1847 tillod madlavning i kabyssen på skibe i København, var det dog på den betingelse, at der stadig holdtes brandvagt ombord. Så sent som i 1892 var det i Londons havn forbudt at have lys ombord længere end til kl. 9 aften, og lignende forbud har eksisteret mange andre steder.

I 1680, fortælles det, kom en flensborgsk skude i Københavns havn i brand p.gr.a. »uagtsom tobakssmøgen« og var lige ved at sætte ild i den kgl. danske flåde. Heldigvis fik gasterne hastigt slukket ilden. Langt værre var det i 1684, da store dele af Hamborg brændte p.gr.a. »den onde ilde-drik udaf en tobakspibe«, som en sømand røg.

I russiske havne var der også strengt forbud mod at ryge ombord. Et reglement på russisk, som søfolkene naturligvis ikke kunne læse, blev opslået i kahytten, og en betjent var ombord dag og nat for at påse, at forbudet blev overholdt. Bød man ham en cigar, røg han den dog gerne sammen med søfolkene, uanset reglementet. I Arkangelsk var man i

1860'erne kommet så vidt i liberalitet, at folk måtte ryge over en balje vand, - jfr. tidligere i den engelske flåde.

Rygning et etikettespørgsmål

Det var nu ikke blot forsigtighed, der dikterede udvælgelsen af steder, hvor det var tilladt at ryge. Også etiketten, den uskrevne lov ombord om hvad man kunne og ikke kunne, spillede en rolle.

Ligesom man ikke må ryge i en kirke, måtte man heller ikke ryge på skansen af en orlogsmænd, fordi agterskibet, som var forbeholdt chefen og officererne, nærmest blev opfattet som et helligt sted. Forbudet udstrakte sig selvfølgelig også til at gælde officererne, for de menige kom der aldrig, bortset fra roergængerne og dem, der skulle manøvrere sejlene. Hvis chefen, som det fortælles fra et engelsk orlogsskib i 1860'erne, kom op på skansen med en tændt cigar i munden, kunne det hændes, at den vagthavende officer ærbødigt gjorde ham opmærksom på, at rygning iflg. chefens - hans egen - ordre var forbudt på skansen, hvorefter han pænt måtte smide cigaren overbord.

Også på handelsskibene herskede der helt op til vor tid en mere eller mindre streng etikette. På nogle tåltes det overhovedet ikke, at der blev røget, hverken under arbejdet eller på frivagten, inklusive søndagen. På en del skibe var det dog tilladt på frivagten, men oftest under dæk. På de fleste skandinaviske og tyske skibe tåltes rygning på dæk ikke, hvorimod man på engelske skibe var mere liberal. Var rygning på dæk tilladt, foregik den i hvert fald aldrig agter, men kun foran for stormasten. Agten for denne måtte kun kaptajnen og i reglen også styrmændene ryge. Traf en styrmand en rygende sømand agten for stormasten, beordrede han ham til at fjerne snadden eller cigaretten, og gjorde han det ikke, ansås det for ulydighed, og styrmanden måtte for respektens skyld slå den ud af munden på ham. I kaptajnens nærvær røg man overhovedet ikke, »for ikke at krænke skippers værdighed«, som en sømand udtrykte begrundelsen for denne uskrevne lov for takt og tone ombord. Med tiden kom mere liberale skikke. Mange kaptajner gav rygetilladelse, og efterhånden forsvandt de gamle normer på dette som på andre felter.

Selv styrmanden var ofte tilbageholdende i sin rygning i skippers nærværelse. Kom denne på dæk, mens styrmanden røg, tog sidstnævnte straks

respektfuldt piben ud af munden og gik over i læ side, - luv side var kaptajnens.

Af og til gik søfolkene til vejrs for ubemærket at ryge en pipe i merset eller på råen. Det var officererne rasende over, for det var ikke »god skik«, men tværtimod en uhyrlighed. Fra en amerikansk klipper fortælles ca. 1900, at den rasende styrmand, der opdagede en rygende sømand til vejrs, skød en revolverkugle efter ham. - Der var virkelig *style* over sømandslivet.

Hovedreglen var ombord, at ingen sømand røg under sit arbejde. Ingen officer ville finde sig deri, dels fordi det viste en beklagelig mangel på respekt, dels fordi det hindrede arbejdet. Der kunne, bare for at nævne ét eksempel, ske det, at kokken tabte sin sure pipe ned i stuvningen under madlavningen, så den først blev fundet, da kaptajnen nåede bunden af fadet. Så var det ganske naturligt, at kokken fik resten af stuvningen hældt ned over sit hoved, hvis der ikke skete værre ting.

Under vagten var det på de fleste skibe forbudt mandskabet at ryge, skønt mange af dem følte, at det kunne være dejligt opkvikkende at få en lille smøg i de lange timer som rorgænger eller som udkiksmænd. Men netop disse betroede folk måtte under ingen omstændigheder ryge, da man mente, det sløvede deres agtpågivenhed. De måtte så trøste sig med en skrå. Det hændte ikke sjældent, at en og anden listede sig til at tage en lille smøg, når den vagthavende ikke så det. Ikke mindst på de amerikanske skibe, hvor disciplinen var jernhård, ville det være kommet til håndgribeligheder, om en styrmand havde overrasket en sømand i at ryge på vagten, men selv på norske skibe, som var langt mere humane, fik en synder en streng advarsel første gang, han blev opdaget, og skete det oftere, fik han mulkt, som det fortælles i 1914. På de sidste storsejlere under finsk flag tillod man rorgængereren at gå ned i lukafet, når han var blevet afløst, for at få fem minutters røg.

Lige op til vor tid har det været en ufravigelig regel, at skibsdrenge, ungdommænd og i mange tilfælde også de yngre letmatroser ikke måtte ryge ombord, eller når de havde landgang. Det var ikke et spørgsmål, om de kunne tåle det eller ej, men en ren etikettesag. Mange af drengene havde allerede lært at ryge og måske også at skrå, inden de gik til søs. Stammede de fra et sømandsmiljø, var det sandsynligt, at deres far og store brødre røg, ja måske endda også deres mor, som det var skik i visse egne, f.eks. i Helsingør, på Slesvigs vestkyst, i Holland, England og Irland. Uden tvivl havde både drengens første pipe og især hans første skrå vakt væmmelse og hovedpine, men det var klart, at for at blive en rigtig sømand



En kreds af kaptajner samlet i kahytten på brig »Søblomsten« af Tønsberg, liggende i Amsterdam i 1860'erne. Man hygger sig med en kop kaffe og en drink og ryger cigar og lang eller kort pipe. På dørken t.v. en spyttebakke. Tegningen, signeret H. Nielsen 1888, er i virkeligheden en grov kopi efter en tegning af den norske kunstner Vincent St. Lerche fra hans bog »Fra det gamle Hjørneskab«. Handels- og Søfartsmuseet.

A party of captains in the cabin of a Norwegian brig lying in Amsterdam in the 1860s. They are smoking long and short pipes and cigars.

måtte man kunne omgås tobakken. Når drengene så gik til søs, havde de ofte piber, tobak og skrå med i deres skibskiste.

Ombord forsøgte de at efterligne de ældre, helbefarne, som de så op til, ved at tænde deres pipe, men det blev de snart stoppet i, for både officerer og mandskab holdt streng kontrol med, at de hverken røg eller skråede. Sagen var den, at der ombord rådede samme slags forhold som på landjorden, f.eks. blandt skoleelever og håndværkere: samfundet var lagdelt, og hver person havde sin bestemte rang og plads i dette. Jo højere man steg, des flere privilegier fik man. De unge ombord blev underkuet af de

ældre, så de på en måde var deres slaver; de måtte trælle for dem og fik oftest kun prygl og skældsord til tak. De skulle sige De til de ældre, de fik de dårligste køjer, de måtte først skaffe (spise), når matroserne var færdige og havde taget det bedste; de måtte ikke gå med piger, de måtte ikke ryge. Denne ældgamle, vidtudbredte samfundsregel kalder man pennalisme.

At skibsdrengene tit så deres snit til at »knibe en smøg«, f.eks. på gallionen, bag ankerspillet eller oppe i merset, eller at tage en skrå, når ingen så det, er klart, men blev det opdaget, vankede der lussinger, og tobak og pibe blev konfiskeret. Kun ved særlige lejligheder fik skibsdrengen lov til at ryge eller skrå, f.eks. juleaften, på kaptajnens fødselsdag, efter en hård tørn eller en veludført bedrift.

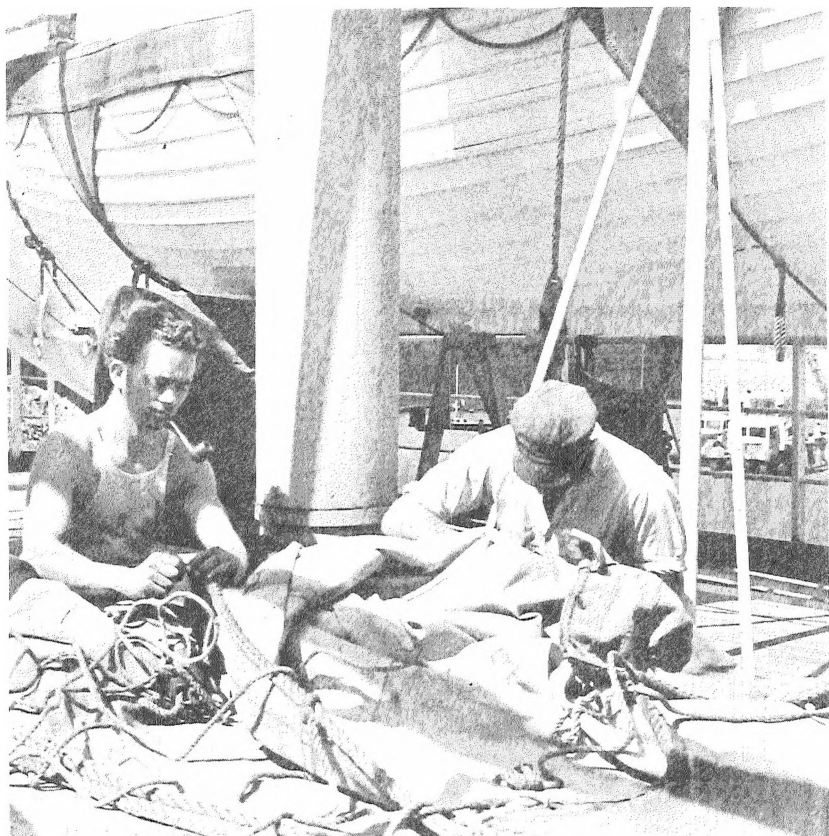
Det var kahytsdrengens pligt at karve tobak og stoppe kaptajnens pibe, tænde den, få den i glød og overrække ham den. Det gav drengen lejlighed til at få nogle sug selv. Undertiden forlangte styrmanden det samme af ham. - Skibsdrengen i lukafet kunne risikere at blive vækket midt om natten af de ældre for at stoppe deres piber.

Først når skibsdrengen avancerede over ungmand til letmatros, begyndte han en mere menneskelig, om end langtfra ligeberettiget tilværelse. Han kunne så tillade sig at spørge den ældste matros i lukafet, om han måtte få lov til at ryge sin pibe, og undertiden fik han ja, ofte ganske vist nej. Tit var det sådan, at ingen halvbefaren måtte ryge. På et tysk skib greb en matros letmatrosen i at ryge kridtpibe. Han tog den fra ham og hængte den op på et søm i lukafet, hvor han hver dag kunne gå og se på den. Først da han blev afmønstret, fik han den igen. Mødte matroserne i land en skibsdreng eller letmatros, som ikke hilste høfligt på dem, og som beholdt piben i munden, slog de kasketten af hovedet og piben ud af munden på ham, så den trillede i rendestenen.

Var læretiden overstået og letmatrosen blevet fuldbefaren, ansås han for voksen og fik alle de privilegier, de ældre matroser havde: han måtte sige du til dem, måtte gå med piger og ryge - og så kunne han, hvis han ville, behandle de nye skibsdrengene sådan, som han selv i sin tid var blevet det.

Kridtpiben

Før cigarettens sejrstog var den mest brugelige måde at nyde tobakken på at ryge den i pibe. Gennem de første århundreder var der kun tale om



Syning af presenning på dæk ombord på S/S »Danholm« af København 1952. Matrosen til venstre har den typiske shagpipe i munden. Fot. telegrafist Arne Matras.

A sailmaker smokes a short pipe while sewing a tarpaulin, 1952.

kridtpiber. Allerede omkr. 1575 var der opstået en fabrikation af sådanne i England, især i småbyer i nærheden af Dover, hvor de berømte kridtklinter leverede det hvide pibeler. I London fandtes der 1619 et pibemagerlav. Fra England drog mange pibemagere i første halvdel af 1600-årene til Holland som flygtninge, dels af religiøse grunde, dels p.gr. af modstanden mod tobakken på højeste sted. Resultatet blev, at England mistede føringen, og i de følgende mange år florerede kridtpibefabrikationen i Holland, især i Gouda, hvor der omkr. 1750 var 374 lavsmestre.

Også til Norden kom teknikken snart. I 1600-årenes første halvdel fabrikerede således Christian Pibemager (død 1655) kridtpiber i sit værksted i ejendommen på hj. af Stengade og Færgestræde i Helsingør. I den desværre for nogle år siden med murbrokker opfyldte hvælvede kælder står endnu hans ovn til at brænde piberne. Senere arbejdede pibemagere i København og mange danske provinsbyer. 1751 forbød regeringen at indføre udenlandske piber for at dæmme op for de mange hollandske og engelske piber. I alverdens havnebyer fremstilledes og brugtes piber i tusindvis af gros. Ved gravninger i gamle byer og ved undersøgelser af skibsvrag kommer de frem, mest i stumper og stykker. Piberne var jo skrøbeligt gods, og forbruget må derfor have været enormt. Man regnede ikke med, at en kridtpibe kunne holde længere end 14 dage, selv om man udfoldede den største forsigtighed, ja fine folk brugte den kun én gang, hvorpå den blev kasseret.

Betegnelsen *kridtpibe* (norsk *krittpipe*, svensk *kritpipa*, hollandsk *kalkenpijp*, plattysk *Kalkpiep*) er forholdsvis ny. I ældre tid kaldte man den blot *pibe* eller *tobakspibe*, eller også *lerpibe* (engelsk *clay pipe*, tysk *Tonpfeife*, fransk *pipe de terre*). Materialet var især hvidbrændt pibeler, men også rød- og sortbrændt ler forekom. Piben var presset i en form i to halvdele, der blev sat sammen. De ældste piber havde forbavsende små hoveder, der bulede udad på midten, altså nærmest i bærform, og tykke og plumpe stilke, fordi leret ikke var smidigt nok. Først efter år 1700 fik man bedre lersorter, og hovederne blev større, ligesom stilkene ofte blev længere. Hovederne sad skråt udad på stilken, måske for at røgen ikke skulle genere øjnene. På en lille tap, »hælen«, under hovedet var i reglen pibemagerens stempel anbragt.

Efterhånden opstod der mange forskellige typer, som f.eks. i 1700-årene kejserspiber (ca. 80 cm), kongepiber (ca. 65 cm), bondepiber (ca. 20 cm) m.fl., og der var også forskellige faconer på dem. F.eks. var nogle i hornform og andre i slangeform, dvs. der var slået krølle på stilken. Af praktiske grunde har søfolkene selvfølgelig foretrukket de korte piber uden dikkedarer. De var også de billigste.

Op i 1800-årene morede kridtpibefabrikanterne sig med at lave piber, hvis formpressede hoveder forestillede negre, skæggede tyrker, ja endda dødningskaller. Muligvis er denne spøg påvirket af de udskårne mer-skumshoveder. Endnu i 1920'erne kunne man købe de såkaldte Jakobspiber, efter en ikke videre sandsynlig tradition forestillende apostlen eller patriarken Jakob med turban, krum næse og langt skæg. Efterhånden som de

blev tilrøget, blev han sort i ansigtet af den gennemsvivende tobakssovs.

Som følge af længden var piberne meget udsat for at knække, og tabte man dem, behøvede man ikke at bukke sig for at tage dem op. Til gengæld kostede de heller ikke ret meget. Af vrangfund fremgår det, at sømændenes yndlingspiber af og til blev opbevaret i træfutteraler. For os, der er vant til træpiber med behageligt mundstykke, er der ikke nogen stor nydelse i at ryge på kridtpibe. De er ikke særlig rare at have i munden. Tidligere smeltede man derfor lidt segllak rundt om spidsen som mundbid. Tilrygningen har også været lidt af et problem, ja de færreste piber nåede vel overhovedet at få den rette brune lød og den tilsvarende indvendige skorpe. I de lange piber blev røgen kold, inden den nåede munden. Men alt er jo en vanesag. Forøvrigt har man som nævnt holdt sig til de korteste pibetyper, man kunne få. For at nyde de lange kridtpiber måtte man helst sidde i ro i en god stol og ikke bevæge sig alt for meget, og den mulighed havde vel kun agtergasterne. En gammel engelsk sømand sagde dog i 1888: i havn og i fint vejr ryger jeg lang pibe, i frisk kuling en kort, og når det stormer, tager jeg en skrå.

Søfolkene røg på piberne, så længe de kunne, selv om stilken knækkede af tættere og tættere ind til hovedet. Man kasserede dem ikke et øjeblik for tidligt. Uanset det ubehagelige deri fandt sømanden dog en stor trøst i den korte stump pibe, der blev tilbage, den som de engelske søfolk kaldte *culty pipe*.

På lange rejser kunne der nemt opstå pibemangel, f.eks. rundt Kap Horn. Nogle piber blev vasket overbord af brådsøerne, der bordfyldte dækket og oversvømmede lukaferne, og andre brændte igennem eller mistede stilken. De lykkelige, der endnu havde en pibe eller to tilbage, måtte så dele dem broderligt med kammeraterne og lade dem gå på omgang.

Det fortælles, at mange søfolk havde deres piber liggende i et bræt bag køjen, så de straks kunne få fat på dem, når de tørnede ud. Muligvis var det som en ramme med indhak i de lodrette sider, så piberne kunne ligge vandret i hakkene. Når de ikke var i brug, opbevarede de i læddiken, et lille rum i skibskisten. Det var vel de færreste, der havde råd til et regulært pibefutteral. Til dagligt brug kunne man, i hvert fald i ældre tid, sætte piben i hatteskyggen eller gemme den i pulden, så den ikke knækkede. - I kahytten havde kaptajnen ofte et stort fladt lersfad, hvorpå hans piber kunne ligge. På det var der også plads til fyrstøj eller gløder og tang til at tage en glød med.

Når skibsdrengene kom hjem fra deres første rejser, ville de gerne have

gaver med hjem. Til de mandlige familiemedlemmer var piber velegnet p.gr. af deres prisbillighed. De havde ofte en hel ladning med, især fra Holland eller England, og dertil hørende tobak. Piberne var pakket i små tønder eller kasser og blev beskyttet af stråindpakning.

Kridtpiberne holdt sig som sagt langt op i tiden. Endnu i 1930'erne kunne man i mange tobaksforretninger købe dem, - om ikke andet så til at blæse sæbebobler, hvad børn gerne morede sig med. På det tidspunkt var shagpiben dog den foretrukne type.

Andre pibetyper

I 1700-årene opstod der en række andre pibetyper end kridtpiben, først og fremmest de lange piber med porcellæns-, træ- og merskumshoveder. Mens kridtpiben var i ét, var de nye typer sammensat af flere stykker, med hoved, svampedåse, muffe, slange, mundbid eller spids (undertiden af rav, mest af horn) og rør af weichseltræ. En pibe med udboret rør af ben er fundet i et vrug fra 1751. Piberne kunne være fine, med låg, sølvbeslag og snøre med kvaster. En kaptajn havde i dette århundredes begyndelse en »merskummer« med sølvbånd om, hvori der var indgraveret navnene på de skibe, han havde ført gennem et langt liv.

De her omtalte typer egnede sig vel næppe særlig godt til skibsbrug, bortset fra at de kunne ryges af kaptajnen i kahytten eller på dæk, når det var godt vejr. Det er klart, at kridtpiberne trods deres skrøbelighed derfor havde en chance langt op i tiden. Det der slog dem ud var shagpiberne af træ, de korte »næsevarmere« eller »snadder«, der ofte var så korte, at mange, som det siges, måtte undre sig over, at søfolkene ikke brændte tuden.

Hvor gamle piber med træhoveder er, vides ikke. I 1794 nævnes træpiber brugt i København, men de kan godt være ældre. Man brugte til dem meget tæt og hårdt træ, som ikke let kunne brænde. I vore dage benyttes især roden af en slags lyngbusk (fransk *bryère*, eng. *briar*, dansk *briær*). Fingerfærdige sømænd kunne selv skære pibehovederne ud af en træklods. De kunne også efter evne tildanne dem med udskæringer af ansigter og indskrifter. I det hele taget lagde man vægt på at dekorere pibehovederne: de glaserede porcellæns-hoveder var forsynet med alleslags billeder og indskrifter i farver og guld, og merskumshovederne blev, som tidligere nævnt, udskåret i de mest fantastiske former.



Kobberstukken etikette fra ca. 1820-50 til en kardus (papirpose) »knaster« eller »kanaster«. Navnet brugtes opr. om en meget fin tobak fra Varinas, Venezuela, transporteret i en kury (spansk *canasta*), men anvendtes senere i almindelighed om en grovskåret type langpipe-tobak. Etiketten stammer fra tobaksfirmaet Spree & Krawinkel i Amsterdam, hvis bomærke var »De Tonnenboeier« (= bojerten som udlægger søtønder). Den ses i ovalen tillige med en tøndebåke, et sømærke som en mast med en vandret tønne på. Afstrykket (efter originalpladen) ejes af tobaksfabrikant, direktør Asger M. Hirschsprung.

Dutch copperplate label for a packet of canaster long-pipe tobacco made by the firm »De Tonnenboeier« (the buoy vessel), about 1820-50.

Piber af træ er meget behageligere end kridtpiber, fordi disse sidste knap kan nå at blive tilrøget, før de går itu. Derimod danner træet efter få ganges rygning en tynd, forbrændt skorpe indvendig, som gør, at tobakken kan ryges uden bismag. Mundbiddet af horn, ben eller af ebonit er også langt bedre at have i munden.

Shagpiben har navn efter det man kommer i den, nemlig den engelske skårne tobak, *shag*. Ordet, der forøvrigt hænger sammen med skæg, betyder egentlig de totter af luven, som man kan plukke af et uldtæppe, og det har man altså sammenlignet tobakken med.

I USA købte søfolkene i slutningen af 1800-årene de såkaldte *corn-pipes*, skåret af majscolber. De kostede kun 5 cents og holdt forholdsvis længe.

Undervejs på rejserne på den sydlige halvkugle morede søfolkene sig bl.a. med at fange albatrosser. Af ben- eller vingeknoglerne, som var slanke og hule, lavede de i deres frivagter mundstykker til piberne og piberør ved med uendeligt tålmod at skrabe og skære dem til. Også de store vingefjer kunne anvendes som pibestilke, og næbbene kunne ikke blot bruges til håndtag på spadserestokke, lavet af hajrygrad, men også til pibefutteraler.

Pibehoveder kunne forøvrigt skæres af almindelige knogler, eller man kunne lave dem af f.eks. stennødder.

Lidt uden for det almindelige ligger eksotiske pibetyper som f.eks. vandpiben. I 1600-årene røg russiske søfolk vandpibe, men ellers var det vel kun, når en kaptajn fik én foræret i muhamedanske lande, at den for morskabs skyld blev udprøvet i kahytten.

Pibetobakken

Mens sømændene på handelsskibene selv måtte medbringe eller købe deres tobak, hørte den som nævnt ofte med til forplejningen på orlogsskibe, i hvert fald under krigsudrustning. Hvad gasterne ønskede ud over rationen, måtte de købe ekstra. Vi har flere oplysninger om de rationer, orlogsgasterne fik op gennem tiden. 1673 befalede det engelske admiralitet, at hver mand pr. måned skulle have 2 pund tobak, hvad der også senere bibeholdtes som ration. Udgiften herfor blev dog trukket fra hans hyre. Da den danske flåde 1711 lå ved Christiansø, kom der en forsyning tobak til den, og hver mand fik pr. uge ét pund og én tobakspibe tildelt. Det har været en

ganske rigelig ration. 1719 lå flåden under Norge og havde ikke tilstrækkeligt med skibsbrød. Som erstatning fik folkene tobak, hvad de vel næppe var kede af. I den svenske flåde blev tobak indført i kostordningen 1742, således at hver bakke à 7 mand fik 1/4 skålpund tobak (ca. 108 g), dvs. ca. 15 g pr. mand. I 1796 fik en bakke, nu på 8 mand, hver femte dag to ruller tobak à omtr. 1/2 marks vægt udleveret. Da én mark er det samme som et skålpund à 425 g, bliver dette knap 1 l g pro persona, altså lidt mindre. Selv om den tid, der kunne ryges i, var forholdsvis kort, var det ikke så forfærdelig meget, i hvert fald ikke, om det blev tygget som skrå. Blev det karvet, var der vel nok til 5-6 af de små pibehoveder. Man må så håbe, at tobakken blev ligeligt fordelt til hver enkelt baksgast.

1794 siges det i instruksen for skibsprovianteringsforvalterne i den danske flåde, at tobak kun måtte uddeles i hele ruller, »da så mange mand må være om én rulle, at hver kan få det han vil have, og siden dele de den imellem sig«. Hvordan det kan være gået for sig uden slagsmål, forstår man ikke.

At det var almindeligt anerkendt, at søfolk ikke kunne leve uden tobak, ses bl.a. af, at de hyresøgende søfolk, der ofte var shanghaiede af de barske og hjerteløse *seelenverkoopers* i Amsterdam, hver dag mens de boede hos dem fik udleveret et glas brændevin, en ny tobakspibe og en unse (25-30 g) tobak, som det fortælles i slutningen af 1600-årene, og når de så til sidst kom ombord på en ostindiefarer, blev de udstyret med 12 tobakspiber og 8 pund tobak til den lange rejse. Også i senere tid gav amerikanske *boarding-house masters*, som ikke var mere menneskekærlige end deres hollandske forgængere, søfolkene et pund tobak og en lang kridtpibe med, når de fik hyre. Ganske vist havde disse logisværter i forvejen klemt alle penge ud af deres stakkels ofre, men alligevel.

Røgtobakken blev oprindelig som oftest leveret i spunden tilstand i ruller, som kunne være så tykke som et håndled eller mere. Man købte den ofte i alenvis. Sømændene pakkede den spundne tobak ind i tjæret sejldug og tovværk, for at den kunne holde sig bedre. Derved fik den ganske vist en let tjæret aroma. For at modvirke dette kunne de stænke lidt rom på. Udseendet svarede til det øgenavn, den fik i den engelske marine: *pig tail*, dvs. sømandens tjærede nakkehårletning omkr. 1800, som udmærket kunne sammenlignes med en grisehale. Undertiden leveredes tobakken i sølvpapir. For at den kunne holde sig, kunne man midlertidigt anbringe den i tomme romtønder, hvilket gav den en herlig aroma af rom.

Når man skulle bruge tobakken, måtte man lægge rullen på noget hårdt

og så skære eller »karve« den af med en kniv. Man kunne ovenikøbet få specielle karvebrætter med fastsiddende kniv, som på en brødmaskine. Søfolkene brugte selvfølgelig mest deres egen kniv og tog, hvad der var for hånden, til underlag. Da der nemt kom mærker af kniven deri, måtte det i 1752 i den danske marine forbydes dem at karve tobak på stænger, rundholter eller andet, som derved kunne beskadiges.

I 1800-årene blev tobakken oftest leveret i pressede blokke, rektangulære *plugs* eller *cakes*, der vejede 1/2 pund, og som man skar sit forbrug af. Forskellige typer og mærker opstod ved sovsning med en eller anden blanding af sukker, lakrids, svesker o.lign., som gav en speciel smag. Særlig yndet var den engelske og amerikanske pressetobak, som man købte i havne- verden over og også i skipperens slopkiste. Ved siden af den spundne og pressede tobak kunne man også få den i skåren tilstand, hvad der op i vort århundrede blev den foretrukne form, enten fin- eller grovskåret, eller måske granuleret. Dog har også pladetobakken, som simpelthen er de ovenfor omtalte blokke, skåret i flager, et stort publikum. De tobakstyper, der bruges i land, skyldes i væsentlig grad søfolkenes smag og indflydelse.

I beretningerne nævnes der mange navne på specielle tobaksmærker, som søfolk yndede, uden at der her skal gives nogen opremsning eller karakteristisk af dem. I reglen foretrak søfolk stærke sager, men der er også eksempler på, at f.eks. danske søfolk ikke har kunnet ryge den stærke brasilianske tobak eller Cavendish, Perique og hvad de nu fik i udlandet, men længtes efter deres kendte danske Petum, Blåmand eller sågar den milde Fredericia- eller Middelfarttobak.

Rygetobakken, der i ældre tid mest blev solgt i løs vægt, blev, efterhånden som den leveredes grov- eller finskåret, pakket i karduser, konvolutter eller poser og senere, op mod vor tid, i karton- eller metalæsker. Emballagen var i reglen forsynet med fabrikantens navn. I 1837 berettes det fra England, at man på den trykte små vers, mottoer eller moralske tanke- sprog i rød farve. Velkendt er de hyggelige, lidt naive påtryk i kobberstik eller træsnit, som prydede tobaksposerne i vore oldeforældres tid.

Tobaksdåser, fyrstøj og stikker

Tobakken opbevaredes i 1700-årene undertiden i en særlig slags tobaks- dåser. De var i reglen af messing og kobber og tætsluttende. Af form var de langagtige med afrundede hjørner eller ovale, og i den ene kortende havde



Den finskårne, sovsede shagtabak til de korte træpiber kendes allerede fra begyndelsen af 1800-årene, som denne kobberstukne kardusetiket »The Best Shag Tobacco« fra Wright & Davies i London viser (ca. 1820-50). Handelens gud Merkur støtter sig til sin Merkurstav; på kysten vokser tobaksplanter, og i tønden er der formentlig pakket tobaksblade. De gamle tobaksetiketter har i al deres ubehjælpomhed en vis charme. Aftrykket (efter originalpladen) ejes af direktør Asger M. Hirschsprung.

Copperplate label for a packet of shag tobacco, London about 1820-50.

de ofte en ring, så de kunne hænge i en snor eller rem om halsen. På låget var der i reglen indgraveret tegninger, ornamenter og indskrifter og ofte en slags evighedskalender, hvorfor de også kaldtes kalenderdåser.

En særlig gruppe skippertobaksdåser fremstilledes i Holland af en indvandret svensk navigationslærer Peter Holm (død 1766) i Amsterdam. Han forsynede låget med den omtalte kalender og satte i bunden en logtabel, som skipperen kunne benytte til at logge skibets fart. Den var praktisk og effektiv og blev solgt i hele Nordeuropa. Som brugsanvisning skrev han en bog, »Stuurmans Zee-Meter«.

Der fandtes også andre dåser i varierede former og med forskellige indskrifter og billeder, undertiden af lidt ekvivok art. Særlig fornemme var dåser lavet af skildpaddeskjold; de nævnes i 1600-årene. Så fine dåser var det selvfølgelig kun skipperne og officererne der ejede. Mandskabet måtte nøjes med de mere tarvelige dåser, f.eks. de forøvrigt meget smukke, drejede trædåser med låg, som de kunne købe billigt i russiske havne. De var sortlakerede og bemalede med smukke blomster- og frugtdekorationer i kraftige farver og guld.

På frivagterne, hvor man fremstillede alleslags husflidsarbejder, kunne man også udskære tobaksdåser af træ, f.eks. i form af et skibsskrog med tobakken i lasten. På dækket lå en vandtønde, som var håndtag til låget. Andre savede toppen af en kokosnød, satte den fast med et messinghængsel og anbragte nødden på en fod. I skallen kunne de udskære dekorationer og indskrifter.

Til daglig brug kunne man bære tobakken i en lille pose i en snor om halsen, men hyppigere var det nok, at man betjente sig af en rigtig tobakspung. 1755 nævnes, at hvalfangerne på Grønland tiltuskede sig punge af sælskind, lavet af eskimoerne som en slags turistvare. Man kunne også selv lave punge ombord. Således anvendte man de fangne albatrossers store svømmefødder, som blev smøget af med kløerne på, tørret og derpå forsynet med den store sene som lukkesnor.

For at få ild på piben måtte man bruge et fyrtøj med flint, stål og tønder; et sådant stod mange steder i lukafet til mandskabets benyttelse. Det var ofte nemmere at gå hen til kabyssen og låne en glød af kokken, hvis man ikke, som allerede nævnt, på orlogsskibene fik den tændt ved luntevageren. I 1842 fortælles om en slags cigarformet lunte, som kaptajnen havde købt i Kina. Den bestod hovedsagelig af fintmalet kamelgødning, som når antændt kunne gløde en halv times tid, mens den lå i en lille djunkemodel af metal og duftede.

Efterhånden afløste en såkaldt *smoking lamp* luntten. Den hang forude i lukafet og blev tændt til morgen, frokost, middag og aften, så enhver kunne benytte den.

Svovlstikkerne var meget brandfarlige, da de kom frem omkr. 1840, så de blev mange steder forbudt ombord. Selv da de glødefri sikkerhedstændstikker blev almindelige, varede det længe, inden de brugtes ombord, idet de efter de påholdende skipperes mening var for dyre. Kokken fik allernådigst hver dag tildelt et par stykker til brug i kabyssen.

I en snæver vending kunne man bruge et urglas som brændglas og dermed tænde en cigar eller cigaret.

Som piberensere brugte søfolkene ofte ribben af en fjer, f.eks. af en albatros. Pibehovedet blev kradset ud med en kniv.

Når piberygningen skulle være helt rigtig, hørte dertil i ældre tid foruden fyrtojlet et fyrfad med gløder - eventuelt tørvegløder eller trækul - og en tang til at tage en glød med og lægge den på tobakken i det godt stoppede pibehoved. Finere var det at tænde en fidibus, sammenrullet af papir, og bruge den til at antænde tobakken.

Dette kunne man dårligt opnå ombord, så det var forbeholdt den tid, man tilbragte på landjorden, enten hjemme eller i selskab eller måske i sømandsværtshuset. Mange steder stod der her på disken en træbøtte med kridtpiber, som gæsterne frit kunne tage af, og en dåse tobak, som de gratis kunne stoppe piben med. Ved siden af var der opstillet et glas med fidibusser. Efter endt rygning smed man piben ned i en brokkasse; den skulle kun bruges én gang.

Når der var fest i sømandsfamilier eller i sømandslav, når man var inviteret til at overvære en søsætning osv., blev der også budt på piber og tobak. Ved skipperlavsfesterne i Flensborg blev der i ældre tid danset en speciel hollandsk dans, kaldet *Piepenborger*, under hvilken mændene beholdt kridtpiberne i munden. De måtte ikke gå ud under dansen.

Overtro om piberygning

Efterhånden som angsten for ildebrand ombord ved tobaksrygning fortog sig noget, dampedes der løs med iver. Mens mandskabet styrkede sig med tobakken under de lidet bekvemme forhold, de måtte finde sig i, nød kaptajnen ofte tilværelsen i sin hyggelige kahyt og lå på sofaen eller i en hængekøje med en bog, et glas whisky og sin pibe. Skibsdrengen havde

ordre til kun at forstyrre ham, hvis en sejler kom i sigte, eller hvis han skulle stoppe hans pibe.

Om den prægtige kaptajn Churchill på fuldskibet »St. Bernard« af Yarmouth (Nova Scotia) fortælles i 1870'erne, at han, som man ofte morede sig med dengang, sejlede omkap med et andet fuldskib tværs over Atlanten. Han havde regnet med at vinde, men desværre var det konkurrenten, der vandt. Da han blev klar over dette, tog han i raseri sin lommekniv frem og skrabede tobakken ud af sin lige stoppede store merskumpibe og smed den overbord. Han plejede ofte at gøre noget lignende, når han var ærgerlig over et eller andet, og i tidens løb må han have smidt mange pund tobak væk.

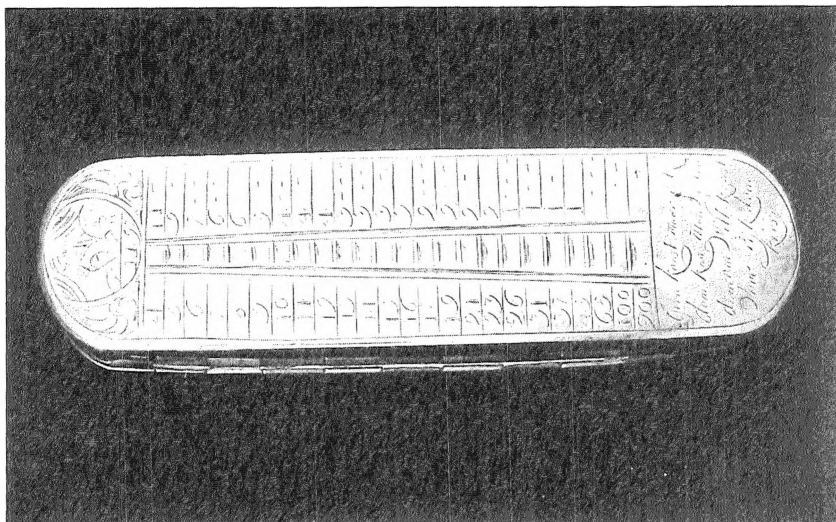
I kaptajnens øjensynlig så meningsløse handling kan der nu godt have ligget en idé om at ofre noget til havets magter for at få lykken med sig, på samme måde som man kunne kaste penge og andet i søen for at få god vind. Fra Nordnorge fortælles, at den, der første gang passerede et farligt skær, som kaldtes Finnkjerringa (Finnekællingen), skulle byde kællingen en røg. Skibsdrengen skulle stoppe sin pibe, hvorefter han smed den i søen. Det var selvfølgelig et offer til kællingen, som man troede boede i skæret, for at stemme hende blidt, så man ikke grundstødte.

Sømanden har altid taget varsler om rejsens forløb på forskellig måde. Også piben har optrådt som varselgiver: hvis man glemte den hjemme, når man skulle ombord, opfattedes det som et dårligt varsel for rejsen.

I 1898 befandt en svendborgskonnertbrig sig i stærk storm i Skagerrak, så rorgængerer måtte stå fastsurret ved rattet for ikke at blive skyllet overbord. Fortælleren, der havde vagt på dæk, følte på én gang en uforklarlig trang til en pibe tobak, skønt han ikke kunne ryge i et sådant vejr. Han gik ned i lukafet, og mens han rodede efter rygesagerne, tog skibet en usædvanlig stærk overhaling, og der lød et tordenlignende brag. Han styrtede op og så, at en brådsø var skyllet hen over dækket og havde raseret alt det opstående gods. Havde han ikke været under dæk, ville han være blevet skyllet overbord. Han var ikke i tvivl om, at han var blevet advaret ved overnaturlig indgriben.

Snus og skrå

En anden måde at nyde tobakken på var snusning. Denne skik havde



En af de morsomme hollandske kalenderdåser fra 1729, af messing og kobber til karvet tobak, snus eller skrå. På låget findes indgraveret en evighedskalender, og i bunden, som ses her, en primitiv, men praktisk logtabel til brug for skipperen for at måle skibets fart. Handels- og Søfartsmuseet.

Dutch tobacco tin with a perpetual calendar on the lid and a log-table on the bottom. 1729.

Columbus og hans efterfølgere allerede set brugt hos folkeslagene i Vestindien og i Meksiko. Igennem et par århundreder var snustobakken yderst populær, dog især i de højere kredse i samfundet. Allerede i slutningen af 1500-årene var snusning blevet mode ved det franske hof. Derimod var den ikke så udbredt i de jævne kredse, og der er kun få eksempler på, at sømænd har fundet behag i den noget subtilige nydelse, der endte med et nys. Dog meldes det, at bødkeren og en matros på en engelsk slavefarer 1753 blev grebet i at stjæle nogle flasker snus fra ladningen til eget brug, hvorfor de blev degraderede og fik tamp.

I virkeligheden kan man dårligt tænke sig en sømand gå rundt med en pyntelig snustobaksdåse og af og til tage sig en »pris« mellem tommel- og pegefinger og putte den i næsen for at komme til at nyse. Skulle han endelig få noget ud af den fintmalede snustobak, skulle det være at tygge den, og dertil blev den da også brugt: en stor bolle blev puttet ind i kindhulen. Svenske og finske sømænd brugte med forkærlighed snusen på denne må-

de. Rart var det løse tobakspulver dog næppe at have i munden, og søfolkene foretrak da også langt at tygge et stykke reelt tobak, - at skrå, som det hedder.

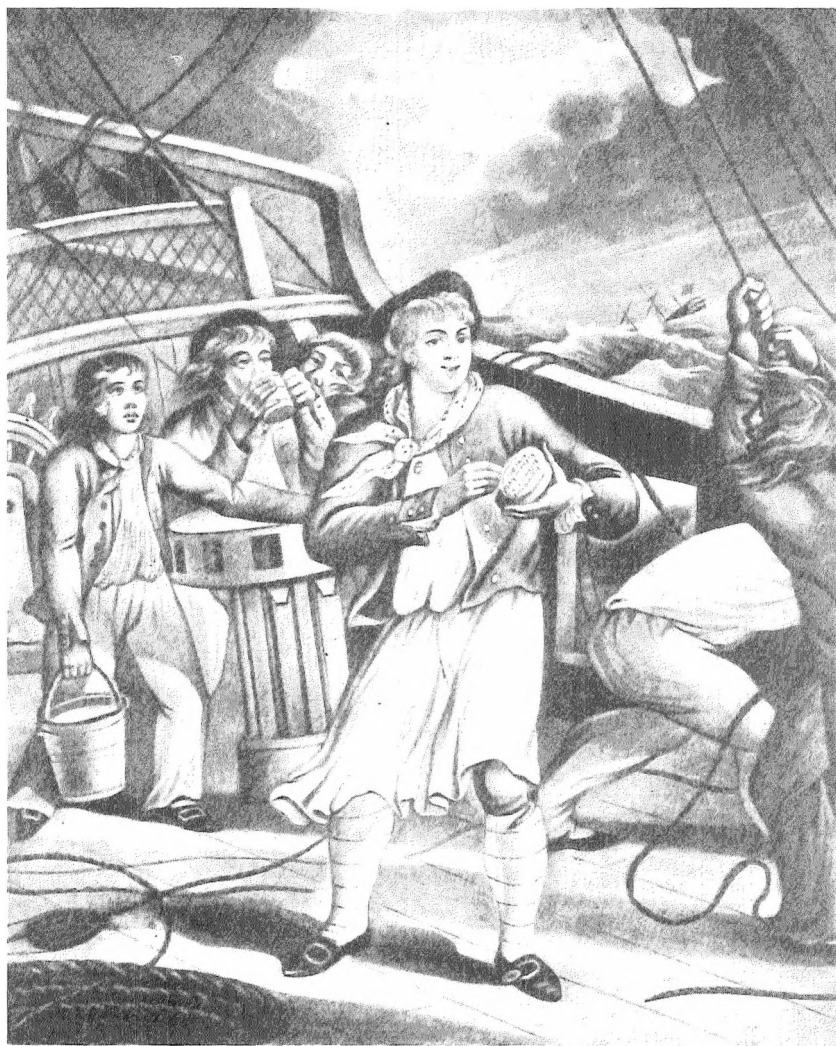
Skråning er i vore dage ikke rigtig anset og har vel aldrig helt været *comme il faut*, men er der et sted, hvor det i særlig grad kan siges at være på sin plads at skrå, må det være ombord. Der var det ved skråen i modsætning til piben og cigaren, at den var ganske anderledes ufarlig for skibets sikkerhed, idet den ikke skulle tændes og derfor ikke krævede ild, ligesom den kunne nydes i al slags vejr og uden instrument som pibe eller cigarrør. Den er derfor blevet umådelig populær hos høje og lave ombord, og man kan vist roligt gå ud fra, at skråningen er omtrent lige så gammel som rygningen. Ofte vekslede søfolkene mellem at ryge og at tygge tobakken. Allerede indianerne brugte at tygge tobaksblade, som de tit æltede med kalk af knuste og brændte strandskaller og formede til små kugler til at putte i munden. I Ostindien og hele Østasien har beteltygningen været kendt i århundreder; den kan i sin art regnes for en parallel dertil.

Speciel skråtobak omtales ganske vist først ret sent. Sandheden er vel den, at den spundne tobak tidligt blev brugt til begge former for tobaksnydelse. I 1679 drog en anonym svensk forfatter i felten mod rygning og snusning og især mod skråning, som han syntes var endnu mere skamløs end de to første former for tobaksnydelse, men først op i 1700-årene træffer vi omtale af skråning i Danmark.

Skrå betyder i sig selv et afhugget eller afskåret stykke. Som bekendt blev skråtobakken i ældre tid og tildels endnu spundet i forholdsvis tynde strenge, men dog ofte også i tykkere vindinger, som man skar eller bed et stykke af, ligesom man karvede af den spundne rygetobak. Hvor stor en skrå skulle være, var selvfølgelig et personligt spørgsmål. Een siger, at den skal være ca. 1 1/2 tomme lang, en anden, at den skal være stor som et dueæg. Omkr. 1800 gav en amerikansk kaptajn sin kahytsdreng ordre til at skære skråstykker af på en kvadrattommes størrelse. Skråtobakken kunne opbevares i en tobaksdåse.

Vi har op i tiden en række spredte vidnesbyrd om, at søfolk var særlig forfaldne til denne form for tobaksnydelse, og det var både kaptajnen, officererne og mandskabet, der skråede.

En nulevende sømand indrømmede efter 60 års fart til søs, at han for sit vedkommende havde skrået siden han var 7 1/2 år, og han ville nødig undvære det. En skibsdreng på en fanøskonnertribrig fortæller, at han i 1892 under en storm i Biscayen skulle stå til rørs - en streng tårn for en ung



Jack Tar, kælenavnet for den engelske orlogsgast, tager sig en skrå (quid) som trøst i stormen, mens kammeraten bag ham drikker grog af en mugge. På låget af skråtobaksdåsen står følgende indskrift, der kunne tyde på, at den er en kærestegave: »If you loves I, as I loves you,/ No pair so happy as we two«. Stik af ukendt engelsk kunstner ca. 1790.

Jack Tar taking a quid of comfort in a storm. About 1790

knægt -, og kaptajnen kom hen til ham med en håndfuld tobak, den sidste der fandtes ombord, og stoppede den i munden på ham. Skønt han aldrig i sit liv havde skrålet, smagte det vidunderligt. Andre væmmedes ved skråsmagen, første gang de smagte den.

Skråen leveredes som sagt spunden. Det der gav den sin specielle smag, var at den var mere eller mindre indsovset. Endnu omkr. 1900 kunne man købe den i krukker. I ældre tid blev den, som det siges 1802 fra USA, leveret i et spundet stykke, som vejede et pund, formentlig uden emballage. Senere solgtes den i små karton- eller metalæsker eller indpakket i fedttæt papir. I England vejede sådan en skrå ofte en ounce, godt 21 g.

Der fandtes talrige mere eller mindre populære mærker over hele jorden. I reglen syntes man vel bedst om den lokale skrå hjemmefra, som man var vant til. Nordmændene holdt mere af den norske end den svenske, og den danske var dem lidt for salt. Dansk skrå var forøvrigt populær f.eks. i Tyskland, hvor mærket »Dänischer Skipperskra« har haft vid udbredelse op til vor tid. Betegnelsen »Kap Horner skrå« er ikke et mærke, men skal sige, at det er en skrå for rigtige langfarere.

Mange brugte som antydet også almindelig tobak som skrå. Den engelske og amerikanske presse- eller pladetobak var velegnet; den havde smag gennem de tilsatte stoffer, og man kunne karve eller skære små stykker af den eller tage en plade i munden for at tygge den. Den kunne altså meget praktisk både bruges til at ryge og til at tygge.

Skråen har foruden normale betegnelser, der svarer til »tyggetobak« (eng. *chewing-tobacco* eller blot *chew*, tysk *Kautabak*), flere kælenavne i de forskellige sprog, - et tegn på dens popularitet. Englænderne kalder den *quid*, et ord som noget usandsynligt forklares med, at det kommer fra latin: én spørger en sømand med bule i kinden: »Quid est hoc?« (hvad er det?), hvortil den forbavsende nok latinkyndige sømand svarer: »Hoc est quid« (det er en skrå). I virkeligheden hænger ordet nok sammen med ordet *cad*, dvs. den foderbølle som drøvtyggende dyr gylper op for at tygge den igen. På fransk kaldes skråen *chique*, som betyder en lille bid. Det tyske ord *Priem* skal efter sigende komme af et gammelt ord for blomme, jfr. at en skrå på dansk slang kan hedde *sveske*. Det svenske og norske ord *buss* betyder ligesom skrå et lille, afskåret stykke. Ordet *bus* træffes forøvrigt også på dansk i betydningen skrå.

Sømandene var tvunget til at være meget sparsommelige med tobakken. Når skråen derfor var godt udtygget, blev den ikke kasseret; den blev tørret og derpå stoppet i piben. Asken kunne endelig bruges som snus-



Norsk skipperskrå (»Kap Horner-skrå«), betegnet »O.P. Moe & Søns Smaarul. Kristiansand S.«. Skråen blev købt af en dansk sømand i 1915, da han mønstrede på 4-mastet bark »Store Bror« af Kristiansand for en rejse rundt Kap Horn. Den spundne skråtobak er hård og sort og måler 2,5 x 2,5 x 5 cm (jfr. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1977, 142 ff.).

A roll of quid manufactured in the Norwegian town of Kristiansand about 1915.

tobak - et tegn på at søfolk ikke helt foragtede snusning, - og pipeudkradset blev blandet i kosværtten, hvis det ikke blev tygget igen som skrå, hvad også mange på landjorden gjorde. Særlig lækkert var det ikke, helt bortset fra, at det var fyldt med koncentreret nikotin.

En af grundene til at skråen aldrig har været æstimeret i de finere kredse er først og fremmest den, at den har den kedelige bivirkning, at den skrående hele tiden må spytte. Nu ved man jo, at sømændene var og er meget renlige, i hvert fald med hensyn til deres skib, og både kaptajn og styrmænd satte en ære i at holde deres dæk så fine som overhovedet muligt. På mange skibe måtte mandskabet under vagterne i dagevis ligge på deres ømme knæ og skure dæksplankerne med sand eller med en sandsten, kaldet »marstallersoda« og »bønnbog« (eng. *holystone*), så de blev snehvide. Det var smukt at se på, men søfolkene kunne føle det hårde arbejde i dagevis derefter i deres værkende arme og rygge. Det er derfor klart, at spytklatter med brun farve måtte være en vederstyggelighed for enhver

skipper, der hægede om sit elskede skib. Heldigvis var der ikke langt til den store spyttebakke, søen. Man måtte selvfølgelig huske at spytte til læ og ikke til luvart, for i den side blæste vinden spytklatten tilbage i hovedet på den tankeløse eller på skibet. For at undgå svineri var der i 1800-årene på dæk og under dæk opstillet spyttebakker på passende steder. På orlogsskibe, hvor der var hundreder af skrånende gaster, endog mange steder. Før den tid havde orlogsgasterne, når de ikke gad spytte i søen, svinet kanonrappertene til med skråspyt, hvad der naturligvis måtte opvække kanonerens harme.

Også på kolfærdiskibene var der flere spyttebakker, fremfor alt henne ved rattet, hvor rorgængereren stod sin tårn ud uden at kunne forlade dette - tilmed på skibets allerhelligste, agterdækket.

Bakkerne var firkantede, af træ med skrånende sider, eller de var lave haljer, f.eks. afsavede tønner, ca. 65 cm i diameter. De var fyldt med småsten eller sand, og de blev af skibsdrengene spulet og rensset hver dag. Først i slutningen af 1800-årene kom de velkendte runde metalspyttebakker med hul i midten frem. De brugtes både i kahytten, i styrmandskammerene og i lukafet.

Spytning på dækket var i det hele taget strengt forbudt, og hvis nogen forsyndede sig, fik han en ordentlig overhaling, ja han kunne på de frygtede amerikanske *hell-ships*, hvis officerer var hårde halse, som efter almindeligt udsagn opretholdt disciplinen med knojern og revolvere, ovenikøbet risikere at blive tvunget til at lægge sig på dækket og slikke sit eget spyt op med tungen og gylpe det ned igen. I andre tilfælde vankede der tamp. Endnu så sent som 1864 truer krigsartiklerne for den danske flåde med 27 slag rotting. På handelsskibene nøjedes man i reglen med at give synderen en lussing. På amerikanske orlogsskibe måtte den formastelige gå rundt flere dage med spyttebakken bundet om halsen, og alle kammeraterne skulle spytte i den. En anden spottende straf var at lade synderen stå vagt nogle timer ved sin spytklat.

Der var også strenge straffe for at spytte i sejlene, når man arbejdede til vejr, for at smide sin aftyggede skrån ind i proviantrummet og for at spytte i lastrummet, hvor f.eks. last som marmor, silkestoffer o.lign. kunne blive misfarvet deraf. De færøske fiskere, som flækkede torsk til klipfisk, kunne også nemt komme til at lave brune, uafvaskelige pletter på det hvide kød, når de skrædede under arbejdet.

Det meget mundvand bevirkede, at matroserne fik en vældig øvelse i at spytte og ramme spyttebakken. De kunne spytte omkap efter en knast i



Det ældste billede af en cigarryger ombord er formentlig dette, som forestiller hønsning, dvs. dåb af de sømænd, der aldrig har passeret Nordkap før. Det er tegnet 1805 på skibet »Fredensborg« af København. En novice føres frem for Neptun og præsten før at blive behandlet. Bag haljen ses en af officererne, som nyder en lang cigar, mens fangevogteren t.h. ryger kridtpibe. Udsnit af litografi i T.F.M. Richter: *Reisen zu Wasser und zu Lande I* (Leipzig 1858).

One of the earliest pictures of cigar smoking on board is this from the Danish ship »Fredensborg«, in 1805, during the baptism of sailors off Nordkap (Cape North). Noncay.

træet og træffe den med stor sikkerhed på lang afstand. Et sailor-langspyt var så langt, at det nåede fra et hvilket som helst punkt ombord på det største skib ud over lønningen. Små drenge beundrede sømændene for deres spytteevne og øvede sig hemmeligt i at efterligne dem.

Cigarer, cerutter og cigaretter

Selv om Columbus og hans folk så indianerne ryge en slags cigar af sammenrullede tobaksblade, slog denne nærliggende form for tobaksnydelse dog ikke straks an i Europa, som piben gjorde det. Dog nævnes det 1570, at næsten alle søfolk, som kom hjem fra Amerika, røg på en slags cigarer af

sammenrullede tobaksblade og stukket ind i en tragtlignende holder. Men det var først ved midten af 1600-årene, at man i Spanien begyndte at rulle rigtige cigarer; i 1676 nævnes en cigarfabrik i Sevilla. Skikken bredte sig langsomt uden for Spanien, og i 1780 oprettedes i Hamborg den første cigarfabrik efter spansk mønster nord for alperne. 1813 blev der udstedt privilegier for en lignende i København. Før dette ret sene tidspunkt har søfolkene dog forinden prøvet de interessante røgpinde, som de f.eks. kan have mødt på deres rejser til Spanien eller Vestindien. I 1766 røg orlogsgasterne på den engelske fregat »Dolphin« i hvert fald cigarer, og de lod patagonierne i Ildlandet, som de traf på deres verdensomsejling, smage dem, hvad de dog ikke var særlig begejstrede for. Vist det ældste billede af en cigarrygende sømand, i hvert fald på et dansk skib, stammer fra 1805 fra fregatten »Fredensborg«, og viser en officer med en ret lang cigar i hånden.

Videre populær blev cigaren dog aldrig ombord, i hvert fald blandt mandskabet. Man syntes det var synd at ryge den i blæsevejr, og den var også langt dyrere og virkede fornemmere end piben. Alligevel tyder talrige bemærkninger i søfartslitteraturen fra 17-1800-årene på, at der har været røget cigarer ombord, og ikke blot af officererne. I 1830'erne kom de bornholmske søfolk hjem i hvide sejldugsbukser, blå klædestrøje med rødt lommetørklæde hængende ud af den ene lomme, broget tørklæde flot bundet om halsen og kasket, samt en cigar i munden. De skulle rigtig vise, hvad for karle de var.

Særlig gerne røg sømanden cigarer, når han kunne få dem billigt, som f.eks. i Surabaja på Java (200 stk. for én hollandsk gylden), i USA (et dusin for et par hamborger skilling) eller i Belgien (eksempler fra 1880-90'erne). I 1905 var en letmatros på en 3-mastet skonnert fra Marstal opsat på at skaffe sig en forsyning af billige cigarer i Brasil - dog med den begrundelse, at de holdt moskitoerne borte fra lukafet.

Nogle søfolk prøvede at rulle deres egne cigarer af tobaksblade af den spundne pibetobak, men det egnede den sig ikke til.

Ved visse festlige lejligheder, f.eks. til nytår, kunne kaptajnen finde på at give hvert besætningsmedlem en cigar. Den blev modtaget med ærefrygt, men ikke med lige stor begejstring.

Cigarer blev fabrikeret mange steder på jorden, først og fremmest på Havanna og Cuba, i Nordamerika og Brasil, og også på Java og Filippinerne. De solgtes oprindeligt i bundter med cigarbånd bundet om, men allerede i begyndelsen af 1800-årene nævnes cigarkasser af træ.

Navnet cigar kommer fra det spanske *cigarro*. Ordet hænger muligvis sammen med *cigarra*, som betyder en cikade, - efter sigende fordi cigarens form lignede en cikades krop.

Cerutten har aldrig været særlig afholdt ombord, hvis vi kan dømme efter de få vidnesbyrd, vi træffer. Fra i hvert fald tiden mellem 1769 og 1845 haves flere oplysninger om, at engelske kaptajner i Singapore, Manilla og Kanton røg *cheroots*, dvs. mindre cigarer med spidsen skåret af. At det netop er i Østen, kan ikke forundre, idet ordet *cheroot* er af indisk afstamning og simpelthen betyder et rør. Det var i Østen de blev fremstillet og røget. Først langt senere kom *Zirutter*, som Poul Martin Møller kalder dem 1820, til Europa.

Pibe- og cigarelskere vil beklage at måtte fastslå som en kendsgerning, at *cigaretens* udbredelse over jorden - og søen - har været eksplosionsagtig i vort århundrede. Den var - i sin tid - billig, den var handy, den kunne ryges i fri luft uden dikkedarer, og den kom frem, da tændstikkerne blev billige og hvermands eje. Cigaretten er mindre end cigaren og består af fintskåret tobak omrullet af et blad papir. De fleste mener, at den er opfundet i Spanien, hvad der både kan være rigtigt og forkert. Allerede indianerne havde i 1500-årene en slags præ-cigarett, lavet af tobaksblade omrullet med majs- og palmeblade. En tysk jesuitpater bruger 1635 i omtalen af dem det spanske ord *papelitos*, hvilket kunne tyde på, at man i Spanien allerede da brugte papir (*papel*) som »dæksblad« og altså øjensynlig havde »opfundet« cigaretten i dens nuværende form. Det må dog nævnes, at ordet cigaret (dvs. lille cigar) ikke er spansk, idet den spanske betegnelse for den er *papelillo*, *pitillo* eller *cigarrillo*. Det er formodentlig den franske form *cigarette*, der har sejret. En anden præ-cigarett traf hollænderne i 1600-årene på Java. Som det fortælles i 1644, viklede javanerne deres sønderdelte og tørrede tobak ind i et blad kaldet *bunkus* og røg denne cigaret. Det malajiske ord *bunkus* bruges stadig i betydningen et bundt ostindiske cigaretter. Bladet må være et plantebblad.

I 1700-årene bredte papircigaretten sig til Italien (*sigarito*), Tyrkiet, Rusland og helt til Kina, som det beskrives af islændingen Arne Magnusson, der 1761 var i Kanton på den danske kinafarer »Dronning Juliane Marie«. Han siger, at kineserne røg megen tobak, »som var således lavet, at de tog en lang strimmel papir, kom deri skåren røgtobak, viklede så strimlen sammen og tændte derpå den ene ende og røg, til skægget begyndte at blive svedent, så kastede de den væk og tog en ny«. Kineserne var mestre i at lave fint rispapir, som vel nok var velegnet til cigaretpapir. Det

fremgår af omtalen, at den danske matros aldrig havde set den slags før. De europæiske søfolk har nok for sjov prøvet sådanne kinesiske cigaretter, uden at det dog satte sig spor i rygevanerne.

Først omkr. 1850 hører vi om en amerikansk sømand, der kommer ombord med *sigaretto* i munden. Det er dog almindelig antaget, at cigaretten først for alvor blev populær under Krimkrigen 1856, hvor englændere og franskmænd så tyrker og russere ryge den (*ziharha*). I 1880 blev den første cigaretmaskine patenteret. Fra samme år hører vi, at franske orlogsgæster rullede cigaretter af tobak og cigaretpapir, og fra 1890'erne er der flere vidnesbyrd om deres udbredelse, selv om de foreløbig var ret sjældne. I de følgende årtier kæmpede cigaretten en voldsom kamp med piben, som vel kan siges at være endt med cigarettens delvise sejr. Fra vort århundrede stammer flere beretninger om, at søfolk, der af deres mor havde fået en bibel med, rev de tynde papirblade ud af den for at bruge dem som cigaretpapir. Som indlæg brugtes den stærke pibetobak, som de skar tyndt, men som i virkeligheden slet ikke var egnet til cigarettobak. Sundhedsmæssigt var cigaretrygningen et tilbageskridt, idet søfolkene lærte at inhalere, hvad tidligere næppe havde været kendt særlig meget på grund af den tunge, stærke tobak. Kæderygningen greb også for alvor om sig.

Mange beklagede, at man opgav den gode gamle kammerat piben og gik over til den upersonlige cigaret, som man aldrig kunne blive ven med. Med den umådeholdne brug af cigaretten steg også brandrisikoen ombord, idet de brændende skod, som blev smidt overalt, betød en stor fare. Flere steder, især på skibe med brandfarlig last, måtte cigaretrygningen da også helt forbydes eller henvises til særlige steder, som i tidligere århundreder.

På en eller anden måde så cigaretten også udfordrende ud, og det fortælles flere gange, at hvis nogen blev set af officererne med en sådan i flaben, vankede der en lussing.

På de sidste store *windjammers* sad sømændene i frivagten og skar cigarettholdere af de fangne albatrossers knogler, ligesom de tidligere havde lavet pibespidser og cigarrør.

Cigarettens sejrsgang falder dog mest på damp- og motorskibe. På sejl-skibene forblev piben og skråen de klassiske former for tobaksnydelse. Når man i lande som England, Holland og de skandinaviske riger stadig kan tage sin shagpipe i munden uden at virke udfordrende i det bedre selskab, skyldes det nok, at vi er søfarende lande og har arvet den gamle tobakskultur.



Cigaretten blev hurtigt populær i USA. Her er nogle hårde drenge fra San Francisco 1880 med cigaret i flåben. Det er *runnere*, agenter for en eller anden *boardinghouse-master* (logivært). Sådanne fyre kom i reglen ombord og lokkede mange søfolk til at rømme fra deres skib, hvorefter de tit blev shanghaiet og sendt med et andet skib, som ikke var spor bedre. Tegning fra Herb. Ashbury: *The Barbary Coast*.

Runners in San Francisco smoking cigarettes. 1880.

Tobakssalg fra slopkisten

Selv om søfolkene tog et forråd af tobak, piber, skrå, svovlstikker osv. med, når de gik ud, slap varerne dog før eller senere op på de lange rejser, der kunne vare måneder og halve år. Anløb de en havn undervejs, kunne de selvfølgelig her skaffe sig et nyt forråd, hvis da skipper ville give dem et lille hyreforskud, hvad han ganske vist ikke altid var tilbøjelig til. Måske kunne de få noget fra en kadrejerbåd, der kom ud for at sælge, eller lodsen kunne have et lille lager med. Var det i et tobaksdyrkende land, var tobakken særlig billig. 1851 købte mandskabet på orlogsbriggen »Ørnen« således meget fordelagtigt tobak hos negrene fra plantagerne på Portorico. De havde sikkert stjålet den, og særlig god var den øjensynlig ikke, for den skulle udvaskes i kogende vand tre gange i træk, før den var brugelig, og

vandet blev sort som tjære. I det hele taget var den fremmede tobak ofte langt stærkere end den tilvante hjemlige.

Men det var tit, man ikke kom i land undervejs, og i sejlskibenes tid var det umuligt at bedømme rejsens varighed blot nogenlunde. Heldigvis var der i reglen en »slopkiste« ombord, fra hvilken man kunne få dækket sine fornødenheder. Slopkisten, der oprindeligt virkelig var en kiste, men senere blev til en hel butik, tilhørte kaptajnen, og den indeholdt alt, hvad en sømand kunne have brug for: tøj, olietøj, sokker, fodtøj, nål og tråd, knive, spejle, kamme, sæbe, brevpapir og selvfølgelig også tobak, kridtpiber, skrå, cigarer og tændstikker. Een gang om ugen, mest lørdag eftermiddag, var slopkisten åben, og folkene kunne købe fra den, hvad de havde brug for. Betalingen blev trukket fra deres hyre. Kaptajnen fastsatte selv priserne. Varerne havde han investeret penge i, og fortjenesten var helt hans. Priserne var vel i reglen rimelige, men der er masser af eksempler på, at særlig griske kaptajner kunne udnytte mandskabets behov ved at tage uforskammet høje »søpriser«.

Slop er engelsk og betyder vide sømandsbukser. På dansk er betegnelsen slop- eller slapkiste ret sen. Ordet kramkiste bruges i 1700-årene.

Det ældste eksempel vi har på, at et skib havde en *slop chest* med, er fra Sir Hugh Willoughbys ekspedition 1553. I 1627 blev det befalet af det engelske admiralitet, at orlogsskibene til gavn for gasterne skulle medføre slopkister, og snart blev det almindeligt også på koffardiskibe på længere farter. Det sagdes udtrykkeligt, at priserne skulle være rimelige. Slopkisterne forsvandt, da dampskibsfarten blev almindelig og rejsernes varighed formindskedes. Til gengæld kunne man købe hos hovmesteren i rimeligt omfang.

1749 fortælles, at kramkisten ombord på kinafareren »Kongen af Danmark« foruden tøj og bønnebøger havde tobak, som solgtes for 1 mark og 4 skill. pr. pund. Også på danske orlogsskibe var der slopkister, som det udtrykkelig var befalet i 1752.

Et eksempel på hvordan priserne undertiden kunne blive meget uforskammede, har vi fra fuldskibet »Evelyn« af Liverpool i 1880. Kaptajnen tog 3 shill. og 3 pence for et pund tobak, skønt det i England kun kostede 10 pence, altså en fortjeneste på ca. 400%. Hvis ikke den hårde nød havde tvunget søfolkene til det på rejsen rundt Kap Horn, havde de ikke købt tobak til så blodig en pris. På de fleste andre skibe var prisen højst 3 shill. pr. pund, og det var såmænd dyrt nok.

Sømændene ombord på de gamle sejlskibe levede et liv helt uden penge. De havde kun brug for klingende mønt, når de lå i havn og fik landlov. Af og til havde de alligevel brug for et omsætningsmiddel, f.eks. når de i frivagten spillede med hinanden. Kortspil og forøvrigt også terningspil var fra gammel tid strengt forbudt ombord, ligesom ingen måtte gøre gæld til de andre. I det lange løb lod dette forbud sig ikke opretholde. Søfolkene fik lov til at spille kort i frivagten for at fordrive tiden, blot måtte de ikke spille med penge som indsats. De kunne så bruge tændstikker eller tobak i stedet for. De skar små terninger ud i tobaksblokkene, nøjagtig lige store, og brugte dem til at betale deres gæld med, når de tabte i poker eller hvad de nu spillede. Da cigaretterne blev almindelige, brugte man naturligvis også dem som indsats. Søfolkene væddede også om alt muligt. Når de f.eks. bankede beskøjterne mod bordet, så maddikerne røg ud, kunne de vædde om, hvem af dem der kunne kravle hurtigst. Præmien kunne være et stykke tobak.

Ville en sømand købe et eller andet af kammeraterne, f.eks. et flaskeskib, betalte han det med et par pund tobak, og når sejmageren eller en anden kyndig lærte de unge sømandskab, sejsyning, knobarbejde o.lign., betalte de ham med tobak eller cigaretter.

Når kaptajnen ville belønne en mand for noget særligt, kunne det ske ved at give ham tobak i en eller anden form, f.eks. for at styre godt, for at gøre et farligt arbejde i riggen, for god indsats i vanskelige situationer osv. På mange skibe blev der udlovet en belønning til den, der første gang sigtede land, og den kunne udmærket bestå i tobak. Fra en amerikansk hvalfanger hører vi omkr. 1850, at kaptajnen udlovede 5 dollars til den første, som sigtede en hval; førstestyrmand lagde tre pund tobak til og andenstyrmand et bundt cigarer.

Skipperne var tit overtroiske og troede fuldt og fast, at nogle af deres besætning kunne have overnaturlige evner til at skaffe vind i vindstille. Til dem blev der da undertiden udlovet en pakke tobak, hvis de havde held med sig.

Tobakken kunne forøvrigt også bruges som betaling eller bytteobjekt i land, f.eks. når søfolkene kom i forbindelse med de indfødte. Fra 1675 hører vi om et engelsk skib, som ankrede op ud for Bergen. De norske fiskere kom ombord og gav søfolkene både hummere og fisk, så mange de kunne spise, i bytte for blot to-tre piber tobak. Vi hører også om, at skibe, der var

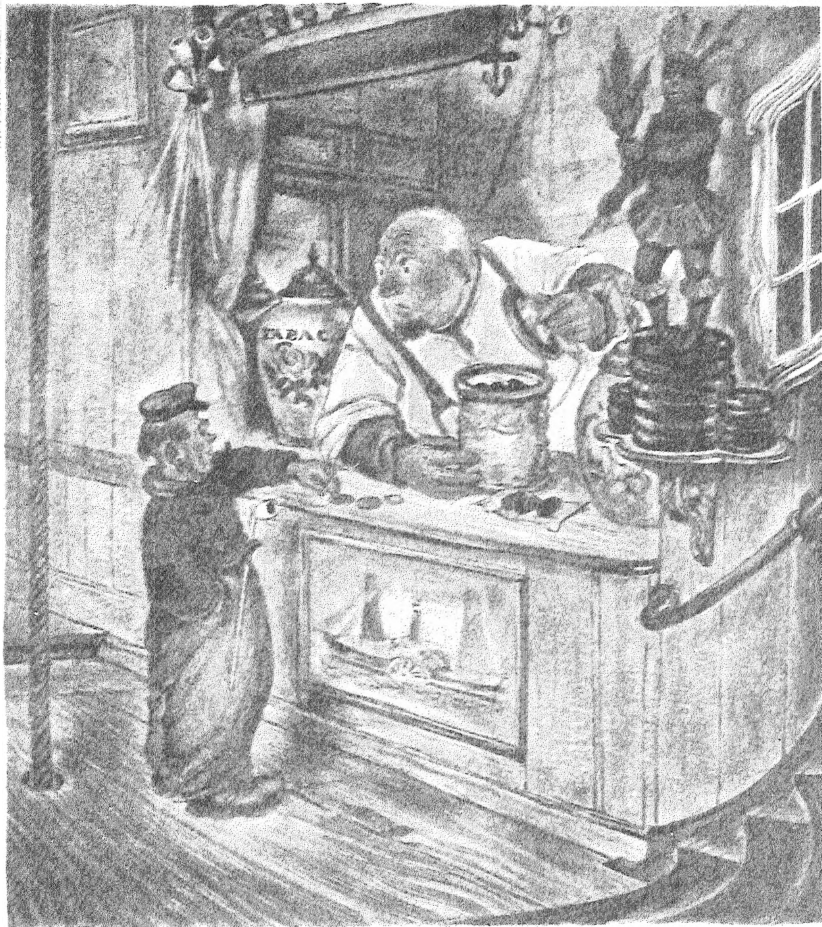
udgæet for proviant, byttede sig til noget i land eller hos andre skibe mod tobak. Fra senere tid foreligger der mange vidnesbyrd om, at søfolkene langs Afrikas kyst tiltuskede sig forskellige ting af de indfødte: frugter, får, kvinder, guld, ikke blot mod glasperler, spejle, armbånd og lignende, men også mod brugt tøj, piber og tobak. De indfødte verden over lærte snart at ryge tobak, hvis de da ikke kendte det i forvejen, og var villige til at skaffe sig tobakken for næsten enhver pris.

Undertiden tog søfolkene endda tobak med i deres skibskiste for at sælge den på spekulation til fremmede undervejs. Den danske sømand Fr. Bolting og hans hollandske kammerater solgte således i 1670 40 pund tobak i Kapstaden - vel til europæiske kolonister - og tjente 300% derpå.

I de europæiske havne var toldvæsnet altid på vagt for nidkært at hindre søfolkene i at smugle tobak i land uden at betale den ofte urimelig høje told, som især skulle betales i lande med tobaksmonopol. Tit kunne tolderne være meget smålige, så de ikke tillod en sømand bare at tage tobak til en pibe til sig selv med, og strenge straffe kunne true, lige fra bøde og fængselsstraf til at blive galejslave (omkr. 1770 i Frankrig) eller miste livet (omkr. 1760 i Spanien). Men søfolkene kendte mange kneb. De kunne f.eks. skjule tobakken i sejlene, når tolderne kom ombord, gemme den i kabyskomfuret eller i rorkassen, vikle skråtobakken om en bardun o.lign., og de kunne føre tobakken i land, f.eks. skjult i deres hue eller andre steder. Kaptajnen kunne have sine cigarer i sin paraply.

De fleste steder kom tolderne ombord og snusede rundt, endevendte alt, kropsvisiterede alle, puttede hele skibets tobakslager fra slopkisten og sømændenes i reglen beskedne private tobaksforråd i en sæk, som de forseglede med toldseglet, ofte uden at tillade dem tobak til det daglige forbrug, mens de lå i havn. Alle måtte underskrive en erklæring om, at de ikke havde mere. Overtrådte de bare på mindste måde reglementet, blev alt tobakken konfiskeret i sækken, så de ikke havde noget at ryge på under hjemrejsen. Tolderne i Frankrig, Spanien, Portugal, Rusland og Brasil var berygtede, men værst siges de engelske toldere at have været. De kunne bruge dage til at rode et skib igennem, ja næsten tage det fra hinanden, og ve den arme synder, der blev grebet. I Edinburgh var der, som det siges i 1870'erne, ofte 5-6 skandinaviske søfolk i kachotten på én gang, fordi de havde forsøgt at smugle lidt tobak i land eller havde brudt toldseglet.

Den beslagnede tobak blev til søfolkenes store forargelse brændt. I hver engelsk havn var der en stor ovn, som kaldtes »*the King's* (hvh. *the Queen's*) *pipe*«, med en høj skorsten, og i den pibe brændtes dag og nat tobakken



Erindringsbillede fra gamle dage: interiør fra en tobaksbutik, vist fra Friedrichstadt i Sydslesvig. En fiskermandsling med kridtpibe i trøjens knaphul forlanger en »Prüntje«, en skrå. Ligesom tobakken opbevares den i en stor stenkrukke. På væggen hænger kridtpiber og over disken en skibsmodel. T.h. ses en tobaksindianer med et bundt tobaksblade stående på ruller af spunden tobak. Tegning af professor Wilhelm Petersen i hans bog »Ut de Ooken« (Hamburg 1937).

Interior of an oldtime tobacco shop in a small town in South Schleswig. A fisherman buys a quid.

sammen med andre beslaglagte ting og smuglervarer: te, kaffe, skinker, handsker osv. Søfolkene var dog ikke i tvivl om, at en del af tobakken endte i toldernes piber.

Man har svært ved at forstå, at det kunne betale sig med al den nidkærlighed, som jo dog til syvende og sidst ikke indbragte noget, der var værd at tale om rent økonomisk. Tilmed fik England blandt de fleste søfolk det dårligst tænkelige ry.

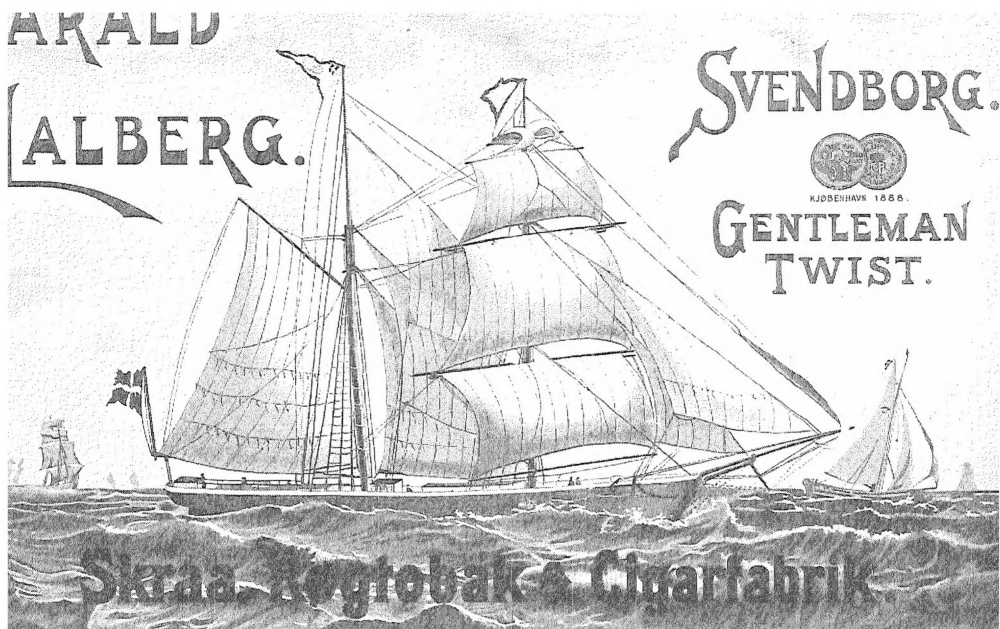
Tobak som medicin

Lige fra den første tid, da tobaksplanten blev overført til Europa, har de lærde, både medicinere og ikke-medicinere, i en syndflod af skrifter og i utallige disputater, skændtes om, hvorvidt den havde lægende kræfter i sig som så mange andre urter, eller om den var skadelig for helbredet. Nogle fordømte den fanatisk, andre roste den lige så fanatisk og brugte den som helbredende middel mod sår og alle slags indre og ydre gebrækkeligheder. I vore dage er man klar over, at tobaksplanten ikke er en lægeurt. Tværtimod betoner man nu i høj grad dens skadelige virkninger, når den bruges som nydelsesmiddel, især til rygning med inhalering.

Søfolkene anede ikke noget om giftig nikotin, tjære, lungekræft, rygehoste og andre grimme ting i forbindelse med rygningen. Når de gerne røg, var det fordi de kunne lide det - i hvert fald når de havde vænnet sig til smagen -, og fordi de havde opdaget det, som allerede indianerne var klar over, at tobakken kunne stille sult- og tørstfølelser til en vis tid, kvikke op, når man var træt på sjæl og legeme, trøste i modgang, fortvivlelse og nød, i kulde, under hårdt vejr, i overhængende fare. Intet under, at betænksomme søfolk huskede at medtage al den tobak, de kunne, når de skulle forlade et synkende skib, for de vidste, de ville få hårdt brug derfor i redningsbåden.

Kort sagt, tobakken var uundværlig for dem, og piben kunne føles som en kammerat, der aldrig svigtede. Det er psykologisk set ikke usandsynligt, at sømanden på sin ofte ensomme gang, langt fra hjem og familieliv, mest af alt trængte til en trofast ven, og at piben opfyldte dette krav.

Selvfølgelig haves der beretninger om søfolk, som af en eller anden grund ikke røg eller som vænede sig af med det, men de er få. 1863 fortæller den senere kaptajn Sødring, at det ikke føltes så slemt, da man ombord på brig »Ida«, som på en 6-7 måneders rejse fra Rio til Falmouth var udgået for tobak, idet hverken kaptajnen eller førstestyrmand røg, og drengene ombord, inklusive ungmænd og letmatroser, ikke måtte ryge.



Reklameplakat for skrå. røgtobak og cigarer fra Harald Halbergs tobaksfabrikker i Svendborg, hvis kunder i reglen var søens folk, som næppe kunne stå for det friske billede af skonnerten for fulde sejl. Farvelitografi fra A/S Hagen & Sievertsen, Odense, ca. 1920. Gave fra firmaet til Handels- og Søfartsmuseet.

Poster from a Danish tobacco firm, about 1920.

En vis følelse af, at rygning og skråning i hvert fald til overmål var skadelig, havde sømændene alligevel. Nogle af dem var tatoveret med et yndet motiv kaldet »mandens ruin«, som viste, hvad der ødelagde manden, nemlig: kvinder, slagsmål, beværtninger, kortspil, drik og rygning.

Ombord blev tobakken ofte brugt i sundhedens tjeneste, selv om det må indrømmes, at søens folk mindre handlede efter videnskabelige principper end efter almindelig overtro og overbevisning. I træskibene var der ofte en frygtelig stank af slagvandet i bunden, af ildelugtende eller letfordærvelig last og af mange menneskers sved og uddunstninger. Udluftningen var altid utilstrækkelig. Især var det galt, når epidemiske sygdomme truede. Skibslægerens råd var derfor, at luften under dæk skulle renses af og til ved forskellige stærke midler, f.eks. ved at afbrænde vitriol, tjære, svovl o.lign., så røgen kunne tage den dårlige luft og stank. Især på engelske skibe brugte man ofte tobakken som renselsesmiddel. Man kunne flere steder under

dæk anbringe baljer indeholdende to pund tobak, vædet i eddike, og lade den langsomt gløde. Rummene blev tætnet, så røgen rigtig kunne gennemtrænge alt i de ca. tre timer, hver rygning varede. For at få den rigtige virkning måtte rygningen gentages flere gange.

I tropiske egne kunne søfolkene smøre tobakssovs i ansigtet og på hænderne for at holde moskitoerne væk, og havde man bylder i næsen, var det godt at salve den med en blanding af tobaksblade og forskellige urter, kogt i bomolie. En engelsk læge gav i 1820'erne det gode råd for oplivning af druknede at indføre tobaksrøg i endetarmen ved hjælp af en pibespids. Hvis en rorgænger var søvrig, var det et godt middel at smøre tobakssovs i øjnene. Det sved, men det hjalp.

Det var nok ellers mest skråen, der brugtes i medicinens tjeneste ombord, idet man var fast overbevist om, at den havde en god og helbredende virkning. Kaptajn Brinch fra Fanø, der i 1850'erne lå i Guayaquil, hvor pesten hærgede, var ganske sikker på, at skråtobakken kunne hindre ham i at blive smittet, hvorfor han skræede hele døgnet. Også som værn mod den skrækkelige gule feber skulle en skrå være god. I 1780 siger kaptajn Eschels, at spyttet bliver forgiftet ved de syges ånde, så man må ikke sluge det, men skal spytte det ud, og hertil er en skrå velegnet, dels fordi man ikke sluger spyttet, dels fordi tobakken er bitter i smag.

Et gammelt, velproberet middel mod tandpine var det at stoppe en skrå i øret, hvorved smerterne dulmedes. Af mere tvivlsom værdi var nok det gamle råd, som skipperen plejede at give skibsdrengen, når han på sin første rejse plagedes af søsyge, nemlig at tage sig en skrå. Ville han ikke, kunne skipperen tvinge den i ham, hvad der som regel havde den stik modsatte virkning. Nogle påstod dog, at det hjalp: først kastede man voldsomt op, men så forsvandt søsygen for stedse.

Surrogater for tobak

Tobakken kunne slippe op undervejs, måske fordi der ikke var provianteret rigeligt nok, måske fordi der var blevet stjålet fra slopkisten, og det var ganske katastrofalt. Den var jo sømandens trøst og kraftkilde og havde som før nævnt den egenskab at dæmpe den sult, som ofte indfandt sig samtidig med tobaksmangelen, når nemlig provianten også var ved at slippe op. De beskedne sidste rester af tobakssnuller, der blev skrabet sammen i

lommerne, kaldtes *gold dust*, fordi de var så kostbare som guldstøv. Man gik på jagt overalt på skibet, især i sin køje, efter gemte og glemte udtyggede skrårer. De blev tygget igen og igen og blev til sidst tørret i kabyskomfuret og røget i piben, som før omtalt. Også eventuelle cigaretskod blev stoppet i piben. De sure piber blev skrabet ud for krads og sovs til skrå, og søfolkene delte efter en uskreven lov broderligt med hinanden, hvad de havde tilbage, indtil også det var røget. Hvor der ikke herskede noget godt kammeratskab ombord, kunne de lykkelige ejere af tobak drage personlig fordel deraf, idet de solgte småstykker af den til fantasipriser, hvis ikke de fortvivlede, tobakshungrige fæller simpelthen tog den fra dem.

Når alt var røget op, led søfolkene tusind kvaler og blev irritable og sure. Nogle sad i timevis og fantaserede om lykken ved en smøg. De måtte så prøve at finde en erstatning for tobakken, og det var de mest fortvivlede midler, de kunne gribe til.

I 1777 nævnes fra en hvalfanger, at man brugte bark, som man skrællede af trætøndebandene om trantønderne, og Drachmann beretter i en af sine fortællinger, at en gammel sømand stoppede sand, savspåner og småstumper af uldgarn i pibehovedet og røg det, idet han erklærede, at der ikke var den ting, som et menneske ikke kunne ryge, - dog med undtagelse af guano (tørret fuglegødning), for det havde han engang prøvet i søen, men han blev så syg af det, at han måtte sidde hele dagen ude i gallionen.

Andre surrogater for rygetobak nævnes. Ofte røg man tørret kaffegrums, eller man tørrede udkogte teblade og røg dem. Også hvidkålsblade og -stilke. Det stank dog så grusomt, at det blev forbudt i lukafet, da der simpelthen ikke var til at være der. Uden tvivl smagte det dog ikke bedre end det lugtede. Endnu værre var vist optrævlet tovværk, og det brændte tilmed altfor hurtigt og hedt. Man kunne også tage tang fra køjemadrasserne eller plukke søgræs, som havde sat sig fast på skibssiden, og tørre det i solen. Nogle svor til en passende blanding af tovværk, kaffegrums og bark fra en saltkødstønde, raspet i småstykker.

I stedet for skrå greb mange til ærter og bønner, eller de tyggede tjæret kabelgarn. Det smagte modbydeligt af tjæren, men det var rart at have noget at tygge på. Så var det dog måske bedre at tygge på tørrede stykker af blækspruttearme, som ganske vist var som viskelæder og smagte af ingenting. En bukseknep eller et lille stykke træ kunne også være en erstatning. Kaptajn Hansen, skonnertbrig »Ellida« af Lohals, gik altid og tyggede på et stykke rav i stedet for en skrå. Det kunne også være en erstatning.

I sejlskibenes sidste tid rullede mange erstatningscigaretter af optrevlet

tovværk eller af teblade og avispapir, når de blev smøgforlegne. - Der er noget patetisk, men tillige lidt komisk over alle disse krumspring, men situationen var alvorlig nok for dem, som sad midt i ulykken.

Enhver forstår den forventning, der herskede hos alle, når de undervejs traf et andet skib og prajede det for eventuelt at købe lidt proviant, drikkevand og sidst men ikke mindst en smule tobak. Fik de hjælp, var det som de vågnede til nyt liv. I 1608 fortælles om en hollandsk ostindiefarer, der på grund af tobakshunger måtte nedværdige sig til at tigge nogle malayiske sørøvere, de mødte, om at sælge dem lidt tobak, og fra senere tider er der masser af beretninger om den glæde det var, når tobaksmangelen blev afhjulpet af et andet mødende skib. Selv om dette ikke havde rigeligt selv, ofrede det dog altid gerne noget af sit forråd. Det var en uskreven lov, som også omfattede al slags proviant og drikkeelse.

Helt ekseptionelt er det nok, som det fortælles fra et engelsk skib på rejse England-Melbourne i 1840'erne, at kaptajnen, der havde forsømt at forsyne sin slopkiste rigeligt med tobak, så forrådet allerede slap op, før de nåede ækvator, af mandskabet blev tvunget til at forlade sin kurs og anløbe Rio de Janeiro for der at købe en ny portion. Da han prøvede at gå fra sit løfte, truede besætningen med at nedlægge arbejdet, og han måtte pænt sætte kursen mod Rio.

Jo, tobakken var en trøster på alle områder, bedre end brændevin og næsten lige så god som mad. Drachmann lader en sømand fortælle om et forlis på kysten af Brasil. Han og de andre reddede kammerater måtte flakke omkring i skovene i fire dage, og hvis de ikke havde haft lidt tobak at trøste sig med, havde de måttet give fortabt, - selv om den var blevet gennemtrukket af saltvand under forliset og derfor smagte afskyeligt.

Sømanden og tobakken - siden de to har fundet hinanden, vil de aldrig nogensinde kunne skilles mere. Vi kommer tilbage til det, vi startede med: for sømanden er tobakken ikke blot et nydelsesmiddel. Den er simpelthen en livsbetingelse. Ved hjælp af den kan farer, savn, kulde, storm, forlis overvindes. At tage tobakken fra en sømand vil være lige som at tage livsmodet, energien og det gode humør fra ham.

Foranstående undersøgelse er bygget op på hundreder af beretninger fra ældre og nyere tid, hvorfor jeg desværre har måttet afstå fra at redegøre for kilderne.

THE SAILOR AND HIS BACCY

Summary

Columbus and his men not only discovered tobacco in the West Indies but also found out the different ways of enjoying it: in a pipe, as a cigar or a sort of cigarette, as snuff or as something to chew.

By the end of the sixteenth century pipe smoking, in particular, was very popular among European sailors. Even though kings, doctors and moralists warned against it this did not hinder the habit spreading rapidly. Tobacco probably got to Scandinavia by about the year 1600, via Helsingør, where all vessels had to stop and pay the Sound Dues. Helsingør was the gateway to the North and it was here that pipes were probably first made in Scandinavia. The Danish King Christian IV attempted, like his brother-in-law James I of England, to prevent the spread of tobacco by banning it in his fleet. However he soon realized that this was ineffective as the sailors would rather go without their breakfast than their tobacco. So, instead, he put a big tax on tobacco, a far more advantageous step in the long run.

Ships of that period were made of wood and therefore highly inflammable. On naval and company vessels smoking - or «drinking» of tobacco as it was called - was only permitted at certain times and places on board, so that a check could be kept on it. It was allowed in the evening on deck, before the mainmast, by the match-tub where the match was always burning, or in the galley, where the stove was lit in any case. Pipes had to be covered by a lid to prevent sparks flying. Defiance of these rules was strictly punished. Officers were not allowed to smoke on the quarter-deck but only on the forecabin or in their cabins, where there was supposed to be a bucket of water handy. We know of several occasions when ships blew up because sparks from a pipe landed in the powder magazine, or caught fire because members of the crew smoked in their bunks. In harbour all smoking was forbidden on board because of the risk of fire.

Smoking aboard was also a matter of etiquette. On merchant vessels the men were not allowed to smoke while working or on watch, and never in the presence of the captain or the mate for fear of affronting their dignity. As for ships boys and ordinary seamen they were never allowed to smoke at all as this would have been considered a deplorable lack of respect for their elders who regarded them more or less as their personal slaves.

For centuries the favourite way of enjoying tobacco was to smoke it in *clay pipes*. As early as about 1575 pipes were being made in England, but in the seventeenth century Holland became the chief centre for the manufacture of clay pipes, though they were made in many other countries, too. Such pipes were usually white, with small bowls and long stems as a rule. They were extremely fragile and did not last long. Thousands of fragments of clay pipes have been found in old wrecks and during excavations in our towns. During the eighteenth century other types of pipe became common, particularly long pipes made up of several pieces and with bowls of china, meerschaum or wood. The most popular was the short shag pipe made of briar root, which was most suitable for smoking aboard ship.

To begin with *pipe tobacco* was sold spun and in rolls, from which pieces were cut and then put in the pipe. Later it was made in plugs or cakes and given flavour by being sauced in sugar, liquorice, prunes, etc. or by storing it in empty rum casks. In our present day it is usually sold in flakes, either fine or coarse cut, or in grains.

A skipper would often keep his tobacco in a tin of copper or brass which might have a

calendar or logtable engraved on it. The crew would make themselves jars of wood or coconut and pouches out of the webbed feet of albatrosses, for example.

To light his pipe the seaman used a tinder-box of flint and steel or borrowed a light from the cook. In the last days of sail there was often a smoking lamp hanging in the fo'c's'le. Sulphur matches, which made their appearance about 1840, were a fire hazard and often not allowed on board. Safety matches were better but were at first considered too expensive.

At the end of the sixteenth century it was fashionable in the highest circles, for example at the French court, to take tobacco, finely ground, in the form of *snuff*. It was very unusual for sailors to take snuff as a sneezing powder, but they often chewed it.

But far more popular was a quid of *chewing tobacco*. It was extremely suitable for life at sea. As it was chewed and not lit there was no risk of fire. At first one simply bit off a piece of pipe tobacco and chewed that. Not until later did they start making a special chewing tobacco, spun in fine shreds, easy to bite off, good and juicy, and with a variety of flavours.

The quid had only one disadvantage, but that was a most unpleasant one: it induced salivation to such an extent that whoever chewed it had to spit all the time. No skipper would stand for brown tobacco juice all over his newly scoured deck so sailors had to take care either to spit over the side or into one of the numerous spittoons placed all over the ship. If anyone did spit on the deck he was severely punished, possibly even having to lick up his spittle and be flogged or held up to derision by having to wear a spittoon round his neck.

Cigars were never really accepted by seamen. They were considered too posh and it was mainly the officers who smoked them. Even less common were *cheroots*, which originated in the Far East, and which were not popular among the men.

A sort of *cigarette* was known to the Indians as early as the sixteenth century. It consisted of crushed leaves of tobacco wrapped in a palm or maize leaf. It was probably the Spaniards who first thought of using thin paper as a wrapper round cigarettes, perhaps as early as the beginning of the seventeenth century. During the eighteenth century this type spread to Italy, Turkey, Russia and even as far as China where European crews reported them being smoked. But not until about 1850 do we hear of a few American sailors, for example, smoking them. The end of the nineteenth century saw the beginning of the inexorable spread of the cigarette over the entire world, both on land and sea, until it eventually ousted the pipe, cigar and quid in popularity. Fortunately it did not supersede them entirely. The reason for the cigarette's popularity was perhaps because its smoke can be inhaled, unlike that of a pipe or cigar. Cigarette smoking presented a great fire risk and was therefore often forbidden on vessels carrying inflammable cargo.

As a rule sailors took a suitable supply of pipes, tobacco and quids with them when they went to sea. When it was exhausted on the frequently very long voyages they had to buy fresh supplies from the skipper's slop chest. This was a store he kept, on his own account, of such things as clothes, footwear, knives, combs, writing paper, etc., which the men might find themselves in need of on the voyage. The prices, which were fixed by the skipper himself, were not usually unreasonable though in certain cases they could be so exorbitantly high that he made a profit of 300-400%.

Aboard the old sailing ships crews lived in a world almost without money. If they needed something to take the place of money, for example when they made wagers, or played cards and dice - if that was allowed - they made use of matches or tobacco cut into small pieces. The skipper, too, might reward them with pipe tobacco or cigars and when they went ashore in

foreign lands they could use tobacco to barter with the natives. With the speed of lightning the vice of smoking had spread over practically the entire world. Customs officers of the various countries were always zealous in seeing that sailors did not smuggle in tobacco without paying duty. The English customs, in particular, were notorious for their severity. Even though only small amounts might be concerned customs officers could take days to search a vessel from stem to stern. If they found the slightest amount of tobacco concealed the ship's entire sealed stock of tobacco might be confiscated and burned in a large oven, »the King's pipe«, while the culprits were put in the lock-up and fined.

From ancient times doctors and laymen have frantically argued about whether tobacco has any medicinal quality. To the sailor it was of no consequence. He liked it because it tasted good, quenched any pangs of hunger or thirst and, in general, cheered him up. Ship's doctors used tobacco smoke to clear vessels of foetid air and disease, and sailors chewed quid to ward off yellow fever as well as to relieve toothache.

If tobacco ran out on a voyage and the slop chest was empty it was almost as catastrophic as if provisions or drinking water were scarce. The men thought up all sorts of substitutes for tobacco. They smoked sawdust, unravelled cordage, pieces of wool, coffee grounds, old tea leaves, cabbage leaves, in their pipes and instead of a quid of tobacco would chew tarred rope, dried peas or beans etc. It was an occasion for great rejoicing if during the voyage they met a ship which could let them have some tobacco.

For the sailor tobacco was not only something to be enjoyed. It was simply a necessity. In the midst of perils and deprivation, cold and storm, tobacco kept up both his spirits and his energy. One cannot help wondering, in all those centuries before the discovery of tobacco, how on earth he managed to put up with the tough life at sea.

MARITIM SMÅARTIKEL

GAMLE MARITIME FOTOGATIER

Ældre fotos er næsten altid charmerende og morsomme, ikke blot fordi de virker gammeldags hyggelige, måske lidt naive og pudsige, men også fordi de viser en verden, som mange gange er forsvunden nu i vor rastløse, hurtig skiftende tid. For den historiske bevisthed er de derfor meget værdifulde.

Handels- og Søfartsmuseet har i sin efterhånden store fotosamling »Søhistorisk Registratur«, talrige ældre og nyere fotografier, ikke mindst skibsbilleder, men også fotos, der illustrerer alle sider af det maritime liv, som f.eks. havnevæsen, skibsbyggeri, fyrvæsen, de gamle kolonier, blot for at nævne et par af de mange grupper. Morsomst er måske billeder fra sømandens liv i land og ombord. Dem er der i virkeligheden ikke så mange af, for søfolk var sjældent indehavere af en luksusting som et fotoapparat, og under dæk kunne man ikke fotografere, fordi det simpelthen var for mørkt. Af museets samlinger har vi plukket et lille udvalg, mer eller mindre tilfældigt, og viser det her med en fyldig tekst til hvert billede.

Vi har nok op mod 100.000 opklæbte fotografier, men vi kan aldrig få nok, og vi har på fornemmelsen, at der endnu er meget at redde. Vi opfordrer derfor alle, der ejer fotografier med tilknytning til søen og skibsfarten, til ikke at smide disse væk, men helst at indsende dem til opbevaring i vor samling på Kronborg. Mellem år og dag tilfintetgøres mængder af fotografier i privateje, som burde have været bevaret for eftertiden, dels som studiemateriale, dels som dokumentation og dels, rent praktisk, som brug for illustrering af fremtidens søhistoriske bøger. I mange ældre søfolks gemmer må der ligge mange amatør billeder fra deres ungdom. Dem er vi interesseret i, da der som omtalt ikke findes for mange af dem. I gamle familiebøger kan der også være gode fotografier af søfolk og deres familier. Red dem!

Som sagt, alt maritimt har værdi: portrætter, skibsbilleder - ikke mindst fra averteringen ombord: scener fra arbejdet og livet iland og ombord: havari- og stranding; lods-, fyr-, told-, færg-, bugser- og bjerningsvæsen; havnepartier; ladning og losning; pakhuse; rederikontorer; skibsbyggeri og værfter; navigationsskoler; organisationer og foreninger; sømandshuse og -hjem med interiører: sømandskvarterer i havnebyer (»sailortown«): hjembragte souvenirs (»medbringelse«); modelbygning; kirkeskibe; fester og optog; fremmede egne og oplevelser i disse.

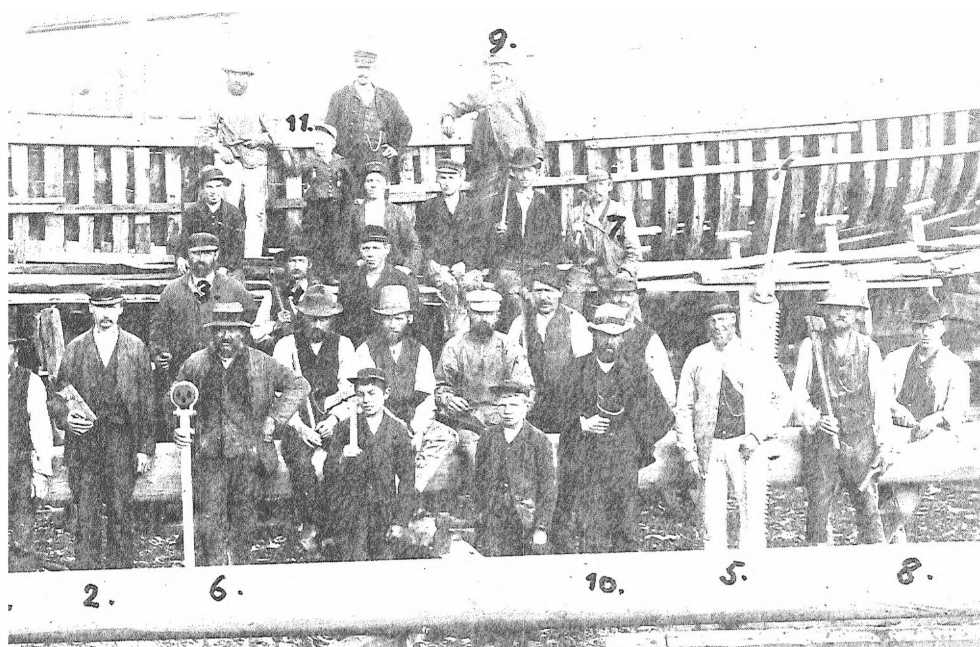
Meget vigtige er alle oplysninger om, hvad eller hvem billederne forestiller, hvor og hvornår de er taget, hvem der har taget dem.

Negativer, farvelysbilleder, films har naturligvis også interesse. For ikke at glemme de herlige ældre prospektkort, som tit kan være forbløffende gode og vise scenerier, der ikke er bevaret på anden måde. De egner sig forøvrigt også fint til reproduktion.

Vi beder Dem se i Deres skuffe, om der skulle være materiale af den her omtalte slags, som De kunne tænke Dem at overlade os. Adressen er: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.

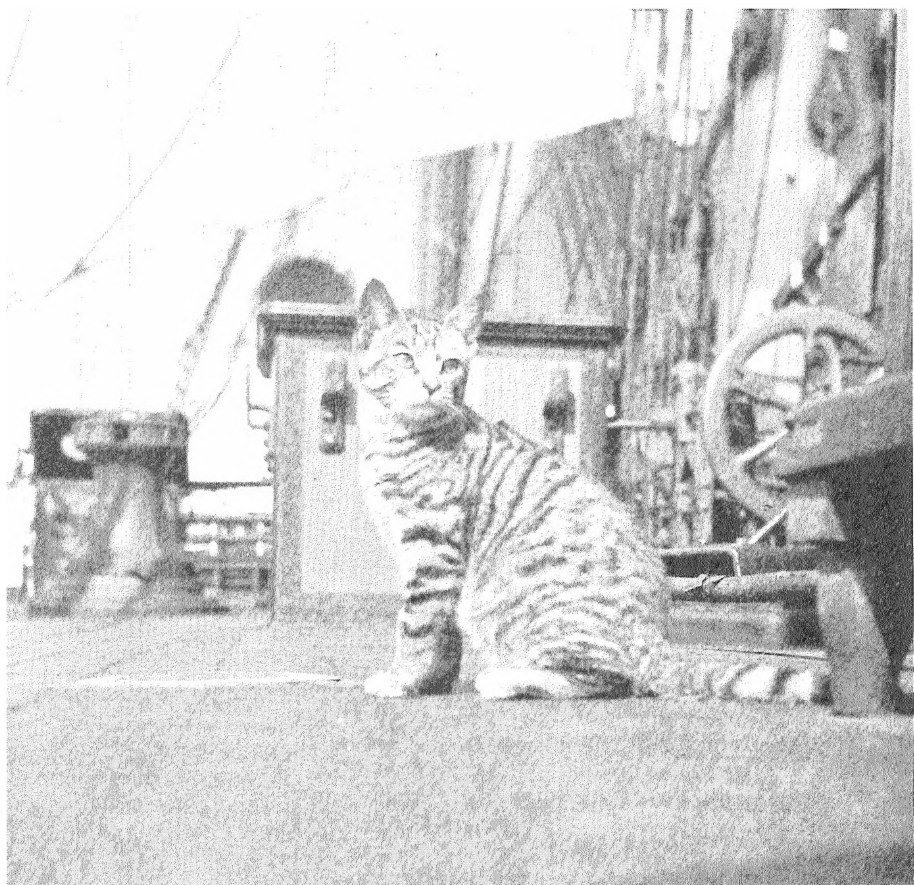
Det må tilføjes, at Landsudvalget for indsamling af gamle fotografier (Det kgl. Bibliotek, 1219 København K), i hvilket undertegnede sidder, i mange år har arbejdet med indsamling og bevaring af alle slags gamle fotos, især portrætter og topografiske billeder. Historiske foreninger, byarkiver og biblioteker har også været flittige indsamlere. Vort specielle arbejdsområde, søens verden i videste forstand, vil vi gerne gøre en lignende indsats for, og vi beder Dem herved hjælpe os dermed.

Henning Henningsen



Gamle gruppebilleder er altid interessante, hvad enten de er fra skibe eller skibsværfter som her fra gamle mester E.C. Benzons træskibsværft i Nykøbing Falster omkr. 1890-92. Værftet er dog lejet ud til skibsbygmester Chr. Ruder (nr. 10 på fotoet), som lader bygge en galease til en ukendt skipper (nr.9). Galeasen er spanterejst, og folkene har stillet sig op foran den. De er udstyret med deres tømmermandsværktøj som en slags attributter, der tilkendegiver deres fag. Nogle af dem kender vi navnene på. I første række nr. 1: Rasmussen, tidligere mester i Stubbekøbing, med høvl; 2: snedker Nielsen fra Nakskov, med nothøvl; nr. 6: skibstømmer Rasmus Jensen fra Stolgården holdende et røstjern med en jomfru; 5: langsavskærer Per Jeppesen, med langsav; 8: bådebygger Hansen; i tredje række nr. 3: hustømmer Rasmus Petersen, Stolgården, med en mal (utydelig); 4: formanden på pladsen, Oluf Rasmussen, med benøkse; i fjerde række t.h. nr. 7: skibstømmer Fejø Hansen, med mukkert. Den lille dreng i soldateruniform (nr. 11) er den senere skibskonstruktør, Naval Architect Otto Benzon, som har foræret fotoet til museet. Ukendt fotograf.

Shipyard workers at Nykøbing Falster about 1890-92. The master (no. 10) is surrounded by his carpenters and workers, each one with the tool of his trade. No. 9 is the unknown skipper for whom the galleass (ketch) is being built.



Det var rart at have en skibskat med, fordi der i de gamle sejlskibe ofte var masser af rotter og mus ombord, ikke mindst hvis ladningen f.eks. var korn. Men både iland og til søs knyttede der sig en stærk overtro til katte. At møde en sort kat på vej til skibet betød ulykke, for hekse havde ofte den slags katte. Katte ombord - især sorte - kunne volde modvind og dårligt vejr, ja måske skibets forlis. Smed man dem på den anden side overbord, kunne dette også bringe en voldsom storm med sig, og den skyldige sømand kunne risikere at falde ned fra rigningen eller at drukne. De fleste søfolk foretrak langt at have en skibshund ombord. Amatørfoto.

In order to keep down the rats a ship's cat was, of course, nice to have on board, but superstitious sailors feared that black cats especially would bring a lot of bad luck, contrary wind, storm and perhaps even shipwreck. On the other hand it was just as risky to throw the cat over board.



Under varme himmelstrøg var folkenes lukaf ret uudholdeligt at være i, og frivagten tilbragtes derfor ofte på dæk. Især i passaternes »damesejlads« var det skønt at kunne lægge sig til at sove på dækket i den kølige brise. Dog måtte man ifølge ældgammel overtro, som i hvert fald kan følges tilbage til 1600-årene, vogte sig for, at fuldmånens stråler skinnede på ens ansigt for dette ville uvægerlig bevirke, at ansigtet blev fortrukket og måske permanent skævt, ja at man muligvis blev blind, »måneblind« som det hed, eller i værste fald gik halvt fra forstanden. På fotoet, som er taget på bark »Lysglimt« (ex »Blythwood«) af Ålborg 1920-21, ses frivagten slange sig på storlugen. Fot. af den senere kaptajn C.M. Nielsen.

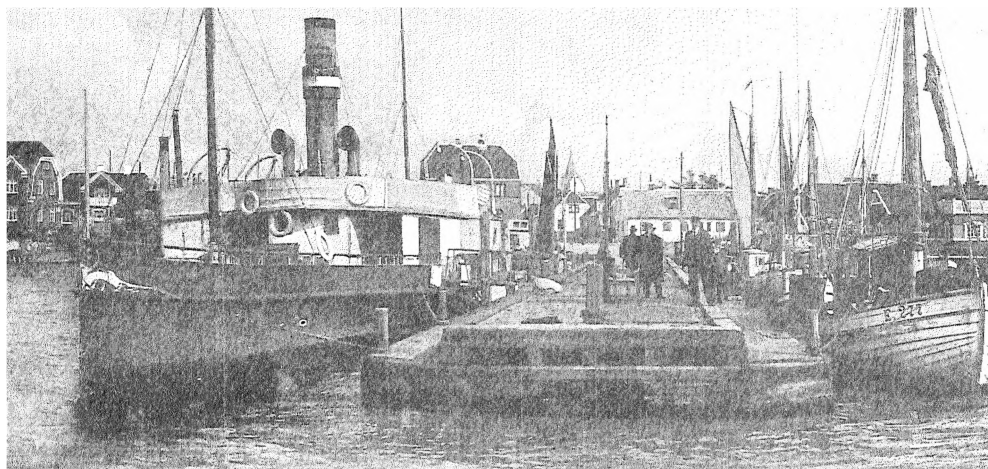
In the tropics the sailors often preferred sleeping on deck instead of suffering in the stifling fo'c's'le. According to an old belief they were very careful not to let the full moon shine on their head because this might cause a distorted face and blindness, perhaps even make them mad. Here the watch below on board the bark »Lysglimt« of Ålborg sprawls on the main hatch in the trade winds. About 1920-21



Efter mange uger, måske måneder til søs var der intet, sømanden længtes så meget efter som at komme i land. Havnebyernes tarvelige, for ikke at sige vulgære forlystelsessteder med drikkevarer, piger og musik stod i et forklaret skær for dem, og når de havde fået det fine landgangstøj på, gik vejen for mange af dem direkte op til de forjættede buler, hvor deres hyre hurtigt gik sig en tur, men hvor de øjensynlig fik, hvad de havde brug for. Pæne folk i land forstod ikke, hvor meget de ellers arbejdsomme og pålidelige søfolk efter den tvungne afholdenhed ombord trængte til at slå til Søren. Her er et interiør fra kafe »Rosse Cathrine« i Antwerpen 1922, hvor deres drømme tydeligt nok er gået i opfyldelse. Fotoet virker pinligt nøgternt på os, men hvem vil vel forlange, at det skal kunne gengive den stemning, der utvivlsomt må have været til stede, i hvert fald i søfolkens sind. Fot. Hans J.

Hansen, identisk med den fhv. tatovør »Tusch-Hans«.

Interior from a pub in Antwerp's sailortown (1922). Here the sailors found what they had dreamt of during the long months of abstinence aboard: liquor, music, girls. No wonder they enjoyed themselves - and respectable people on shore got the wrong impression of normally decent and reliable sailors who just had worked up an enormous appetite for the pleasures life could offer them.



Et monsomt havnebillede fra ca. 1910 er dette fra Ringkøbing. I baggrunden ses den stilfulde havnefront. Til højre for molen, opført 1905, ligger i den egentlige havn flere fiskerbåde, og t.v. ses fjorddamperen hjulskibet »Prins Hamlet«. Den hed oprindelig »Nordsee« og var bygget i Kiel 1892. I 1904 blev den købt til Danmark af D/S Turisten i København og sejlede i passagerfart på Sundet. Fra 1910 til 21 var den hjemmehørende i Ringkøbing og atter fra 1922 til 24 efter et lille svinkeærinde til Ålborg og Løgstør. I 1924 blev det kønne lille hjulskib, der gik i rutefart på Ringkøbing fjord til Nr. Lyngvig og Hvide Sande, ophugget. Hele billedet ånder stemningen fra den lille danske søkøbstad. Det er et stort prospektkort i fototypi, beregnet på at indrammes

The snug harbour of Ringkøbing (Jutland) about 1910, with fishing boats and the passenger paddle-steamer »Prins Hamlet«, built in Kiel in 1892 and scrapped in 1924.

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef, cand.jur. J. WORM*, K., formand
Fængselsbetjent KAJ ORLA ANDERSEN
Professor, dr.phil. AKSEL E. CHRISTENSEN
Direktør JENS DEGERBØL, R.
Direktør JENS FYNBO, R¹.
Rigsantikvar, professor, dr.phil. P. V. GLOB*
Skibsreder WILLIAM HEERING*
Skibsreder, kaptajn H. K. JENSEN
Direktør, civilingeniør H.J. ESMANN OLESEN
Direktør, generalkonsul SVEND STORM-JØRGENSEN, R¹
Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, K., næstformand
Direktør, cand.jur. TAGE G. SØRENSEN*, R.
Viceadmiral SVEND THOSTRUP, SK.
Skibsfører E. UDBY-HANSEN, R.

Komiteens sekretær:

Ekspeditionssekretær i Handelsministeriet, cand.jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

PERSONALE

Museets leder: Museumsdirektør, dr.phil. HENNING HENNINGSEN, R.

Museumsinspektør: Mag.art. fru HANNE POULSEN

Museumsassistent: MORTEN KJÆRØ

Konservator: CHRISTIAN NIELSEN

Skibsteknisk konsulent:

Museumsinspektør, cand.polyt. OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Arkivassistent: Fru ELISABETH HENNINGSEN

Bogholder: Fru KAYA HANSEN

Kustoder: SVEND JOHANNESSEN og HANS HENNING JØRGENSEN

Ekstrakustode: B. REINHOLDT NIELSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR REGNSKABSÅRET

1977-78

Blandt de mange bemærkelsesværdige nyerhvervelser til museet i årets løb skal følgende specielt omtales:

Ved en højtidelighed overrakte skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller som en gave fra A.P. Møllers rederi en *model* i skala 1:100 af containerskibet T/S »Arnold Mærsk«, bygget i Hamborg 1975, 27.710 brt. Det er museets første model af denne type.

Fra rederiet Torm modtog museet gennem direktør Kai Engell-Jensen som gave flere *modeller* af Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866's skibe: en halvmodel af S/S »Bornholm«, bygget 1899, og helmodeller af M/S »Rotna«, bygget 1940, og M/S »Østersøen«, bygget 1954.

Fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner modtog museet som gave en *model* af vagerkutteren »Løvenørn«, bygget 1845-46. Den vil blive omtalt specielt i Selskabets årsberetning.

Af *skibsportrætter* har vi fra fhv. afdelingschef Hother Hansen, København, modtaget tre malerier af J. Dahl: skonnert »Hother« af Nakskov 1875; fregat »Freya« af København 1877 og bark »Saga« af København 1878, alle tilhørende Puggaards rederi; de to sidste var oprindeligt orlogsfregatter. På firmaet Texaco A/S's vegne overrakte direktør Peter Petersen ved en højtidelighed på museet i oktober 1977 et maleri af den amerikanske kunstner James E. Mitchell, forestillende skoleskibet »Danmark« malet under »the tall ships' race« i New York 1976; dette og malerierne af de 13 andre skoleskibe havde forinden været vist på udstillinger i hele Europa. Billedet blev givet i anledning af 200-året for USA's uafhængighed. Fra fru Erna Kyndby, København, fik museet som testamentarisk gave en farvelagt tegning af P. E. Thuesen, forestillende S/S »Christian IX« (D.F.D.S.) 1886, og fra overlæge, dr.med. E. Hjalmar Larsen, Charlottenlund, et maleri af L. Buus, visende statsisbryderen »Isbjørn« i aktion 1924, tilligemed en støbt metalkongekrone fra statsisbryderen »Isbjørn«. Ingeniør Mogens Boman, Gentofte, forærede os et maleri af lods Fr. Landt 1960, forestillende M/S »Paula Dan« (J. Lauritzen). Et maleri af matros Sôlo K. Nielsen, visende en isbryderkonvoj i Københavns havn i begyndelsen af 1940'erne, modtoges fra mag.art. Carsten Bregenhøj, Valby.

Som gave fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner har museet modtaget en *lågpokal* af sølv, givet til kaptajn F.L. Sommer af besætningen på H/S »Christian VIII« af Kiel, som han førte i pakettfart mellem Kiel og København 1840-45. Læge fru Elisabeth Vilandt Agerbæk, Ribe, har foræret et såkaldt *monogramflag*, et dannebrog med Frederik VII's kronede monogram i en kvadrat (»spunsen«) i midten (se om emnet årbog 1969, 32 ff.). Flaget har oprindeligt tilhørt kaptajn Niels Petersen List (1803-67), Rømø.

Som gave fra skoleskibet »Georg Stage« er ved overstyrmand Poul Dam modtaget en håndsyet, surret *hængekøje* fra skoleskibet.

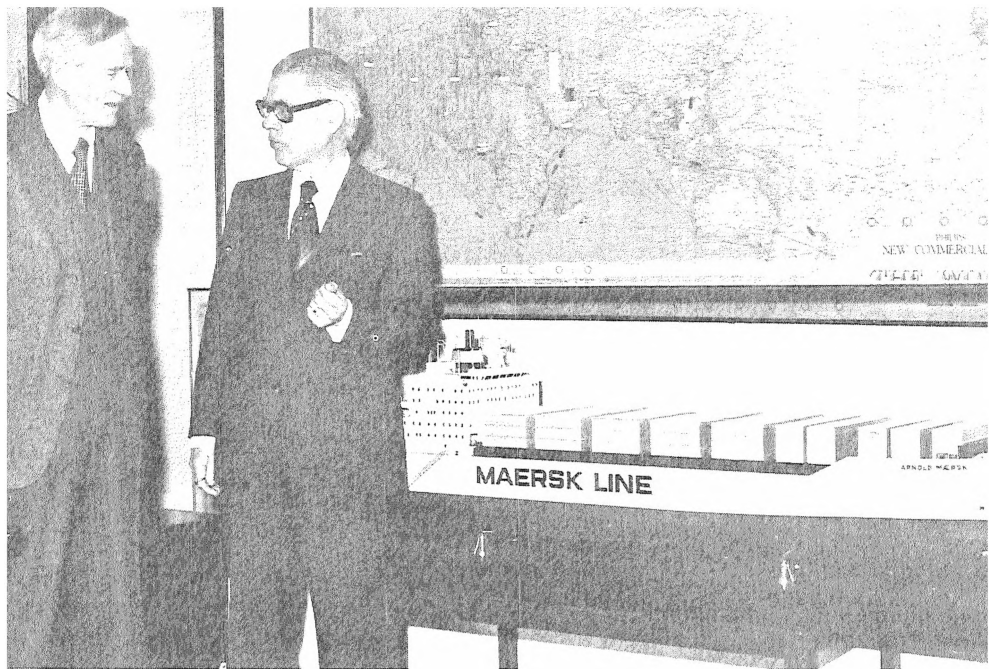
Ved køb er erhvervet et par *fotografirammer* med påsatte konkylier, typiske eksempler på sømandskuriosa. Fhv. skibshandler, fru Ebba Lauritzen, Odense, har foræret nogle ting fra P. Simonsens *skibshandel* i Odense, som hendes far overtog 1892, og som senere blev videreført af familien, bl.a. prøver på emballager og reklamekort, notesbøger samt et par tilloddede blikæsker fra ca. 1925 med velbevarede kiks, som skal have været med på en arktisk ekspedition.

Fra cand.jur. J.F. Gotschalk, Måløv, har vi modtaget en del kostbare ting, som har tilhørt *Severin Kierulf* (1752-1834), der i mange år var dansk faktor i Bengalen (Serampore) og fra hvem museet i forvejen ejer en række hæfter med årlige optegnelser. Det drejer sig om hans guldknappede stok, hans guldstubaksdåse, to varmelågfade af sølv og en ostindisk punchebolle.

Skibskonstruktør Finn Frydensberg, Frederikshavn, har overladt museet en samling *specifikationsbøger* fra 1930-50'erne, stammende fra Frederikshavn Værft, Odense Staalskibsværft, Nakskov Skibsværft og Helsingør Værft, nogle konstruktionstegninger og en skitsebog med tegninger af skibe, udført af tidligere sømand Torben Volquarts under hans rejser.

Igennem mange år har museet forgæves eftersporet tegninger til det første danske dampskib, H/S »*Caledonia*«, bygget 1815 i Skotland, og indkøbt 1819 til København. Ved et tilfælde fik vi gennem skibsingeniør Werner Jaeger, Duisburg, oplyst, at der i det bevarede Boulton & Watt arkiv i Birmingham Public Libraries fandtes en del materiale om dette berømte skib, og efter anmodning modtog vi derfra 131 Xerox-kopier, både af tegninger til maskinen og skibet. Desværre var tegningerne ufuldstændige, bl.a. manglede spanteridsene, så vort brændende ønske om at få bygget en model af skibet har vi desværre foreløbig måttet udskyde.

Et andet mangeårigt ønske, nemlig at få opbygget et *skibsinteriør* i mu-



Skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller (t. v.) overrækker museundsinspektør Henning Henningsen en model i skala 1:100 af et af rederiet A.P. Møllers containerskibe i A-klassen, t/s »Arnold Mærsk« af Svendborg, som gaves til Handels- og Søfartsmuseet 10. juni 1977 på rederiets kontor. »Arnold Mærsk« er bygget på Flender Werft i Lübeck 1975 og måler 27.710 brt.; dets hovedmaskineri (turbiner) udvikler 40.000 hk. Skibet er sammen med otte andre af samme type indsat på den såkaldte Panama-linie fra New York til det Fjerne Østen og kan transportere knap 1500 tyve-fods containere. Farten er på omkr. 26 knob, og skibet er udrustet med de mest moderne hjælpemidler for navigation og lastbehandling. Fot. Rederiet A.P. Møller.

Mr. Mærsk Mc-Kinney Møller (left), owner of the world-famous shipping firm A.P. Møller («Maersk Line»), presents Dr. Henning Henningsen, Director of the Danish Maritime Museum, with a model in scale 1:100 of T.S. »Arnold Mærsk«, one of the firm's nine ships in container service between New York and the Far East.

seet, er derimod gået i opfyldelse. I anledning af den omtalte A.P. Møller-udstilling blev der indlagt lys i den store sal i museet, og da rederiet A.P. Møller var så imødekomende at lade os overtage de pågældende installationer tilligemed en del andre effekter, har vi nu kunnet opstille den *salon fra statsisbryderen »Storebjørn«*, som vi takket være Handelsministeriet og Statens Istjeneste (ved kaptajn K.J. Hørning og maskinchef Albin Jørgensen) sikrede os ved skibets ophugning 1975 (jfr. årbog 1975, s.135). Foreningen til gamle Skibes Bevarelse («Veteransklubbens») var os be-

hjælpelig med opbevaring, transport og flytning, ikke mindst ved dens energiske sekretær fru Ulla Andersens indsats, og tømmer Henrik Jørgensen, der havde nedtaget salonen for os, satte den op i et hjørne af den store sal, assisteret af Morten Kjærø og maskinmester Erik Pedersen, samt flere håndværkere. Selv om salonen i og for sig ikke er særlig gammel - »Storebjørn« blev bygget 1931 - repræsenterer den dog med sine mørke paneler og hele tilsnittet en ældre periode. På bordet i salonen er der efter anvisning fra isbryderens tidligere fører, kaptajn E. Udby-Hansen dækket op. En sjælden klukflaske, der også i sin tid har været brugt ombord, er skænket af maskinmester J. Riiskær Haakansson. Fra kaptajn Anker Andersen, Statens Istjeneste, er modtaget det oprindelige skibsur fra salonen, som er sat op på sin gamle plads. Kaptajn E. Udby-Hansen har foræret en støbt metalkrone fra isbryderen, opsat på et skjold, og fra Statens Istjeneste har vi fået overladt de tre skibsdagbøger fra dens farter mellem 1931 og 66 suppleret med yderligere effekter fra skibet. I forbindelse med interiøret er monteret et lille broarrangement med isbryderens rat, nathus og maskin-telegraf. Fra Aalborg Værft er modtaget skibets oprindelige arrangementstegning, som i fotostat er anbragt på ydervæggen sammen med en del fotografier fra skibet og dets virke (pressebilleder fra iskampagnen 1940).

Museet retter en varm tak til alle, der har været med i arrangementet, og også til Boligministeriets Ejendomsdirektorat, der har tilladt opstillingen på Kronborg. En særlig tak til fru Juliane Overgaard, Herlev, og til Holmens myndigheder, som gav husly til det opmagasinerede. Omkostningerne ved selve opbygningen blev med stor imødekommenhed betalt af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Som sædvanlig har vi sidst i denne årsberetning opstillet en liste over årets mange andre gaver til museet. Vi takker for den velvilje, vore givere har vist museet og dets arbejde ved at betro os disse ting.

Samtidig retter vi en tak til alle firmaer, institutioner og fonds, som har støttet museet med kontante bidrag i årets løb. Disse er specificeret i den særlige liste under museets regnskab.

I årets løb har museet *deponeret* en del arkivalier vedr. Kronborg slot omkr. midten af 1800-årene i Rigsarkivet og en pakke materiale vedrørende embedsmanden Ole Bie i Trankebar i Det kgl. Biblioteks håndskriftssamling. Endvidere er en middelalderlig mursten med indskrift fra det stedlige Vor Frue kloster deponeret i Helsingør Bymuseum og et dokument fra Ribe 1769 i Den antikvariske Samling i Ribe.



Som omtalt i teksten har museet nu fået et af sine store ønsker opfyldt. idet kaptajnssalonen fra statsisbryderen S/S »Storebjørn« (bygg. 1931) er blevet opsat i den store sal. Interiøret med de mørke paneler er typisk for en mangeårig, nu svunden periode. Ved det faste bord var kaptajns plads før bordenden til venstre; til højre for ham sad l. maskinmester og til venstre l. styrmand og lodsen. På bordet ses opstillet kaffe- og teservice, men i mellemtiden er mere af det oprindelige udstyr erhvervet, og efter anvisning af skibets tidligere fører, kaptajn E. Udby-Hansen, er der nu dækket op til middag. Fot. Baldur Hansen.

The Danish ice-breaker »Storebjørn« (= Big Bear) was built in 1931 and scrapped in 1975. The interior of the captain's saloon has now been built in the museum exactly as it was originally.

Siden sidste omtale i årsberetningen 1976-77 har museet arrangeret en lille *særudstilling* med de vigtigste af de mange interessante nyerhvervelser. I sommeren 1978 arrangerede vi en udstilling »Billeder fra US-Virgin Islands, - de tidligere dansk vestindiske øer St. Thomas, St. Croix og St. Jan«, med smukke fotos, optaget af kunstfotografen fru Kirsten Kyhl og hendes datter Vibeke Kyhl. Udstillingen blev set af ca. 43.000 gæster. Fra l. august har museet med stor imødekommenhed fra arkitekt, m.a.a. Niels Bech, Kunstakademiet, fået lejlighed til at vise hans udstilling »Danske minder i Ghana«, med fotos, kort og opmålinger af danske bygninger i det tidligere Dansk Guinea. Niels Bech har som deltager i Geografisk Selskabs ekspedition til Ghana 1967 og som lektor ved universitetet i Kumasi 1971-

73 haft mulighed for at opmåle de endnu bevarede forter, skoler, privat-huse og plantagebygninger fra dansk tid.

Planerne om indlægning af *elektrisk lys* i museets lokaler på Kronborg er tidligere blevet omtalt. Arkitekt Mikael Sinding har sammen med lys-eksperten ingeniør Hans Grønlund-Andersen foretaget omfattende målinger af lysstyrken i rummene og har udarbejdet et detaljeret projekt for installationen på baggrund af det naturlige krav, at der ikke må foretages væsentlige indgreb i udstillingen, samt at lyselementerne så vidt muligt ikke må forstyrre arkitekturen i de gamle rum. Museets komite og personale stiller store forventninger til, at man snart må kunne finde en tilfredsstillende løsning på spørgsmålet. En stor hjælp i museets daglige arbejde er det, at der i efteråret 1977 er blevet indlagt lys i arkivrummet og biblioteket, i hvis mørke kroge man selv på lyse sommerdage måtte anvende lommelygter under arbejdet.

Forøvrigt må det nævnes, at museets lokaler og kontorer i Søndre Kronværksbygning nu er sikret mod tyveri ved et alarmanlæg.

Skibstallerkenen for 1977, nr. 4 i den før omtalte serie, udført af Den kongelige Porcelainsfabrik på foranledning af A/S Det dansk-franske Dampskibsselskab og med motiver fra museet, forestillede skonnerten »Prindsesse Caroline« af København (bygget Vejle 1835), der som pakkebåd gik mellem København og Christiania. Forlægget var en farvelagt tegning af Jacob Petersen 1845. Museet har ved rederiets velvilje som sædvanlig fået mulighed for at sælge et begrænset antal af den smukke tallerken.

Museumsdirektør Henningsen holdt 24. oktober 1977 et foredrag om Øresundstolden ved stiftelsen af Toldhistorisk Selskab i København. Han deltog 10. marts 1978 i et møde angående bl.a. bevaringen af danske minder i Trankebar og muligheden for at sikre fortet Dansborg og byen mod havet på den barske Koromandelkyst. Han indtrådte som medlem af den komite, der blev nedsat. Museumsinspektør Hanne Poulsen holdt 6. februar 1978 foredrag i Åbenrå om skibsportrætter fra Åbenrå. Begge deltog i De nordiske Søfartsmuseers 7. arbejds møde i Stockholm 21.-23. september 1977.

Konservator Christian Nielsen har som sædvanlig foruden det forefaldende konserverings- og modelbygningsarbejde leveret tegninger og ydet hjælp til et stort antal interesserede fra ind- og udland, som har arbejdet med restaurering af ældre træskibe og med modelbygning. Han har repræsenteret museet ved adskillige af træskibsejernes stævner landet over og har som sagkyndig bistået flere offentlige myndigheder med bedømmelsen

af ældre skibe, som ønskedes anvendt som lejrskoleskibe og veteranskibe. Han fejrede 1. juni 1978 sit 25 års jubilæum ved museet.

Museumsassistent Erik Dannesboe, som har været ansat på museet siden 1. januar 1971, har efter eget ønske forladt museet d. 30. april 1978 for at overtage en stilling som velfærdssekretær i Singapore under Handelsflådens Velfærdsråd. Som hans efterfølger ansattes Morten Kjærø, der tidligere har arbejdet på museet og flere gange har assisteret ved restaureringer af museumsgenstande samt ved opbygning af salonen fra »Storebjørn«.

Fhv. oversygeplejerske Inger Preisler, der i mange år har katalogiseret museets nytilkomne bøger vederlagsfrit, har på grund af sygdom desværre måttet opgive dette vigtige arbejde. Da museet ikke har mulighed for at få ansat en bibliotekar, har hendes arbejde betydet en stor aflastning for de i forvejen overbebyrdede medarbejdere, og vi retter en varm tak til hende for denne indsats og for de mange gode timer, vi har haft sammen.

Museet har efter en længere pause fået mulighed for at beskæftige en civil værnepligtig, cand.mag. Torben Nielsen, som har deltaget i det forefaldende museumsarbejde til stor gavn for institutionen.

Inden for komiteen er der sket flere ændringer. Den tidligere direktør for Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, dr. techn.h.c. H.P. Christensen, afgik ved døden i december 1977. Han havde været medlem af komiteen siden 1951 og havde altid med stor interesse og velvilje fulgt museet i dets arbejde. Han afløses af den nuværende direktør for Helsingør Værft, H.J. Esmann Olesen.

Overlærer E. Gether Sørensen, som i en årrække har været Helsingør kommunes repræsentant i komiteen, er i 1978 afløst af fængselsbetjent Kaj Orla Andersen. Kaptajn J. Kastrop Olsen, som siden 1958 har været Dansk Skibsførerforenings repræsentant, har 1978 på grund af alder trukket sig tilbage og efterfølges af den nuværende formand for Dansk Skibsførerforening, kaptajn E. Udby-Hansen. Museet vil gerne takke de afgåede medlemmer for det gode samarbejde og for mange værdifulde forslag og impulser i årenes løb.

Besøgstallet har i 1977-78 været det højeste i museets historie, idet det lå på 110.789, imod 91.383 i 1976-77, altså en fremgang på over 20%. Uden tvivl har A.P. Møller-udstillingen sin store andel heri, og vi tør næppe forvente at kunne holde samme besøgstal i år, selv om det foreløbig ikke tegner så dårligt. I juli 1978 opnåede vi f.eks. med over 34.000 besøgende det højeste besøgstal, der nogensinde har været registreret i en enkelt

måned. Det ustadige og kølige sommervejr har som altid fremmet besøget.

Det må til slut bemærkes, at museets komite har ment det praktisk, at museet i fremtiden følger den af staten indførte ændring af regnskabsåret fra 1. april til 31. marts til at omfatte kalenderåret, således at indeværende periode vil gå fra 1. april til 31. december 1978.

Henning Henningsen

GAVELISTE 1977-78

(supplement til de i indledningen af årsberetningen omtalte gaver)

Billeder, konstruktionstegninger osv.

Fru *Edith Lau-Sørensen*, Hellerup: sejltegning til bark »Ceres« (Alfred Carlsen 1914); overlæge, dr.med. *Sten Madsen*, Holme-Olstrup: konstruktionstegninger af bådebygger *Johs. Hansen*, Skelskør (islandskutter) og af ingeniør *G. Berg*, København (isyacht 1925; lystfartøj); museumsinspektør *Søren Nancke-Krogh*, Tranebjerg: aftegning af skibsudskæringer i Nordby kirke, Samsø; *Den Kgl. Porcelainsfabrik*: aftryk af kobberplader til ældre kompasroser; fru *Gerda Sølvér*, Skodsborg: flere kassetter med illustrationer af skibe, ældre kort osv. (supplement til de i sin tid modtagne testamentariske gaver fra hendes far, kaptajn Carl V. Sølvér).

Arkivalier, småtryk, manuskripter o.lign.

Bjergningsentreprenør *Otto Ballantine*, Søby, Ærø: skibspapirer for »Cedovia«, »Tuna« og »Lady Valerie«; skibsinsp. *R. Bang-Christensen*, Esbjerg: materiale vedr. *Kosan Tankers A/S*'s skibe; skibskonstruktør, N.A. *Otto Benzon*, København: oplysninger om skibsbygning i Danmark i slutningen af 1800-årene; notesbøger ført af hans far, værftsbestyrer *H.F. Benzon*, ca. 1900; købmand *Svend Due*, Korsør: arkivalier vedr. diakonisse *Maren Knudsen*, forstanderinde for børnehjemmet i Frederiksted, St. Croix; konsulent *Victor Foss-Juel*, Glostrup: manus om skibsportrætmalere *Peder Nielsen Foss*; cand.jur. *J.F. Gotschalk*, Måløv: formularer til karantænepas 1850 og 1858; *Handelsministeriets Bibliotek*: skibsdagbog for 3-m skonnert »Lilly« af Svendborg 1908-09; ambassadør *G.F.K. Harhoff*, Dublin: afklippede topstykker fra algerske søpas fra 1700-årenes slutning, fundet i det danske konsulat i Tanger; *Otto Idorn*, København: afmønstringsbeviser 1916 og 1918; siamesisk kystskipperbevis 1918; regning for køb af drikkevand, Bangkok 1918; handelschef *Hans Jacobi*, København: afskrift af dagbog ført 1876 af *A.V. Heise* på Grønlandske Handels bark »Julianehaab«; *J.P. Jacobsen*, København: styrmandsbevis for *Jørgen Chr. Laursen*, Hedensted, dateret Flensborg 1862; admiral *Christer Kierkegaard*, Stockholm: oplysninger om hans oldefar *Niels Chr. Kierkegaard*, født 1817 i Horsens, død 1869 som skibsbygmester i Göteborg; lektor *Else Kruuse Hansen*, Valby: domsudskrift København 1864 i sag om skonnert »Jørgen« af Korsør under losning i Libau; *Erna Kyndbys* dødsbo (ved mag.scient. *K. Max Møller*): optegnelsesbog ført 1884 f. afsømand *Johs. Jensen Kyndby*; fru *Edith Lau Sørensen*, Hellerup: papirer vedr. skibslører *N.P. Sørensen*. Grønlandske Styrelse 1919; distancetabel og sejladsoptegnelser; *Lyngby-Tårnbæk Kommunes Biblioteker*, Lyngby: avissænummer vedr. S/S »Danmark«s forlis 1889 (Thingvalla-Linien); bogholder *Carl Chr. Madsen*, Ulstrup: optegnelsesbøger vedr. skibsbygning, navigation m.m., stammende fra hans far, toldforvalter *Axel Madsen*; kaptajn *K. Mullertz*, Auckland, New Zealand: meddelelse om passerede skibe; rejsepas 1918; *J. M. Priskorn*, Århus: fortegnelse over udenlandske søfolk begravet i Sct. Olai kirke, Helsingør, 1861-80; *W.W. Schuhmacher*, Gadstrup: menuer og koncertprogrammer fra M/S »Jutlandia« (Ø.K.) 1936-37; *Ole Steen*, Brønshøj: manuskript (duplikeret) af *Peter Gebert Steen*: 6 Aar ved *Kinas Kyster* 1862-68; postmester *T.M. Sørensen*, Bindslev: løntarif 1917, Dansk Styrmandsforening; diverse almanakker o.lign.

Diverse

Aust-Agder-Museet, Arendal, Norge: lakaftryk af signeter fra vraget af vestindiefarer »Fredsborg«, forlist 1768; *Olav J. Bonfeld*, Sønderborg: møntlignende genstand fra Trankebar; *Leo Elmholt*, Vejle: trænegler og bronzesøm fra gammelt skibstømmer, brugt som byggemateriale på Læsø; *Kgl. Grønlandske Handel*: flere førstedagskuverter; *Harald Halbergs Tobaksfabrikker A/S*, Svendborg: prøver på ældre tobaksreklamer og på specielle sømandspibetobakker; fru *Edith Lau-Sørensen*, Hellerup: trækkort for Grønlandsfarernes ruter 1893-1921: mappe med rutekort; overlæge, dr.med. *Sten Madsen*, Holme-Olstrup: 5 tegneskabelner fra bådebygger Johs. Hansen, Skelskør: fhv. maskinm. *Esbern Nielsen*, Helsingør: model i 1:600 af unavngiven brig, bygget ca. 1940 af sønnen Jørgen Nielsen; ing. *Knud V. Nielsen*, Helsingør: vægtregnestok, brugt på Helsingør Værft i slutningen af 1800-årene; linedåbsattest fra M/S »Silja Dan« 1973; fru *Juliane Overgaard*, Herlev: broderet kaffedug med tekst refererende til 16 timers overfart på Storebælt isvinteren 1942; *Iver C. Weilbach & Co.*, København: gratis reparation af museets 9" Ritchie Transparent-kompas.

Fotogaver

Fru *Ingeborg Agger*, Helsingør; red. *Edv. Andersen*, Odense; *Erik Appel-Nielsen*, Bistrup, Birkerød; bjergningsentreprenør *Otto Ballantine*, Søby, Ærø; skibsinsp. *R. Bang-Christensen*, Søborg; *Otto Benzon*, N.A., København; vicetoldinsp. *Børge Ernst Breitenbauch*, Ålborg; fotograf *John Brieghel-Müller*, TV-byen; gdr. *Knud Brummer*, Årø; *Burmeister & Wains Skibsværft A/S*; *Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S*; maskinm. *E. Franch*, Køge; konstruktør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; *Göteborgs historiska Museum*; *Helge Hansen*, Skanderborg; farvehldr. *Henry Hansen*, Helsingør; overbibliotekar *Peter Heiberg*, Fredensborg; *Helsingør Bymuseum*; *Helsingør Værft A/S* (en omfattende samling detaljerede fotos af værftets byggenumre 187-391 m.m.); fhv. sygeplejerske *Dorthea Jensen*. Gudbjerg; stud.mag *Holger Just*, Helsingør; overmekaniker *E. Justesen*, København; toldbetjent *B.O. Juul*. Eskildstrup; admiral *Christer Kierkegaard*, Stockholm; *Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland*; *Victor Källmann*, Jakobstad, Finland; fru *Edith Lau-Sørensen*, Hellerup; *Nakskov Skibsværft A/S*; ing. *Knud V. Nielsen*, Helsingør; *Richard Nielsen*, København; *Peter Olsen*, Valby; *Orlogsmuseet*; reklamegrafiker, dir. *Erling Pade*, København; red. fru *Anngret Pods*, Kiel; *Politikens Forlag*; *Arne Bruun Rasmussens Kunstauktioner*, København; Dr. *Wolfgang Rudolph*, Schildow, D.D.R.; *Jørgen Seistrup*, Charlottenlund; *Theodor F. Siersdorfer*, Essen, Tyskland; *Søfartens Bibliotek*, København; postmester *T.M. Sørensen*, Bindslev; forstander *Henning Thalund*, Svendborg; kaptajn *Edgar K. Thompson*, Washington, D.C.; *P.J. Thorsager*, Ringsted; overingeniør *Vagn Tobiasen*, Vedbæk; *Jeppe Tønsberg*, København; journalist *Erik Weinreich*, Kalundborg; insp. *Ronald Wiese*, København; *Poul Virring*, Kokkedal; *Aalborg Værft A/S*.

Boggaver

Grosserer *Elias Amundsen*, Larvik, Norge; bjergningsentreprenør *Otto Ballantine*, Søby, Ærø; *Otto Benzon*, N.A., København; vicetoldinspektør *Børge Ernst Breitenbauch*, Ålborg; *Carlsberg-*

fondet. København; *Centralne Muzeum Morskie*, Gdansk, Polen; museumsass. *Erik Dannesboe*, Helsingør; *Birger Dannerig*, Arendal, Norge; *Dansk Sø-Restaurations-Forening*, København; *Deutsches Schifffahrtsmuseum*, Bremerhaven; *Ib Eichner-Larsen*, København; dir. Dr. *Detlev Ellmers*, Bremerhaven; docent, dr.phil. *Ole Feldbæk*, København; *Frederikshavn Værft A/S*; konstruktør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; undervisningsinsp. *Poul Funder*, Hellerup; Dozent. Dr.med. *Hartmut Goethe*, Hamburg; prof.,fil.dr. *Olof Hasslöf*, Malmö, forlagsdir. *Egon Heine-mann*, Norderstedt, Tyskland; *Lennart Hellström*, Helsingborg; prof.em. *Ove Arbo Høeg*, Oslo; museumsinsp. *Henrik M. Jansen*, Svendborg; prof. *Hans Chr. Johansen*, Odense; Schiffbauing. *Werner Jaeger*, Duisburg, Tyskland; civiling. *H.M. Kisting*, Hillerød; læge *Johan Knap*, Sandefjord, Norge; *Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland*; *Det kongelige Bibliotek*; førstelærer *H.K. Kristensen*, Varde; *Koehlers Verlagsgesellschaft*, Herford, Tyskland; Dr. *A.W. Lang*, Juist, Tyskland; bibliotekar *Eva Lawaetz*, St. Croix; *Barry Lord*, Ottawa, Canada; grafiker *Jens Lorentzen*, Nationalmuseet; bogholder *Carl Chr. Madsen*, Ulstrup; *Marineforeningen*, Køge; *Werner Münch*, Helsingør; *Det Norske Veritas*, Høvik, Norge; direktør *P.E. Nygaard*, København; reklamegrafiker, dir. *Erling Pade*, København; *Holger Munchaus Petersen*, København; prof., d.sc. *Jorma Pohjanpalo*, Helsingfors; *Rudkjøbing Sømandsforenings Hjælpekasse*; stadsarkitekt *Hans Schlyter*, Sundsvall, Sverige; Dr. *Uwe Schnall*, Bremerhaven; *Peter Skanse*, Skärhamn, Sverige; *Statens sjöhistoriska Museum*, Stockholm; *St. Thomas Public Library*, St. Thomas, Vestindien; *Teknisk Bibliotek*, Helsingør; *Træbranchens oplysningsråd*, Lyngby; bogtrykker *Volmer Vejlo*, Kalundborg; konservator *Einar Wexelsen*, Sandefjord, Norge; insp. *Roald Wiese*, København; undervandsarkæolog *Arshalom Zemer*, Haifa, Israel; *Aalborg-Nørresundby Søfarts-Service*, Nørresundby; *Århus Havnevesen*.

Desuden er et større antal bøger erhvervet ved bytteforbindelser med maritime museer, biblioteker, institutioner og historiske selskaber i Danmark og udlandet.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1977 TIL 31. MARTS 1978

<i>Indtægter</i>	
Indtægt ved forevisning	279.760
Statens tilskud	970.094
Private bidrag iløkke specifikation	37.820
Renter	19.881
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter, billedbog, postkort, skibstallerkner m.v.	35.836
	Kr. 1.343.391

<i>Udgifter</i>	
<i>Administration og drift:</i>	
Lønninger, honorarer, pensionsudgifter m.m.	1.035.974
Rengøring	124.243
Opvarmning	21.573
Kontorhold og diverse	59.010
Kørsel og transport	3.329
Assurance og ATP	13.924
	1.258.053
<i>Museets samlinger:</i>	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v.	31.496
<i>Afskrivninger:</i>	
Inventar	7.421
<i>Overskud overført til kapitalkonto</i>	46.421
	Kr. 1.343.391

Specifikation af private bidrag i 1977/78

Otto Ballantine	20
Skibsreder T.C. Christensen og hustru Nanna Christensen født Harreschou's Legat	500
Concord Line A/S	500
Danmarks Rederiforening	5.000
Holdingaktieselskabet Dannebrog	500
De Danske Sukkerfabrikker A/S	500
Den Danske Bank	2.500
Den Danske Bank	2.500
Helsingør kommune	4.500
J.C. Hempels Legatfond	1.000
A/S Kjøbenhavns Handelsbank	2.500
A/S Kjøbenhavns Handelsbank	2.500
Kryolitselskabet Øresund A/S	1.000
Rederiet A.P. Møller	5.000
Privatbanken i København A/S	2.500
Privatbanken i København A/S	2.500
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S	200
A/S Em.Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	600
A.E. Sørensens Rederi	500
Dampskibsselskabet Torm	500
Det Østasiatiske Kompagni A/S	2.500
	<u>Kr. 37.820</u>

De efter 1. april 1978 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1978

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	1.679	
Den Danske Bank	<u>210.686</u>	212.365

Obligationer (kostpris):

58.000 kr. 8% Dansk Statslån 1979	49.507	
50.000 kr. 7% Danmarks Skibskreditfond 1978	<u>44.817</u>	94.324
(Kursværdi 31/3-1978 = 100.550 kr.)		

Udestående fordringer		93.094
-----------------------------	--	--------

Beholdning af kataloger, farvepostkort, platter, bøger m.v.		39.400
--	--	--------

Inventar:

Anskaffelsessum i 1977/78	42.764	
Anvendt af Generalkonsul Amundsens gave ... 35.343		
Afskrivning ifølge driftsregnskab	<u>7.421</u>	42.764
		0

Samlingen:

Saldo pr. 1. april 1977	3.376.399	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. i 1977/78	31.496	
Modtagne genstande m.v. i 1977/78	<u>302.524</u>	3.710.419
	<u>Kr. 4.149.602</u>	

Passiver

Diverse kreditorer:

Omkostninger	6.000	
Tilbageholdelse af dyrtidsportioner	<u>10.075</u>	16.075

Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifterne endnu ikke er afholdt		13.300
---	--	--------

Kapitalkonto for generalkonsul L.O.G. Amundsens gave:

Saldo 1. april 1977	172.480	
Tilskrevne renter fra bankbøger	10.416	
Tilskrevne renter fra obligationer	1.094	
Anvendt til køb af kontorinventar	<u>÷ 35.343</u>	148.647

Kapitalkonto for museet:

Saldo pr. 1. april 1977	3.591.139	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. i 1977/78	31.496	
Modtagne genstande m.v. i 1977/78	302.524	
Overskud ifølge driftsregnskab	<u>46.421</u>	3.971.580
	<u>Kr. 4.149.602</u>	

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret.

København, den 8. juni 1978

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

KOMPASPLATTER

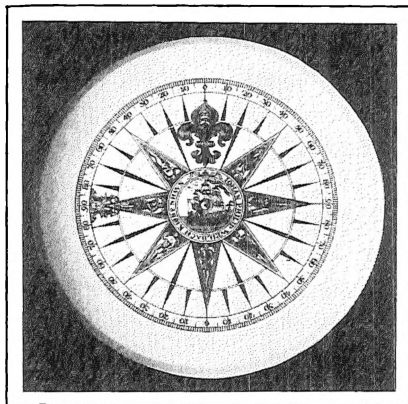
udgivet af

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

De smukke platter gengiver danske kompasroser efter originaler på Handels- og Søfartsmuseet og er fremstillet i de oprindelige farver på Den kgl. Porcelænsfabrik og nummererede. Diam. 20.5 cm. Oplysninger om kompasrosen følger med hver platte.

Platte 1978 med afbildning af kompasrose udført af sejl-, flag- og kompas-mager Iver Jensen Borger i København, omkr. 1760-80.

Pris kr. 170,00.



Kompassplatte 1977.

Af ældre platter haves endnu et mindre oplag:

Platte 1975 (Christian Lystrup, København, beg. af 1800-årene).

pris kr. 130,00.

Platte 1976 (F. Meyer, Glückstadt 1787), kr. 130,00.

Platte 1977 (Joh. Ph. Weilbach, København ca. 1800), kr. 150,00.

Alle priser er ekskl. moms og ekspeditionsgebyr.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. Tlf. 03-21 06 85.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BERETNING FOR 1977-78

Trods dårligt vejr var der mødt ca. 110 medlemmer til selskabets generalforsamling 24. august 1978. Ved garnisonskommandanten, oberstløjtnant J.V. Nielsens velvilje havde vi atter fået lov til at benytte gymnastiksalen på Kampskolen på Kronborg.

Formanden, museumsdirektør Knud Klem, bød velkommen. Overbibliotekar Erik Buch Vestergaard valgtes til dirigent.

Formanden omtalte i sin beretning de betydelige gaver, selskabet havde kunnet give museet i 1977-78. Først og fremmest gjaldt dette selve opsætningen af kaptajnssalonen fra statsisbryderen S/S »Storebjørn«, som var betalt med 20.000 kr. (se illustration og beskrivelse i museets årsberetning). Dernæst var den for en årrække siden hos den dygtige modelbygger V. Møller-Pedersen, Randers, bestilte model af vagerkutteren »Løvenørn«, konstrueret 1845 af skibsbygmester Ertmann Peter Bonnesen i København, nu blevet afleveret (se ill.). Til betalingen var tidligere hensat kr. 10.000, og selskabet betalte desuden forskelsbeløbet, kr. 16.000 for modellen og to smukke vagermodeller, som fulgte med.

På en auktion i København blev solgt en smuk lågpokal af sølv, givet 1845 af besætningen på H/S »Christian VIII« af Kiel til deres kaptajn F.L. Sommer (se ill.). Selskabet betalte prisen, 1.600 kr. + salær og moms, og forærede pokalen til museet.

Et stort problem for de fleste museer er det at få vedligeholdt deres skat af malerier og tegninger. Søfartsmuseet med dets tusinder af billeder har også dette problem inde på livet, og selskabet har efter anmodning stillet et beløb på op til 20.000 kr. til rådighed for restaurering af nogle af de mest trængende malerier i udstillingen. Konserveringen er påbegyndt nu i sommer.

Endelig har selskabet bevilget et beløb til færdiggørelsen af trykmanuskriptet til en bog om skibsbygningens historie i Danmark, især i 1700-årene, udarbejdet af formanden.

Formanden omtalte endvidere, at Vald. Pedersens hæderkronede bogtrykkeri, som har trykt alle museets årbøger, ialt 36 bind, nu er holdt op.



Lågpokal af sølv, givet af besætningen på H/S »Christian VIII« af Kiel til kaptajn F.L. Sommer, der førte skibet i paket- og passagerfart mellem Kiel og København fra 1840, til han 1. april 1845 forlod det for at vende tilbage til Marinen, som havde givet ham orlov for at føre det. Det tilhørte grosserer H.C. Donner i Altona og M.T. Schmidt i Kiel, var indkøbt 1840 og afløstes 1845 af H/S »Copenhagen«. Sommer fik påny orlov fra Marinen og førte da dette skib. Han endte førøvrigt som admiral og døde 1878. Pokalen er fremstillet af sølvsmed Johan Peter Ortved i København 1845. Gave fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner til museet. Fot. Holger Knudsen.

Silver goblet, presented by the crew of the Copenhagen-Kiel packet boat, the paddle steamer »Christian VIII«, to their captain, F.L. Sommer, in 1845.

Trykkeriet har altid sat en ære i at levere boghåndværk efter fagets bedste traditioner. Vi har overdraget trykkeriet NOFO-print i Helsingør at trykke den nye årbog, hvilket vil sige, at vi nu går over til en helt ny og for os uvant teknik. Vi vil dog gøre alt for, at det gedigne og fornemme udseende, som årbogen har haft indtil nu, vil kunne bibeholdes.

Den nye kompasplatte 1978, som er i produktion på Den kgl. Porcelainsfabrik, afbilder en sjælden køn rose fra kompasmerger Iver Jensen Borger i København fra tiden omkr. 1760-80. Den er i en streng klassicistisk stil, meget forenklet efter tidens smag, og med en nydelig gengivelse i farver af kongevåbnet. Af platterne 1975 (Chr. Lystrup, København, beg. af 1800-årene), 1976 (F. Meyer, Glückstadt, 1787) og 1977 (Joh. Ph. Weillbach, København, ca. 1800) er der endnu et mindre antal eksemplarer tilbage. Formanden opfordrede medlemmerne til at benytte de smukke platter, f.eks. som gaver ved særlige lejligheder. De er blevet begærede samlereobjekter og noteres til stadig højere priser. Overskuddet ved salg kommer selskabet og derved museet ubeskåret til gode.

Hr. Sven Wilde, som i 1977 havde påtaget sig at hjælpe selskabet ved ekspedition af årbog og platter m.m., har desværre måttet trække sig tilbage på grund af sygdom og har nu fået en afløser i fru Liselotte Jacobsen.

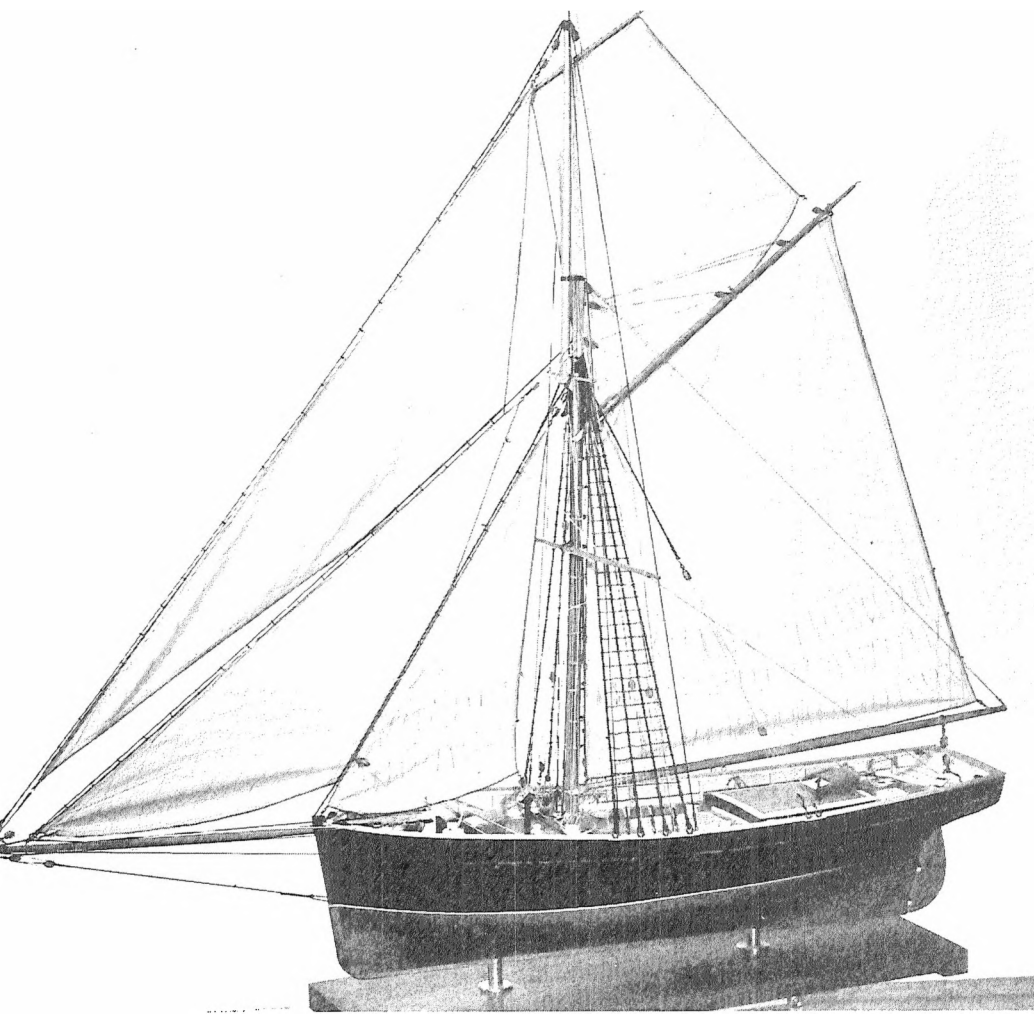
Selskabets medlemstal ligger medio august 1978 på 1394 årsmedlemmer og 145 livsvarige, en lille tilbagegang fra sidste år. Formanden opfordrede alle medlemmer til at huske at betale deres kontingent ved modtagelsen af årbogen, så udgifter og tidsspilde ved rykning derfor kunne undgås.

Til slut rettede formanden en tak til alle bidragyderne, der havde støttet udgivelsen af årbogen, og ligeledes til pressen, der som altid havde omtalt selskabet og museet positivt.

Efter at formandens beretning var godkendt, forelagde kassereren, museumsdirektør Henning Henningsen, de reviderede regnskaber 1977-78 for selskabet og skibsfører H.L. Barfoeds legat (trykt efter denne beretning). Begge udviste mindre underskud, hvilket var forståeligt efter de mange gaver, der var givet museet. Regnskaberne godkendtes.

På valg til bestyrelsen var iflg. lovenes § 5 formanden, museumsdirektør Klem, borgmester Ove Thelin, Helsingør, og arkitekt, m.a.a. Mikael Sinding, som alle genvalgtes.

Kontingentet, der i flere år har ligget på 35 kr. pr. år, slår efterhånden ikke til, da priser og udgifter stadig stiger, og kassereren foreslog derfor på bestyrelsens vegne, at man hævede det til 50 kr. Han begrundede det med



Model af vagerkutteren »Løvenørn«, bygget af V. Møller-Pedersen. Randers, i skala 1:24 efter den dygtige skibsbygmester E.P. Bonnesens originale tegninger fra 1845, som ejes af museet. Kutteren, 51'3" lang, 34 tons, var bestilt til Fyr- og Vagervæsenet, som brugte den til at udlægge, tilse og inddrage vagere og andre sømærker i de danske farvande. 1866 overtoges den af Marinen som opmålings- og mineudlægningsfartøj, og i 1873 solgtes den til Jørgen Bech & Sønner i København. Den forliste 25. maj 1882 under fiskeri ud for Breidavik, Island, og hele besætningen, 12 mand, omkom. Den smukke model, som er åbnet i styrbords side, så man kan se aptringen, er kobberforhudet og fører storsejl og topsejl, løk, klyver og flyvende jager. Den er en gave fra Veneselskabet til museet. Fot. Holger Knudsen.

Cutter »Løvenørn«, constructed in 1845 by E.P. Bonnesen, Copenhagen, as buoy tender for the Danish State Lighthouse and Buoy Service. Model in scale 1:24.

at kontingentindtægten i 1977, godt 57.000 kr., langt fra kunne dække blot udgiften til trykningen af årbogen, som i 1977 reelt beløb sig til over 66.000 kr., når tilskud og indtægter ved salg af årbøger blev fradraget. Efter en kort diskussion blev kontingentforhøjelsen vedtaget.

Da der ikke var indkommet skriftlige forslag fra medlemmerne, afsluttede formanden generalforsamlingen med en tak til dirigenten og medlemmerne, der mødte så interesseret op.

Efter den obligate pause med en lille forfriskning og hyggeligt samvær holdt Henningsen et lysbilledforedrag om det forhenværende danske Vestindien. Før generalforsamlingen havde museumsinspektør Hanne Poulsen og museumsassistent Mogens Kjørø vist ca. 50 medlemmer rundt på museet, hvor de bl.a. havde lejlighed til at se salonen fra »Storebjørn« og de nævnte øvrige gaver fra Venneselskabet, samt udstillingen »Danske minder i Ghana«.

Henning Henningsen

**SELSKABET
HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER
(Stiftet 1940)**

Tegn venligst nye medlemmer

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. - Indmeldelse modtages på museet (telf. 03-21 06 85). - Selskabets girokonto 7 05 90 00.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger kontingentet. Medlemmerne kan til nedsat pris købe en del af de af museet udgivne Søhistoriske Skrifter samt ældre årbøger:

1944-67 pr. stk. kr. 10.00 (bogladepris kr. 20.00),
1968-73 pr. stk. kr. 20.00 (bogladepris kr. 35.00),
1974-77 pr. stk. kr. 35.00 (bogladepris kr. 50.00),
1978 pr. stk. kr. 50.00 (bogladepris kr. 65.00).

(Årbog 1942, 43, 52, 57, 58, 60, 61, 63-66 er udsolgt).

Pris for biblioteksabonnenter: årbog 1944-67: kr. 15.00,
1968-73: kr. 20.00, 1974-77: kr. 35.00, 1978: kr. 50.00 pr. stk.
Alle priser ekskl. porto og forsendelse.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.

Kontingenter:

Kr. 50.00 årligt for personer, kr. 200.00 for institutioner eller firmaer.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1977 TIL 31. MARTS 1978

<i>Indtægter</i>			
<i>Kontingenter og bidrag fra medlemmer</i>			57.303
<i>Fortjeneste ved salg af kompasplatter:</i>			
Indgået for solgte platter ekskl. moms	226.044		
÷ Forbrug:			
Beholdning af platter pr. 1. april 1977	42.724		
Købspris for 1600 platter	129.650		
Gager og feriepenge	46.523		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v.	<u>13.176</u>		
	232.073		
÷ Beholdning af platter pr. 31. marts 1978.....	<u>48.925</u>	<u>183.148</u>	42.896
<i>Renter af bank, postgiro og obligationer</i>			14.145
		<u>Kr.</u>	<u>114.344</u>

<i>Udgifter</i>			
<i>Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:</i>			
<i>Årbog 1977:</i>			
Udgivelse af årbog	85.252		
Porto til udsendelse	<u>5.671</u>		
	90.923		
÷ Salg af årbøger og særtryk	10.404		
Tilskud til årbog 1977.....	<u>14.050</u>	<u>24.454</u>	66.469
<i>Gaver iøvrigt</i>			<u>22.124</u>
			88.593
<i>Diverse omkostninger:</i>			
Porto, fragt m.v.	4.461		
Kontorhold	11.206		
Revision og regnskabsassistance	7.200		
Diverse udgifter	<u>1.901</u>	24.768	
<i>Køb af inventar</i>		5.357	118.718
<i>Underskud, der overføres til kapitalkonto:</i>			<u>4.374</u>
		<u>Kr.</u>	<u>114.344</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1978

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	963	
Den Danske Bank, Helsingør:		
Checkkonto 11130-6	4.608	
Bankbog 6-60047	3.843	
Bankbog 91440-9	100.976	
Postgiro	<u>4.005</u>	114.395

Debitorer:

Tilgodehavende vedr. årbog og platter		1.116
Beholdning af platter		48.925

Obligationer:

Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998 à 56½	5.650	
Kr. 42.000 7% Østift.Kreditf. 16.s. 4 à 46	19.320	
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 15.s. 4 à 49½	4.950	
Kr. 33.000 7% Københ.Kreditf. 15.s. 1.a. à 47¼	<u>15.592</u>	45.512
	<u>Kr.</u>	<u>209.948</u>

Passiver

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger		9.000
Reservefond:		
Saldo pr. 1. april 1977		50.048
Kapitalkonto:		
Saldo pr. 1. april 1977	155.517	
÷ underskud ifølge driftsregnskab	<u>4.374</u>	
	151.143	
÷ kursregulering af obligationer	<u>243</u>	150.900
	<u>Kr.</u>	<u>209.948</u>

JENS M. BARFOED
MIKAEL SINDING

NIELS HAHN-PETERSEN
J. TEISEN
HENNING HENNINGSEN

KNUD KLEM
OVE THELIN

Skattedepartementer har bevilget selskabet fritagelse for beskatning af fortjeneste ved salg af kompasplatter.

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som vi har revideret. Obligationsbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bank- og postgiroindestående er afstemt.

København, den 9. juni 1978

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

FHV. SKIBSFØRER HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1977 TIL 31. MARTS 1978

Indtægter

Renter og udbytter:

Bankindestående	667	
Obligationer	<u>11.502</u>	12.169

Kursgevinst på udtrukne obligationer i 1977/78	207	
÷ overført til kursreguleringskonto	207	0
	<u>Kr.</u>	<u>12.169</u>

Udgifter

Vedtagne gaver til Handels- og Søfartsmuseet	20.000	
Depotgebyrer	331	20.331
U'nderskud, der overføres til gevinst- og tabskonto		÷ 8.162
	<u>Kr.</u>	<u>12.169</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1978

Aktiver

Likvide midler:

Den Danske Bank, Helsingør, bankbog 21.332

Værdipapirer:

Obligationer til anskaffelsespriser:

Kr. 9.000 5% Østift.Kreditf. 16.2.	5.310	
Kr. 28.200 5% Østift.Kreditf. 16.3.	16.568	
Kr. 2.000 5% Jydsk Hypotekf. 8.	1.280	
Kr. 1.000 5% Jydsk Hypotekf. 9.	650	
Kr. 1.000 5% Jydsk Hypotekf. 11.	597	
Kr. 5.000 5% Grundej.Hypotekf. 8.	3.038	
Kr. 1.000 5% Grundej.Hypotekf. 7.	620	
Kr. 14.000 4½% Husm.Hypotekf. 3.	8.540	
Kr. 2.000 5% Danske Statslån S.2007.	1.300	
Kr. 60.000 7% Østift.Kreditf. 19.1.	35.275	
Kr. 5.000 10% Kreditf.Danmark alm. 43.2004.	4.038	
Kr. 6.000 10% Kreditf.Danmark alm. 44.2014.	4.460	
Kr. 31.000 10% Kreditf.Danmark alm. 44.2019.	20.490	
	<u>102.166</u>	
÷ Kursreguleringskonto.	4.470	97.696
	<u>Kr. 119.028</u>	

(Kursværdi pr. 1. april 1978 kr. 81.558).

Passiver

Vedtagne, endnu ikke ydede gaver 20.000

Kapitalkonto:

Legat ifølge testamente 100.000

Gevinst- og tabskonto:

Saldo pr. 1. april 1977 7.190

÷ underskud ifølge driftsregnskab 8.162 ÷ 972 99.028

Kr. 119.028

JENS M. BARFOED	NIELS HAHN-PETERSEN	KNUD KLEM
MIKAEL SINDING	J. TEISEN	OVE THELIN
	HENNING HENNINGSEN	

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med legatets bøger, som vi har revideret. Værdipapirbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bankindestående er afstemt.

København, den 9. juni 1978

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BESTYRELSE

Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM, formand.
Direktør, civilingeniør JENS M. BARFOED, R.
Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.
Arkitekt, m.a.a. MIKAEL SINDING.
Kommandørkaptajn J. TEISEN, R¹.
Borgmester OVE THELIN.
Museumsdirektør, dr.phil. HENNING HENNINGSEN, R., kasserer og sekretær.

Personale

Assistent Liselotte Jacobsen.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. september 1977 til 31. august 1978)

ÅRSMEDLEMMER.

Andersen, Sv. Aage Voigt, Frederikssund.
Ballantine, Otto G., Søby, Ærø.
Bang, Aage, ekspeditionssekretær, København.
Breuning-Hansen, Jesper, København.
Christiansen, Niels, forfatter, Troense.
Clausen, C.C., København.
Cloos, Carl Erik, København.
Cock-Clausen, Bo, arkitekt, Hellerup.
Danielsen, K.E. tratikflyver, Vanløse.
Elle, Torben, Nyborg.
Feldbæk-Andersen, Henry, hovmester, Strøby Egede.
Frandsen, Thorleif, Aarhus.
Glad, Carl Chr., direktør, Charlottenlund.
Graf, Manfred, ingeniør, Neuenkirchen, Tyskland.
Greenaa, Gert Kromann, Marstal.
Grønkjær, Ole, Aalborg.
Hansen, A.V. Fredericia.
Hansen, Carl E. Broholm, Lemvig.
Hansen, Carl Erik Bryde, toldpatruljemester, Klampenborg.
Hansen, John, Espergærde.
Hansen, Mary, Helsingør.
Hansen, Peter Reimer, skolekonsulent, Espergærde.

Harkær, Gorm, København
Haslund-Nielsen, R., afdelingsleder, Skodsborg.
Hermann, Klaus, Torshavn
Hjorth, Birte, bibliotekar, Dragør.
Holand, Jens, Nykøbing F.
Holm, Helge, skibsfører, Nordby, Fanø.
Jacobsen, Søren, trykker, Hillerød.
Jensen, Grethe H., København.
Jensen, Lars, skibstømrer, Helsingør.
Jensen, Mogens, fisker, Thyborøn.
Jensen, Svend Erik, Hvide Sande.
Jensen, Uno Barmer, Farum.
Jensen, Willy Brødsted, skibstømrer, Randers.
Jensen, Aage, ingeniør, Værløse.
Jepsen, J.H., Fredericia.
Jespersen, Jørgen, kriminalassistent, Fredensborg.
Johansen, H., maskinmester, Helsingør.
Jørgensen, Carl, elektroinstallatør, Skodsborg.
Jørgensen, Vagn Bruno, maskinchef, Ølstykke.
Kjær, Thomas, Frederikshavn.
Kjærø, Morten, museumsassistent, Helsingør.
Lakner, Helge, salgschef, Helsingør.
Lang-Laursen, Hermann, kok, Pratteln, Schweiz.
Lindberg, Jørgen, skibsingeniør, Helsingør.
Lindgreen, Henning, København.
Lissebeck, Carlo, vinhandler, Helsingør.
Listoft, Michael, Helsingør.
Lund, Ulla, cand.pharm., København.
Middelboe, Poul, København.
Mortensen, Steen, Kastrup.
Møller, Arne, fisker, Thyborøn.
Møller, Leth, København.
Neliendam, Søren, Helsingør.
Nielsen, Bo Jørgen, København.
Nielsen, E, Rødovre.
Nielsen, Jens Børge, fisker, Thyborøn.
Nielsen, Tage G., Søborg.
Olsen, Børge, direktør, København.
Pedersen, H.E., Vanløse.
Pedersen, Lars M., Brønshøj.
Petersen, Søren Chr., kontorassistent, Glostrup.
Pilegaard, Jørgen, tandlæge, Knudsker, Rønne.
Pods, Anngret, Kiel, Tyskland.
Poulsen, Jan Torben, styrmand, Aalborg.
Poulsen, Tom, ingeniør, Taranto, Italien.

Rasmussen, Hans Strange, styrmand, Svendborg.
Rasmussen, Tom, Svendborg.
Rønne, Karl, Hornbæk.
Sigvardsen, Torben, maskinmester, Løgstør.
Skalski, Frans, Randers.
Svensson, Peter, lærer, Nykøbing S.
Sylvestersen, Ralph, Skærbæk.
Sørensen, Erik, motorpasser, Læsø.
Sørensen, Frode, skibsinspektør, Roskilde.
Sørensen, Jørgen Strandby, Frederikshavn.
Sørensen, Poul, København.
Thisgaard, Steen, styrmand, Viuf.
Thomsen, Birger, Hvidovre.
Thomsen, H.P.R., hovmester, Nordby, Fanø.
Thomsen, Hilmer, fisker, Thyborøn.
Toftum, Flemming, Helsingør.
Ulrich, Jørgen, København.
Ulstrup, Jytte, Albertslund.
Vest, Jens Aage, kaptajn, Steinkirchen, Tyskland.
Villum, S., Snekkersten.
Weinreich, Erik, Kalundborg.
Wetche, Henning Ployart, Aalborg.
Weilandt, Poul Jørgen, styrmandselev, Haderslev.
Zangenberg, Jan, København.
Aashjerg, Arne, Fakse Ladeplads.

Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

- BP Olie-Kompagniet A/S
- Carlsberg Bryggerierne
- Danmarks Nationalbank
- Den Danske Bank af 1871 A/S
- Dansk Esso A/S
- Det danske Staalvalseværk A/S
- Frederikshavn Værft A/S
- Helsingør Værft A/S
- A/S Kjøbenhavns Handelsbank
- Københavns Havnevæsen
- Lemvig-Müller & Munck A/S
- Kommandør G. de Lichtenbergs Fond
- E. Nobel
- Privatbanken A/S
- J. Ring-Andersens Træskibsværft
- A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
- Texaco A/S
- Toms Fabrikker A/S
- A/S Tuborgs Bryggerier
- Iver C. Weilbach & Co. A/S
- C. Wiibros Bryggeri A/S
- Aalborg Værft

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS PUBLIKATIONER M.M.

Af serien Søhistoriske Skrifter kan endnu fås:

Nr. 1. *Louis E. Grandjean*: SKIBBRUDDETS SAGA. En fremstilling af den danske hjerningslovgivning gennem tiderne (medlemspris kr. 7,50, bogladepris kr. 11,25).

Nr. 4. *Louis E. Grandjean og Knud E. Hansen*: DE DANSKE GOTLANDSFA-
RERE (medlemspris kr. 6,25 bogladepris kr. 9,00).

Nr. 6. *Jørgen H.P. Barfod*: DANMARK -NORGES HANDELSFLÅDE 1650-
1700 (medlemspris kr. 23,00, bogladepris kr. 34,50).

Nr. 7. *Christian Nielsen*: DANSKE BÅDTYPER, med konservator Niensens
opmålinger og beskrivelser af godt 40 danske småskibstyper; nu i 3. oplag. -
Sælges til bogladepris.

Hanne Poulsen: GALLIONSFIGURER OG ORNAMENTER på danske
skibe og i danske samlinger. Illustreret med talrige farvebilleder (Kbh.
1976). - Forhandles til bogladepris.

SØHISTORISK BILLEDBOG. 150 dejlige billeder i sort/hvidt og i farver
fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst. (Medlems- og
bogladepris kr. 15,00).

Museets smukke, efterhånden klassiske PLAKAT, tegnet 1948 af Sikker Han-
sen og litograferet i 11 farver (kr. 10,00).

SKIBSTALLERKEN, udsendt i samarbejde med A/S Det Dansk-Franske
Dampskibsselskab, fremstillet på Den kgl. Porcelainsfabrik med motiver i
originalens farver efter skibsportrætter på museet; diameter 25 cm. - 1978-
talerken, forestillende slup »Delphinen« af København (1845), kan købes på
museet sålænge oplag haves (de ældre er alle udsolgt).

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inklusive moms.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Hel-
singør. (Tlf. 03-21 06 85).