



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>

HANDELS- OG SOFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

ÅRBOG 1981



ÅRBOG
1981

Omslagets forside: Den gamle sømand takler en skibsmodel og lader barnebarnet på sit knæ sejle med gennem storm og stille, passere linjen og gå uden om Kap Horn. Stik 1850 efter tegning af Lorenz Frølich. C. Tolstrup, Fra Sømandslivet. København 1885.

Cover: An old salt rigs a model and, with his grandchild on his knee, once again sails through storms and calm, across the equator and round the Horn.

ÅRBOG 1981

Udgivet af
SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER



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

HANDELS- OG SØGARTSMUSEETS ÅRBOG

1981 (bind 40 i rækken af museets årbøger)

er sat med Times og trykt hos NoFo-print, Helsingør. Re-proarbejdet er udført hos NoFo-print. Papiret er 100 g Patricia, leveret af Michaelis Papir. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, London.

Redigeret af Hanne Poulsen og Johnna Hendriksen.

ISSN 0085-1418

Bogladepris kr. 120.00.

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

Tage Madsen, afdelingschef: Museumsdirektør, dr.phil. Henning Henningsen 70 år	3
Jørgen H.P. Barfod, museumsleder, lektor: Beboerne i Christian den IV's Nyboder - glimt fra en husbog (<i>Christian IV's Nyboder and its Occupants</i>)	7
Peter von Busch, museichef: Gustav III's Drottningholms slup - et nyupptækt verk av Fredrik Henrik af Chapman och Johan Törnström (<i>Gustav III's Drottningholm Barge</i>)	22
Ole Crumlin-Pedersen, museumsinspektør: Skibe på havbunden - vragfund i danske farvande fra perioden 600-1400 (<i>Ships on the Sea Floor</i>)	28
Erik Dannesboe, velfærdssekretær: Position 1°16'35"N, 103°50'50"Ø (<i>Position 1°16'35"N, 103°50'50"E</i>)	66
Erling Eriksen, fylkeskonservator: Til sjøs med kanon. Trekk fra hvalkanonens utvikling (<i>Development of the Whaling-Gun</i>)	76
Ole Feldbæk, professor, dr.phil.: Ostindisk konvoj i den florissante handelsperiode (<i>Danish East India Convoys</i>)	87
Frederik Frederichsen, prokurist: Danske motorsejlere af tyske krigsskibsmaterialer (<i>Danish Motor Sailers from German War Material</i>)	102
Olof Hasslöf, fil.dr.: Från skeppslag till rederiaktiebolag (<i>From Ship Guild to Limited Company</i>)	110
F. Holm-Petersen, museumsleder: Skibsportrætmaleren A. Nisted, Århus (<i>A Ship Portrait Painter: A. Nisted of Aarhus</i>)	129
Knud Klem, museumsdirektør: Holmens faste stok (<i>The Permanent Work Force at Holmen</i>)	134
Walter Kresse, Dr.: Knöhr & Burchard Nfl., Schiffsmakler und Reeder zu Hamburg seit 1814 (<i>Knöhr & Burchard Nfl., skibsmæglerfirma og rederi i Hamborg fra 1814</i>)	152
Harald Langberg, overinspektør: Da Krogen blev genfundet (<i>The Rediscovery of Krogen</i>)	164
Eva Lawaetz, bibliotekar: Negerskoler i Dansk Vestindien (<i>Negro Schools in the Danish West Indies</i>)	169
Svein Molaug, museumsdirektør: Keramikklaster fra sunkne fartøyer (<i>Pottery Cargoes in Sunken Wrecks</i>)	184
Anders Monrad Møller, dr.phil.: Søofficerens forsøg til en dansk søordbog (<i>A Naval Officer's Attempt at a Maritime Dictionary</i>)	196
Kenno Pedersen, arkivar: Helsingørs søhandel - dens storhed og dens endeligt (<i>Elsinore's Maritime Trade - from Peak to Decline</i>)	207
H. Munchaus Petersen, museumsleder: »Königinn Caroline Amalie« af Flensborg (<i>The »Königinn Caroline Amalie« of Flensborg</i>)	221

Lauritz Pettersen, museumsdirektør: August og Hans Konow - norske redere i København (<i>August and Hans Konow - two Norwegian Shipowners in Copenhagen</i>)	234
Alan Hjorth Rasmussen, museumsinspektør: Mens græsset gror ... Havets husmænd og den maritim-historiske forskning (<i>No Time like the Present - Museums and Research into the History of the Sea</i>)	241
Wolfgang Rudolph, Dr.: Pötter-Schiffer, ein Beitrag zum maritimen Kulturaustausch im Südlichen Ostseeraum während des 18. und 19. Jahrhunderts (<i>Potteskipperne - et bidrag til den maritime kulturudveksling i den sydlige del af Østersøen</i>)	251
Gösta Webe, 1. intendent: S:t Barthélemy - svensk koloni 1784-1878 (<i>St. Barthélemy: A Swedish Coloni 1784-1878</i>)	264
<hr/>	
Museets protektor, komite og personale	281
Museets beretning og regnskab for 1980	282
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning og regnskab for 1980-81	300
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer	307

*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 1982.*

**MUSEUMSDIREKTØR
HENNING HENNINGSEN
70 ÅR**



*Museumsdirektør, dr.phil.
Henning Henningsen
70 år*

Direktør Henning Henningsen og Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg er for mange næsten identiske. I mere end 30 år har Henningsen været med til at præge museet, fra 1948 til 1971 som museumsinspektør og de sidste 10 år som direktør for museet. Det er derfor naturligt, at dette skrift indledes med en redegørelse for hans virke.

Henning Henningsen er født i Nyborg den 20. oktober 1911. Han blev cand.mag i 1936 fra Århus universitet og var i 1936-44 lektor i dansk sprog og litteratur ved Hamburg universitet. Fra 1945 til 1948 var han videnskabelig assistent ved Dansk folkemindesamling, og i 1948 blev Henningsen inspektør ved Handels- og Søfartsmuseet. Da direktør Klem fratrådte som direktør for museet i 1971, var det naturligt, at Henningsen blev hans efterfølger.

Fra årene 1950-54 husker jeg flere ekskursioner med elever fra Københavns navigationsskole til museet, hvor en meget vidende og meget charmerende inspektør ikke skyede nogen anstrengelse for at indvi unge navigatører i Danmarks maritime fortid. Flere, der læser dette, vil sikkert med glæde huske disse besøg.

Før sin ansættelse på museet fik Henningsen lejlighed til systematisk at dyrke folkeminder. Dette resulterede i bøgerne »Pimpegyden og andre danske Folkeeventyr«, 1947, og »Sagn og Historier fra København og Omegn«, 1950. Senere blev Henningsens studier naturligt koncentreret om maritime minder og traditioner. Han udsendte bøgerne »Dystløb i danske søkøbstæder og i udlandet«, 1949, »Kirkeskibe og kirkeskibsfester«, 1950, og »Bådeoptog i danske købstæder og i udlandet«, 1953. Et af Henningsens foretrukne forskningsemner har været indvielses- og optagelsesskikke, og i disputatsen »Crossing the Equator. Sailor's Baptism and other Initiation Rites«, 1961, beskriver han den såkaldte linjedåb set ud fra en etnologisk, historisk og filologisk synsvinkel. Henningsens arbejde inden for maritim folkloristik har i Danmark været banebrydende, og hans meget omfattende forfatterskab inden for dette område har kastet lys over de fleste sider af dansk sømandsliv og -traditioner samt maritime eller maritimt inspirerede skikke.

Af andre emner, Henningsen har beskæftiget sig med, kan nævnes Helsingørs, Nyborgs og de tidligere danske besiddelsers historie. Han har eller har haft tilknytning til en lang række institutioner, hvoraf kan nævnes Handels- og Søfartsmuseets Venner, Nordisk maritimhistorisk arbejdsgruppe, Skovhistorisk selskab, Dansk-Vestindisk selskab, Frederiksborg amts historiske samfund, Vikingskibshallen, International Congress of Maritime Museums og Comité International d'Ethnographie Maritime. Han er æresmedlem af Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte.

Direktør Henningsens væsentligste indsats er utvivlsomt gjort på Handels- og Søfartsmuseet, og der er al grund til her at bringe ham en hjertelig tak og hyldest.

Mange vil dele mit ønske til direktør Henningsen om endnu mange gode og frugtbare arbejdsår i det maritime miljø. Alderen sætter et naturligt punktum for direktørvirket, men næppe, og helst ikke for forskervirket.

Tage Madsen
Afdelingschef i Industriministeriet
Formand for Handels- og Søfartsmuseet

For many people Henning Henningsen and the Danish Maritime Museum are almost one and the same. For over thirty years he has put his stamp on it, first as keeper from 1948-71 then, in the last ten years, as director. It is only appropriate therefore, that this introduction says something about the man and his achievements.

Henning Henningsen was born at Nyborg on the 20th October 1911. After taking his degree (cand.mag.) at Aarhus University in 1936 he was lecturer in Danish language and literature at the University of Hamburg from 1936-44. From 1945-48 he was research assistant at the Danish Folklore Archives until he went, in 1948, to the Maritime Museum at Kronborg. When Knud Klem retired as director in 1971 Henningsen was the obvious choice as his successor.

Before his appointment to the Museum in 1948 he had been able to devote himself to the study of folklore. Afterwards, history and traditions of the sea naturally became the centre of his attention. One of his favourite subjects of research has been initiation and inaugural ceremonies and his doctoral thesis »Crossing the Equator: Sailors' Baptism and other Initiation Rites«, 1961, gives an account of baptism at the equator, as it is known as, from its ethnological, historical and philological aspects Henningsen's work on the folklore of the sea has broken new ground in Denmark and his very extensive writings within this field have shed light on most aspects of the life and traditions of the Danish seafarer as well as on maritime customs and those inspired by them.

Other subjects Henningsen has turned his attention to include the history of Helsingør, Nyborg and Denmark's former possessions abroad. He is or has been connected with a large number of bodies, both Danish and foreign.

Henning Henningsen's most important achievement has undoubtedly been his work at the Danish Maritime Museum and it is fitting here to bring him our most hearty thanks and congratulations.

Tage Madsen
Head of Section, Ministry of Industrial Affairs

BEBOERNE I CHRISTIAN IV's NYBODER

Glimt fra en husbog

Af

JØRGEN H.P. BARFOD

Forfatteren, der er leder af Museet for Danmarks Frihedskamp, har tidligere indgående behandlet den dansk-norske handelsflåde i perioden 1650-1700. I de senere år er emner fra orlogsflådens historie taget op til behandling, herunder Nyboder, der netop i år »fylder« 350 år.

Den byggeglade konge Christian IV ikke alene skabte nye byer i sin regeringstid, men han fornyede også byer med sine pragtbygninger. Hovedstaden kan takke ham for mange værdifulde bygninger, der den dag i dag er en pryd for byen. Hans planer for København var imidlertid også storstilede ved hans ønske om en fordobling af dens areal, da han svingede volden nordpå. Fra Nørreport til St. Anne skanse byggedes den nye vold, og på det indvundne areal planlagdes en ny stor bydel med et stort torv som centrum og gader, der nordfra som radier førte ind til torvet.

I dette anlæg skulle de nye bådsmandsboder være et vigtigt led. Christian IV ville bygge Nyboder for at sikre sig, at han altid havde bådsfolk og andre søfolk til rådighed for sin store flåde, men husene var ikke kasernebyggeri, der ville være saneringsmodent efter kort tid. Tværtimod skabte Christian IV her nogle lejligheder til bådsfolkene, der var et enormt fremskridt i forhold til de boliger, de havde måttet tage til takke med i den overfyldte hovedstad. Det var moderne boliger i lyse, luftige omgivelser og med langt bedre pladsforhold end i de fattige boliger i hovedstaden.

Hvert hus var 40 m² med en stor stue, 2 kamre, foruden forstue og køkken. Hertil kom et loftsrum og en gårdsplads eller have på ca. 60 m². Det kan næppe undre, at det var eftertragtede boliger, der ville betyde et væsentligt tilskud til de ellers meget små lønninger. Mellem kongens deltagelse i 30-årskrigen og Torstenssonfejden lykkedes det ham at få

fuldført 616 af disse huse¹. Det var naturligvis ikke nok til at huse alle de søfolk, der skulle bruges på flåden, men han havde her skabt »den faste stok« til flåden, de personer, der kunne danne grundstammen ved en hvilken som helst udrustning af skibene.

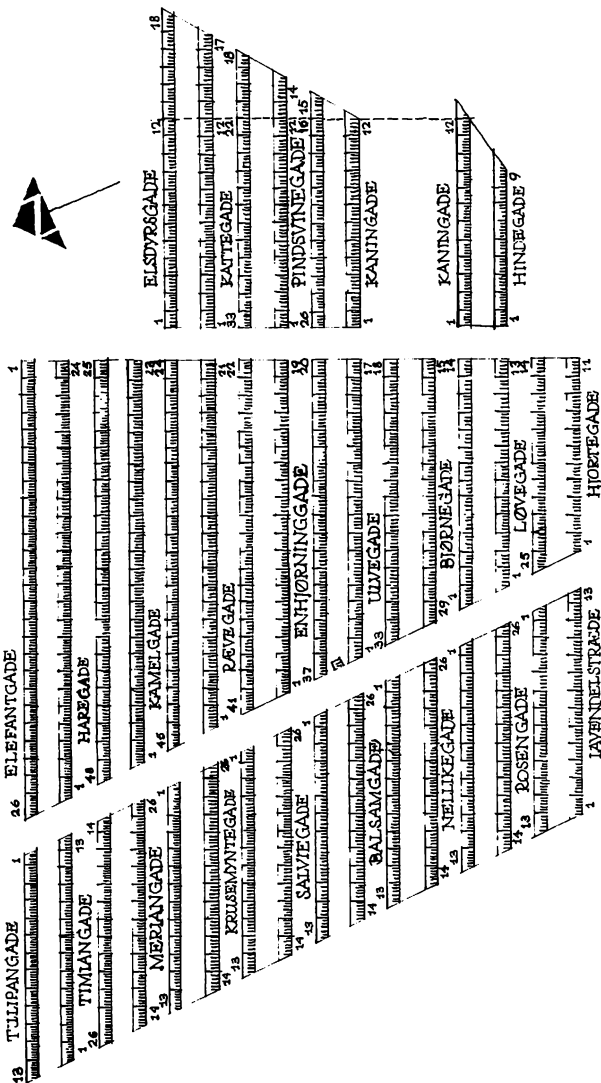
Slaget ved Femern den 13. oktober 1644 gav imidlertid flåden og Danmark et afgørende knæk. En nedgangstid begyndte, og i 1650'erne led både det danske rige og den danske flåde under de økonomiske vanskeligheder. Flåden forsømtes, og efter svenskekrigene, i 1660, samme år som enevælden indførtes, var der kun en skygge tilbage af Christian IV's stolte orlogsflåde.

Nyboders skæbne fulgte flådens. Det kneb med at have penge til vedligeholdelsen af husene, og i de økonomisk vanskelige tider greb man endog til at sælge nogle af dem. Samtidig havde man også svært ved at håndhæve tilsynet med Nyboder, og andre end Holmens folk fandt bolig i de eftertragtede længer. Først med flådens genopbygning ændredes billedet atter. Fra 1663 påbegyndtes et nybyggeri af orlogsskibe, der atter skulle bringe flåden tilbage til sin imponerende skikkelse, og få år efter, i 1667, gav Frederik III ordre til, at der skulle laves et nøje inventarium over alle beboere i Nyboder, og fra denne første bevarede husbog kan vi få et godt indblik i hvem, der egentlig boede i disse bådsmandsboder².

Husbogen dækker tiden fra 1668-69 til 1676, og den angiver beboernes navne i hvert eneste hus, gade efter gade, men desværre har den i adskillige tilfælde ikke også anført deres titel³. Derfor er det praktisk også at inddrage den følgende husbog i vore undersøgelser, idet denne, der dækker tiden fra 1677 til 1681, ofte har de samme navne med titler, hvor vi savnede dem i den første husbog. Derfor vil den følgende redegørelse stort set omfatte alle de beboere, der boede i Nyboder i 1670'erne.

Når man ser lidt nærmere på de to husbøger, er det heller ikke helt forkert at betragte 1670'erne som en periode for sig. Det ses nemlig tydeligt, at der ved periodens begyndelse sker en udrangering af personer, som ikke har direkte tilknytning til flåden, ligesom 1680 er et år, hvor der atter sker en omflytning af beboere, idet søetaten dette år på grund af krigens ophør måtte indskrænke og afskedigede en hel del folk. Samtidig viser 1670'erne, især før udbruddet af Den skånske krig, en ændring af beboelsesforholdene, idet flere og flere huse blev tildelt to familier.

I de magre år for søetaten havde man nok ført en lemfældig politik med Nyboder. Mange, der ikke hørte til Holmens faste stok, havde fået bopæl i de små huse, men efter den første indtegnning til husbogen ser vi, hvorledes de fremmede bliver sagt op fra deres huse til fordel for folk fra søetaten. De fremmede er hovedsagelig drabanter eller folk, der havde



Plan over Nyboder med de af Christian IV byggede huse, deres beliggenhed og nummerring. Husene vest for den punkterede linie blev nedrevet o.1660 for at give plads til St. Kongensgades gennemføring. Planen konstrueret af forfatteren og rentegnet af Asger Barfod.

Plan of Nyboder (»the new houses«) built by Christian IV from 1631 onwards for naval personnel.

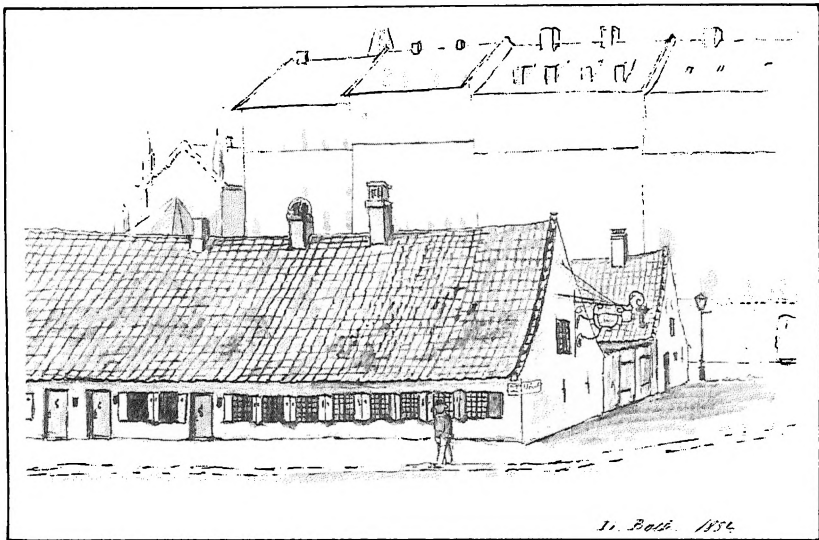
tilknytning til hæren og gjorde tjeneste ved voldene, men også nogle få borgere fra København findes blandt de opsagte. Det var ikke lige let at få alle flyttet. Flere gange står der i husbogen: »er tvende gange udsagt«, men det ser ud til, at alle fremmede er ude af billedet senest fra foråret 1671.

Mange af husene bliver samtidig delt til to familier. I disse nævnte år sker det for ca. 80 af husene. Det betyder dog ikke, at husene også bliver indrettet og udstyret til to familier. Skillevægge til deling af den store stue kan således først sættes op, når søetaten har råd til det, og det vil sige, at det varer helt til århundredets slutning, før de huse, der er blevet delt, også er blevet indrettet til denne deling. Ganske vist har beboerne selv i mange tilfælde på egen bekostning opført skillevægge, men det kunne kun foregå, hvor de dels havde den nødvendige håndværkssnilde og dels kunne fremskaffe de nødvendige materialer. Som hovedregel for 1670'erne var det, at man boede to familier i huset og var fælles om stuen⁴.

Naturligvis kunne en sådan ordning ikke altid forløbe tilfredsstillende. I Merianstræde nr. 11 boede således i 1677 Christopher Griming siden 1671 sammen med en anden, men da denne flyttede, kom kvartermester Gabriel Bendixen i huset. Ret længe fik han dog ikke lov til at bo der, idet han dømtes til at skulle flytte ud igen, »formedelst han med de andre ej kunne forliges«. Noget lignende skete for ruehugger Hans Olsen Opland i Timianstræde nr. 3, der i 1674 blev fradømt sin halvdel af huset »formedelst uenighed med hans naboer og skylden befunden«. Så sent som i 1694 måtte den daværende inspektør i Nyboder ansøge om tilladelse til at opføre et skillerum i Lavendelstræde nr. 6, hvor en snedker Christopher Krause skulle flytte ind. Inspektøren skrev i sin ansøgning, at da »den anden mand og quinde, der i huset bor er noget uregerlig, var det gavnligt, om de høje herrer ville bevilge samme hus at måtte afdeles«.

Hendrich Dreyer var tiltrådt som inspektør i Nyboder i 1687⁵, og straks i det følgende år havde han ansøgt om at opføre skillerum, hvor de ikke fandtes. Han skrev da: »Som udi en del Hs. kgl. Maj.s Nyboders huse tvende partier i et hus bebor og ej er afdelt med skillerum i stuen, hvorved megen uenighed imellem dem begås, og tid efter anden begæres at måtte få adskilt, så ville jeg herved ydmygst fornemme, hvor sådanne uafskilte huse fandtes at måtte lade dem afdele.« Svaret var imidlertid et afslag, idet man skulle vente på, at husene først blev istandsat udvendigt⁶. Man havde ganske simpelt ikke penge til begge dele.

At den hjemlige husflid i forbindelse med skillevægge ikke altid var lige heldig ses desuden af en anden sag, som inspektøren måtte tage sig af i



Endnu i 1884 var der enkelte længer tilbage af de oprindelige enetages huse i Nyboder.
 Akvarel af L. Both. Orlogsmuseet.

Two of the original one storey rows of houses, now demolished. Water colour from 1884.

1693. Da en ny beboer skulle flytte ind, var denne utilfreds med, hvad han fandt, og inspektøren måtte give ham ret. I Merianstræde nr. 8 ses således, at »samme hus befindes ikke som andre huse lige afdelt, men på en sær måde, så den ene har al stuen og den anden kammerset med indgang fra gaden, men ingen indgang eller dør fra kammerset og igennem stuen til køkkenet eller skorstenen⁷«. Det kan næppe undre, at denne gang fik inspektøren lov til at foretage den fornødne ændring.

	delt								huse	
	1667	1668	1669	1670	1671	1672	1673	1674	ialt	ialt
Vestlige længer	16	4	2	8	15	8	12	4	69	198
Midterste længer	20	2	8	18	22	8	35	10	123	288
Østlige længer	1	2	1	9	8	8	10	4	43	79
Delte ialt	37	8	11	35	45	24	57	18	235	565

Bortset fra de tre huse, der var afset til Nyboders skole i Lavendelstræde, og fem huse, som bager Poul Mejer havde i Balsamstræde og Sal-

viestræde, var der i resten af længerne ialt 565 beboede huse i Nyboder, og af disse boede der ved husbogens begyndelse to familier i kun 40 af husene. I takt med flådens udvidelse og det øgede behov for mandskab blev flere og flere huse tildelt to familier.

Som tidligere nævnt angiver den første husbog ikke altid titler på beboerne, og kun hvor beboerne også findes i 1677, kan der være mulighed for at se deres erhverv. Over halvdelen af dem, nemlig 337, kan vi fordele efter de titler, de er angivet med. Der er vel en vis sandsynlighed for, at fordelingen af de øvrige uden titler fordeler sig nogenlunde som de andre.

Af officerer boede der i 1668 kun 3, nemlig 1 kaptajn og 2 løjtnanter, og desuden boede der 37 skippere. Kaptajn Hans Lauridsen boede i Kamelstræde nr. 24 og 25, eller han står opført ved begge huse, hvad der måske kan tyde på, at i hvert tilfælde et af dem har han haft udlejet til andre. Han var blevet løjtnant i søetaten 1653 og havde deltaget i svenskekrigene 1658-60, hvorefter han i 1661 blev chef for vagtskibet »Myn-den« i Københavns havn, og også efter at han var blevet kaptajn, var han chef for vagtskibet. Han var ude at sejle en kort tid i begyndelsen af 1670'erne, men atter i 1677-78 chef for vagtskibet »Sorte Rytter«, indtil han i 1679 fik sin afsked på grund af alder. Derefter blev han kommandant på Toldboden i København, og døde i begyndelsen af januar 1683⁸. Hans tjeneste tyder således på, at han har været stærkt knyttet til Nyboder.

Hvad de to løjtnanter angår kender vi ikke noget nærmere til løjtnant Offe Pedersen, der angives som »løjtnant ved voldene«, og som boede i Kaninstræde 11, men om løjtnant Carsten Andersen, der boede i Enhjørnestræde 5, ved vi, at han blev udnævnt til løjtnant i 1660. Under Den skånske Krig var han chef på nogle mindre skibe, i 1676 for galioten »Sølfvisborg« og i 1677 for »Wismarske Ræv«. Han blev kaptajn 1678, men ved den almindelig reduktion af personellet ved krigens afslutning fik han sin afsked, og i 1681 fik han tilladelse til at forsøge lykken udenlands⁹.

Hvad de 37 skippere angår, kan nævnes, at en af dem, skipper Engelbret Jensen havde fået tildelt både Nillikestræde nr. 1 og nr. 2. Han er død i 1671, da andre flytter ind i hans sted, nemlig i nr. 1 løjtnant Johan Jacobsen og i nr. 2 admiralitetsopvarter Johan Nielsen. I 1670'erne har der i øvrigt boet yderligere 12 andre officerer og 37 andre skippere i Nyboder.

Nyboder hed oprindeligt bådsmandsboderne, og man skulle da forvente, at der fandtes et meget stort antal af specielt båds mænd i husene, men blandt de første navne i husbogen ser man kun 11 mand anført som

bådsmænd. Derimod er der ialt 64 bøssekytter og kun 7 ruehuggere, d.v.s. ialt 82 af de 337 personer hørte til det menige mandskab, men i løbet af 1670'erne kommer der et væsentligt tilskud af menige søfolk. Heller ikke alle de anførte navne i den følgende husbog, der dækker tiden 1677-80, har angivet titler ved navnene, men for de to husbøger tilsammen er det dog blot 267 af de ialt 1005 personer, der afløste de førstnævnte, som ikke har titler, og de fleste forekommer i den første husbog. Det er således omtrent tre fjerdedele af personerne, der kan identificeres, og af disse 738 personer med angivelse af titler var de 409 menige søfolk.

Underbefalingsmændene udgjorde en væsentlig del af Nyboders beboere allerede ved den første husbogs oprettelse i 1668, nemlig ialt 122 personer. Det var højbådsmænd, quartermestre, konstabler, arkelimestre m.v., og af disse tilkom der i løbet af 1670'erne yderligere 204 mand. Den sidste gruppe af beboere tilknyttet søetaten var håndværkere på Holmen, såsom bødkere, rebslagere, sejlmagere, rapertmagere m.fl. Af disse boede 30 mand i Nyboder i 1668, og i løbet af 1670'erne kom yderligere 65 til.

Tilbage er den gruppe beboere, som ikke hørte til søetaten. Det viste sig nemlig, da man ved hjælp af husbogen skulle have opnoteret alle i Nyboder, at det drejede sig om ialt 64 personer, hvoraf de allerfleste af dem var tilknyttet landetaten og var tjenstgørende ved voldene, nemlig 54 mand foruden den tidligere nævnte løjtnant. De blev alle sagt op, og senest i 1671 var de erstattet med søetatens og Holmens folk. Det var især i de nordligste gader, de boede, og hele Elefantstræde var omtrent besat af dem. Her boede nemlig i de 26 huse drabanter i de 21 af dem samt en bøssekytter ved voldene og en stenhugger, så kun to af husene var da afset til søens folk, en constabelsmat og en bådsmænd. En del af de fremmede boede også i Tulipanstræde, i Harestræde og i Timianstræde, men dog kun 17 ialt.

Helt nemt var det i øvrigt ikke at få dem ud af husene, for vi ser gentagne gange, at der i husbogen står tilføjet: »tvende gange udsagt«, men ud kom de, og i løbet af 1670'erne ser vi blot yderligere to mand, der åbenbart havde fået tilladelse til at bo i Nyboder, selvom de ikke hørte til søens folk.

I husbøgerne får vi også lidt mere at vide om beboerne ved korte oplysninger, der af og til er vedsat. I Lavendelstræde nr. 3 boede således skipper Niels Poulsen Læsø allerede fra den første husbogs oprettelse, og i den anden står da også tilføjet ved hans navn: »gl. og bevilget livsbrød«. Vi finder denne tilføjelse flere steder, og kan vel heraf slutte, at de gamle og veltjente søfolk fik underhold og lov til at bo i deres hus til

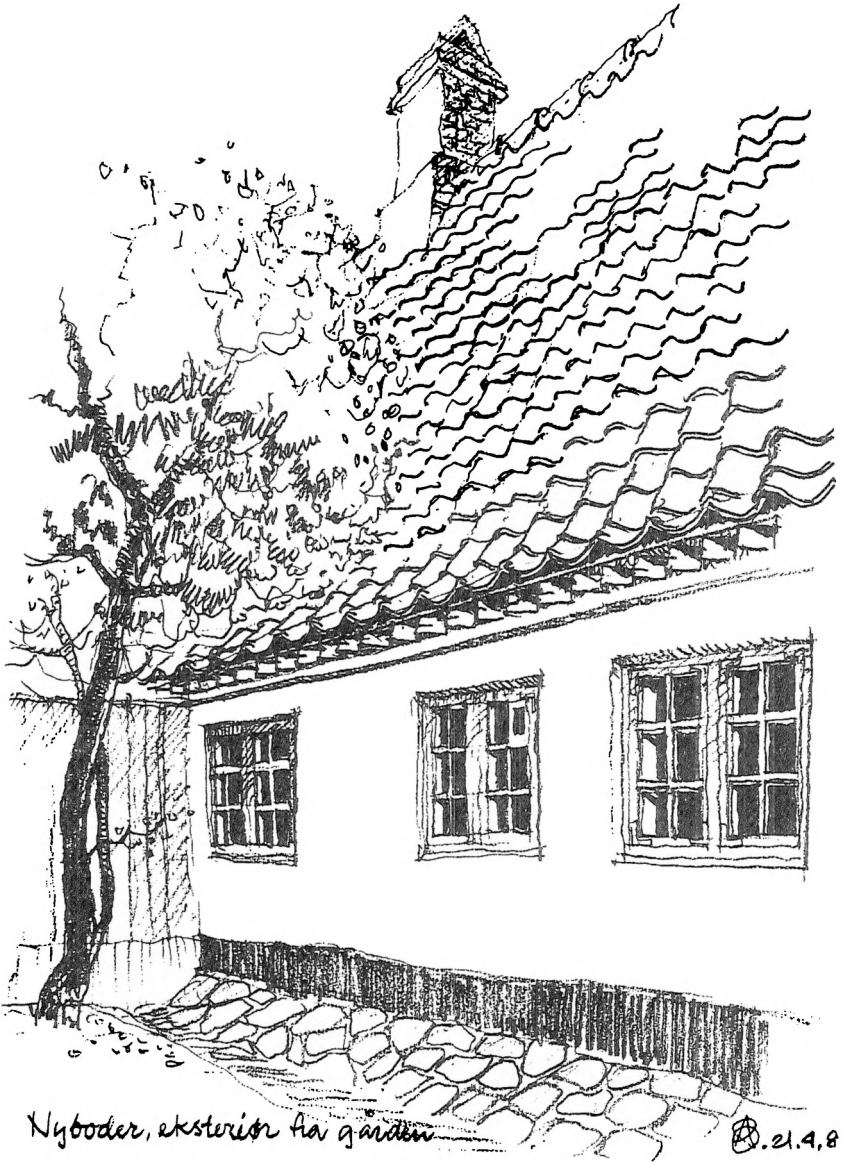
de døde. Vi finder her skippere, arkelimestre, quartermestre og skibmænd.

Hvis manden døde først, fik enken lov til at blive boende et år endnu i huset, hvorefter hun blev opsagt, men for mange var det et stort problem både med hensyn til at finde anden bolig og med at skaffe indtægt til sig og eventuelle børn. Da husene samtidig var gode og eftertragtede, og mange gerne ville flytte ind i dem, fandtes for talrige enker og ansøgere til huse en simpel løsning, nemlig at ansøgeren indgik ægteskab med enken, hvorved begge fik lov til at bo i huset. Der er mere end 50 eksempler på denne operation i dette her behandlede korte tidsrum.

I Krusemyntestræde 19 står der kort og godt om en kvartermester: »får huset eftersom han har taget enken«, og i Elefantstræde 1 havde der hidtil boet en drabant, der som de andre blev sagt op fra huset, men »han har bortlejet huset til Dorethe Frandtzen, hvilken kvinde får Johannes Knudsen«, hvorefter samme Johannes Knudsen står indskrevet som beboer i huset den 22. juli 1671. Imidlertid rejste han til Ostindien, hvor han døde, hvorefter husbogen meddeler: »kvinden får styrmand Lars Olsen. Det var jo rart at kunne blive boende, selvom mændene skiftede, og ostindiefareren har hun vel heller næppe set meget til.

Det samme gjaldt i øvrigt beboerne i Rævestræde 11. Her fik skipper Christen Gundersen i 1670 sin forgængers enke, og da han, som der står, døde på »Postillonon« den 20. august 1678, flyttede en højbådsmand på »Svanen« ind i hans sted og fik skipperens enke. Man kunne dog også tilgifte sig et hus på en lidt anden måde, således som en bøsseskytter gjorde i 1674, da han erhvervede sig ret til at bo i Kamelstræde 20. Han giftede sig i stedet for med sin forgængers datter og fik huset »efter enkens egen begæring«. Til sidst kan nævnes, at en ruehugger fik et halvt hus i Enhjørningstræde 26, hvor en bøsseskytter boede alene i forvejen »eftersom bøsseskytterens kvinde er moder til denne mands kvinde«.

Det kan næppe undre, at man finder adskillige beboere, der har været på lange rejser til Vestindien eller Ostindien, og en del af dem er døde i det fremmede. I Rævestræde 24 boede således Johan Pedersen Hoffland, der døde »på den grønlandske rejse«, og hans efterfølger i 1672 kom på rejse til Ostindien. I Kattestræde 22 boede Bjørn Lauridsen, der var i Ostindien, og da man åbenbart havde anset ham for død eller borte, fik hans kone i februar 1672 ordre til at udflytte af huset til fordel for en bådsmand. Imidlertid kan man føle dramaet i luften, når der videre i husbogen står: »bådsmanden kom intet i huset, eftersom manden Bjørn Lauridsen Hageboe fra Ostindien hjemkom og selv udi huset bor«. Den trofaste kone havde åbenbart ikke nået at gifte sig igen, og historien fik en lykkelig udgang.



Nyboder, eksterior fra gården

A. 21.4.81.

Et af husene i den eneste bevarede oprindelige husrække set fra gården. Tegning af Asger Barfod 1981.

Rear view of a house in the only original row still standing.

I husbogen angives en snes søfolk, der var på togter til Ostindien og halvt så mange på togter til Vestindien, og takket være den store dødelighed på disse langfarter ser vi ofte den samme udgang på historien, som i Bjørnestræde 8, hvor quartermesteren var død i Vestindien, hvorefter »rebslager Poul Mogensen, som har fået quartermesterens enke, er bevilget huse« den 6. november 1673.

Der tegner sig vel for os et billede af de små hvidkalkede huse med de røde vinduessprosser og døre, som en idyllisk enklave i datidens hovedstad, men hvor idyllisk de end kan have synet, så får man også indtrykket af en sammentømret gruppe af mennesker, der kæmpede for de få goder, de havde. Det var trods alt nogle af de ringest lønnede i søetaten, selvom der også i Nyboder boede mænd i underofficersstillinger og end-og nogle enkelte officerer. Det var da heller ikke ualmindeligt, at konerne måtte hjælpe til med at skaffe det nødvendige til livets opretholdelse, hvad vi får et lille indtryk af ved at se på lidt andet end husbøgerne.

I materialgården, der lå lige vest for Nyboderhusene, var der arbejde at finde. Her praktiseredes genbrug af gammelt tovværk, der blev udredet til værk. Det var tilmed en fordel, at dette arbejde kunne udføres hjemme i husene. Søetatens regnskaber opgiver tallene for de enorme mængder tovværk, der behandlede på denne måde. Eksempelvis var det i 1672 ialt 118 skippund, 2 lispund og 1 pund tovværk som forvandlede til 106 skippund, 16 lispund og 4 pund værk. 1 pund var på omkring 496 gram, og der gik 16 pund på et lispund og 20 lispund på et skippund, så tallene ligger på over 18½ og 17 tons¹⁰.

I 1672 udleveredes tovværket i tre omgange. Første gang var der 61 personer, som tog sig af arbejdet, og de to følgende gange var der 66, og lidt under halvdelen af dem var kvinder, og gennemsnitlig har de haft omkring 90 kg tovværk at bearbejde. Det har været et slæb blot at få det transporteret frem og tilbage, og det må vel bl.a. være derfor, at det er beboerne i de nærmeste gader, der tegner sig for hovedparten af arbejdet.

Den 4. februar 1672 udleveredes den første portion tovværk, og af de 61 personer fik 20 mænd og 11 kvinder i Salviestræde deres del og 2 mænd og 4 kvinder i Balsamstræde, d. v. s. flere end halvdelen boede i de to nærmeste gader. Da der i hele Salviestræde foruden bager Poul Meyer og en skipper kun boede 30 familier, må vi slutte heraf, at de allerfleste huse har haft travlt med tovværket. Da der desværre i 1672 kun er angivet titel ved 14 af dem, er det lidt vanskeligt at vurdere hvem, der har følt sig mest økonomisk presset, så denne ekstrairndtægt var nødvendig, men de 14 mand fordeler sig med 5 bådsmænd, 4 quartermestre og en af hver af følgende: ruehugger, skibmand, arkelimestermat, underarkelime-

ster og arkelimester. Man må vel gå ud fra, at hverken bageren eller skipperen har villet blande sig i dette selskab.

Husbogen giver i øvrigt glimt fra mange specielle skæbner. Bøsseameren Hans Hvadtz i Timianstræde 17 blev »dømt i jern og siden løsgiven og antaget for bådsmand i kongens tjeneste«, og hans nabo i nr. 18, Morten Madsen, der var bødker »bortrømte på Elben fra hs. kgl. Majestæts skib »Hommeren« og derfor udi mandtallet udslettet og bør huset quittere«. I øvrigt var han ikke den eneste, der således stak af fra den strenge mandstugt. En bådsmand fra Salviestræde 7 stak af på Elben i 1674, og i samme gade nr. 12 står der: »bådsmanden og quinden er bortløben«. Desuden står der om en mestermandssvend: »fra skibet »Ferøe«, som gik til Vestindien, er bortløben« i 1673.

I Timianstræde 6 boede en arkelimester, der blev »kasseret af tjene- sten, formedelst han ej tilbørlig med Hans kgl. Majestæts krudt og gewehr har handlet«. Mest ejendommelig forekommer dog sagen med to smedesvende, der boede Harestræde 9. De blev kasserede i 1671 »af årsag ingen ville sejle«. Man kan vel egentlig godt forstå, at det er lidt vanskeligt at have folk i søetaten, der ligefrem nægter at sejle.

En anden historie forekommer med beboeren i Merianstræde 16. Her boede fra 1674 en bådsmand og en bøsseskytter, der delte hus, men bøsseskytteren Knud Andersen Bergen blev i 1679 beordret til at flytte, idet der åbenbart havde været lidt for livligt i huset. Årsagen var nemlig hans hustrus horeri, hvorfor hun blev dømt til at indsættes i Børnehuset.

Trist var det også med bådsmanden, som i 1674 havde giftet sig med sin forgængers enke, men fire år senere døde ved et vådeskud. Der står i husbogen blot: »blev uforvaren skødt«. Sørgeligt var det også med bøsseskytter Torben Halstensen, der boede i Pindsvinestræde 25. I 1670 skulle han have delt huset med en bådsmand, men denne kom ikke til at flytte ind »eftersom bøsseskytteren blev som halv forstørret«, men åbenbart har det været forbigående, for i november 1673 flyttede en anden bådsmand ind til ham, og i de sidste år i 70'erne lever han endnu i huset, og betegnes som »en af de gamle«. Til sidst blandt disse triste beretninger kan nævnes Wermund Thronsen i Rævestræde 19, om hvem der står: »denne mand har hængt sig«.

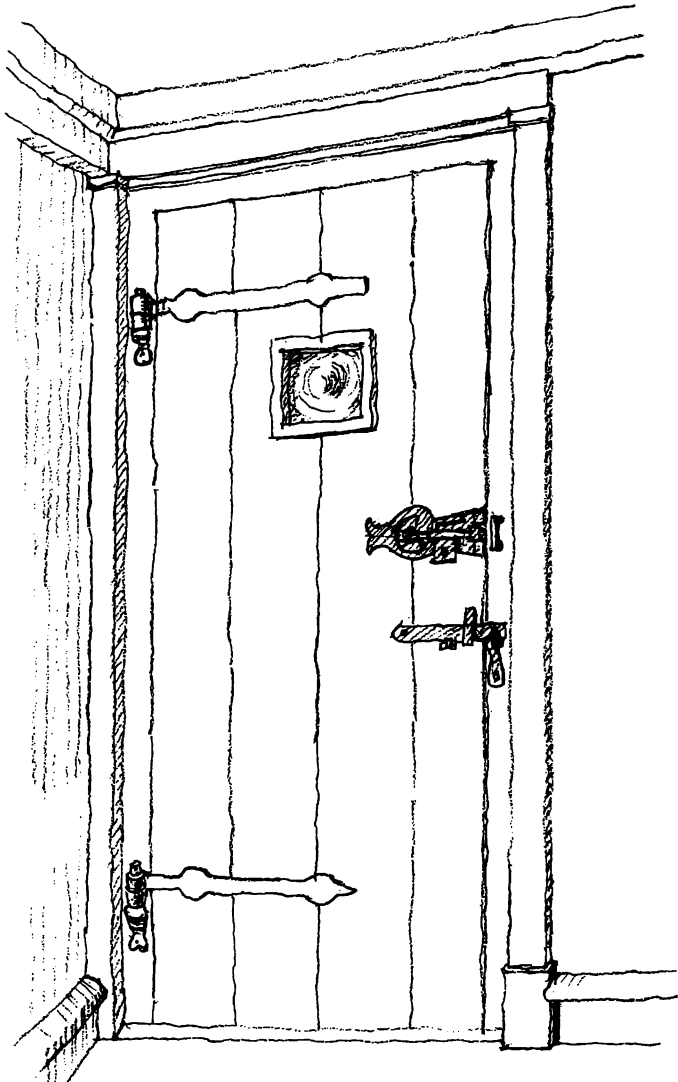
Mange havde boet i deres hus i Nyboder i adskillige år, og blandt de ældste på stedet, der nævnes ved husbogens oprettelse, er Jens Madsen Krog, der angav at have boet i Krusemyntestræde 12 i 33 år, arkelimester Sebjørn Laursen, der havde boet i Ulvestræde 25 i 30 år, bøsseskytter Rasmus Pedersen Ystad, som angav at have boet i Krusemyntestræde 9 i 24 år samt bøsseskytter Christen Mogensen Karup, der havde boet i Hindestræde 7 i 20 år.

Herudover er der tillige en hel del, der fortæller, at de har været i tjenesten i meget lang tid, men om dette også betyder, at de har boet i det samme hus hele tiden, er vel tvivlsomt. Således angav arkelimester Niels Christensen, at han havde tjent i 57 år, og »at han hidtil har beboet huset«. Da de fleste af disse beboere har fået en ny »seddel« på huset i 1671 og også denne arkelimester, vil det sige, at han er indtrådt i tjenesten i 1614, og på dette tidspunkt havde man i hvert tilfælde endnu ikke tænkt på at bygge Nyboder. Hvor længe han da har boet der, kan man jo kun gisne om. Andre har angivet, at de har tjent i 36 år, 35 år og 26 år. Det er to arkelimestre og en bøsseskytter.

Endelig kan nævnes nogle af de mere specielle beboere i Nyboder. Der er f.eks. gondolier Fransiscus Piter. Da Cort Adeler var blevet admiral i den danske søetat, havde han bragt nye tanker med fra Middelhavsegnene. Galejer og jagter fik en renæssance, og endog en gondol blev anskaffet samtidig med, at der blev indforskrevet to italienske gondolierer. Gondolen, der også kaldes en jagt i søetatens regnskaber, forekommer sidste gang her i 1672, og Fransiscus Piter stod som fører af den. Han boede i Hjortestræde 5, indtil han blev »forløvet af tjenesten«, og skipper Jørgen Torchildsen fik huset d. 6/12 1673.

Desuden boede Erich, portner i Østerport, i Tulipanstræde 5, men han blev ligesom visiteur Jens Jensen, der boede i samme gade nr. 9, udsagt i 1671, og på samme måde gik det for Simon Poulsen, om hvem der blot står, at han var borger i byen. Han boede i Tulipanstræde 11. Også graver Laurids Opslo, der boede i Nillikestræde 14, måtte ud af huset, hvorimod Lisbet, ingeniør Peter Bysters enke, havde kgl. brev på at måtte blive boende, indtil hendes mands resterende fordring var betalt. Trods de økonomiske vanskeligheder må stærke kræfter have været på spil, for allerede i 1672 flytter en quartermester ind i huset, Nillikestræde 25, så gælden må åbenbart være blevet indfriet.

Man bør vel også nævne skolen i Nyboder, der lå i tre huse i Lavendelstræde nr. 11-13. Nyboders Skole er sandsynligvis oprettet umiddelbart efter, at de sidste længer var blevet færdigbyggede under Christian IV, for i 1642 omtales en skolemester i de nye boder, Lavrits Rolandsen¹¹. Muligvis er han blevet afløst af den Jørgen Hansen, der betegnes som skoleholder i de Nye boder og begravnes på Holmens kirkegård i 1662. Hans efterfølger er sandsynligvis Niels Hendrichsen Røpker, der omtales i husbogen. Fra regnskaberne får vi at vide, at han i hvert tilfælde siden 1664 har fået 36 rdl. 4 mark i løn foruden en skipperkost¹². I husbogen står endvidere tilføjet om de tre huse, at »alle mellemgårde er borte«. Det betyder vel, at plankeværkerne mellem de tre huse er fjernet, så man har fået en samlet stor gård til en art legeplads for skolen.



Dør fra opholdsstuen mod forstuen Ⓢ 23.4.81.

Gammel dør med kigrude, slå og klinke. Den adskiller stue og forstue i det bedst bevarede oprindelige hus, der nu rummer museet »Nyboders Mindestuer«. Tegning af Asger Barfod 1981.

Old door with peephole, bolt and latch. Between living room and entrance hall in one of the original houses, now a museum.

Niels Hendrichsen var i øvrigt skolemester i hele ti-året, 1670'erne.

Nyboder kom under strammere styre i de følgende år. Man fik efterhånden god kontrol med beboerne, og i 1687 udnævntes en inspektør for Nyboder til at tage sig af forholdene. I 1680'erne udformedes også planer for en flytning af en del af beboerne, idet alle ansatte ved Søjhuset, der ellers havde boet spredt omkring i Nyboder, skulle have tildelt de fire nordligste gader, nemlig Tulipanstræde, Elefantstræde, Timianstræde og Harestræde. Det tog dog nogen tid at få planen bragt til udførelse, bl.a. fordi man samtidig ønskede, at disse huse forinden skulle gennemgå en tilbundsgående reparation.

I 1696 søgte man yderligere at få hold på beboelsen i Nyboder. I hver af 5 fulde gader skulle der bo en kaptajnløjtnant eller løjtnant, 2 skipper og 2 højbådsmand, samt i 4 halve gader skulle der bo en løjtnant, en skipper og en højbådsmand. Desuden blev der afsat 100 huse til tøjhusfolkene og 100 huse til Holmens håndværkere, medens bådsfolkene skulle have de øvrige huse¹³.

Af mange forskellige oplysninger ser det ud til, at de følgende årtier med Den store nordiske krig atter forårsagede visse uregelmæssigheder i Nyboder, men en kommission i 1721 bragte igen forholdene under faste former. De 588 huse blev da fordelt således, at man til skolen stadig havde afsat 3 huse, og til Holmens Compagni afsattes 57 huse foruden 100 huse til tømmermændene. De resterende 428 huse blev derefter fordelt til de 6 divisioner, hvori søfolkene var blevet inddelt, og således at hver division havde sine bestemte gader, hvor søfolkene skulle bo¹⁴.

Denne ordning varede, indtil man udvidede Nyboders område med de kendte to-etagers huse, der blev bygget nord for Christian IV's længer. Indflytningen i de første af disse huse skete i 1760¹⁵.

NOTER

¹ Rigsarkivet, Registrant 108 B, 49 A, bygningsregnskaber 1628-32, Registrant 108 B, 49 B, bygningsregnskaber 1632-35, Registrant 108 B, 49 C, bygningsregnskaber 1635-41.

² Sjæll. Tegn. XXXVIII 236, d. 27/8 1667.

³ Sjøetaten XVI, 15 Bog over Skipper- og Nyboder huse 1669-77 og 1677-80.

⁴ Sjøetaten III, 8 Ordrebog for Nye Boder 1688-90, d. 25/8 1688 og Ordrebog for Nye Boder 1693-96, d. 5/5 1693 m.fl.

⁵ Sjøetaten XVI, 15 Inspektør Dreyers regnskab for Nyboder 1687-92.

⁶ Sjøetaten III, 8 Ordrebog for Nye Boder 1688-90, d. 25/8 1688.

⁷ Sjøetaten XVI, 15 Inspektør Dreyers regnskab for Nyboder 1693-94, d. 19/8 1693.

⁸ Topsøe Jensen og Marquard: Søofficerer i den danske søetat, biografi af Hans Lauridsen.

- ⁹ Samme, biografi af Carsten Andersen.
- ¹⁰ Søetaten X, 4 Registerbog contra zahlmester 1670-71, d. 15/3 1671, d. 3/8 1671, samme for 1671 d. 19/10 1671, samme for 1671-72 d. 18/3 1672 og d. 7/6 1672, samme for 1672-73 d. 11/10 1672, samme for 1673-74 d. 4/7 1674 og d. 28/10 1673.
- ¹¹ Sjæll. Registre XXII 229.
- ¹² Søetaten I, 1 Kgl. ekspeditioner søetaten vedk. nr. 44, 1673.
- ¹³ Søetaten I, 5 Indkomne sager søetaten vedr. 1696 d. 28/3.
- ¹⁴ Søetaten XVIII, Kommissionen over Nyboder 1721 d. 22/3.
- ¹⁵ Søetaten XVI, 15 Husbog for Nyboder 1721-1760.

CHRISTIAN IV's NYBODER AND ITS OCCUPANTS

Summary

Christian IV not only created new towns throughout his kingdom but in Copenhagen, too, left many fine buildings which still today adorn the capital. He doubled the size of the city by extending the ramparts and in the area thus gained he built six hundred and sixteen up-to-date dwellings for the officers and men of his fleet - a quite exceptional undertaking for the time.

These dwellings were commonly known as the »nye boder« or new houses, and the name Nyboder has stuck to them ever since. They were desirable dwellings because of the greater space, more hygienic conditions and open surroundings their occupants enjoyed. Built in one storey terraces each house had one large room, two smaller rooms, entrance hall, kitchen and yard.

Demand for the houses and the depressed economic conditions in the years following the death of Christian IV resulted in some of the houses being shared by two families, though it was not until the end of the seventeenth century that they were partitioned.

Records of tenants exist from 1668-69 up to the present and from some of the earliest the writer seeks to establish who the people were who actually lived in the houses in the 1670's. To begin with it appears that out of five hundred and sixty five dwellings rented only thirty seven were shared in 1667, but that by 1674 the number had reached two hundred and thirty five.

In 1668 only two naval officers, a captain and a lieutenant, lived in Nyboder but during the 1670's four more captains and nine lieutenants moved in. However, we only know the rank and occupation of three hundred and thirty seven of the residents in 1668. Thirty seven of them were masters, eighty two seamen, one hundred and twenty two non-commissioned officers and thirty craftsmen. In addition there were ninety four army personnel and nine citizens of Copenhagen. In 1671 all those not connected with the navy were given notice to quit in favour of naval personnel.

Notes by some of the names tell us a little more about some of the occupants. It was quite common to obtain a house by marrying a sailor's widow, who was thus able to go on living in her home. We also hear of some people who unravelled old rope in order to earn extra money, about the boatswain who disappeared, the journeymen smiths who were turned down because they refused to go to sea and about the family which had to move out because the woman was a prostitute. But we hear, too, about old seamen who are allowed to remain though their useful life is past and about some of the occupants who had lived in the houses practically from the time they were built in 1631-39.

GUSTAV III:s DROTTNINGHOLMS SLUP

ett nyupptäckt verk av Fredrik Henrik af Chapman
och Johan Törnstrøm

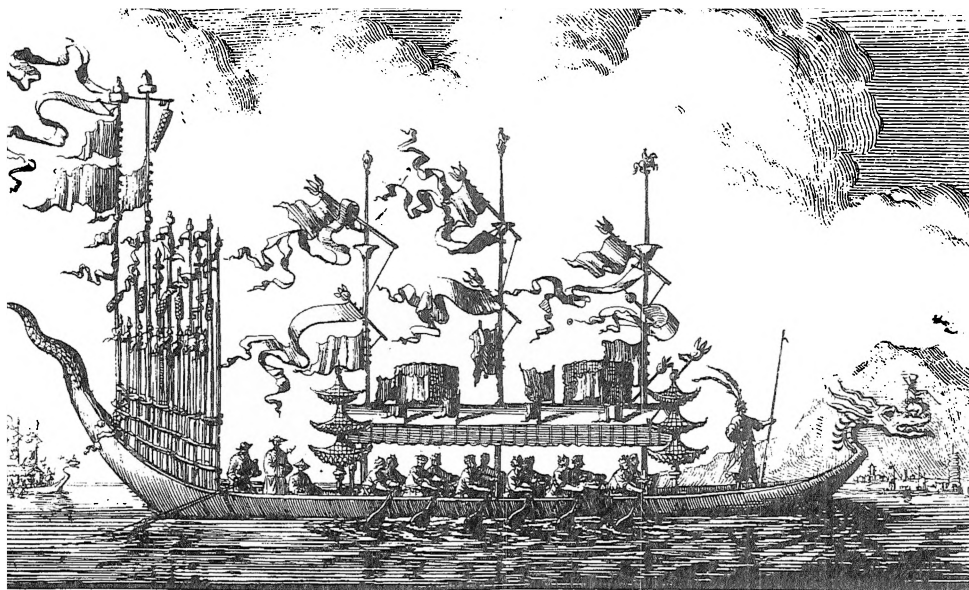
Av

PETER von BUSCH

Forfatteren er leder af Marinmuseum, Karlskrona, det svenske flådemuseum, blandt hvis fornemme samlinger Johan Törnstrøms store gallionsfigurer til svenske orlogsskibe især gør indtryk på den besøgende.

I den totala teatervärld vår svenske monark Gustav III (1746-92) skapade kring sin person utspelades såväl verkliga som teatraliska bataljer. Han kom att bekläda huvudrollen i maktspel som rörde sig på många scener. Genom kungamordet på operan, som Verdi använt som tema för Maskeradbalen blev sonen Gustav Adolf regent. Uppfostrad i gustavianisk anda och med gustavianer som närmaste medhjälpare fortsatte Gustav Adolf i mycket traditionerna från faderns tid. Såväl far som son fascinerades och bländades stundom av det franska hovet. Ett gouterat nöje utgjorde t ex carouselerna; ridningar och ridderliga övningar i rik och ofta fantastisk kostymering, som åtföljdes av allegoriska upptåg. Konungen skrev skådespel och delade ut rollerna i hovuppvakningen till dessa lekar vari bl a onskans drakar bekämpades. Den sista »karusellen» skall i Sverige ha hållits på Drottningholm 1800.

I sitt antikintresse lade den av kungen kallade franske konstnären, teaterdekoratören och arkitekten Louis Jean Desprez (1743-1804) på 1780-talet upp en om- och tillbyggnadsplan för Drottningholms slottsanläggning. I denna skulle allt som hörde till det kinesisk-engelska parklandskapet ingå enligt de normer, som uppsatts av den svenskfödde skaparen av Kew Gardens i London, William Chambers (1726-96). Här skulle skapas en känslornas tummelplats med klassiska tempel, pagod, ruin, götiskt torn, grottor etc. För Haga slottsanläggning ritade han t o m ett hus vari skulle hållas sjödrabbningar efter antik förebild - ett s k Nau-machia - visserligen för modeller - men dock.



Kinesisk drakbåt. Illustration i Cornelius van Yk: *Scheepsbouwkonst*, Amsterdam 1697, som var en av de läroböcker som ingick i den svenska flottans store fartygskonstruktör Fr. H. af Chapmans bibliotek.

Chinese dragon boat. Illustration from Cornelius van Yk: Scheepsbouwkonst, Amsterdam 1697, one of the textbooks in the library of Fr. H. af Chapman, the celebrated Swedish naval constructor.

Att Gustav III i mångt och det mesta försökte leva upp till en Nordens solkung är oss allom bekant. Ludvig XIV hade på slutet av 1600-talet byggt ut sitt Versailles med dammer och kanaler, varpå musikaliska båt-färder arrangerades med olika »gondoler«. Venezianska gondoljärer, speciellt inkallade fyllde ut leden av flottornas matrosor, som förde fram de ståtliga flytetygen. När Gustav III på sin italienska resa besökte Venedig, hade bl a den 8 maj 1784 ädlingen Girolamo Zuliani arrangerat en båtparad för hans majestät, som imponerat väldiga även på den beledsagande svenske skulptören J.T. Sergel. Den lysande gondolregattan kan konungen inte ha underlåtit att skildra för sin skeppskonstruktör i Karlskrona. Kanske han även nämnt intryck från Rom - Tiberön muromgärdad i form av ett antikt skepp eller de skulpturfragment av stävprydnader i form av galthuvuden, som kommit i dagen vid grävningar vid bl a Claudii tempel. I flera av varvsamiralens, F. H. af Chapman (1721-1808), många böcker om skeppsbyggeri finns åtskilliga illustrationer med klassiska romerska båtar, som också kan ha tjänat som förlagor,

när amiralitetsbildhuggaren Johan Törnström (1743-1828) fick uppdraget att skära stävprydningarna på bildhuggareverkstaden i Karlskrona. Från flottans huvudstation levererades 1787 »2:ne Lustfartyg till Haga«, Vildsvinet och Valfisker eller sedermera kallade Galten och Delfinen, båda ritade och konstruerade av af Chapman. De användas fram över 1800-talets mitt för att roa de kungliga på Haga och Ulriksdals slottsanläggningar. I dag är dessa båtar för övrigt de endda bevarade 1700-tals båtar vi har av den skicklige konstruktören och finns vackert exponerade i Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm.

På de förslag till planering av Hagaparken som överintendenten F.M. Piper (1746-1824) utarbetade 1781-86 och förelade kungen finns bl a ett neptunitempel placerat över en grotta, vari tre öppningar är markerade. Uti vardera finns inritat en lustbåt - en schematiserad gondol av galtenkaraktär. På en av skisserna i Kungl Akademien för de sköna konsterna står »Projekt till Gråtta vid Stranden nedanför Neptuni Tempel, till Gondolernas conserverande«. Lustbåtarna går under många olika beteckningar när man granskar räkenskaperna för Kungl. Hovjaktvarvet, som hade tillsynen över alla dessa flytetyg fram till 1860.

Om tidigare nämnda och mycket uppskattade lustfartygen Galten och Delfinen skulle »conserveras« i vardera sin del av grottan - vilken skapelse skulle ha legat i det tredje utrymmet?

Den 20 maj 1801 meddelas från Karlskrona »att en slup för Drottningholm enligt Herr Vice Amiralen Commendeuren och Riddaren af Chapman författade ritning påbörjats«. Arbetena togs omedelbart upp i Espingboden på karlskronavarvet, där man vanligtvis byggde större skepps båtar. I juni och juli månaders »journal över använda materialier till Bildhuggare Wærkstaden« fortsattes »med ornamenterna till Drottningholmsslupen«. I målarverkstaden användes »linolja, terpentin, Berlinblå (=bremer-bergblått), Florentinelack (=rödlack), Chorshiäll (=kochenille), aurum bigmentum (=guld) och Indigo för Drottningholms slupen«.

I en av de läroböcker om skeppsbyggeri, som ingick i af Chapmans bibliotek och som bär hans namnteckning och inköpsåret 1745, Scheepsbouwkunst av Cornelius van Yk, A'dam 1697, finns förutom de tidigare nämnda klassiska, romerska båtrekonstruktioner med stävprydningar i form av galtar, fiskar och andra djur ovanför illustrationen av en kinesisk drakbåt en blyertsteckning av en slup. Denna bok har kanske verkat som inspirationskälla till mer än Galten och Delfinen! Texten till drakbåten ger vid handen att det rör sig om en ceremonibåt - en båt varom 1700-tals resenären kapten Carl Gustav Ekeberg säger i sin Ostindiska Resa åren 1770-1771: »Long-schynfesten, som besynnerligast varar uti



Artiklens författare fotograferad framför de bevarade stävdekorationer till den svenska kungens lustbåt, den så kallade Drottningholmsslupen.

The author of the article with the ornamental prow, which has been preserved of the pleasure craft known as the Drottningholm barge, built for the King of Sweden.

tre till fyra dagar de nyttia härtill et särdeles slags båtar, kallade Long-schyn, drakskepp Sådana båtar äro ifrån 60 till 80 alnar (1 aln = 0,6 m) lång, framtill prydda med förgyllt eller målat drakhuvud ock baktill med sådan stjärt.....«. Än i dag paddlar man i Hong-kong, Singapore, Taiwan och Penang ikapp den 5 månadens 5 dag till månens ära och för att ihågkomma en poet och statsman som dränkte sig i protest mot korrumptionen i hans gouvernement c:a 300 f Kr.

Inte bara i sina gamla läroböcker om skeppsbyggeri kunne af Chapman se sig om efter förlagor till dekorationer till lustbåtar. På hans sommarresidens Skärva i Blekinge finns et nittiotal vackra kinesiska akvareller som visar olika kinesiska båttyper, som försetts med såväl kinesisk som uttydd svensk samtida text. Hela serien kan mycket väl vara hemförd av hans äldre bror Charles, som var kapten vid svenska ostindiska kompaniet. Någon i detta under 1700-talet så dominerande handelsbolag måste även ha hemfört den modell av en longsky som finns i Marinmuseum, Karlskrona och som tillförts samlingarna redan år 1800. Af Chapman hade från hela världen samlat in båtuppgifter till sitt stora verk *Architectura Navalis Mercatoria*, som utkom 1768.

Gustav III hade som yngling utklädd till kines på ett hyende under kinainspirerade former fått överlämna nyckeln till Kina slott på sin moders Lovisa Ulrika, syster till Frederik den Store av Preussen, födelsedag 1753. Kinaintresset låg i tiden och särskilt honom varmt om hjärtat. Den kinesiske kejsaren med sina höga intressen och vårdnadsiver om kultur, land och folk var ett föredöme. Man vurmade för det exotiska samtidigt som en götisk anda och ett medvetande om det nordiska förgångna gjorde sig påmint. I ingetdera fallen bryter sig Draken ur ramen utan kompletterar tvärtom övriga kulisser i det stora skådespelets epilog.

Slupen med utrustning inlevererades til Kongl. Ståthållare Embedet på Drottningholms slott från Karlskrona den 27 juli 1801 varefter dess öden är oss förborgade fram till dess att vi i PM angående brister på Drottningholms slott år 1819 finner annotationen »bortfluten vid 1818 års höga vatuflöde«. Stävdekorationerne har tydeligen undgått fördelsen och inlemmats i dekormaterialet til teatern.

Neptunitemplets grottor kom aldrig att konservera några gondoler, men vi kan i dag njuta av de två bevarade lustbåtarna Galten och Delfinen och resterna av en tredje - stävdekorationerna till Draken, som liksom en fågel Fenix skall ikläda sig ny skepnad och ingå i divertisemangerna kring sin miljö - Drottningholms teater.

OTRYCKTA KÄLLOR

Krigsarkivet: Varvschefens resolutioner 1801. Karlskrona. Örlogsflottans räkenskaper.

Byggnings- och materielräkningar 1801 C vol. XII.

Riksarkivet: Drottningholms inventarium 1801, 1819.

Kungl. Akademien för de Fria Konsterna: Pipersamlingen.

LITTERATUR

Baeckström, Arvid, Vildsvinet och Valfisken. Fataburen 1952. Stockholm 1952.

Ekeberg, C.G., Ostindiska Resa åren 1770 och 1771. Bielefeld 1970.

Lundström, Per, Konungens gondoler. Sjöhistorisk årsbok 1965-1966. Stockholm 1967.

Stålhane, Arvid, »Stora tavlan« på Årsta. Fataburen 1939, Stockholm 1939.

Wachsmann, S., The Thera waterborne procession reconsidered. The International Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration. Vol. 9 (1980):4. London 1980.

Williams, C.A.S., Outlines of Chinese symbolism & artmotives, New York 1976.

Witsen, Nicolaes, Scheepsbouw, Amsterdam 1671.

Wollin, Nils G., Desprez i Sverige, Stockholm 1936.

Yk, Cornelis van, Scheepsbouwkonst, Amsterdam 1697.

GUSTAV III's DROTTNINGHOLM BARGE: a newly discovered work of Fredrik Henrik af Chapman and Johan Törnström

Summary

The National Maritime Museum in Stockholm possesses two magnificently ornamented barges, »Delfinen« and »Galten«, built in 1787 at the naval dockyard at Karlskrona as pleasure craft for that king of Sweden, Gustav III, who was mad about the theatre. They were designed by the naval constructor Fredrik Henrik af Chapman and their figure heads were carved by the sculptor, Johan Törnström.

A drawing shows a design for a grotto, in fact never built, for the king's summer residence at Haga. It was intended to house three pleasure craft, the »Delfinen«, the »Galten« and a third. The director of the Swedish Naval Museum at Karlskrona describes the research which led to the identification of this third vessel as the Drottningholm barge. Today its Chinese inspired dragon head prow forms part of the decoration of the theatre at Drottningholm.

SKIBE PÅ HAVBUNDEN

Vragfund i danske farvande fra perioden 600-1400

Af

OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Forfatteren blev kendt af offentligheden som medudgraver af de fem danske vikingskibe i Roskilde fjord og er nu en internationalt anerkendt kapacitet med hensyn til udgravning af vrag under vand.

Når man - som forfatteren af disse linier - bidrager til dette bind som en hyldest til den 70-årige kollega og ven, kan det måske bedst gøres ved kort at præsentere et maritimt kildemateriale, der er i kraftig vækst i disse år, og hvortil der ikke tidligere er lavet nogen oversigt på dansk: de forhistoriske og tidligmiddelalderlige skibsvrag. Der findes ganske vist en god oversigt på tryk over vragfund fra Nordeuropa udarbejdet af Kiel-arkæologen Detlev Ellmers, der nu er direktør for søfartsmuseet i Bremerhaven, men den er udgivet i 1972, og den har dermed ikke de mange fund fra de seneste år med (Ellmers 1972). En anden tysk arkæolog, Michael Müller-Wille, ligeledes fra det nordisk orienterede universitet i Kiel, har i 1970 udgivet et tilsvarende katalog over skibe og både fundet i grave og offermoser (Müller-Wille 1970), og her er tilvæksten i fund i 1970'erne så ringe, at det kan anses for nogenlunde fyldestgørende endnu. Af væsentlige nye fund i denne kategori fra vort område er vel kun de bådstykker, der er anvendt sekundært som kistedele i 1000-tallets *Lund* (Lundström 1976).

Hensigten med denne artikel er da at give en ajourført oversigt over de fund af vrag og vragdele af plankebyggede både og skibe fra perioden 600-1400, der kendes fra farvandene omkring de danske kyster, d.v.s. også fra vore nabokyster mod syd, øst og nord, med hvilke vi bestandigt har været i nær kontakt, og hvoraf i øvrigt vekslende dele hørte med under det danske rige i den berørte periode.

Det følger af den her valgte afgrænsning, at listen ikke omfatter fund

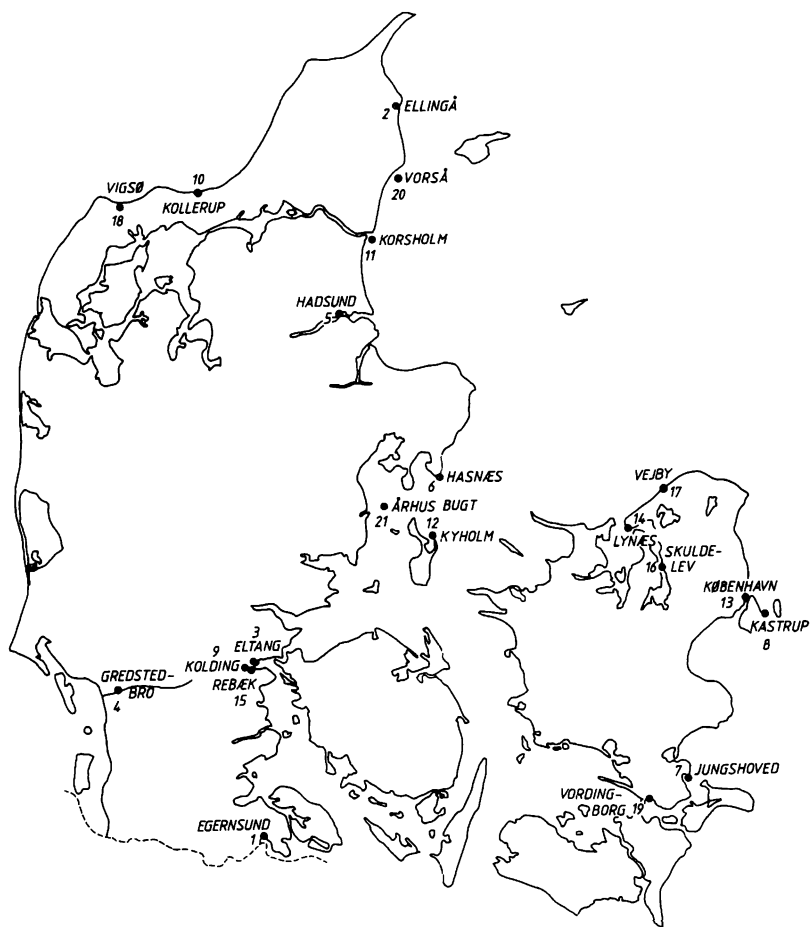


Fig. 1: Fundsteder for vrage eller større vragele fra perioden 600-1400 e.Kr. inden for det nuværende Danmarks grænser.

Map of Danish wreck localities of the period AD 600-1400.

af stammebåde (udhulede træstammer) eller skibsdele i sekundær anvendelse, f.eks. som kistedele, bolværkskanter eller som fundament. Uden for listen falder dermed også de seks pramme fra Skånemarkedet, der omkring 1300 blev anvendt ved funderingen af volden omkring *Falsterbohus* (Blomqvist 1951). I listen er heller ikke medtaget fund af genstande, der tydeligvis stammer fra forlis, men hvor der ikke er rapporte-

ret fund af skibsdele i forbindelse hermed. Det er dog værd at holde disse fund in mente med henblik på muligheden for evt. at lokalisere rester af selve fartøjerne disse steder. Nogle af disse genstande, f.eks. adskillige vikingetids klæberstenskar fundet langs den jyske østkyst (Roedahl 1980), kan dog være kastet overbord i havsnød for at lette skibet, og de behøver således ikke at markere et egentligt forlis. En sådan forklaring gælder dog givetvis ikke for de mange guldmønter fra 13-1400-tallet, der er fundet langs de danske kyster (Jacobsen & Mørkholm 1967). Som oftest er kun fundet en enkelt mønt i strandkanten, ved *Højstrup* på Stevns er dog i perioden 1873 til 1963 fundet ialt 12 guldmønter blandt strandens ral - uden at det har ført til fund af noget vrug, sådan som ved *Vejby* strand, hvorfra der kom 110 guldmønter i 1976, århundredets største guldmøntfund i Danmark.

Den valgte afgrænsning i tid er bestemt af, at de ældste, kendte vrugfund i området er *Hasnæs I* og *Gredstedbro*-skibene, der begge antagelig er bygget omkring eller efter år 600, mens den øvre grænse er valgt for at afgrænse listen over for et antal vrug fra den senere del af middelalderen, der ikke er tilstrækkeligt undersøgt og dateret.

Tidsrammen 600 til 1400 omslutter en vigtig del af udviklingen inden for skibsfarten og søkrigsførelsen i de danske farvande. I hele tidsrummet forud herfor ser det ud til, at man har været henvist alene til muskeltkraft som fremdrivningsmiddel, idet de første sikre vidnesbyrd om sejl-skibe i Norden er fra nogle af de tidlige gotlandske billedsten, som synes at stamme fra 500- og 600-tallet (Lindqvist 1941, Nylén 1978). Disse billeder viser, hvad vi må opfatte som forstadier til den enmastede råsejlriggede båd, der er enerådende i Norden frem til engang i 1400-tallet. Vi må derfor forvente, at de større fartøjer netop omkring 600 e.Kr. er inde i en nok så radikal forvandlingsfase for at kunne klare omstillingen fra rent rofartøj til kombineret sejl- og roskib. Desværre er de to eneste vrugfund fra denne periode (*Hasnæs I* og *Gredstedbro*) meget fragmentariske, og de er ikke til megen hjælp, når vi søger arkæologisk bekræftelse på sejlets indførelse. Det ville derfor være meget værdifuldt, om de formodede rester af *Gredstedbro*-vraget i Kongeåen kunne findes og udgraves, - og også det vrug, der skal være fundet i *Lejre* ådal ved Gevninge i 1930'erne (Crumlin 1978a), tiltrækker sig opmærksomhed som en potentiel mulighed for et tidligt vrug.

Vi må nok forestille os 700- og 800-tallet som en periode, hvori skibene fortsat har været i stærk forvandling med mange eksperimenter for at finde egnede skrog- og rigløsninger for sejl-skibe til krigsformål eller til handelsfærd. Her giver *Osebergs*skibet et enestående indblik i håndværkets formåen i særlige tilfælde, når det gælder et kongeligt rejseskib,

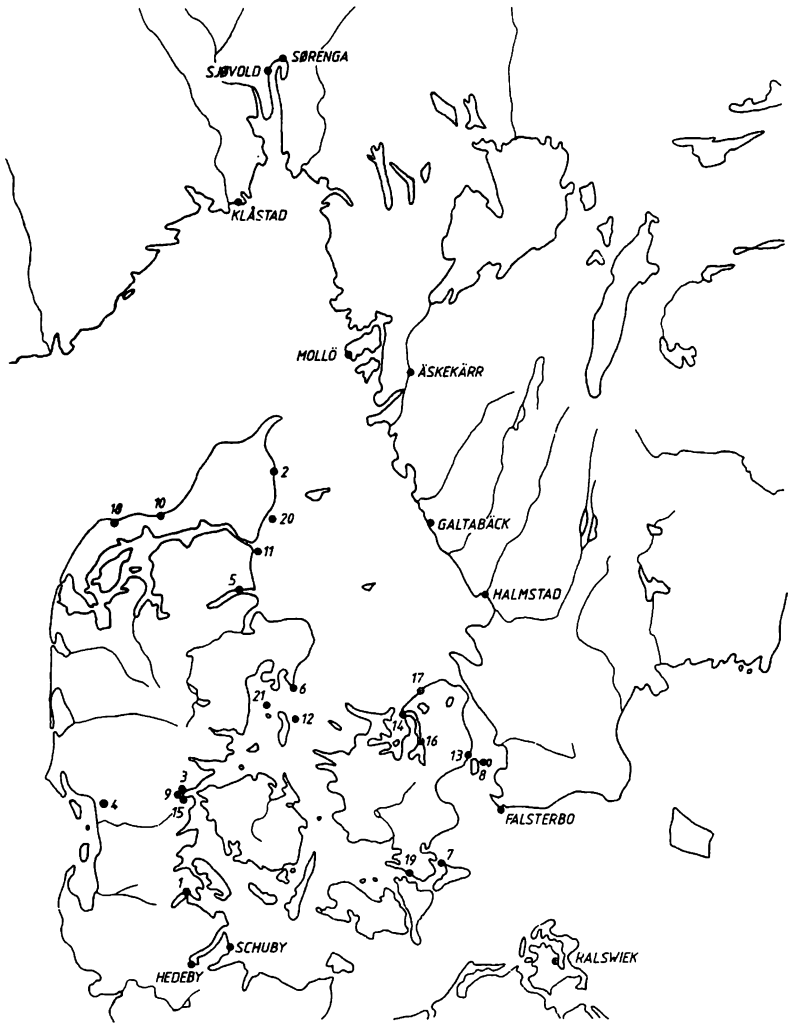


Fig. 2: Fundsteder for vrug fra perioden 600-1400 e.Kr. ved Danmarks nabokyster i syd, øst og nord.

Map of wreck localities of the period AD 600-1400 along German, Swedish and Norwegian coasts facing Danish waters.

mens det omtrent samtidige *Klåstad*-vrag formentlig repræsenterer hverdagens handelsskibstype, der her optræder i fundene for første gang. Denne linie bliver fulgt op af *Äskekärr*-vraget og *Skuldelev*-fundets to handelsskibe, hvor vi får et klart og entydigt indtryk af to af de anvendte handelsskibstyper fra vikingetidens slutning. Mens krigsskibene i samme periode er repræsenteret ved *Hasnæs II* -, *Hedeby*- og *Skuldelev 2* og 5-vragene og mastefiskene fra *Hadsund* og *Århusbugten*, forsvinder de fra fundlisten for de følgende århundreder, hvor til gengæld handelsskibene optræder talrigt. Gennem *Lynæs*-, *Eltang*-, *Ellingå*- og *Kyholm*-vragene inden for det nuværende Danmarks grænser og *Falsterbo*-, *Galatabäck*- og *Sjøvoll*-fundene uden for disse har vi mulighed for at tegne et detaljeret billede af en udvikling, der i perioden 1000-1300 omformede og udbyggede vikingetidens handelsskibstyper inden for det nordiske klinkbyggeris grundprincipper til at klare nye krav og ændrede betingelser (fig. 20).

I samme periode kunne man finde fartøjer af slavisk oprindelse i danske farvande, og også disse optræder i fundlisten (*Schuby* og *Ralswiek*). Det ser ud til, at de slaviske bådebyggere har taget ved lære fra de danske og svenske skibs- og bådtyper til brug på åbent vand, idet de slaviske fartøjer her følger samme konstruktive oplæg som de nordiske, selvom detaljer som kalfatring og nagling afviger fra nordisk skik (Crumlin 1969b, Ślaski 1978). Til gengæld må vi nok forestille os, at impulserne er gået den modsatte vej ved *Egersund*-prammen, der næppe er det eneste tilfælde, hvor denne fartøjstype har været anvendt som færge eller lastepram i de danske farvande.

I modsætning til handelsskibene, der skulle tilpasses de skiftende behov i den internationale og lokale handel, må vi forestille os, at småfartøjer til fiskeri og almindelig samfærdsel m.v. har været næsten uændrede i deres udformning igennem mange århundreder, men med en enkelt undtagelse, båden fra Laksegade i *København*, mangler disse helt i fundene.

Billedet ændres radikalt i forhold til de forholdsvis letbyggede skibe af nordiske typer, når vi kommer til koggefundene. Denne skibstype, der spillede en dominerende rolle for Hansestædernes søfart i 1200- og 1300-tallet, ser ud til at være udviklet ud fra en fladbundet bådtype fra Vadehavet (Crumlin 1965, Ellmers 1972), og den optræder første gang i de danske fund i *Kollerup*-vraget fra 1200-tallet, hvorefter vi kan følge den konstruktive udvikling under påvirkning af de nordiske typer igennem *Kolding*- og *Vejby*-vragene (fig. 15). Også *Vigsø*- og *Möllö*-fundene synes at repræsentere kogger.

Den tendens, vi kan aflæse i nogle af koggefundene til at låne

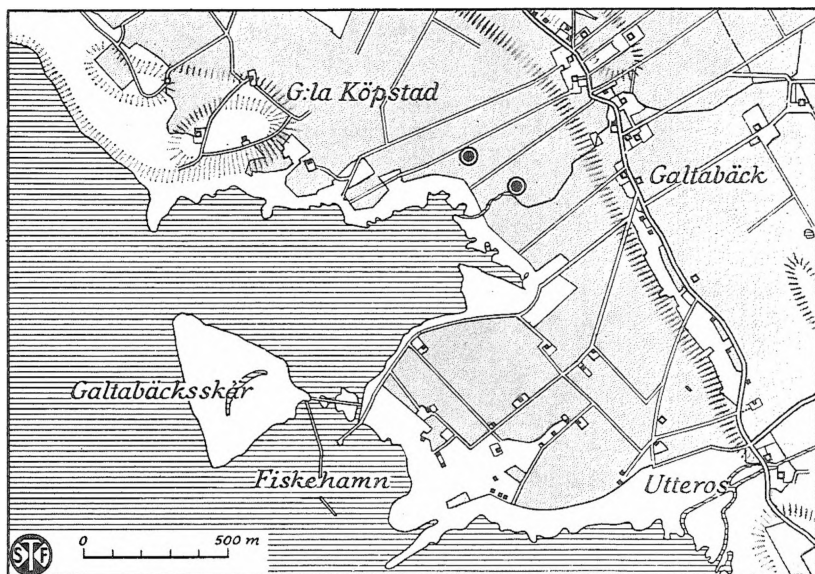


Fig. 3: Fundstederne for de to tidligmiddelalderlige vrug i Galtabäck lagunen, Halland, lige ud for »Gamla Köpstad«, nu en øde plet, men antagelig engang Varbergs forgænger.

In the Galtabäck lagoon in Halland, Sweden, two 12th century wrecks were found in 1928 near »Gamla Köpstad« (Old Market), possibly the predecessor of the town of Varberg.

konstruktive træk fra de nordiske skibe, går også den anden vej, idet f. eks. *Kyholm*-skibet, der er af ren nordisk byggetradition, har kopieret koggetypens rette stævn. Denne vekselvirkning mellem typer, der oprindelig var meget forskellige, gør det i nogle tilfælde vanskeligt entydigt at henhøre et vrug fra den senere del af den behandlede periode til den ene eller anden af disse to hovedtraditionslinier (*Kastrup*, *Korsholm*, *Halmstad*, *Sørenga*), - et udtryk for, at gamle rammer er sprængt, og at nye er under dannelse for efterhånden at give plads til flere master, armering og en hidtil uset aktionsradius på verdenshavene.

Det er allerede nævnt, at ikke alle fartøjstyper er lige godt repræsenteret i fundene. Det er især påfaldende, at de tidligmiddelalderlige vrug næsten alle synes at være af handelsskibe, mens samtidige krigsskibe og småfartøjer ikke er dukket op blandt fundene, bortset fra »skibskirkegården« i *Ralswiek* og *København*. Dertil kommer, at disse handelsskibsvrug for de nordiske typers vedkommende alle er fundet lig-

gende ved mere eller mindre velbeskyttede ankerpladser, ofte i forbindelse med strandmarkeder eller tidlige byer (*Ellingå, Eltang, Kyholm, Lynæs, Vordingborg, Falsterbo, Galtabäck*). *Lynæs-* og *Galtabäck*-fundene (fig. 3) er eksempler på steder, hvor flere tidligmiddelalderlige vrage er fundet ud for markedspladser på kysten. Vi må forestille os, at datidens skibe normalt har sejlet langs kysten og ankeret for natten i egnede naturhavne, hvoraf nogle samtidig har tjent som lokale markedspladser. Disse naturhavne har imidlertid ikke givet ly for alle vinde, så tungtlastede handelsskibe har været ilde stedt, hvis vinden skiftede til en farlig retning og kulede op, efter at skibet var lagt for anker. Mindre fartøjer og krigsskibe har derimod kunnet trækkes op på stranden, så snart det blæste op, og dermed har de ikke budt de samme risikomomenter for forlis. Ledingsflådens faste stationer ved Isøre, Kalundborg, Vordingborg og Fanefjord har budt på gode sikre forhold for disse skibe, og det er da også karakteristisk, at vraget i *Vordingborg* ledingshavn synes at være et handelsskib, ikke et krigsskib. Denne fundsituation for handelsskibsvragene forklarer, hvorfor de alle er fundet på lavt vand. Dette betinger også, at der ikke er fundet last i skibene, idet denne har kunnet bjærges fra overfladen.

I slutningen af den behandlede periode ser det ud til, at dette karakteristiske billede ændres, idet koggerne primært er strandet på de åbne kyster, mens de øvrige høj- og senmiddelalderlige vrage fortrinsvis ligger ved farlige indsejlinger, som Limfjordens østlige indløb ved *Hals* eller Isefjordens indløb ved *Hundested* (Crumlin 1978a), eller i direkte forbindelse med denne periodes egentlige havnebyer (*Kolding, Køge, København, Halmstad, Oslo*). Det er i øvrigt påfaldende, at der er så få middelalderlige skibsvrage registreret ved gravninger i vore gamle søkøbstæder, i modsætning til f.eks. Kalmar, i hvis middelalderhavn der blev fundet rester af omkring 20 fartøjer ved en udgravning i 1930'erne (Åkerlund 1951), og Stockholm, hvor der ved dykning, men først og fremmest ved gravninger i de udfyldte områder er fundet henimod 100 vrage af fartøjer fra tiden 1200-1700, hvoraf et enkelt, regalskibet »Wasa« fra 1628, har tiltrukket sig næsten al opmærksomheden.

Vragfundene har ikke alene stor kulturhistorisk værdi, de er også af betydning til bestemmelse af de kystmorfologiske processers hastighed, og derfor er der i forbindelse med flere vragundersøgelser (*Skuldelev, Ellingå, Vigsø, Kollerup* og *Kyholm*) arbejdet i direkte samarbejde mellem arkæologerne og geologer, der bl.a. har søgt at bestemme tilsandingshastighed og kystforandringer i et tidsperspektiv. I et enkelt tilfælde, *Hasnæsfundene I og II*, giver vragdele fundet i gamle strandvolde mål for kystopbygningens forløb over en ca. 1500-årig periode.

Til datering af vrage ne råder vi i dag over flere metoder, idet vi foruden en typologisk datering (ved sammenligning med andre tilsvarende fartøjer, der har kunnet dateres på anden vis), kan datere ud fra løsfundsmateriale fra skibet (f.eks. mønterne i Vejby-fundet) eller ud fra fundforholdene (hvis vraget f.eks. er fundet i tilknytning til daterede konstruktioner eller aflejringer), og endelig ved C14- og dendro-dateringer, der begge er naturvidenskabelige metoder. C14-metoden bygger på måling af graden af omdannelse af det naturligt radioaktive kulstof 14, der findes i alt organisk stof. Denne metode giver dateringer, der er behæftet med en vis statistisk usikkerhed, og resultaterne angives med en usikkerhedsmargin på f.eks. ± 100 år, hvilket betyder, at der er 95% sandsynlighed for, at den fundne datering stemmer overens med den rigtige inden for et interval på 200 år. En sådan usikkerhed på dateringen kan ikke altid accepteres, men metoden er under stadig udvikling, og den har betydet et kolosalt fremskridt over for tidligere dateringsmetoder, f.eks. pollendatering (jævnfør omtalen af *Galtabäck-fundet*). I hel-dige tilfælde kan man i dag få helt snævre dateringer ud fra målinger på egetræs årringsmønster, den såkaldte dendrokronologiske analyse. Denne metode bygger på, at karakteristiske variationer i vækstmønstret stort set er ens for alle egetræer i et givet område, og at man derfor ved at sammenholde en kurve over breddevariationerne af et passende stort antal årringe på det stykke træ, der ønskes dateres, med en basiskurve for området kan finde ud af, hvilke år de pågældende årringe er dannet. Dette forudsætter normalt, at man kender voksestedet for materialet, og at splinten er bevaret, helst helt ud til barken. Dette er sjældent tilfældet for skibstræ, og der foreligger derfor endnu kun få dendro-dateringer af vrage, men efterhånden som der opbygges basiskurver for mange forskellige områder i Nordeuropa, kan man måske nå frem til ikke kun at datere det anvendte træ fra et vrage, men også at bestemme, hvor det kan have groet, hvilket vil være en meget værdifuld oplysning for udgraverens tolkning af fundet.

Konservering af større mængder egetræ er en omstændig og dyr proces, og i to tilfælde i 1978 (*Kyholm* og *Vordingborg*) valgte man derfor at lade vrage ne blive liggende på fundstedet med en passende overdækning til beskyttelse mod overlaster. *Skuldelev*-, *Ellingå*- og *Egersund*-fundene er færdigkonserveret ved forskellige modifikationer af glycol-metoden, men såvel *Lynæs*- som *Vejby*- og *Kollerup*-vrage ne står endnu på ventelisten, og for kogerne er den relevante glycol-metode så be-kostelig, at det er et stort spørgsmål, om de nogensinde kan blive konserveret sådan. Imidlertid er der i Vikingskibshallen i Roskilde planer om at opbygge en middelalderskibsudstilling omkring *Lynæs*- og

Vejby-vragene, mens Museet for Thy og Hanherred ønsker at udstille *Kollerup-koggen* et passende sted, f.eks. i Hanstholm, så man må håbe, at en god og prisbillig konserveringsmetode snart bliver en realitet.

Det fremgår forhåbentlig af det her fremlagte, at Danmark har en rig skat i sine skibsfund fra vikingetid og middelalder. Der er givetvis i årenes løb fundet mange flere vrage fra disse perioder end de her nævnte, idet museumsfolk kun i særlige tilfælde er blevet tilkaldt, når man på en byggeplads, under et uddybningsarbejde eller under fiskeri er stødt på gamle skibsdele. Sådanne situationer vil også opstå i fremtiden, og ved Nationalmuseet's Skibshistoriske Laboratorium vil vi være meget interesseret i at få melding om sådanne fund. Laboratoriet er foruden sine forsknings-, bevarings- og formidlingsopgaver engageret i det antikvariske arbejde, og alle planer om større bygværker og lignende på havbunden kommer normalt til høring i laboratoriet. Jo fyldigere oplysninger om ældre og nyere vragefund, laboratoriet råder over, des sikrere er det grundlag, hvorpå vi kan bedømme chancen/risikoen for at støde på ældre vrage, når der bygges langs vore kyster. Kender De derfor til ældre fund af vrage i Danmark eller til nyfund, bedes De derfor kontakte Nationalmuseet's Skibshistoriske Laboratorium, Frederiksborgvej 63, 4000 Roskilde, tlf. 02-35 64 29, så oplysningerne kan indgå i »vrageregistranten«, vores »sognebeskrivelse« for havbunden, til gavn for den fortsatte udforskning af skibsbyggeriets og søfartens historie.

SKIBSVRAG FRA PERIODEN 600-1400 VED DANMARKS KYSTER

1. Egersund (fig. 4).

Ved entreprenørarbejde i forbindelse med bygning af broen over Egersund fandtes i årene 1966 og 1967 skibstræ på bunden af sejløbet. Trædelene, der grabbedes op, omfatter brudstykker af en stammebåd. (C14: 30 ± 75 e.Kr., korr. K-2513), en stor sammensat træflage af karakter som hollandske fartøjers sidesværd (C14: 10 ± 75 f.Kr., korr. K-2514), og en 7,0 m lang og 1,9 m bred *pram*. Denne var rektangulær med bunden buende op i begge ender, så fartøjet har været velegnet til at tjene som lastfærge med anløb direkte på den flade strandbred. Prammen, der er C14-dateret til 1130 ± 55 e.Kr. (korr. K-2516), lå nær et lag af afhuggede grene på 11 m's dybde (C14: 1070 ± 75 e.Kr., korr. K-2515). Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium. Litt.: Crumlin 1977.

2. Ellingå (fig. 5 og 6).

Et tidligmiddelalderligt *skibsvrage* fandtes i 1922 ved bygning af en bro

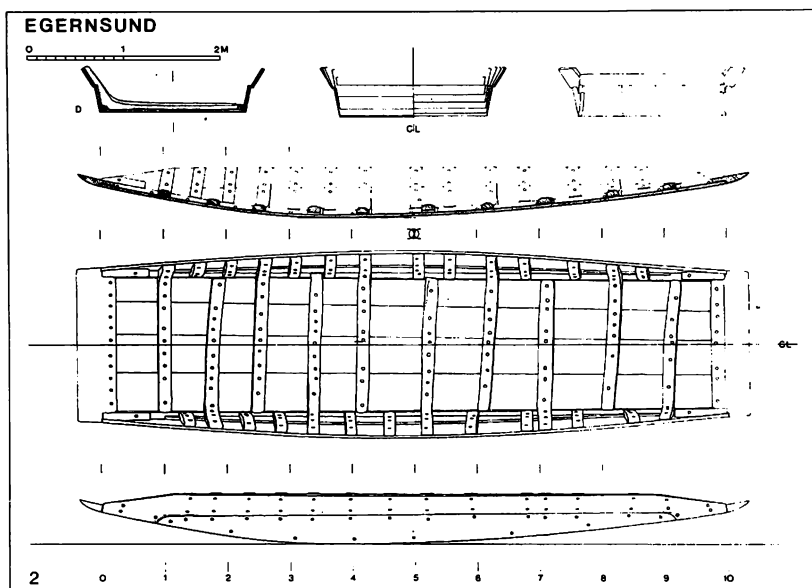


Fig. 4: Rekonstruktion af prammen fra Egersund.

The Egersund barge reconstructed.

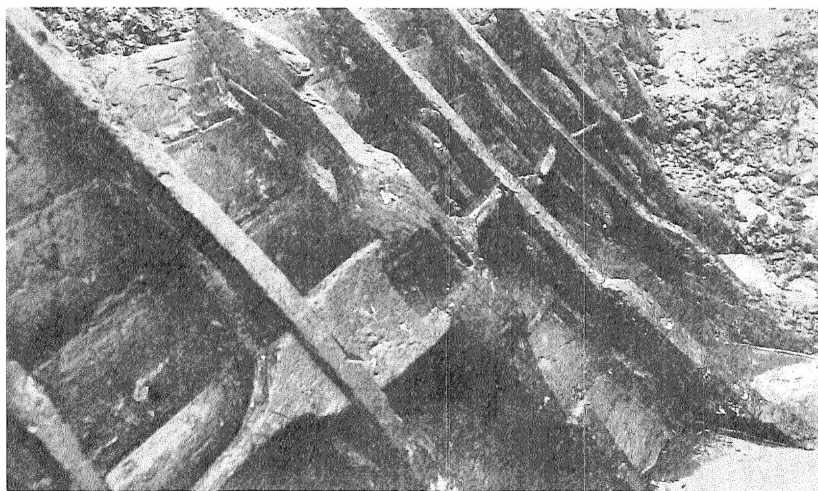


Fig. 5: Ellingåskibet fotograferet 1922, da det blev delvis frilagt i forbindelse med bygningsarbejderne for Skagensbanens bro over Elling å.

The Ellingå ship revealed during construction of a railway bridge over the river, 1922.

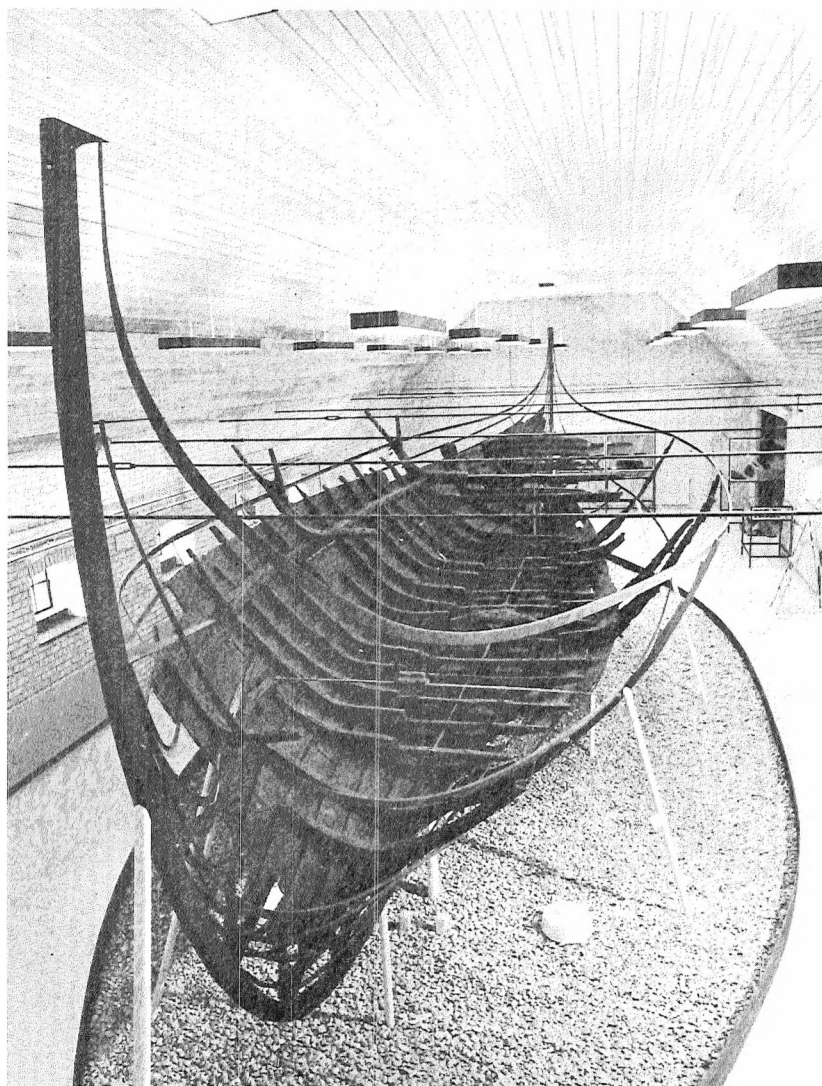


Fig. 6: Ellingåskibet udstillet i restaureret stand i Bangsbomuseet, Frederikshavn.

The Ellingå ship, restored, in the Bangsbo Museum, Frederikshavn.

over Elling å, ca. 1 km inden for nuværende kystlinie. Vraget blev udgravet 1968 (frilagt ved dykker), indbygget i hæveramme og transporteret sammenhængende til Bangsbomuseet, Frederikshavn, hvor konservering og rekonstruktion er foregået i samråd med Nationalmuseet. Dette velbevarede vrag repræsenterer bunden og styrbords side af et ca. 14,5 m langt, ca. 4,0 m bredt og ca. 1,8 m højt handelsskib, bygget af eg i nordisk tradition. Skibet har haft et 7,0 m langt lastrum midtskibs og halvdæk for og agter. I styrbords side er i agterenden bevaret fæste for sideror og spilbedding til bradspil, og nærmere midtskibs er to rundholtsgafler som i Osebergskibet. Datering: (typologisk) 11-1200-tallet. Litt.: Fischer 1969.

3. *Eltang* (fig. 7).

Ved oprensning af en drænggrøft i den inddæmmede Elgang vig fandtes 1943 et *vrag*, hvis køl lå som gangbro over grøften. Vraget, der lå lige under græstørven, blev udgravet 1947 af Museet på Koldinghus, og vragdelene blev bragt til opbevaring på slottet.

Af skibet er bevaret den 13,6 m lange køl og en stor del af begge stævne samt et større antal bord, spanter og knæ, der viser, at vraget repræsenterer et 17-18 m langt handelsskib af nordisk tidligmiddelalderlig type, bygget af eg og med sideror. Datering (typologisk) 1000-1200-tallet. Litt.: Skov 1944 og 1952. Olsen og Crumlin 1958.

4. *Gredstedbro* (fig. 8).

Ved en regulering af Kongeåen i 1945 opgravedes dele af en konstruktion i egetræ, der blev antaget for en bro. Ud fra de tre brudstykker herfra, der er bevaret i Den antikvariske Samling, Ribe, er det imidlertid klart, at det fundne var *vraget* af et stort skib, der udgør den hidtil nærmeste parallel til Sutton-Hoo skibet, gravlagt i England i 600-tallets første halvdel. De tre dele er et spant, et brudstykke af kølen og stævnens nederste del fra et skib med spunding i kølplanke og stævn og med trænegler mellem spant og bord. Det er ikke hidtil lykkedes at lokalisere eventuelle resterende urørte dele af vraget i åbrinken. Fundstedet ligger 800 m nede ad åløbet fra det sted, hvor man i 1877 fandt tydelige rester af en 12 m lang båd i et område med brandgrave fra romersk jernalder. En egenagle fra Gredstedbrovraget er dateret til 500 ± 100 e.Kr. (korr. K-1094), og byggetidspunktet ligger antagelig 50-100 år senere. Litt.: Crumlin 1967 og 1968.

5. *Hadsund* (fig. 9).

En *mastefisk* af eg, 3,8 m lang og 0,56 m bred, opfiskedes i 1887 i Mariager fjord ud for Hadsund og indsendtes til Nationalmuseet. Mastefisken, der nu er udstillet i Vikingskibshallen i Roskilde, har ligget i dækshøjde i et vikingetids krigsskib og støttet masten under dennes rejsning og

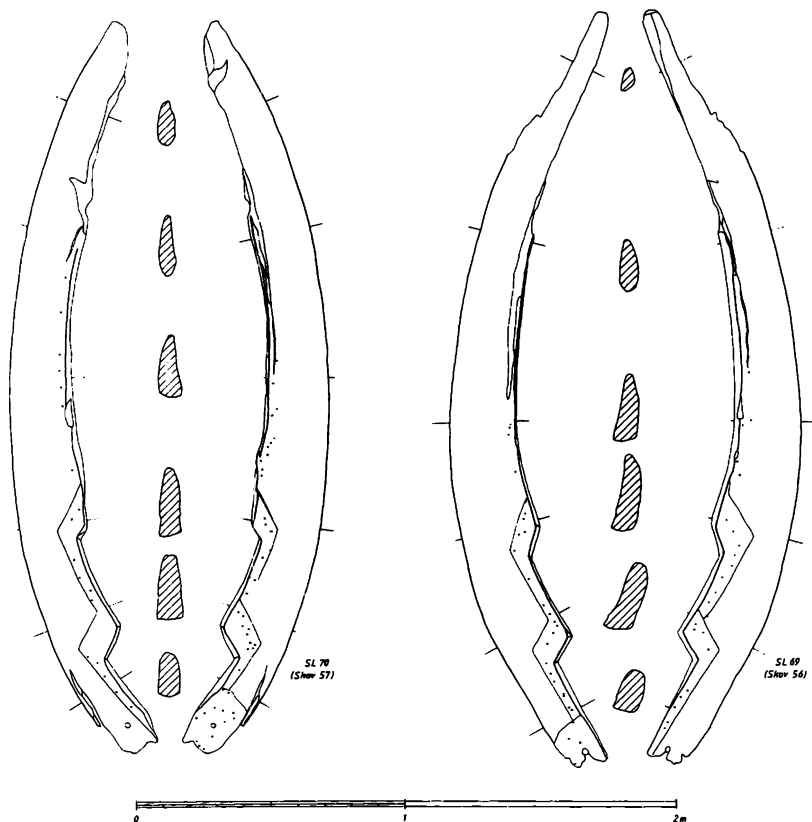


Fig. 7: Eltangskibets stævne er begge bevaret i ca. 2,7 meters længde, og de er næsten ensdannede.

The stem- and stern-posts of the Eltang ship are almost similar, present length c. 2,7 m.

fældning. Formen afviger fra andre kendte mastefisk, idet masten her drejer om et punkt i dækshøjde, ikke om masteroden. I princip passer denne mastefisk sammen med kølsvinet fra Hasnæs II. Datering (typologisk) ca. 900-1100. Litt.: Crumlin 1972.

6. Hasnæs (fig. 10, 11).

Sydenden af halvøen Hasnæs ved Ebeltoft består af en bred strandvoldsslette, der har været udnyttet i en årrække til ralgravning. Herunder er opgravet forskellige *vragdele*, hvoraf nogle er udaterede og med ukendt fundsted inden for området, mens andres fundsted er nøjere

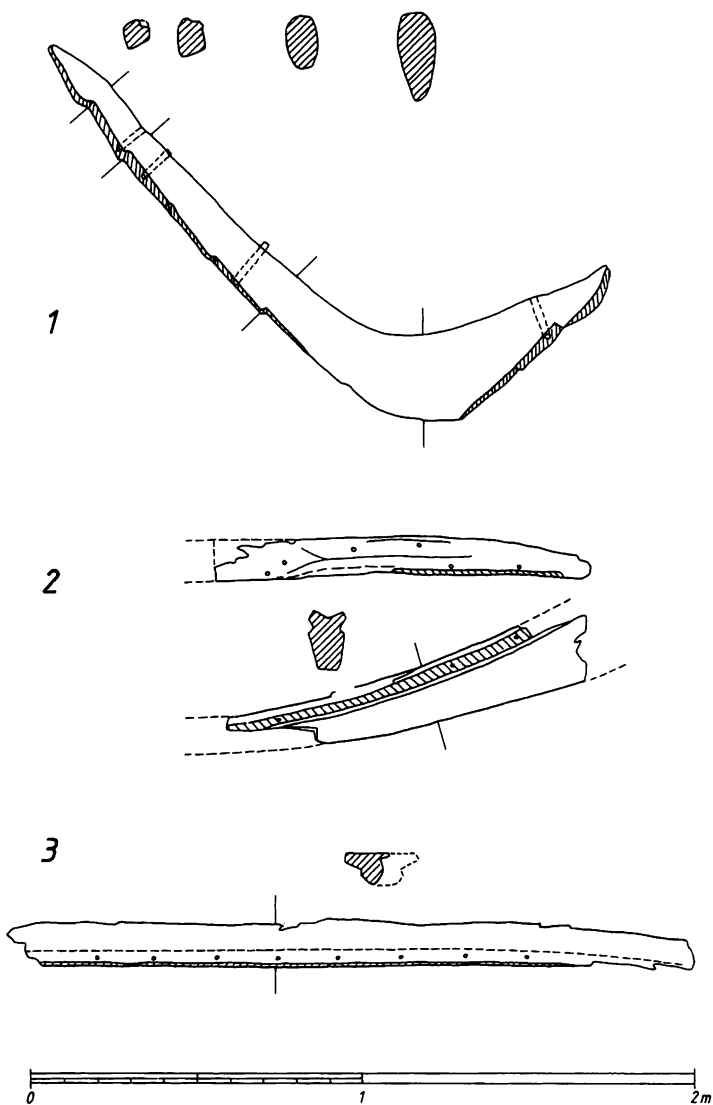


Fig. 8: Gredstedbroskibet kendes i dag kun gennem de tre brudstykker, der er bevaret i Ribe. 1) spant, 2) stykke af stævnen og 3) stykke af køl. Dette fund er den nærmeste parallel til det berømte Sutton Hoo skib fra 600-tallet, udgravet 1939 i England.

Of the Gredstedbro ship, a close parallel to the Sutton Hoo ship, only three fragments remain: 1. frame, 2. lower part of stempost, 3. part of keel.

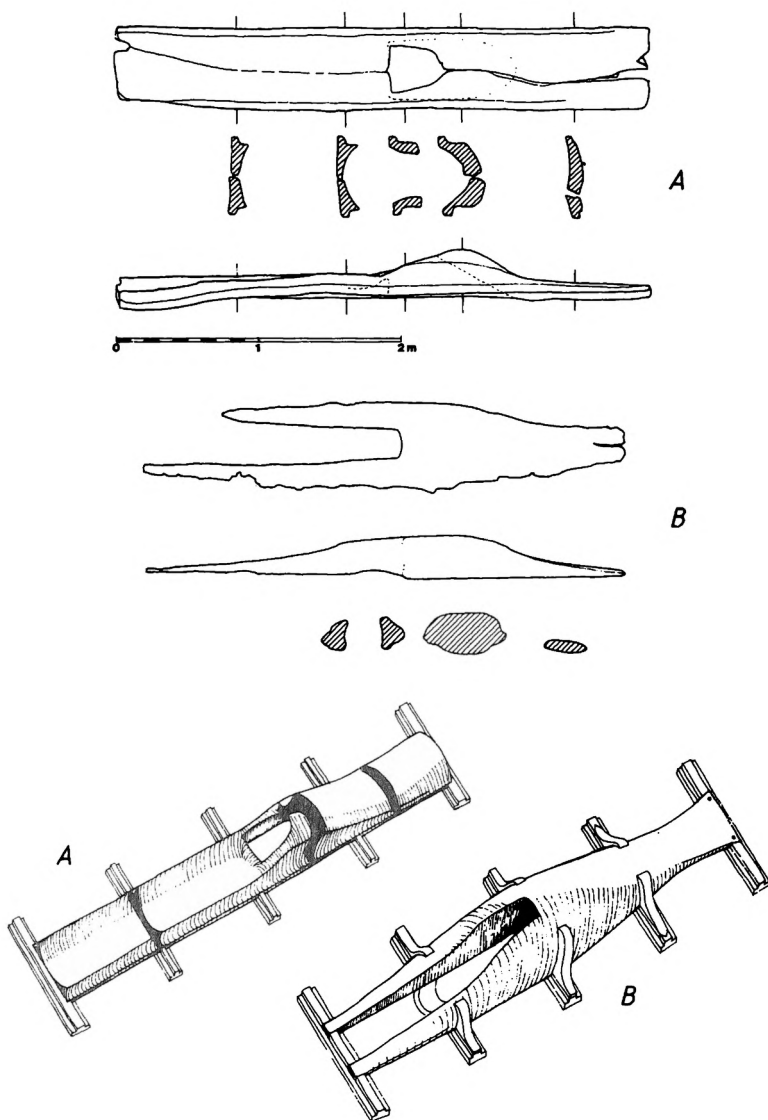


Fig. 9: Til støtte for mastens rejsning og fældning anvendtes i vikingetidens krigsskibe en mastefisk anbragt i dækshøjde. I Danmark er fundet to mastefisk, der findes bevaret til i dag. A fra Hadsund, B fra Århusbugten.

In Viking warships the mast was supported by a »mastfish« at deck-level. Two different types were found in Danish waters, A from Hadsund, B from the Århus Bay.

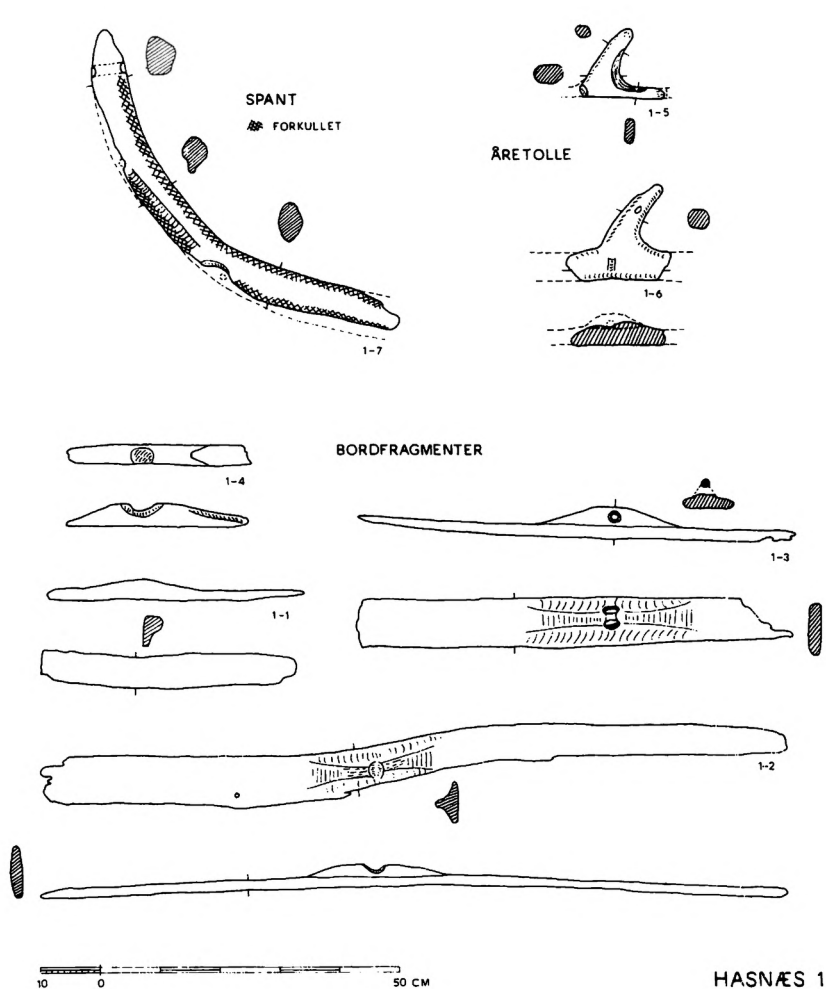


Fig. 10: Vragdele fra en 600-tals båd (Hasnæs I) strandet ved Øer hage, Hasnæs, syd for Ebeltoft.

Fragments of a 7th century boat (Hasnæs I), stranded at Øer Hage, south of Ebeltoft.

kendt. Dette gælder et mindre fartøj (Hasnæs I) (fig. 10), bygget af eg med surrede spanter, hvoraf et enkelt spant er bevaret sammen med brudstykker af bordlægningen og to åretolle. Dette vrag, der er C14-dateret til 590 ± 100 e.Kr. (konv. K-1096), fandtes i 1961 ved ralsugning



Fig. 11: Kølsvinet fra Hasnæs II-vraget, der strandede ved Øer hage omkr. år 1000 e.Kr.

Keelson of the Hasnæs II ship, stranded c. 1000 AD at Øer Hage.

160 m inden for den nuværende kystlinie. Et andet fartøj (Hasnæs II, fig. 11) er strandet her ca. 400 år senere. Det fandtes 1961 indlejret i sandet ca. 50 m inden for den nuværende kystlinie. Vraget er blevet delvis ophugget på stranden, idet dog enkelte dele er efterladt på stedet, nogle med hugspor fra ophuggerens økse. De mest markante dele fra dette skib er kølsvinet med en »sliske« ned mod mastesporet, og en 8,5 m lang længde af bjælkevægeren med en spantafstand på 80-83 cm. Spantdele og knæ fra dette skib har stor lighed med tilsvarende dele på Skuldelevfundets vrag 3 og 5, hvilket korresponderer med C14-dateringen til 990 ± 100 e.Kr. (konv. K-1097). Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium. Litt.: Tauber 1967, Crumlin 1972.

7. Jungshoved (fig. 12).

I 1897 fandt en fisker et sideror i Bøgestrømmen nær Danmarksholmen ud for Jungshoved, og han indsendte det til Nationalmuseet. Roret er af eg, 3,5 m langt, og af ejendommelig form, hvilket bl.a. kan skyldes, at det har ligget udsat for sanderosion på havbunden. Formen og formodele slidmærker på den side, der har vendt ind mod skibssiden, tyder på, at roret kan have været monteret i bagbords side. Roret er ikke nærmere

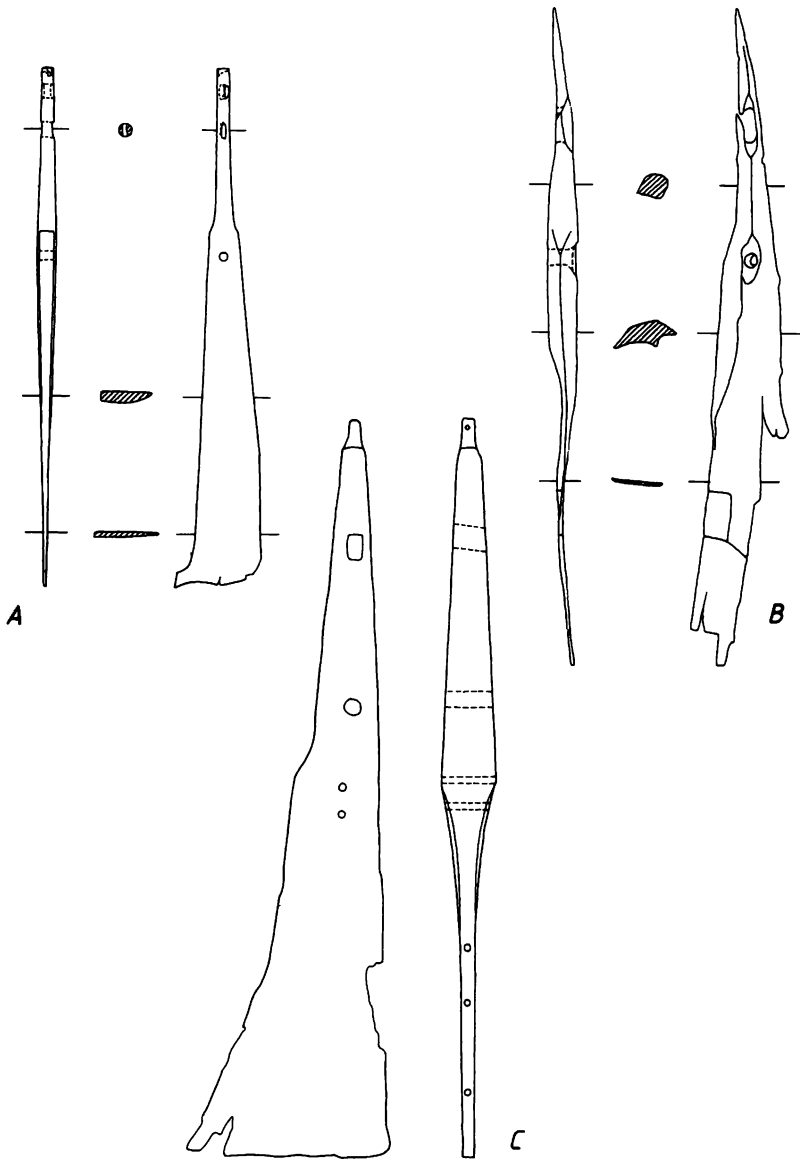


Fig. 12: Løsevne sideror fundet i danske farvande. A fra Vorså, B fra Jungshoved og C fra Rebæk, Kolding fjord.

Side rudders found in Danish waters. A from Vorså, B from Jungshoved, C from Rebæk.

dateret, men hører vel hjemme i perioden 900-1200. Det er nu udstillet i Vikingskibshallen i Roskilde. Litt.: Crumlin 1966.

8. Kastrup (fig. 13).

Et spant opfisket ud for Kastrup i 1964 er C14-dateret til 1250 ± 100 e.Kr. (konvent, K-977). Spantet kan være fra et skib bygget i »omvendt klink«, en teknik, der formodes anvendt i nogle tidlige kogger. Spantets spinkle dimensioner tyder dog snarere på, at det stammer fra et skib bygget i nordisk tradition, i så fald med de øvre bord brydende det regelmæssige klinklagte mønster. En dykkerundersøgelse viste hård kalkbund på fundstedet, så spantet må antagelig være bragt dertil med et fiskevåd eller på anden måde, f.eks. ved udtømning af bundmateriale fra oprensning i Københavns havn. Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium. Litt.: Crumlin 1965, Tauber 1967.

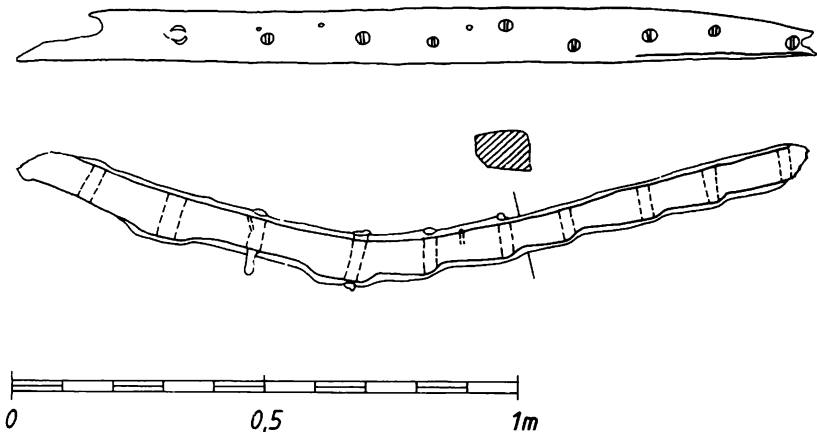


Fig. 13: Løsfundet spant fra Kastrup med uregelmæssige indhug for klinklagte bord (»omvendt klink«?), 12-1300-tal.

Frame timber from 13-14th century ship, found at Kastrup.

9. Kolding (fig. 14, 15).

I den indre del af Kolding fjord undersøgtes i 1943-44 i et samarbejde mellem Nationalmuseet, Handels- og Søfartsmuseet og Museet på Koldinghus vraget af et ca. 18 m langt skib, der var sunket på 4 m vand. Dykkerundersøgelserne og optagne dele viste, at der var tale om et middelalderligt skib med rette stævne, kraelbygget bund og klinklagte sider og med tværbjælker, der har stukket ud gennem skibssiden. Mastesporet

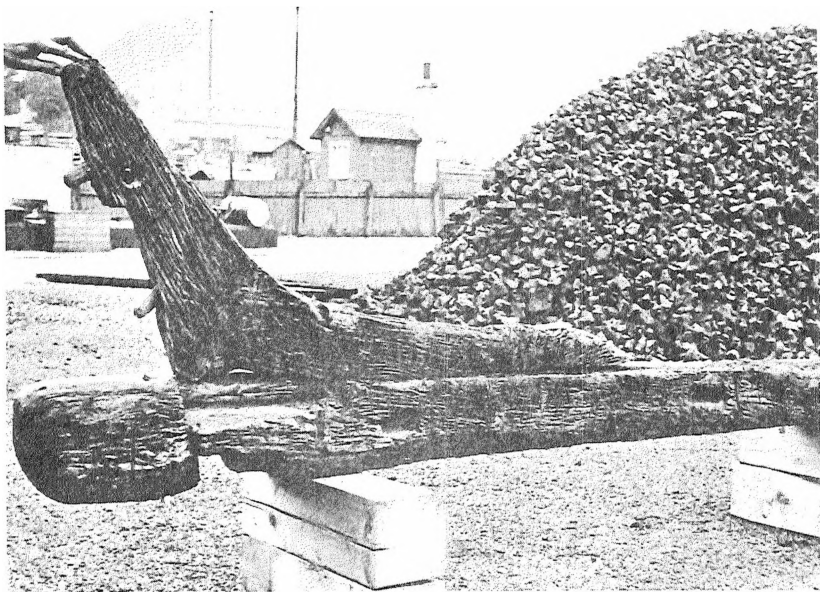


Fig. 14: Foto af tværbjælke fra Kolding-koggen med fals for bjælkens nedfækning i skibssiden. Foto 1944.

Cross beam of the Kolding cog. The end protuded through the planking.

fundtes 7 m fra forstævnen, og i forskibet fandtes tillige rester fra kabysen. Iagttagelserne viser, at vraget er en *kogge*, antagelig fra omkring 1300. De optagne dele blev atter nedlagt i vandet, og selve vraget ligger fortsat på fundstedet. Litt.: Skov 1944, Hansen 1944, Crumlin 1979a.

I nærheden af koggens fundsted fandtes i 1943 et stort sideror, der her er omtalt under fundstedet Rebæk. Endvidere er ved forskellige lejligheder fundet andre løse skibsdele i og ved Kolding havn, senest i 1977, da der i sejløbet fandtes en bådtofte af vikingetids- eller middelalderkarakter. Runelignende mærker på denne er utvivlsomt spor af ålejern. Se også Eltang-vraget.

10. Kollerup (fig. 15, 16).

Vrag af tidlig »ummelandsfarer« - *kogge*, fundet 1978 ved ralgravning 400 m inden for den nuværende kystlinie og udgravet samme år ved Museet for Thy og Hanherred's foranstaltning i samråd med Nationalmuseet. Af skibet er bevaret den kraelbyggede bund med en flad plankekøl, og den nedre del af begge stævne og af siderne, der er klinklagt med ka-

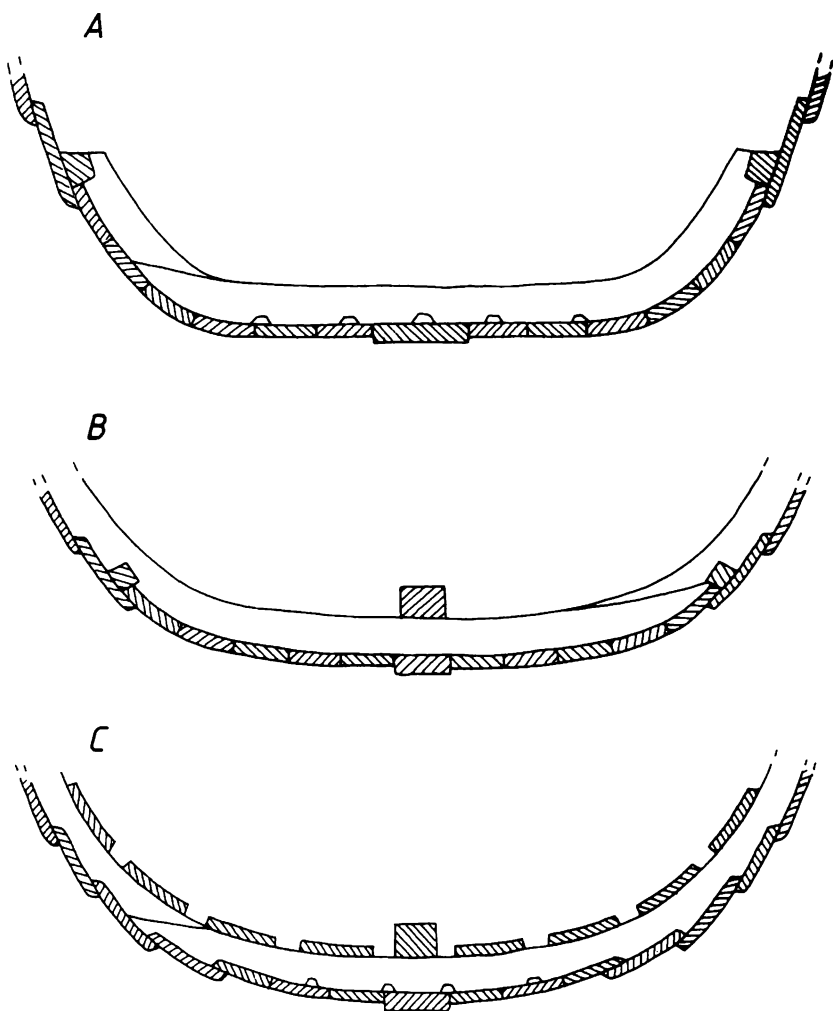


Fig. 15. Skitse af tværsnit i bundpartiet af koggerne fra Kollerup (A), Kolding (B) og Vejby (C).

Cross-sections of the bottom part of the cog finds from Kollerup (A), Kolding (B) and Vejby (C). Not to scale.

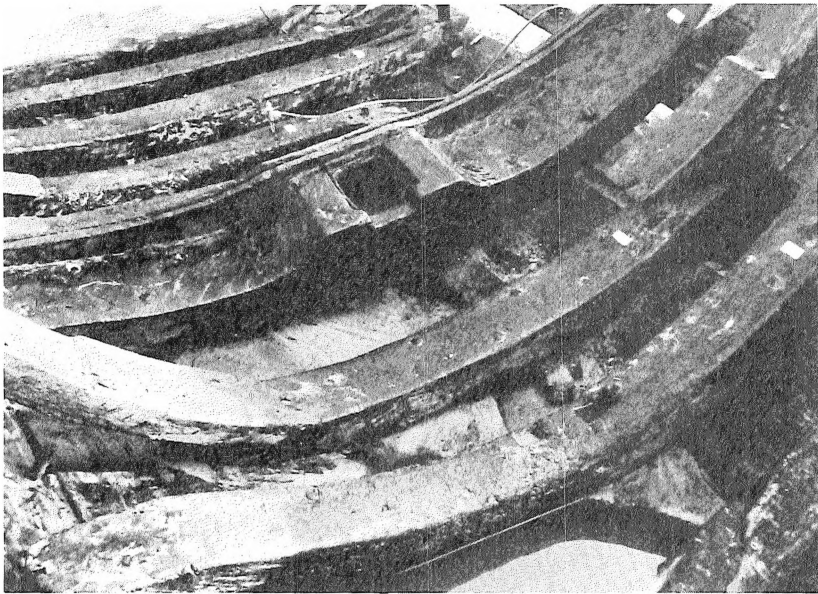


Fig. 16. Mastesporet i Kollerup-koggen fotograferet under udgravningen i 1978.

The maststep of the Kollerup cog as excavated, 1978.

rakteristisk »koggeteknik«. Vraget er bevaret i en længde af 20,25m og har antagelig målt ca. 22x6m. Mastesporet fandtes 1/3 af skibets længde fra forstævnen, nedfældet i en svær bundstok. Lastrummet har været ca. 8,0m langt og afgrænset med skot for og agter. Skibet er strandet og op-hugning påbegyndt, inden det er blevet skjult i sandet. Datering (typologi og løsfund) 1200-tallet. Museet for Thy og Hanherred. Litt.: Jepsen 1979a og b, Crumlin 1979a, Møller 1980.

11. Korsholm.

Fra Korsholm ved indsejlingen til Limfjorden stammer en del *skibstømmer*, der er frilagt i 1970 og -79 og indsendt til Ålborg Historiske Museum og Nationalmuseet's Skibshistoriske Laboratorium. Hovedparten heraf udgøres af planker og spanter til et klinkbygget fartøj af eg, der har haft en ret agterstævn, antagelig med stævnror. Ikke dateret, muligvis 1300-1500.

12. Kyholm (fig. 17 og 18).

I 1977 fandt nogle Århusdykkere et *vrag* ved Kyholm, øst for indløbet til Stavnsfjorden på Samsø. Fundområdet ved Kyholm's løb havde længe



Fig. 17. Undervandsfoto af Kyholm-vraget efter frilægning i 1978.

The Kyholm wreck after excavation underwater, 1978.

været kendt som et righoldigt fundsted for løsfund fra skibe, der havde anvendt denne naturhavn siden 1300-tallet, dog især i 1800-tallet, men det fundne vrage var tydeligvis tidligmiddelalderligt. I 1978 organiseredes en fællesindsats af Dansk Sportsdykker Forbunds arkæologiske udvalg, Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium og Samsø Museum. Endvidere bistod geologerne ved Århus Universitet. Herunder frilagdes og opmålte vrageets bevarede dele, og enkelte heraf blev taget op til konservering på Nationalmuseet, mens resten tildækkedes med sandsække for bevaring på stedet. Vraget er tydeligvis resterne af et skib, der er sunket, mens det har ligget for anker i Kyholmbugten, hvorefter dele af skibet er hugget fri og bjærget. Bevaret er primært styrbords side fra stævn til midtskibs - med så mange detaljer, at forskibet har kunnet rekonstrueres med rimelig sikkerhed i tegning (fig. 18). Skibets oprindelige mål har været ca. 13x3,4x1,5 m. Det har været et lille lastskib med halvdæk for og agter, bygget i overensstemmelse med nordisk tidligmiddelaldertradition, dog med en ret forkant på stævnen, antagelig et lån fra koggetypen. Bordlægningen er af spejkløvet langsomgroet eg og

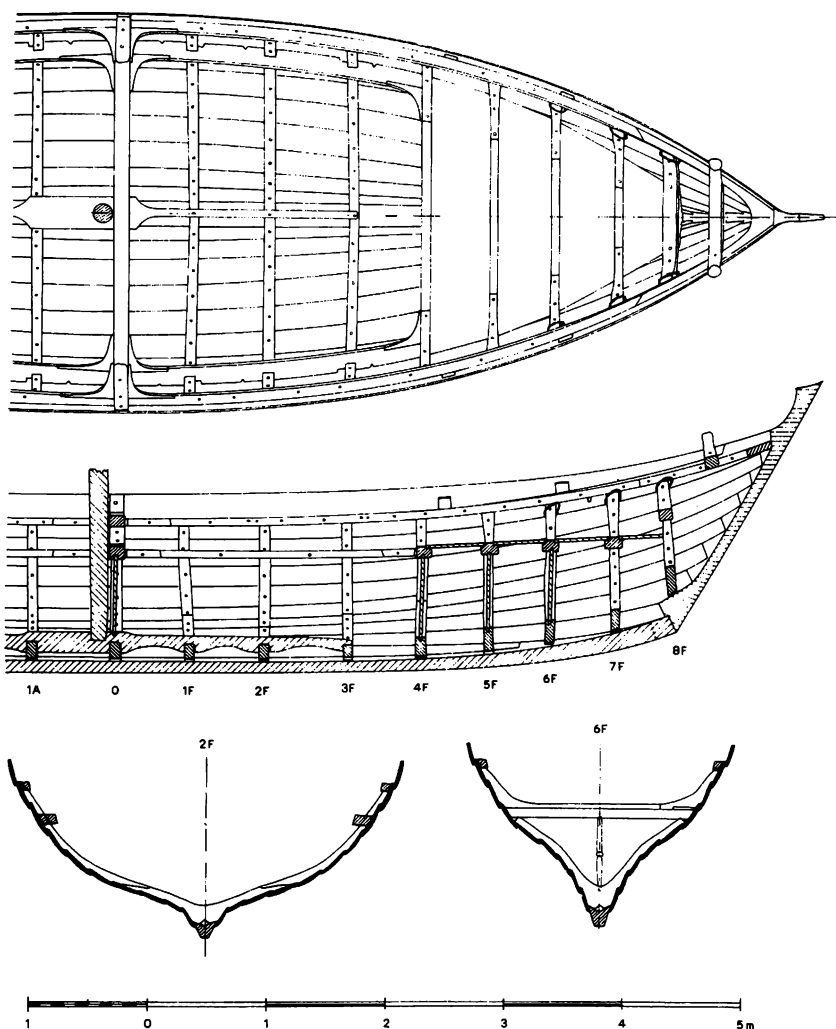


Fig. 18: Rekonstruktionstegning af Kyholm-skibets forreste del.

Reconstruction of the forward part of the Kyholm ship.

spanterne af fyr, en kombination, der kendes i vor tid i Østnorge og Bohuslen. Datering (typologisk) ca. 1200-tallet. Litt.: Crumlin 1979a, Crumlin et al. 1980.

13. København.

Ved fundamentsarbejde for et hus, Laksegade nr. 6, stødte man i 1977 på et vrage, hvoraf et lille parti med essing og dele af fem spejkløvede egebord fra et mindre fartøj med en spantafstand på 87 cm blev frilagt og optaget. Vraget synes at være sunket ved den daværende kystlinie. Datering antagelig 12-1400 tallet. Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium.

14. Lynæs (fig. 19 og 20).

Ud for en terrænlavning ved Skuldevig øst for Lynæs fandtes i 1975 et vrage, der var ved at blive frilagt af strømmen, og som bjærgedes ved Nationalmuseet's Skibshistoriske Laboratorium's foranstaltning sammen med dele af mindst to andre fartøjer, der er strandet i samme område. En C14-datering af en nagle fra det fundne vrage angav 1020 ± 70 e.Kr. (korrr. K-2541), mens foreløbige resultater af dendroanalyser peger mod en datering henimod midten af 1100-tallet, hvilket stemmer med de typologiske dateringskriterier. Vraget udgør den ene fjerdedel af det oprindelige skib. Agterskibet mangler helt sammen med hovedparten af bagbords side, mens stævnens nedre del og styrbords side af forskibet er bevaret sammen med køl, kølsvin og bundparti midtskibs. Skibet har været et velbygget stort handelsskib af nordisk tradition, ca. 25 m langt, ca. 6,4 m bredt og ca. 2,5 m højt midtskibs. Ved udgravninger er påvist en strandmarkedsplads fra 700-1100 tallet på kysten inden for vragets fundsted. Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium. Litt.: Crumlin 1978 og 1979b. Liebgott 1980.

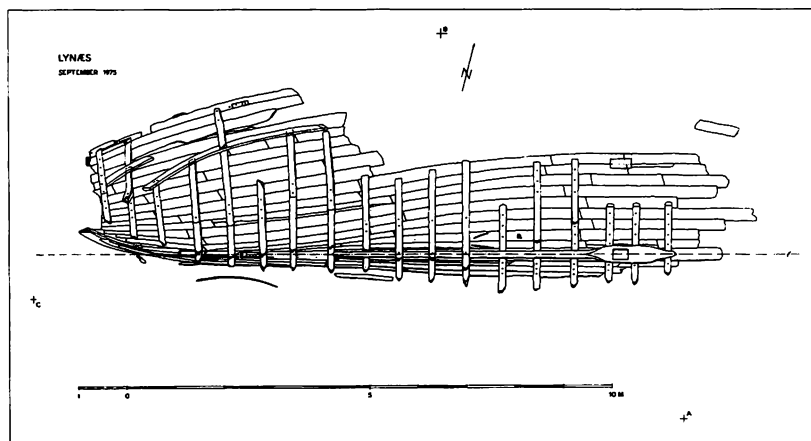


Fig. 19. Udgravningsplan af Lynæs-skibet, bjærget 1975 ved Isefjordens munding.

Excavation plan of the Lynæs ship, raised in 1975 from the bottom of the Isefjord.

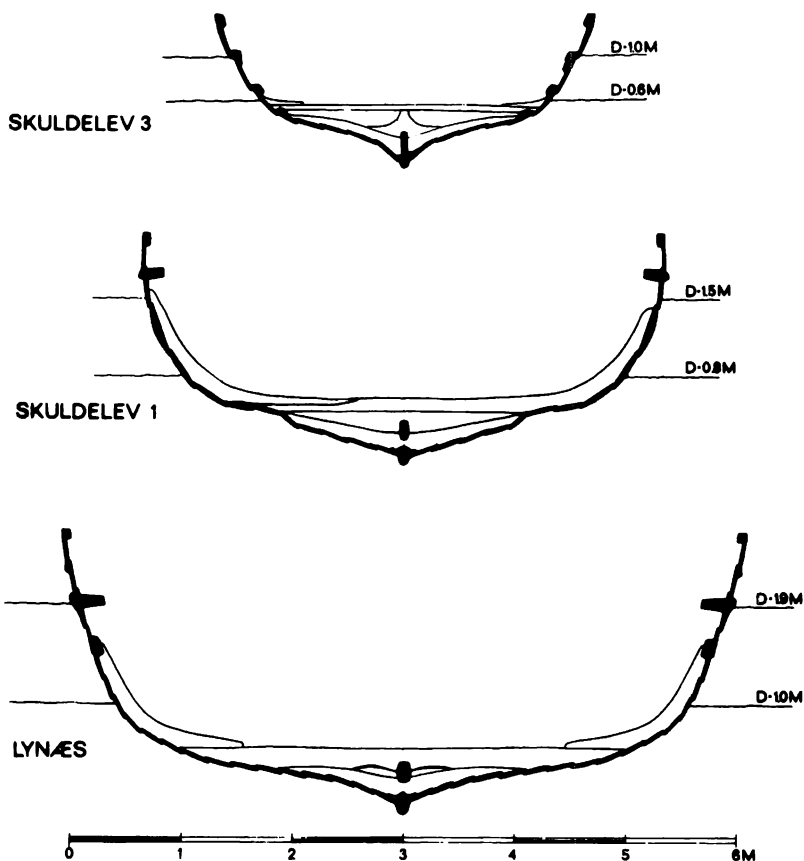


Fig. 20: Tværsnit af handelsskibene fra Skuldelev-fundet og af Lynæs-skibet med angivelse af formodet max. og min. dybgang under sejlads.

Cross-sections of the cargo ships of the Skuldelev find and the Lynæs ship, indicating max. and min. draught.

15. Rebæk (fig. 12).

I den indre del af Kolding fjord fandtes 1943 et stort, 4,1 m højt sideror af eg. En eftersøgning af det tilhørende skib førte til lokalisering af koggevraket, der er omtalt under Kolding, men dette har haft stævnror og har derfor ingen forbindelse med Rebæk-roret. Paralleller til dette ror er fundet i 12-1300-tals lag i Bergen, og Rebæk-roret må nok med sine svære dimensioner henføres til samme periode. Koldinghus. Litt.: Skov 1944, Sølvér 1944.

16. Skuldelev (fig. 20, 21 og 22).

Ved Skuldelev strand, Roskilde fjord, blev i 1924 bjærget skibsdele, der indgik i en spærring af Peberrenden. Sagen blev fulgt op af Nationalmuseet ved dykkerundersøgelser i 1957-59. Da frilagdes partier af flere vrage, der nummereredes 1-6, og som bjærgedes i forbindelse med en tørlægning og udgravning af spærringen i 1962. Det viste sig herved, at »vragene« 2 og 4 var dele af samme skib, og at fundet således kun indeholdt fem vrage, hvoraf nr. 1, 3 og 5 var sænket ved spærringens etablering i sen vikingetid, nr. 2+4 og 6 ved senere udbygning eller retablering af denne. Efter konservering er skibene genopbygget i Vikingeskibshallen i Roskilde.

Vrag 1 er et fyldigt bygget sejlskib med fyrreplanker og kraftige spanter af eg, lind og fyr, repareret med egeplanker. Mål 16,3x4,5x2,1 m. Last rum midtskibs og halvdæk for og agter. Muligvis en repræsentant for skibstypen knorr (knar), bygget i Vestnorge.

Vrag 2+4 er et ro- og sejlfartøj, et egentligt langskib, ca. 30 m langt, meget spinkelt bygget i egetræ. Kun ca. 25% af skibet er bevaret.

Vrag 3 er et let handelsskib, bygget i eg, 13,8x3,4x1,4 m, med sejl og enkelte årer for og agter. Muligvis sammen med vrag 5 repræsentant for den lokale Roskilde fjord-skibsbyggertradition.

Vrag 5 er et ro- og sejlfartøj, bygget i eg og ask, mål 17,4x2,6x1,1 m med gennemgående dæk og årehuller til 24 roere, et krigs- og rejseskib. De øvre bord er genanvendt fra et ældre fartøj.

Vrag 6 er et mindre sejlskib uden dæk og uden påviste årehuller, bygget med fyrrebord, måske i Østersøområdet til fiskeri? Mål 11,6x2,5x1,2 m. Datering: ud fra de foreliggende C14-prøver synes skibene at være bygget i slutningen af 900-tallet eller begyndelsen af 1000-tallet, og sænkningen af disse at være foregået i begyndelsen eller midten af 1000-tallet. Litt.: Olsen og Crumlin 1958, 1968 og 1969, Crumlin 1961, 1968b, 1969a, 1970, 1977b og 1978a og b, Olsen 1965.

17. Vejby (fig. 15 og 23).

Umiddelbart ud for den stejle kystskrænt ved Vejby strand bjærgedes i 1977 det *skibsvrag*, hvorfra der i 1976 var optaget 110 guldmønter, tintallerkner m. v. Vraget udgjorde bundpartiet af en kogge, der ud fra bl. a. to fundne mastesporsmønter må være bygget ved den nuværende polske Østersøkyst omkring 1350, og som forliste på stedet under en storm omkring 1375 på vej fra Vesteuropa med ca. 18 tons stenballast ombord. Koggen har været 16-18 m lang og 5-6 m bred, med kraelbygget bund og klinklagte sider. Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium. Litt.: Crumlin et al. 1976, Crumlin 1976, 1977a, 1979a.

18. Vigsø (fig. 24).

Vragfund omfattende to aquamaniler og diverse forrustede jerngenstande, bl.a. *skibsnagler* og *rorbeslag*, fundet 1974 ved ralgravning inden for kystlinien ved Vigsø, hvor kysten opbygges af erosionsmateriale fra Hanstholm-knuden vest herfor. Trods omfattende eftersøgning er selve vraget, hvorfra materialet stammer, ikke lokaliseret. Efter rorbeslagets form har skibet haft en ret agterstævn, altså antagelig været en kogge. Nær fundstedet er opgravet enkelte andre middelalderlige genstande, der kan stamme fra et andet vrage, da dateringen synes at være yngre end for aquamanilerne, der dateres til ca. 1300. Nationalmuseet, II. afd. Litt.: Langberg 1974/80 og 80, Crumlin 1975 og 1979a.

19. Vordingborg.

Under uddybning for nogle anlægsbroer til lystfartøjer i Vordingborg nordhavn i 1977 stødte man dels på pælegrupper fra »Dr. Margrethes Stiger«, et 1000-1100-tals spærringsanlæg for ledingshavnen neden for borgen, dels inden for dette på et *vrag*, hvoraf bundpartiet er bevaret. Enkelte planker blev taget op, inden vraget efter en dykkerundersøgelse blev dækket med kraftigt folie og et tyndt rallag for bevaring imod videre nedbrydning. Spantafstanden i skibet er ca. 50 cm, og det viser typisk nordiske træk i konstruktionen. Yderste årring i en egeplanke uden splint er dendrodateret til år 1157, så skibet formentlig er bygget lige omkring år 1200. Spantafstanden tyder på, at vraget er af et handelsskib, og længden skønnes til 15-20 m. Litt.: Crumlin 1979c.

20. Vorså (fig. 12).

Sideror opfisket 1958 i Kattegat ca. 2 km ud for Vorså. Roret er af eg, 2,8 m langt og meget spinkelt, foroven er huller til to forskellige positioner af rorpinden, svarende til normal stilling og til en lægtvandsstilling, hvor roret er vippet for ikke at røre bunden. Bangsbomuseet, Frederikshavn. Datering: (typologisk) 700-1000. Litt.: Crumlin 1960 og 1966. Åkerlund 1963, s.82-84.

21. Århus Bugt (fig. 9).

I 1940'erne opfiskedes en 3,4 m lang mastefisk i Århusbugten nordøst for Norsminde flak. Stykket kom til Den gamle By i Århus og derfra i 1971 til Forhistorisk Museum, Århus. Mastefisken minder i sit princip om Osebergskibets, men er dog uden dennes hvælvende underside. Den enkle udformning i forhold til f.eks. Gokstad- og Hadsund-mastefiskene kunne tyde på, at denne mastefisk ligesom Osebergskibets tilhører vikingetidens ældre del. Der er ikke rapporteret fund af andre dele af et evt. vrage på fundstedet. Litt.: Crumlin 1972.

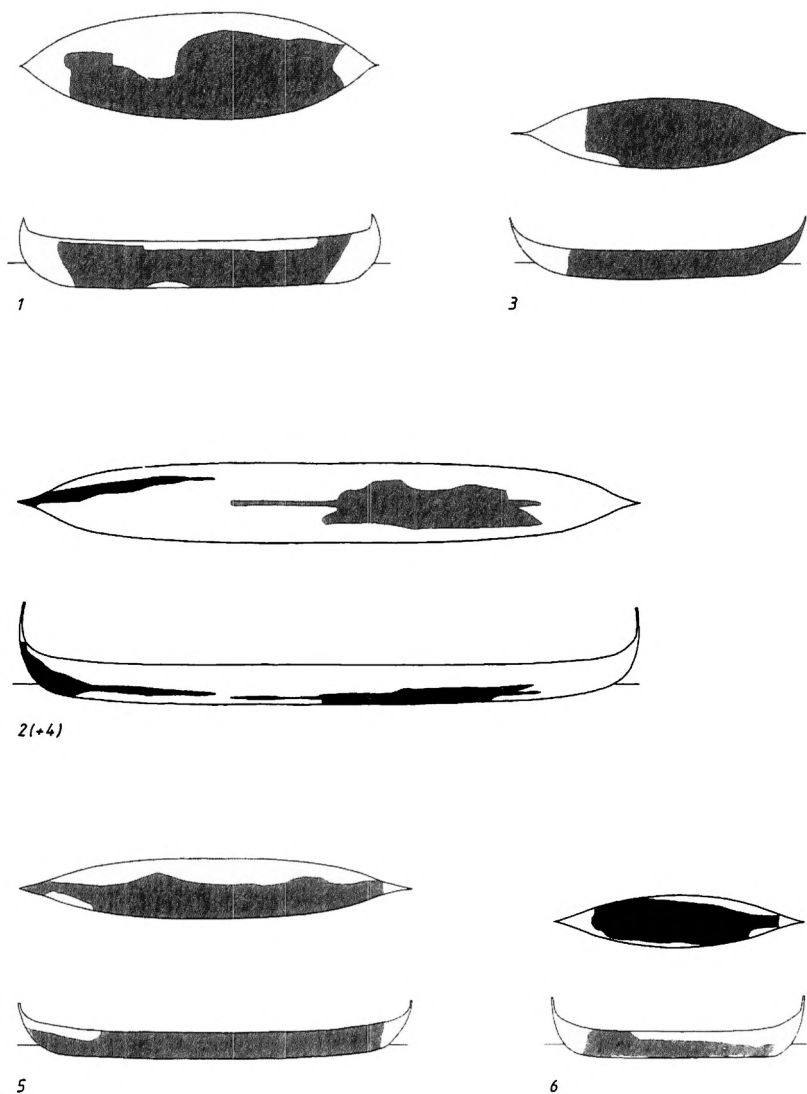


Fig. 21: Bevarede dele af Skuldelev-fundets fem skibe.

Preserved parts of the Skuldelev ships.

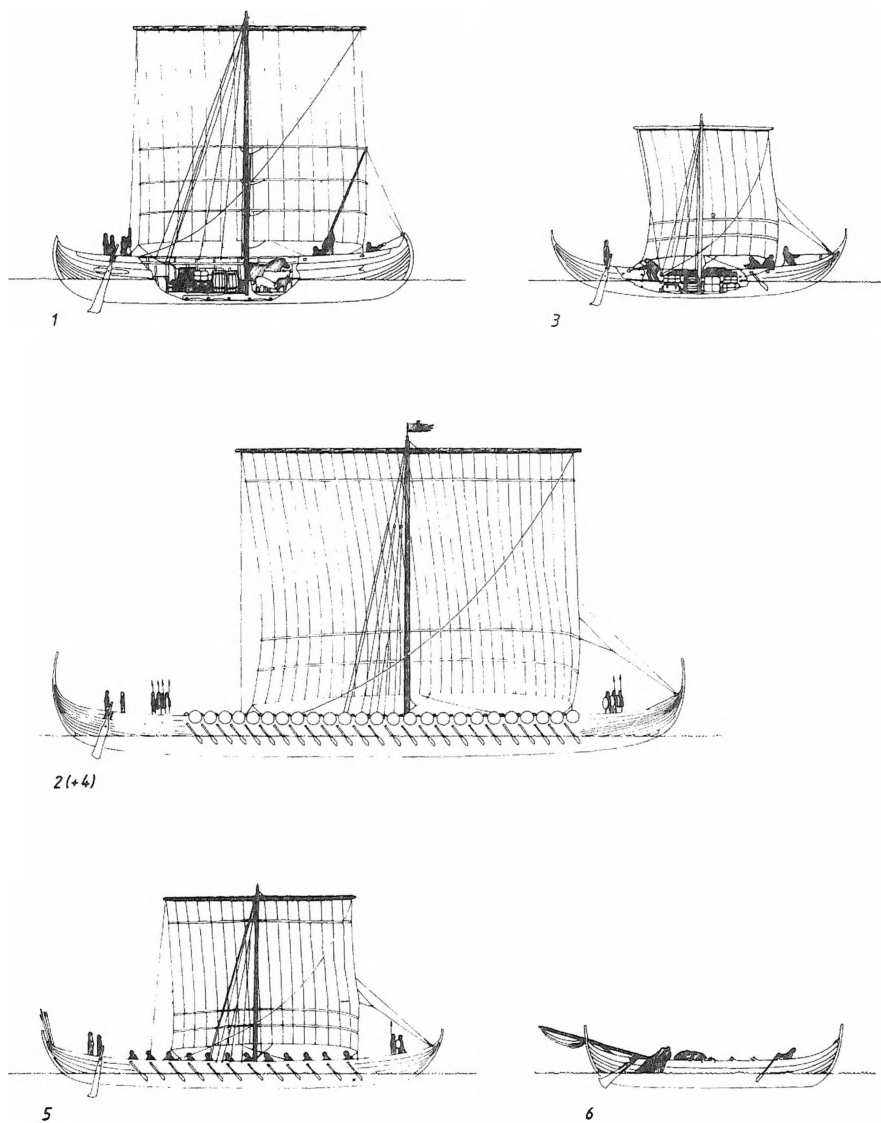


Fig. 22: Foreløbige rekonstruktionsskitser af de fem Skuldelev-skibe.

Preliminary reconstruction sketches of the five Skuldelev ships.

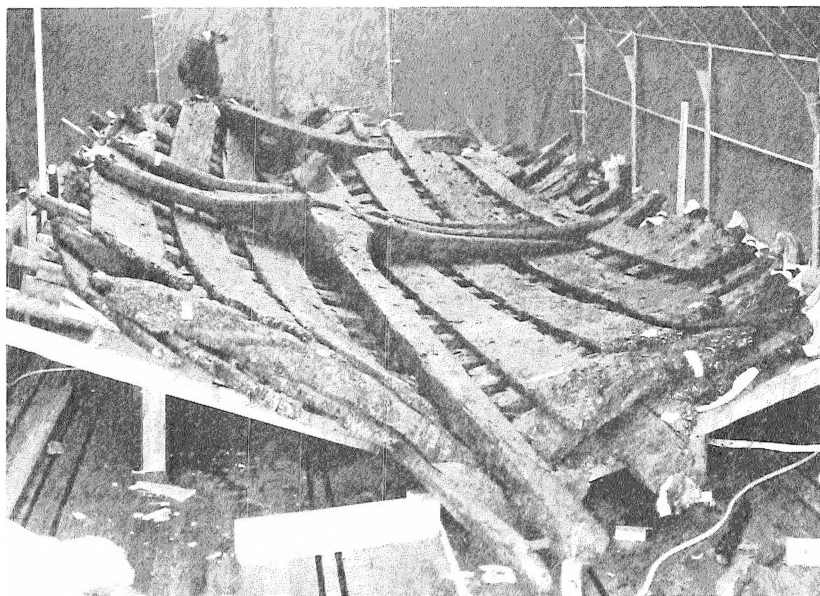


Fig. 23. Vejby-koggen fotograferet efter hævnngen i juni 1977.

The Vejby cog after raising, June 1977.

SKIBSFUND LANGS DANMARKS NABOKYSTER

Hedeby.

I havneområdet ud for halvkredsvolden ved Hedeby (tysk Haitabu) gjorde en dykker i 1953 en række iagttagelser af betydning for forståelsen af Hedeby's havnefunktion og befæstelse. Herunder lokaliserede han et vrage, der kunne følges over 18 m's længde, og han optog en del vragele. Som man kunne vente, var der dele af flere fartøjer i det optagne materiale, idet dog hovedparten stammede fra det fundne vrage, der tydeligvis var af et nordisk krigsskib, sunket i forbindelse med en voldsom brand ombord. Vraget blev udgravet 1979 inden for en spuns-væg, der tillige gav mulighed for at studere lagfølgen fra land ud til vraget med et meget rigt fundmateriale, tabt fra skibe eller udkastet fra skibsbroerne på stedet. Skibet har oprindelig været mindst 20 m langt, bygget i eg med utroligt spinkle dimensioner og en håndværkskvalitet af første rang. Skibet synes at være anvendt som brander ved et angreb på byen i dennes slutperiode, antagelig i 1000-tallet. Litt.: Hingst & Kersten 1955, Crumlin 1969b, Schietzel & Crumlin 1980.

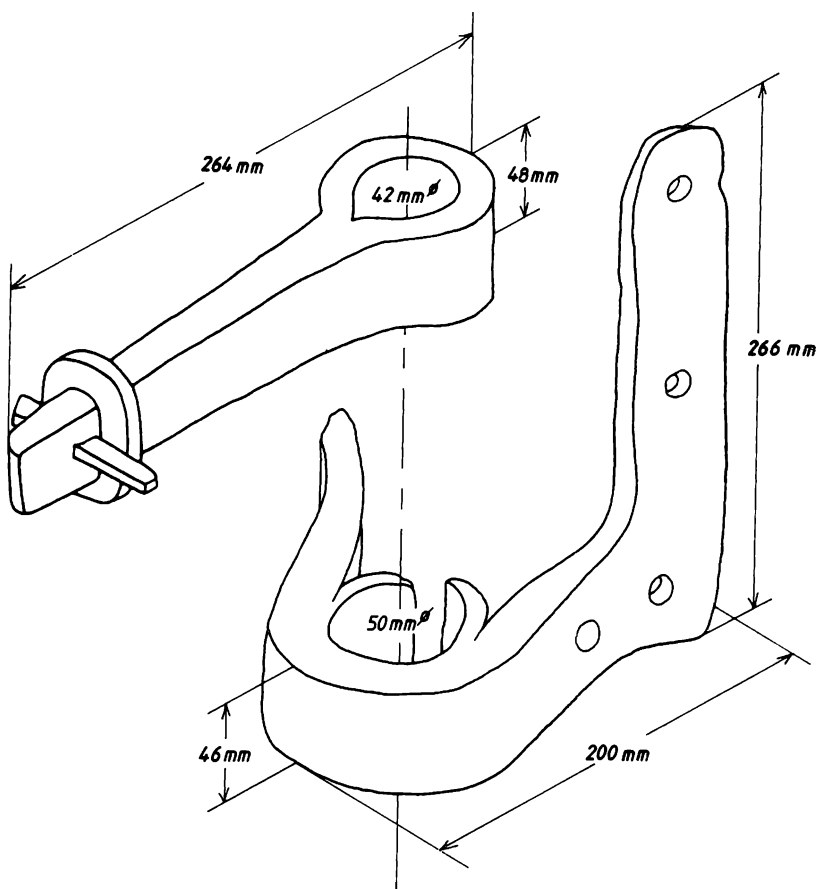


Fig. 24. Rorbeslag fra Vigsø-fundet.

Rudder pintle of the Vigsø find.

Ved de seismiske undersøgelser i havneområdet uden for spunsvæggen fandtes og bjærgedes i 1980 bundpartiet af et andet fartøj, bygget med en kombination af ege- og fyrrebord og med anvendelse af såvel jernnagler som små trænagler til at sammenholde de klinklagte bord. Dette fund er endnu ikke nærmere undersøgt eller dateret. Hedeby-fundene findes på museet på Gottorp Slot, Slesvig.

Schuby.

I 1979 fandt nogle tyske sportsdykkere et skibsvrag i nærheden af ba-

debyen Damp lidt syd for Sliens munding. Vragets klinklagte egebord var samlet med træagler, som det kendes fra en række slaviske båd-fund, og det antages at være et slavisk vikingetidsfartøj. Dykkerne bjær-gede vragele, der nu er på Gottorp Slot, Slesvig. C-14 korr. 750-830 e.Kr. Litt.: Struve og Wilkomm, 1980.

Ralswiek.

I 1967-68 fandtes og udgravedes tre vrag i en tilgroet vig af Grosser Jasmunder Bodden på Rygen. Vragene lå her i tilslutning til en stor vi-kingetids strandmarkeds/handelsplads, og de var delvis ophugget, inden de havde lagt sig til hvile i mudderet. Alle tre fartøjer er bygget af eg med T-formet køl og klinklagte bord samlet med træagler. Vrag 1 har oprin-deligt været 13-14 m langt, vrag 2 har målt 9,5x2,5x1,0 m, vrag 3 har anta-gelig lignet vrag 2. Et fjerde vrag er fundet ved de videre gravninger i 1970'erne. Vragene hører hjemme inden for handelspladsens funktions-periode 800-1050, og vrag 1 er dateret på grundlag af keramikfund til 900-tallet. Litt.: Herfert 1968 og 1973.

Falsterbo.

Ved Skanør-halvøens sydkyst nær ved Falsterbo slotsruin fandt man i 1932 et vrag i havstokken. Det bevarede træværk, der udgjorde kølen, den ene stævn og nogle få partier af bordlægningen og spanterne, alt i eg, bragtes til museet i Falsterbo, hvor det opstilledes 1947-49. Ski-bet har antagelig målt ca. 13-14 m i længden og 4,5 m i bredden. Det har haft trappetrinsstævn og en spantafstand på knapt 0,5 m, mens der ikke er belæg for andre detaljer af skibets indretning. Datering (typologisk) 1100-1300, C14: 1100 ± 70 e.Kr. Litt.: Essen & Hester 1935. Åkerlund 1952.

Halmstad.

I det tidligere udløb for åen Nissan i Halmstad, Halland, fandtes i 1966 et vrag ved anlæg af et havnebassin. I vraget lå tøndes, malmgry-der, messingkedler m.v. Af skibet var bevaret et parti på ca. 4,5x10 m, omfattende køl, kølsvin af eg og dele af 18 spanter samt af 18 fyrrer-bord i styrbords side, 8 om bagbord. Skibet er klinkbygget med kraftige spanter placeret med en afstand på ca. 0,5 m. Halmstad Museum. Date-ring: 1300-tal. Litt.: Lundborg 1979.

Galtabäck.

Dette hallandske skibsfund udgravedes så tidligt som 1928 i Galtabäck-lagunen nær Gamla Köpstad, Varbergs forgænger (fig. 3). Bevaret var bunden og det nederste af begge stævne, alt i eg, med spinkle spanter i 0,5 m's afstand. Vraget dateredes i første omgang pollenanalytisk til omkring 500 e.Kr. og rekonstrueredes herudfra i Göteborg Museum. Efter en nydatering af vraget til 1050-1200 er rekonstruktionen ned-

taget, og skrogets originaldele overført til Göteborg Sjöfartsmuseum. Vraget er en nær parallel til Ellingåskibet fundet lige oven på den anden side af Kattegat, samt til Sjøvollensskibet fra Oslofjorden og til et andet vrag, der fandtes i Galtabäck lagunen, men som ikke udgravedes. Galtabäckskibet har ifølge den reviderede rekonstruktion målt ca. 14x4x1,85 m og været et handelsskib af nordisk type. Litt.: Enqvist 1929, Niklasson & Johannessen 1933, Humbla & v.Post 1937, Åkerlund 1942 og 1948.

Mollö.

I Bohuslens skærgård ud for det sydlige indløb til Mollösund bjærgede dykkere i 1979 dele af et vrag, der kunne bestemmes til en kogge fra 12-1300-tallet (C14 og typologi). Vraget var oprindeligt fundet i 1940'erne på dybere vand og trukket op til den nuværende plads for bjærgning af vragdele til brændsel. Efter opmåling af de i 1979 optagne dele, bl.a. køl, bundstokke og bord, blev disse lagt tilbage til vragpladsen med henblik på evt. senere samlet undersøgelse og bjærgning. Göteborg Sjöfartsmuseum og Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm.

Åskekärr.

Ved bredden af Göta elven i Bohuslen ca. 25 km oven for Göteborg, udgravedes i 1933 et skibsvrag, hvoraf bunden og en stor del af styrbords side var bevaret sammen med størstedelen af spanter, bjælker og kølsvinet. Skibet var bygget med tynde klinklagte egebord og spinkle egespanter af vikingetidskarakter, placeret med en gennemsnitlig afstand på 85 cm. Fundet blev ført til Göteborgs museum, men ikke udstillet. Siden 1946 har flere forskere arbejdet med fundmaterialet med henblik på rekonstruktion af skibet, der synes at være et tidlig-vikingetids handelsskib, men en endelig afklaring heraf foreligger endnu ikke. Litt.: Humbla & Thomasson 1934, Haasum 1974.

Klåstad.

I 1893 fandtes resterne af et vrag liggende i en eng af Klåstadkilen, der tidligere har været den inderste del af Viksfjord, ca. 6 km fra Kaupang ved Larvik vest for Oslofjordens munding. En arkæologisk sondering samme år viste, at der i vraget lå emner til slibesten og nogle brudstykker af et klæberstenskar, samt at skibet var klinkbygget af eg med en køllængde på ca. 18 m. Vraget blev dækket til igen og først udgravet i 1970, hvorved det viste sig foruden kølen at omfatte et større parti af bagbords side med 12 bordgange, hvoraf de to øverste var af fyr, samt enkelte knæ og oplængere fra den øvre del af skibssiden. I skibet lå ca. 50 slibestensemner uden spor af slid, der tyder på, at skibet har været et handelsskib, som er forlist med en del af sin last ombord. Nogle tynde hasselkæppe ombord, måske underlag for lasten, er C14-dateret til 800 ± 80 e.Kr.

(T-944). Efter konservering er vraget genopbygget i Vestfold fylkesmuseum i Tønsberg. Litt.: Christensen & Leiro 1976, Christensen 1979.

Sjøvoll.

I 1964 udgravedes i Sjøvollbugten i Oslos sydvestlige udkant et skibsvrag, der var blevet iagttaget i strandkanten i 1960, og som viste sig at være et klinkbygget fartøj af nordisk type med bordlægning af gran og eg, et bredt og fyldigt handelsskib på 15-18 m's længde, ca. 5 m's bredde og ca. 2,5 m's højde midtskibs, der var efterladt på stedet i helt udslidt stand med talrige reparationer. Dateret ved C14 til 1210 ± 80 e.Kr. (T-435A). Litt.: Christensen 1964 og 1968.

Sørenga.

Ved havnebygningsarbejde i Oslo stødte man i 1971 på et skibsvrag, der lå overlejret med udfyldningsmasser, og fund heri daterer skibets sænkning til omkring 1400. Skibet var gammelt og udtjent ved sænkningen, og det er dermed antagelig bygget engang midt i 1300-tallet i nordisk tradition med en bordlægning af eg og nåletræ. I det bevarede parti fandtes 12 spanter med en gennemsnitlig afstand på 65 cm, og agter var spor af to tætsiddende spanter, antagelig som fæste for et sideror. Universitetets Oldsaksamling, Oslo. Litt.: Christensen 1973.

Litteratur:

- Ragnar Blomqvist* (1951): Falsterbohus. Kulturen. En årsbok 1950. Lund. p. 142-181.
- Arne Emil Christensen* (1964): Et middelalderskip i Asker. Viking 1964, Oslo, p.129-132.
- Samme* (1968): The Sjøvollen Ship. Viking 1968, Oslo, p.131-154.
- Samme* (1973): Skipsfunn på Sørenga i Oslo. Naturen nr. 3, 1973, Oslo, p.99-105.
- Samme* (1979): Klåstad-skipet - utgravning og restaurering. Det norske Videnskaps-Akademis årsbok 1979.
- Samme & Gunnar Leiro* (1976): Klåstadskipet. Vestfoldminne 1976.
- Ole Crumlin-Pedersen* (1960): Sideroret fra Vorså. Kuml. Årbog for jysk arkæologisk selskab 1960, p. 106-116.
- Samme* (1961): The Skuldelev Ships. Actes du IIe Congrès International d'Archaeologie Sous-Marin. Bordighera, p.266-269.
- Samme* (1965): Cog - kogge - kaag. Træk af en frisisk skibstypes historie. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1965, p.81-144.
- Samme* (1966): Two Danish Side Rudders. The Mariner's Mirror, Vol.52, London, p. 251-258.
- Samme* (1967): Grestedbro-skibet. Mark og montre. Fra sydvestjyske museer 1967, p.11-15.
- Samme* (1968a): The Grestedbro ship. Acta Archaeologica, Vol. 39. Copenhagen. p.262-267.
- Samme* (1968b): Træskibet. Fra langskib til fregat. Træbranchens Oplysningsråd, Lyngby.
- Samme* (1969a): Skibe i hus. Skalk 2/1969, p.18-27.
- Samme* (1969b): Das Haithabuschiff. Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu, 3, Neumünster.

- Samme* (1970): The Viking Ships of Roskilde. Maritime Monographs and Reports, No. 1, London, p.7-23.
- Samme* (1972): Kællingen og kløften, nogle jyske fund af kølsvin og mastefisk fra 800-1200 e.Kr. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1972, p.63-80.
- Samme* (1975): Vigsø, near Hanstholm. International Journal of Nautical Archaeology, Vol. 4, p.389-390.
- Samme* (1976): Skatten fra Havet. Nationalmuseets Arbejdsmark 1976, København, p. 183-185.
- Samme* (1977a): »Guldskipet« ved Vejby Strand. Vejby-Tibirke årbog 1977-78, p.35-43.
- Samme* (1977b): Træskibto. Sømand og købmand. Træbranchens Oplysningsråd, Lyngby.
- Samme* (1977c): Some Principles for the Recording and Presentation of Ancient Boat Structures. Sources and Techniques in Boat Archaeology. BAR Supp. Series 29, p.63-177.
- Samme* (1978a): Søvejen til Roskilde. Historisk årbog fra Roskilde amt 1978, p.3-79.
- Samme* (1978b): The Ships of the Vikings. Acta Universitatis Upsaliensis, The Vikings, Uppsala, p.32-41.
- Samme* (1979a): Danish Cog-finds. The Archaeology of Medieval Ships and Harbours in Northern Europe. BAR Int. Series 66, p.17-34.
- Samme* (1979b): Lynæsskibet og Roskilde søvej. 13 bidrag til Roskilde by og omegns historie. Roskilde, p.64-77.
- Samme* (1979c): Dronning Margrethes Stiger. §49-udgravninger 1969-79, København, p. 44-45.
- Samme & J. Steen Jensen, A. Kromann og N. K. Liebgott* (1976): Koggen med guldsatten. Skalk 6/1976, p.9-15.
- Samme & Lis Nymark and Christian Christiansen et al.* (1980): Kyholm 1978. A joint archaeological-geological investigation around a 13th century wreck at Kyholm, Samsø, Denmark. The International Journal of Nautical Archaeology, Vol. 9/3, p. 193-216.
- Detlev Ellmers* (1972): Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster.
- Arvid Enqvist* (1929): Skeppsfyndet vid Galtabäck. Hallands hembygdsförbunds skriftserie I, Halmstad, p.33-42.
- G. von Essen & E. Hester* (1935): Några grävningar och fynd i Falsterbo 1932-34. Lund, p.8-11.
- Christian Fischer* (1969): Skibet skal sejle -. Skalk 3/1969, p.4-10.
- Sibylla Haasum* (1974): Vikingatidens segling och navigation. Theses and papers in North-european Archaeology 4, Stockholm.
- Knud E. Hansen* (1944): Kolding Skibet. Foreløbig Meddelelse om Fund af Middelalder-skib. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, Aarbog 1944, p.119-129.
- P. Herfert* (1968): Frühmittelalterliche Bootsfunde in Ralswiek, Kr. Rügen. Ausgrabungen und Funde, Bd. 13, p.211-222.
- P. Herfert* (1973): Ralswiek. Ein frühgeschichtlicher Seehandelsplatz auf der Insel Rügen. Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd.10, p.7-33.
- H. Hingst & K. Kersten* (1955): Die Tauchaktion vor Haithabu im Jahre 1953. Germania 33, Heft 3, p.265-271.
- Ph. Humbla & H. Thomasson* (1934): Äskekärrsbåten. Göteborg och Bohuslän fornminnesf. tidsskr. 1934, p.1-34.
- Ph. Humbla & L. von Post* (1937): Galtabäcksbåten och tidigt båtbyggeri i Norden. Göteborg kungl. vetenskaps- och vitterh. samh. handl. 5A, bd.6.1., Göteborg.
- Anne Jacobsen & Otto Mørkholm* (1967): Danske guldmøntfund fra middelalderen. Årbog-

- ger for nordisk oldkyndighed og historie 1966, p.71-101.
- Hans Jeppesen* (1979a): Kollerupkoggen, et vragfund i en ralgrav. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, årbog 1979, p.65-74.
- Samme* (1979b): Ummelandsfarer på afveje. Skalk 4/1979, p.3-8.
- Harald Langberg* (1974/80): To ryttere fra Vigsø. Nationalmuseet, København, 1.udg. 1974, 2. ændret udg. 1980.
- Samme* (1980): Aquamaniler fra Vigsø. Danefæ. Nationalmuseet, p.72.
- Niels-Knud Liebgott* (1980): Skuldevig. Skalk 2/1980, p.3-8.
- Sune Lindqvist* (1941): Fartygsbilder från Gotlands forntid. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum årsbok 1941, Stockholm, p. 9-24.
- Lennart Lundborg* (1979): Ett medeltida skeppsvrak i Nissans delta. Halland 1979, Halmstad, p.39-55.
- Sv. Lundström* (1976): Båtetaljer. Uppgrävt förflutet för PKbanken i Lund. Archaeologica Lundensia VII, Lund, p.135-143.
- Michael Müller-Wille* (1970): Bestattung im Boot. Offa. Band 25/26, 1968/69, Neumünster, p.5-203.
- Jens Tyge Møller* (1980): Kollerup-koggen. Opmåling af et middelalderskib og nogle tanker om fundstedet. Antikvariske studier 4, København, p.143-160.
- Nils Niklasson & Fr. Johannessen* (1933): Galtabäckbåten och dess restaurering. Göteborgs Musei årstryck 1933, p.75-85.
- Erik Nylén* (1978): Bildstenar. Visby.
- Olaf Olsen* (1965): Die Kaufschiffe der Wikingerzeit. Acta Visbyensia, Bd. 1, Visby, p.20-34.
- Olaf Olsen & Ole Crumlin-Pedersen* (1958): The Skuldelev Ships. Acta Archaeologica, Vol. 29, p. 161-175.
- Samme* (1959): Arkæologi under vandet. Vikingskibene ved Skuldelev i Roskilde fjord. Nationalmuseets Arbejdsmark 1959, p.5-20.
- Samme* (1968): The Skuldelev Ships II. Acta Archaeologica, Vol. 38, p. 74-174.
- Samme* (1969): Fem Vikingskibe fra Roskilde Fjord. Roskilde. (Rev. udg. på engelsk og tysk, København 1978).
- Kurt Schietzel & Ole Crumlin-Pedersen* (1980): Havnen i Hedeby, Skalk 3/1980, p.4-10.
- Sigvard Skov* (1944): Skibsfundene i Kolding Fjord. Vejle Amts Aarbog 1941-44, p.81-100.
- Samme* (1952): Et middelalderligt skibsfund fra Eltang Vig. Kuml, årbog for jysk arkæologisk selskab 1952, p.65-83.
- Kazimierz Ślaski* (1978): Slawische Schiffe des westlichen Ostseeraumes, Offa, Band 35, p.116-127.
- Karl Wilhelm Struve* (1980): Ein Slawisches Schiffswrack aus der Eckernförder Bucht. Offa, Band 37. s.169-175.
- Carl V. Sølver* (1944): Rebækroret. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, Aarbog 1944, p.108-118.
- Henrik Tauber* (1967): Danske kulstof-14 dateringer af arkæologiske prøver II. Årbøger for nordisk oldkyndighed og historie 1966, København, p.102-130.
- Horst Wilkomm* (1980): Bemerkungen zur Radiokohlenstoffdatierung des Schiffswracks von Schuby-Strand. Offa, Band 37, s.176.
- Harald Åkerlund* (1942): Galtabäcksbåtens ålder och härstamning. Göteborg och Bohuslän fornminnesf. tidsskr. 1942, p.24-49.
- Samme* (1948): Galtabäcksbåtens ålder och härstamning II. Sjöhistorisk årsbok 1948, p.81-93.
- Samme* (1951): Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar. Uppsala.

Samme (1952): Skeppsfyndet vid Falsterbo 1932. Sjöhistorisk årsbok 1952, p. 92-104.
Samme (1963): Nydamskeppen. Göteborg.

SHIPS ON THE SEA FLOOR
Wrecks of the period AD 600-1400
found along the coasts of Danish waters

Summary

The article lists a total of 21 finds of wrecks and larger single parts of ships (rudders, mastfish etc.) found along the Danish coast and 11 finds from German, Swedish and Norwegian coasts facing Danish waters. Each find is described briefly, and complete references are given. The material is separated into some characteristic groups: the 7th century wrecks of *Hasnæs (I)* and *Gredstedbro*, both only existing today as fragments, the early Viking cargo ship wrecks from *Åskekärr* and *Klåstad*, the larger group of late Viking ships (both cargo and war) from *Skuldelev*, *Hedeby*, *Hasnæs (II)*, and the numerous 12th-13th century cargo ship wrecks, *Lynæs*, *Eltang*, *Ellingå*, *Kyholm*, *Falsterbo*, *Galtabäck* and *Sjøvoll*. The Slavonic ships from *Schuby* and *Ralswiek* are mentioned as well as the ferry barge of c. 1100 from *Egersund*. The medieval cog is represented in four finds, *Kollerup*, *Kolding*, *Vigsø* and *Vejby*. The relationship between the finding place (river, natural harbour, open coast) and the type/date is analyzed, and the need for measures to protect underwater sites from damage is stressed.

POSITION 1° 16' 35" N, 103° 50' 50" Ø

Af

ERIK DANNESBOE

Forfatteren, der gennem syv år var en skattet medarbejder ved Handels- og Søfartsmuseet, blev i 1978 sekretær i Handelsflådens Velfærdsråd med station i Singapore. Erik Dannesboe har desuden skrevet flere bøger om søhistoriske emner.

Det er onsdag den 10. september, og klokken er 20.30, da vi parkerer ved Clifford Pier på Waterfronten i Singapore. Alle forretninger er åbne endnu, og »indpiskerne« uden for hver forretning afleverer monotont deres remse: Something for you, Sir. Come and take a look, Sir. Og derpå i en lavere tone, der foregiver at være fortrolig og yderst personlig ment: Come on, Sir, I give you special price. Special price betyder, at sælgeren, hvis kunden ikke gør vrøvl, forlanger den dobbelte eller tredobbelte pris. Hos radio- og fotohandleren Poh Seng er tre jugoslaviske søfolk ved at købe et spejlreflekskamera. Handelen foregår under en højkrøstet prutten om prisen, men endelig enes Poh Seng og jugoslaverne om en pris på 450 Singaporedollar (ca. 1250,- d.kr.). Forretningen ved siden af Poh Seng tilhører skrædderen Lim Huang, der kan levere et sæt tøj på få timer. I aften er det åbenbart småt med kunder, for Lim Huang sidder afslappet på en taburet uden for forretningen og læser i Strait Times. Hos inderen Yakob er tre amerikanske damer i færd med at føle på stoffer og prøve kjoler, mens deres mænd med lidende blikke ser på. Også spisehuset længere oppe i forretningsarkaden er endnu åbent, og herfra udsendes en stærk krydret duft, der er en blanding af kinesisk, malayisk og indisk mad. Nåh - vi skal hverken købe eller spise, men triller ud på pier'en fulgt af smilende øjekast fra små søde kinesiske »sodavandspiger«, der netop er begyndt aftenens arbejde på fortovsrestauranten Red Lantern. På pier'en hersker ligeledes et broget liv. Bådejere der tilbyder sejlads, søfolk der venter på shorebåd, og tilskuere der



Containerhavnen i Singapore. T.v. i billedet m/s »Leise Mærsk« ved afsejling til Europa. I baggrunden t.h. en spids af øen Sentosa, engang hovedhjørnестen i søforsvaret af Singapore, men nu omdannet til rekreativt område. I baggrunden Singapore-Strædet og Indonesien.

The container harbour, Singapore. On the left the M.S. »Leise Maersk« leaves for Europe.

betragter aktiviteterne. Ved siden af os står en gruppe russiske søfolk, der tilsyneladende har købt ind for at oprette en filial af Clifford Pier i deres hjemby Novorossisk. Vor launch »Union 5« kommer ind til pier'en, og vi går ombord. Med »vi« menes det danske »velfærdspar« Annelise og Erik Dannesboe udsendt af Handelsflådens Velfærdsråd, København, for at varetage velfærdsarbejdet ombord i de danske skibe, der anløber Singapore. I aften skal vi sejle ud for at lave velfærdsarbejde ombord på »Torben Mærsk« under det fire timers ophold, skibet gør på Singapore's Red.

Handelsflådens Velfærdsråd har haft station i Singapore siden 1976, men tanken om et Handelsflådens Velfærdsråd går helt tilbage til 1930'erne. Ideen bag dette ønske var dengang som nu at skabe maksimale muligheder for, at sømanden kunne deltage i den undervisningsmæssige, kulturelle og sociale udvikling i hjemlandet. 2. verdenskrig kom imidlertid i vejen for bestræbelserne, og først i 1947 nedsattes det udvalg under Handelsministeriet, der havde til opgave at fastsætte rammerne for Handelsflådens Velfærdsråds virksomhed. Udvalget forelagde i 1948

lovforslaget, der senere som lov nr. 118 af 30. april 1948 medførte oprettelsen af Handelsflådens Velfærdsråd.

Der blev lagt ud med aktiviteter som idræt, udsendelse af aviser og ugeblade til skibe, sømandskirker og -hjem og forbundskontorer i Danmark og udlandet. Der blev ligeledes indkøbt kort- og spillefilm til forevisning i sømandskirker og sømandshjem i Danmark og udlandet. I 1950 blev programmet udvidet med et tilbud om brevskoleundervisning, og samme år udkom det første nummer af bladet Horisont, der siden har været Handelsflådens Velfærdsråds kommunikationsled, dels til søfartserhvervet, dels til offentligheden. For at øge interessen for velfærdsarbejdet ombord i skibene blev der fra starten agiteret for oprettelse af skibsklubber. Denne agitation bar frugt. F.eks. havde man i 1957 kontakt med 137 skibsklubber.

1960'erne bragte mange fornyelser. Handelsflådens Velfærdsråd begyndte at arrangere idrætsstævner i danske og udenlandske havne, og i 1963 kom en af de største aktiviteter til. Det var oprettelsen af en filmtjeneste, hvorved det blev muligt for søfolk at se lejede spillefilm ombord i skibene. At der var interesse for denne nye aktivitet kan ses af statistikken. Allerede i 1964 var der tilmeldt 56 skibe til ordningen. Fra starten har Handelsflådens Velfærdsråd medvirket ved bytning af bøger fra Søfartens Bibliotek, men i 1964 indførte man selv begrebet »vandre-bøger«, det vil sige pocketbøger, der fra hovedkontoret i Holbergsgade sendes ud til skibe og stationer, hvorfra de ved indbyrdes bytninger »vandrer« fra skib til skib og station til station, indtil de er slidt op og kan kasseres.

I 1970'erne skete der ingen væsentlige ændringer med hensyn til de aktiviteter, Handelsflådens Velfærdsråd beskæftigede sig med, og statistikken for 1979 belyser, hvad det er, man lægger vægt på i arbejdet. Dette år havde man kontakt med ca. 400 skibsklubber. Disse klubber beskæftigede sig med fri idræt, deltog i nordisk landskamp i svømning, i den internationale fodboldserie for skibe og ligeledes i den internationale bordtennisturnering for skibe. Der blev foranstaltet idrætsstævner ved de maritime skoler i Danmark, og kaproningsstævner i såvel danske som udenlandske havne. Endelig deltog Handelsflådens Velfærdsråd som arrangør ved forskellige nordiske og internationale idrætsuger. Til filmordningen var tilmeldt 325 skibe, der havde mulighed for at bytte film ved 100 byttecentraler i hele verden. Der forelå tilbud om 82 fag ved brevskoleundervisningen og i tillæg hertil 77 båndkassettekurser. Fra hovedkontoret i Holbergsgade blev der hver uge udsendt 670 aviser til velfærdsstationer og sømandskirker, der så lokalt foretog den endelige distribution til skibene. Til danske skibe sendes Politikens Weekly og

Berlingske Weekend Avis i et antal fra 1-6 eksemplarer afhængig af det antal danske besætningsmedlemmer, der er mønstrede ombord. I 1979 indkøbtes der 11.500 bind vandrebøger, disse blev i årets løb sendt ud til skibe og stationer. 1980 tog Handelsflådens Velfærdsråd sin nyeste aktivitet, videotjenesten, op. Denne er tilrettelagt i samarbejde med Danmarks Radio og består af videobånd med programmer fra det danske fjernsyn med ca. 3 timers spilletid pr. bånd. Programmer bestående af 2 videobånd udsendes hver 14. dag til de foreløbig ca. 170 skibe, der er tilmeldt ordningen.

På nordisk plan har Handelsflådens Velfærdsråd fra starten deltaget i forskellige former for samarbejde. Det gælder således de allerede nævnte skandinaviske idrætsuger, filmtjenesten, som sker i samarbejde med det norske Velfærdstjenesten for Handelsflåten, og endelig tidligere ved udsendelse af velfærds konsulenter, der oprettede og betjente stationer i havne, hvor der forekom mange skandinaviske anløb. Den første danske velfærds konsulent blev i 1953 udsendt til Casablanca i Marokko. Denne station bestod indtil 1973, hvor den blev nedlagt som følge af et svigtende antal skandinaviske anløb. I 1960 blev der oprettet en velfærdsstation i Bangkok, Thailand. Denne virkede indtil 1975, hvor den blev nedlagt ligeledes som følge af svigtende anløb. Nedlæggelsen af de to stationer skal ses i sammenhæng med den omlægning af den danske skibsfart, der fandt sted i 1970'erne. I større og større grad forekom anløbene nu i de store verdenshavne, mens sekundære havne tabte i betydning. Følgen af denne udvikling måtte derfor blive, at fremtidige velfærdsstationer oprettedes på steder, hvor skibsfarten havde sine knudepunkter. Efter en grundig analyse valgte Handelsflådens Velfærdsråd derfor som erstatning for stationerne i Casablanca og Bangkok at oprette stationer i Rotterdam (1973) og Singapore (1976).

Den, der forestiller sig Singapore som et tropisk paradis med bølgende palmer, blændende hvide sandstrande og krydret med Østens mystik, må totalt revidere sin opfattelse. For 20-25 år siden var bybilledet endnu domineret af lave, toetages kinesiske huse. Det karakteristiske i dag er store boligblokke og højhuse på op til 40-50 etager. For 20-25 år siden lå skibene ved land i Singapore ca. 3-10 døgn. I dag er tiden ved land ofte reduceret til et døgn og i mange tilfælde endnu mindre. Sømanden har ikke længere megen mulighed for at være turist, og velfærdsarbejdet er lagt ud i skibene, hvor det før ofte blev drevet fra en landbaseret klub eller sømandskirke. Karakteristisk for denne udvikling er stationen i Singapore. Den rummer i dag kun kontor og beboelse uden klubfaciliteter og ligger på 38. etage i et højhus, hvorfra hele havnen kan over-

skues. Det nedsætter den tid, der går med transport, og det er samtidig muligt visuelt at se, når skibene ankommer og afgår.

Danske skibsanløb i Singapore domineres af skibe fra rederierne Mærsk Line og ØK. Således har Mærsk Line tre linier, hvis skibe anløber Singapore kontinuerligt. Det er linierne på USA og Far East, Europa og Far East og linien mellem Japan og Indonesien. Også ØK har tre linier, der fast anløber Singapore. Det er ScanDutch linien mellem Europa og Far East, ScanDutch linien mellem Middelhavet og Far East og endelig linien mellem Far East og vestkysten af USA. Herudover anløbes Singapore af tankskibe og bulkcarriers fra de to rederier, og endelig af linieskibe, tankskibe og bulkcarriers fra andre danske rederier, ligesom der ind i mellem dukker en coaster op herude.

Velfærdsarbejdet falder i to dele - den administrative og den praktiske. Den administrative består i, at der daglig hentes og sorteres aviser - holdes orden på vandre- og biblioteksbøger - føres film- og stationsregnskab. Kontinuerligt må der forfattes og indsendes ansøgninger til forskellige singaporienske myndigheder, ligesom der må skrives og indsendes indberetninger og rapporter til såvel den danske velfærdskomite i Singapore som til Handelsflådens Velfærdsråd i København. Endelig skal bilen før hvert skibsbesøg pakkes med film, bøger, aviser osv. Velfærdsarbejdets praktiske del er skibsbesøgene. Her er rutinen normalt den, at der aflægges besøg i mandskabs- og officersmesserne, skabes kontakt med formanden for skibsklubben og skibets fører. Derpå går man i gang med at bytte film, bøger og laver personlig og kollektiv service for besætningen. Personlig service dækker indkøb af forskellige ting, som sømanden på grund af for korte havneophold ikke selv kan overkomme. Den kollektive service kan være reparation af filmgengivere, anskaffelse af reservedele til samme - indkøb af materialer til skibsklubben eller andre ting til fælles brug ombord.

Teoretisk følger velfærdsarbejdet reglen om arbejde, fritid og hvile, men det er kun teoretisk. Arbejdet foregår i »ryk«, og man ved næsten aldrig på forhånd, hvor lang arbejdsdagen bliver. Onsdag den 13. november er der tre skibe at besøge. Det første besøg gælder »Sine Mærsk«, et gastankskib på 11447 tdw., der med jævne mellemrum anløber Singapore. Skibet ligger ved raffinaderiet Gatax i Jurong på den vestlige ende af øen Singapore. Det ankom allerede kl. 03.00 i nat og skal efter planen afgå igen nu til morgen kl. 09.00 til Bahrain i Den Persiske Havbugt. Derfor henter jeg allerede kl. 05.30 på Hyatt Hotel en skibsinspektør fra rederiets hovedkontor i København, som jeg har lovet at tage med, da Gatax er svær at finde. Her kl. 06.00 om morgenen er trafikken mod Jurong endnu ikke rigtig begyndt, men allerede om en time



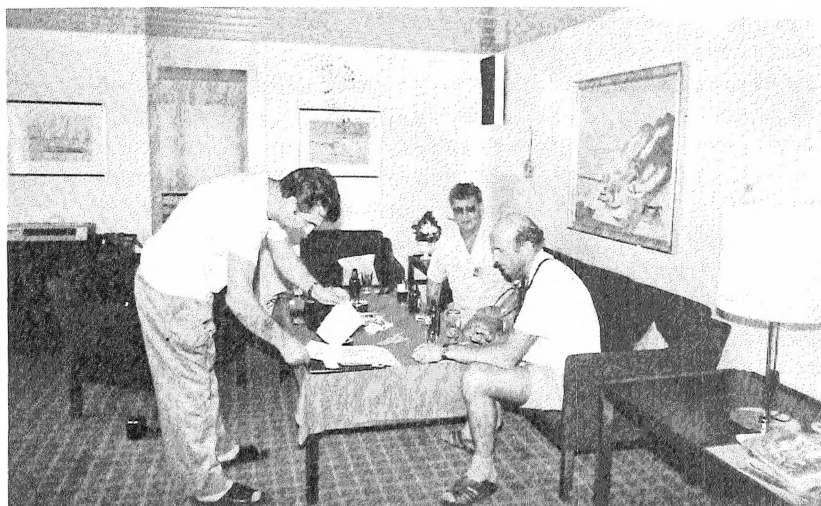
Velfærdskonsulenten på vej op ad lejderen på et af de lyseblå Mærsk-skibe, der udgør en stor del af de danske skibe, der anløber Singapore.

The welfare officer going aboard one of the pale blue ships of the Maersk line which accounts for a large number of the Danish ships visiting Singapore.

vil vejens tre spor være fyldt op med lange bilkøer, som snekler sig afsted, og turen vil vare den dobbelte tid. Jurong er nemlig et af de største industriområder på Singapore Island med mange værfter og store fabrikskvarterer. Desværre er vejnettet ikke fulgt med udviklingen, så Ayer Rajah Road, som er hovedfærdselsåren til Jurong, kan slet ikke klare det store trafikpres om morgenen og eftermiddagen. Om få år er dette formentlig ændret. Man er nemlig ved at bygge en motorringvej, der, når den er færdig, vil omslutte hele den 617 kvadratkilometer store ø, og da vil de fleste af de nuværende trafikproblemer være passé. Der er travlt, da vi kommer ombord i »Sine Mærsk«. Samtidig med at skibet lossers gaslasten, bliver der taget stores og proviant ombord og påmønstret nyt mandskab. »Sine Mærsk« har telegrafisk bestilt 6 film samt vandre- og biblioteksbøger, og mens vi er i gang med bytningen, bliver det oplyst, at skibet er forsinket og først kan sejle kl. 13.00 samme eftermiddag. Derved får »Sine Mærsk«s to stewardesser pludselig en mulig-

hed for en halv fridag i Singapore, og de beder om lov til at køre med tilbage til byen for at gøre forskellige indkøb. Det er tre uger siden, de sidst har haft mulighed for at komme i land. På turen tilbage taler vi om, hvor grøn og ren Singapore virker. Regeringen lægger stor vægt på, at beplantningen vedligeholdes, og de mange træer og planter gør, at selv en motorvej som Ayer Rajah Road virker landskabelig smuk. Beplantningen skjuler også, at Jurong er et udpræget fabrikskvarter. Der er en stærk kontrast til den indre by, hvor der ikke er de samme muligheder for at tilplante. At Singapore er så ren skyldes, at det koster op til 50 Singaporedollar at forurene, d.v.s. hvis man på offentlige steder efterlader papir, tændstikker eller andet affald. Vi kommer tilbage til byen, netop som Restricted Hour er ophørt. Restricted Hour er et begreb skabt for at begrænse tilkørslen i den indre by om morgenen.

Det meste af den indre by omfattes af den såkaldte Restricted Zone, hvor der i Restricted Hour fra kl. 07.30 om morgenen til kl. 10.30 om formiddagen kun må forekomme indgående bilkørsel under nærmere fastsatte omstændigheder. Al varetransport og buskørsel foregår i ubegrænset omfang, men i personbiler skal der være mindst fire personer. Ellers må man i en særlig kiosk købe en såkaldt »sticker« til fem Singaporedollar, der giver ret til at køre ind i zonen. Systemet virker efter hensigten. I stigende grad lader folk nu bilen stå og tager i stedet for de offentlige transportmidler eller kører fire personer i bil. For at kontrollere at reglerne overholdes, er der ved alle indfaldsveje til Restricted Zone tværs over vejen anbragt et kæmpeskilt, der angiver, at man nu kører ind i zonen, og her er posteret færdselspoliti, der nidkært passer på, at kun biler, der opfylder de givne betingelser, kører ind. Også her virker systemet. Alle, der prøver på at snyde sig ind, får ubarmhjertigt en bøde - første gang på 50 Singaporedollar, men ved senere forsyndelser bliver beløbet væsentligt højere. Jeg sætter de to stewardesser af ved varehuset Peoples Park på North Bridge Road, kører derpå til Supreme House på Penang Road, hvor jeg henter en vaskemaskine, der er et vigtigt led i dagens næste skibsbesøg. Dette gælder ØK's »Sumbawa«, et Liner-Replacementskib på 23.314 tdw., der kommer fra Japan og Hong Kong og skal videre til Jeddah og Middelhavet. Siden skibet var nybygning, har »Sumbawa« sejlet fast på Singapore, så både det og besætningen er gamle bekendte. »Sumbawa« ligger ved Godown 52 i containerhavnen - og at køre her er en oplevelse for sig. Mellem stabler af containere - næsten alle stablet i tre højder - kører man ud til kajen, mens der hele tiden må passes på kørebaner og trucks, som kører på området med containere til og fra lageret. Specielt farlige er de store gule trucks, der løfter containerne op under »maven«. Føreren sidder syv meter over



Velfærdsarbejde om bord på m/s »Leise Mærsk«. Stående kaptajn Helge Holm. I baggrunden velfærdskonsulent Erik Dannesboe.

Welfare work aboard the M.S. »Leise Maersk«. Standing, Captain Helge Holm. Erik Dannesboe, the welfare officer, is in the background.

vejbanen og har derfor svært ved at se trafikken. Well - også denne gang når jeg frem til »Sumbawa« i god behold og finder telegrafisten, der telegrafisk på skibsklubbens vegne har bestilt den medbragte vaskemaskine. Skibet skal sejle efter fem timers forløb, så vi går i gang med at få vaskemaskinen ombord, og ta'r derefter fat på film- og bogbytningen. Mens denne foregår, trækker det op til regn. Ude over Sentosa Island hænger store blåsorte skyer, og netop som vi har afsluttet de forskellige bytninger og er på vej ned ad skibets gangway, åbner himlen sine sluser, og vandet strømmer ned. I november og december er det regntid i Singapore. Så regner det næsten hver dag i 4-5 timer, alt bliver fugtigt og klamt, det er svært at køre bil, og når regnen er særlig kraftig, kan der let på 4-5 timer falde 50-100 mm nedbør. Langt værre er det, når de såkaldte »floods« indtræffer. Den sidste kom den 2. december 1978. Regnen strømede ned i 22 timer, og der var oversvømmelser i det meste af Singapore. Det forstår man, når man hører, at nedbørsmængden i de 22 timer var 540 mm. Så slemt bliver det heldigvis ikke denne gang. Regnen hører op - så pludselig som den begyndte - og jeg forlader »Sumbawa« og containerhavnen for at besøge »Romø Mærsk«, der ligger ved Sempa-

wang Shipyard, på øens nordlige ende. Sembawang Shipyard er den gamle engelske marinebase, Naval Base. Den var i 1930'erne hovedhjørnestenen i det britiske søhærskommando i Det Fjerne Østen, men er nu omdannet til et produktivt skibsværft. For tiden bygges der ikke skibe i Sembawang, men de store dokanlæg, som briterne efterlod, er blevet udvidet, så de nu kan tage tankskibe på op til 350.000 tdw., der kommer for at blive repareret. I øjeblikket ligger der tre store Mærsk-tankskibe til reparation heroppe, »Kristine Mærsk« på 333.750 tdw., »Regina Mærsk« på 284.500 tdw. og »Romø Mærsk« på 286.000 tdw. I dag gælder besøget »Romø Mærsk«. Telegrafisten er formand for skibsklubben, og vi taler lidt om, hvad jeg kan yde skibet i form af personlig og kollektiv service - bl.a. om muligheder for sightseeing. Jeg lover at kontakte den stedlige Norske Sømandskirke, der for det meste tager sig af denne service for skandinaviske søfolk i Singapore. Jeg kontakter også skibets fører og 2. styrmanden, der ønsker, at jeg skal foretage forskellige indkøb for dem. 2. styrmanden vil bl.a. gerne købe en kamfertræskiste, der skal sendes til hans hjemby på Færøerne. Dernæst besøger jeg skibets forskellige messer, vi bytter film og bøger, og kl. 18.30 kører jeg tilbage til Singapore. Dagens arbejde er slut.

POSITION 1° 16' 35" N, 103° 50' 50" E

Summary

From Erik Dannesboe, secretary of the Merchant Navy Welfare Service in Singapore, comes this description of a typical day's work, together with a brief account of how the service came into being and the various work it carries out.

The Welfare Service has had a centre in Singapore since 1976, but the idea of welfare work among seamen - in addition to seamen's churches - dates back to the nineteen thirties. Not until after the war, however, in 1948, was an Act passed establishing the Merchant

Navy Welfare Service. Nowadays crews do not spend much time ashore and the centre in Singapore has therefore no club facilities, welfare work being taken out to the ships themselves. They lie at anchor somewhere in the very large harbour area and the secretary visits them by car and boat. Routine duties include bringing out newspapers, changing books and films and also, since 1980, videotapes of Danish television programmes. He will also do any shopping or similar errands for the crew before next time they are in port. If there is time for sightseeing the Norwegian seamen's church in Singapore will arrange it. Cases of illness and other sudden emergencies are dealt with by the secretary in consultation with the Danish Embassy.

Danish vessels calling at Singapore are mainly those belonging to the Maersk Line and the East Asiatic Company. Maersk, for instance, has three lines continually using Singapore, on the route between USA and the Far East, between Europe and the Far East and between Japan and Indonesia. The East Asiatic Company, too, has three lines regularly calling at Singapore: the ScanDutch line between Europe and the Far East, the ScanDutch line between the Mediterranean and the Far East and, finally, the line between the Far East and the west coast of America. In addition Singapore is used by tankers and bulk carriers belonging to these two companies, as well as liners, tankers and bulk carriers of other Danish shipping companies and occasionally the odd coaster.

TIL SJÖS MED KANON

Trekk fra hvalkanonens utvikling

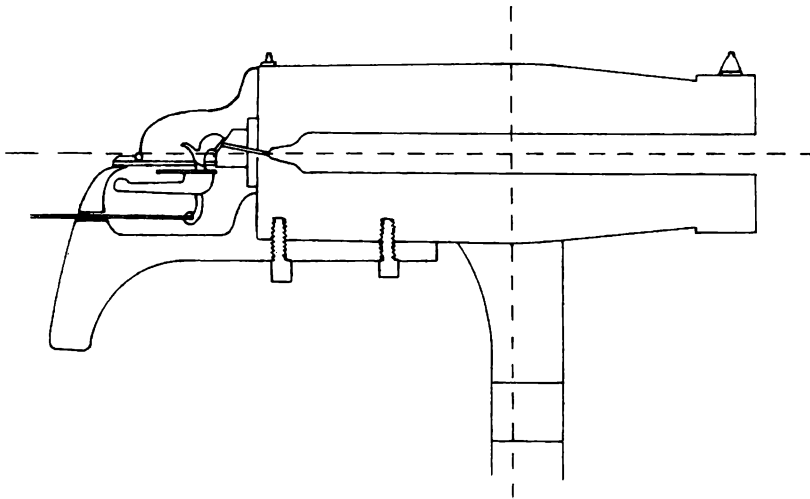
Af

ERLING ERIKSEN

Forfatteren er leder af museumsvæsenet i Vestfold fylke med hovedmuseum i Tønsberg og er således bysbarn med hvalfangstens norske foregangsmand, Svend Foyn. Et andet museum i Vestfold er Kommandør Christensens hvalfangstmuseum i Sandefjord, hovedbyen for Norges hvalfangst.

Grunnlaget for den moderne hvalfangst ble lagt i siste halvdel af 1800-tallet. Banebryteren var Tønsberg-mannen Svend Foyn, og ledende i utviklingen ble kystfylket Vestfold. Dr.philos Arne Odd Johnsen har i det store verk om »Den moderne hvalfangsts historie«, I bind, bl.a. drøftet spørsmålene: Hvorfor oppsto den moderne hvalfangst? Hvorfor ble nordmennene pionerer innenfor denne næring? Og hvorfor ble Vestfold hvalfangstfylket fremfor alle?¹ Når det gjelder det siste spørsmålet, peker dr. Johnsen på en rekke viktige momenter. Vestfold hadde lange tradisjoner som sjøfartsfylke og dermed rikelig tilgang på dyktige sjøfolk. Fylket var tett befolket, og innenfor områdets egne grenser var næringsvilkårene dårlige. Mulighetene lå på havet. En jevn velstand i fylket gjorde det også mulig å imøtekomme de kapitalbehov som den nye næringsvei hvalfangsten krevde. Og sidst, men ikke minst spilte Svend Foyns personlighet en rolle.

Våren 1864 stevnet Svend Foyn nordover på sin første ferd med sin nye, spesialbygde hvalbåt »Spes & Fides«. Hensikten var å forsøke seg på fangst av de vanskelige finnhvalarter i Nord-Norge ved å ta i bruk de tekniske finesser som tiden rådet over. Denne Svend Foyns første ekspedisjon ble ingen suksess. Det skulle gå en rekke år med prøving og feiling før det lyktes Svend Foyn å finne frem til en brukbar fangstmetode. Året 1868 representerte i så måte et gjennombrudd. For første gang lyktes det å oppnå et brukbart fangstresultat. Fangstmetoden var imid-



Svend Foyns hvalkanon fra 1870 i snitt Målestokk 1:10. Snittet viser bl.a. den fine kanal for kruttet fra kanonløpets bakre del og til pistongen med knallperle. Videre sees hvorledes avtrekkeren er innbygd i skjeftet og betjenes ved hjelp av en snor som går ut gjennom et hull i skjefkets bakkant. Oppmålingstegning: P.E. Lædre.

Svend Foyn's harpoon gun of 1870. The diagram shows the narrow groove for the powder between the rear end of the bore and the piston and detonator. The trigger is enclosed in the stock and is released by means of a cord passing through a hole in the rear of the stock.

lertid ennå ikke fullt uteksperimentert. Først i årene etter 1868 fikk således granatharpunen sin endelige utformning og erstattet bruken av granater og harpuner hver for seg². I 1873 fikk Svend Foyn patent på sin fangstmetode, et patent som i realiteten ga ham enerett i 10 år til å drive moderne hvalfangst.

Det system som Foyn fikk patent på i 1873 omfattet fem hovedledd:

1. Hvalen ble skutt fra selve dampskipet.
2. Hvalen ble skutt med den kombinerte granatharpun. Det ble brukt en fast kanon i skipets forstevn. Kanonen hadde en rekylanordning, og det ble benyttet en elastisk forladning.
3. Til å hive inn hvalen ble brukt et spesielt spill drevet av maskinen.
4. Hvalbåten hadde stoppelemmer på sidene. Disse kunne fires, så snart hvalen var truffet.
5. Hvallinen gikk over en akkumulator, d.v.s. et elastisk mellomledd som forhindret sterke rykk i linen³.

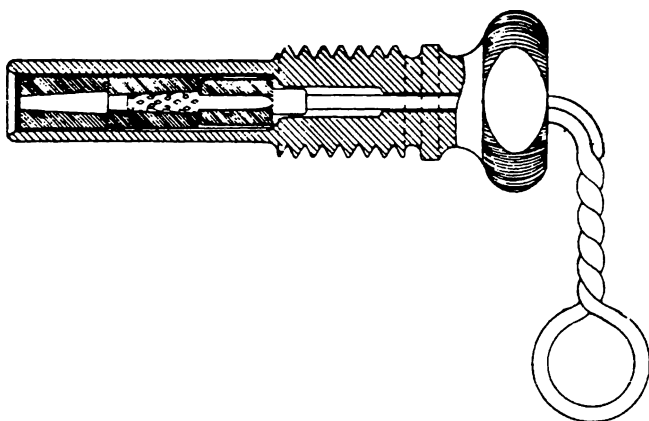
Den fangstmetode som Svend Foyn fant frem til, kom til å danne

grunnlaget for den moderne hvalfangst. Fangstmateriellet kom imidlertid i årenes løp til å undergå store forandringer. I det følgende skal redegjøres for enkelte hovedtrekk når det gjelder utviklingen av hvalkanonen.

Et eksemplar av Svend Foyns hvalkanon fra 1870, beregnet for utskyting av granatharpun, er oppbevart på Vestfold Fylkesmuseum i Tönsberg. Denne kanon er av solide dimensjoner. Den har en største lengde på 118 cm. Kanonrøret har en største utvendige diameter på 30 cm. og selve kanonløpet har en indre diameter på 67 mm. Fra løpets innerste del fører en fin kanal videre bakover til en pistong, d.v.s. en liten tapp beregnet for tennerperlen. Avfyringsmekanismen består av en hane som kan spennes ved hjelp av en stålfjær inne i skjefte. Det man kunne kalle avtrekkeren ligger også innbygd i skjefte. Fra denne avtrekkeren fører en snor ut gjennom et hull i kanonskjeftes bakkant. Kanonen ble således avfyrt ved å trekke i denne snoren. Kanonen hviler i en gaffel, som igjen hvilte i en jernpullert som var festet til skipets forstevn. For å oppfange i hvert fall noe av den kraftige rekylen fra kanonen, var det bak tappene som kanonen hvilte på i gaffelen plassert gummiputer.

Når kanonen skulle gjøres skuddklar, ble først kruttladningen ført inn i løpet. Til dette brukte man en stokk med et hull i. Å få kruttet helt frem til pistongen gjennom den fine kanal fra løpets innerste del, bød imidlertid på vanskeligheter. Man måtte dunke kanonens bakre del ned mot gaffelen en rekke ganger for å være sikker på at kruttet ble fordelt slik det skulle⁴. Mellom kruttladningen innerst i kanonløpet og harpunen var det nødvendig å ha en form for fender, en forladning. Som forladning dyttet man først inn stry, deretter en gummiforladning og til slutt en del ull. »Ved dette sidste simple middel er det alene bleven muligt at udskyde harpunen uden at ödelegge den«⁵. Til slutt ble så granatharpunen stukket inn i løpet, og kanonen var klar for skudd. Kanoner vet vi at Svend Foyn bl.a. fikk fra Tyskland, fra Finspång i Sverige og fra Næs Jernværk⁶.

Kanonen fra 1870 har neppe vært uten svakheter. Andr. Ellefsen, som kjente denne type kanoner, forteller at »dei gamle greidorne kunde so lett bli vaate og mykje kluss var det aa la kanona«⁷. Ellefsen forbedret selv avfyringsmekanismen idet han erstattet snoravtrekkeren med en avtrekker på skjeftes underside. »Skote vart fyrr löyst ved aa rykkja i ei snor, som var fest til avtrekkaren. Men baade han og skjefte vart no forandra, saa ein no heldt skjefte med baae hender og löyste skote med peikefingeren som paa eit gevær«⁸. Ellefsen tok også i bruk den såkalte Kruppske tennskrue for avfyring av skuddet. Tennskruen besto av en messinghylse med en kruttladning og en såkalt river. Ved å trekk riveren



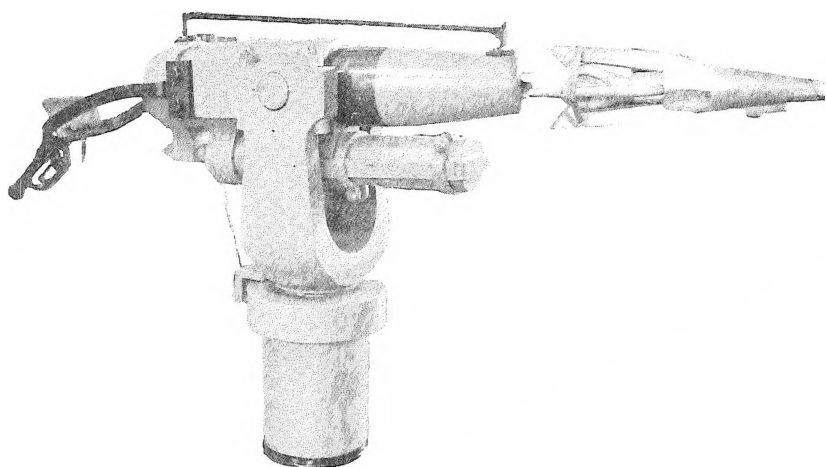
Den Kruppske tennskrue. Svend Foyns kanon fra 1870 ble avfyrt ved at låsmekanismens hane slo til en knallperle og dermed antente kruttladningen. Denne avfyrimekanisme blev avløst av den såkalte »Kruppske tennskrue«. Tennskruen besto av en messinghylse med en tennladning og en »river«. Ved å trekke riveren hurtig ut, fikk friksjonen ladningen til å eksplodere. Dermed slo en kraftig stråle gjennom fenghullet og antente selve hovedladningen i kanonen. Illustrasjon fra 1903.

Krupp's priming screw replaced the breech bolt in Foyn's original gun. It consisted of a brass tube with priming charge and friction pin, which when pulled sharply out caused friction, thereby exploding the charge. A strong flash back through the vent ignited the main charge.

hurtig ut, fikk friksjonen ladningen i tennskruen til å eksplodere. Dermed slo en kraftig stråle gjennom fenghullet og antente selve hovedladningen i kanonen⁹. Bruken av tennskruen var ikke Ellefsens egen ide. Han hadde i 1882 fått høre at M.C. Bull, Svend Foyns slektning og fangstbestyrer, anvendte tennskruer i kanonen¹⁰. Andr. Ellefsens sønn, Anders Ellefsen, startet forøvrig en bedrift som ble velkjent når det gjaldt fabrikasjon av tennskruer og tidsbrannrør til bruk i hvalfangsten.

Inntil 1885 var de norske hvalkanoner stort sett hjemmelaget, d.v.s. laget på norske verksteder. I 1885 leverte imidlertid A/B Bofors sin første kanon av den størrelse som senere ble vanlig. Bofors ble et ledende firma når det gjaldt produksjon av hvalkanoner. Senere tok Christiania Staalverk opp produksjonen, og da denne bedrift ble nedlagt, begynte Kongsberg Vaabenfabrik i 1920 å lage hvalkanoner¹¹.

De gamle munnladere var såkalte »faste« kanoner, d.v.s. at rekylene bare til en viss grad ble oppfanget av en rekylanordning av den type som allerede Svend Foyn hadde anvendt, d.v.s. et par gummibufferter i kanyonngaffelen. Påkjenningen ble derfor meget stor både på kanonen,



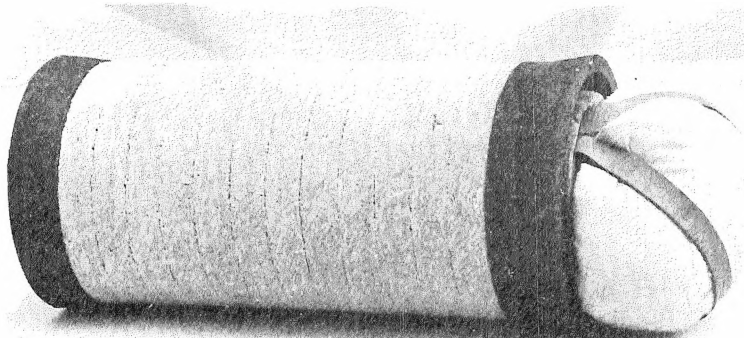
Munnladningskanon med rekylbrems. De gamle munnladningskanoner var uten rekylbrems. Et par gummibufferter i kanongaffelen var eneste demper. I 1903 ble glyserinrekylbremsen lansert, men den slo først gjennom for alvor omkring 1910. På bildet sees rekylbremsen i form av en stålsylinder under selve kanonløpet. Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

Muzzle loading gun with recoil brake, the steel cylinder under the barrel of the gun. The glycerine recoil brake though invented in 1903 was not in general use until 1910.

gaffelen og festet i båten. Det intraff således flere dødsulykker på grunn av materialsvikt. En bedre rekylanordning ville derfor være av stor betydning. En løsning på dette problem ble lansert i 1903-04 idet både Bofors i Sverige og direktør O. A. Julsrud ved Kongsberg Vaapenfabrik kunne legge frem kanonkonstruksjoner med glyserin rekylbrems. Men først omkring 1910 slo rekylbremsen gjennom for alvor¹².

Sterkt forenklet består rekylbremsen av en veskefylt sylinder og et stempel med hull hvorigjennom vesken kan presses. Virkemåten er den samme som for støtdempere i en moderne bil. Ved bruken av rekylbremsen oppnådde man både en reduksjon av påkjenningen på materiellet og en jevnere virkning på harpunleggen og dermed en mer glidende bevegelse for harpunen¹³.

Ut fra det som i det foregående er nevnt, kan man si at perioden fra omkring 1910 og frem til midten av 1920-årene var kjennetegnet av hvalkanoner med følgende hovedtrekk: De var munnladere. De var utstyrt med rekylbrems (selv om faste kanoner var i bruk i noen tid fremover). De blev avfyrt med en avtrekker på undersiden av skjettet



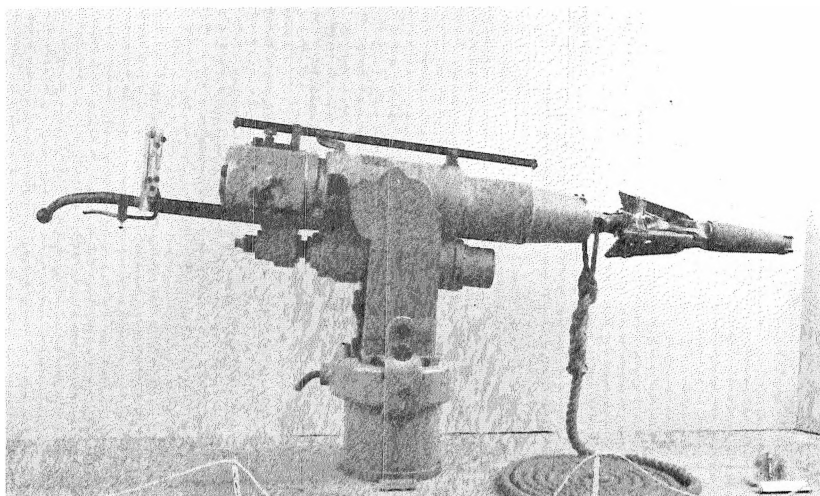
Ferdig oppveid kruttpose festet til en ferdigprodusert forladning. Man får dermed et såkalt »sammensatt skudd«. De ferdigproduserte forladninger kom på markedet i 1927. (Vestfold Fylkesmuseum).

Prefabricated charge. A measure of powder weighed and put into bag was attached to a prefabricated primary charge. These first appeared on the market in 1927.

omtrent som på et gevær. Det var en tennskrue i kanonrørets bakvegg som antente ladningen.

Vestfold Historielag har i de senere år drevet arbeide med innsamling av muntlig tradisjonsmateriale blant eldre hvalfangere. På grunnlag av dette materiale er det mulig å danne seg et bilde av arbeidsprosessene i forbindelse med den gamle munnladningskanon.

Til bruk for kanon og granatharpun hadde man et lager ombord av kanonkrutt, granatkrutt, tennsatser, brannrør og rivere. Materiellet blev oppbevart i et isolert kruttskap nede i rommet på hvalbåten. Det var styrmannens oppgave å laste kanonen. Ladningen som ble brukt til å skyte ut harpunen med, kom i ferdig oppveide kruttposer på 480-500 gram. Posen inneholdt svartkrutt av en type kalt »firkantkrutt«. I enden av posen var det en liten ekstrapose. Denne inneholdt fin svartkrutt kalt »tennkrutt« eller »fengkrutt« og tjente som fengladning. Posen med krutt ble dyttet forsiktig inn i kanonløpet med en ladestokk. Dette var en dreid trestokk, ca. 1,5 m lang og med en største diameter omtrent like stor som kanonløpets. Under arbeidet med å få på plass kruttposen, måtte man passe på at den lille ekstraposen med fengkrutt traff det punkt i kanonløpets bakre del hvor tennskrue munnet ud. Når kruttposen var

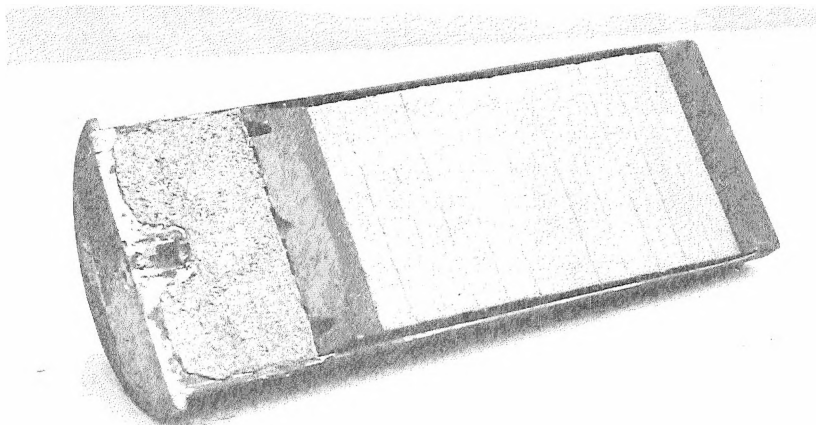


Bakladekanon fra Kongsberg Våpenfabrikk (M/52). Bakladekanonen ble lansert i 1925. Drivladningen for harpunen var en »patron« som ble lagt inn i kanonens bakkant og ble låst ved en såkalt »kile«, en kraftig stålblokk. Kilen, som kunne beveges på tvers av løpets retning, inneholdt selve mekanismen for avfiring af skuddet.

Breech loading gun made by the Kongsberg Arms Factory. Breech loaders first used in 1925. The propelling charge for the harpoon was a cartridge placed in the breech and held by a block of steel, which moved transversely to the bore and contained the firing mechanism.

på plass, måtte man ha inn en forladning som skulle ligge mellom krutt-
posen og harpunen. Som forladning brukte man først en rund gummi-
kloss, en »kladd«, med samme diameter som kanonløpet og ca. 2 cm.
tykk. Derefter dyttet man inn stry og ull, og til slutt en ny gummikladd.
Gummikladder, ull og stry ble dyttet inn i kanonløpet ved hjelp av lade-
stokken. Man hadde gjerne et merke på denne, slik at man fikk en passe
lengde igjen i løpet til å romme harpunleggen. Til slutt ble så harpunen
skjøvet på plass og gjort skuddklar. Så kunne tennskruen settes i.
Tennskruen var ca. 10 cm lang, gjenget opp og ble skrudd inn i et hull i
kanonens bakstykke. Midt i tennskruen satt riveren. Når denne ble
trukket ut, ble kruttladningen antent. Fra riveren gikk det en ståltråd
eller et lenke bakover til avtrektermekanismen som trakk riveren ut når
man trykket på avtrekkeren.

Som tidligere nevnt, var kruttposen ferdig oppveid. Ønsket man et re-
dusert skudd, åpnet man kruttposen og slapp ut noe krutt. Dette gjorde



Snitt gjennom patron for hvalkanon. I bakladekanonen benyttet man patroner som inneholdt både tennperle, kruttladning og forladning. Patronene ble gjort skuddklare ombord etter hvert som man hadde bruk for dem. Dette var styrmannens jobb og ble utført nede i rommet. Samme hylsen kunne brukes flere ganger. (Vestfold Fylkesmuseum).

Section of whaling gun cartridge. It contained detonator, main charge and primary charge, and was made ready by the mate below deck. The same case could be used several times.

man på öyemål. Senere fikk man også ferdige poser med redusert ladning¹⁴.

Etter at det var skutt med en munnlader, måtte løpet gjøres godt rent, bl.a. for å hindre ulykker når kanonen igjen skulle lades. Til denne rengjøring brukte man en »jernvisker«. Dette var en jernstang omtrent like lang som ladestokken og vridd som en korketrekker i enden. Man krøllet så sammen stry og dro dette ved hjelp av viskeren frem og tilbake i løpet idet man vred godt rundt i bunnen av kanonløpet for å få bort alle rester¹⁵.

Den gamle lademåte var en ganske tidkrevende prosess, og tiden spilte en avgjørende rolle under jakten på en hval. Vesentlige fordeler ble oppnådd da de ferdigproduserte forladninger kom på markedet i 1927. Tre forskjellige typer ble lansert omtrent samtidig: Engbergs, Gjelstads og Kongsberg Vaabenfabriks. Felles for dem var at de besto av en sylinder av et sammenpressbart materiale. Til sylinderens to endeflater var det festet runde gummikladder. Kruttposen kunne festes til forladningen, og man fikk et såkalt »sammensatt skudd« som man, som en samlet enhet, kunne skyve inn i kanonløpet i en enkel arbeidsopera-

sjon. Disse sammensatte skudd var således meget arbeids- og tidsbesparende. Videre muliggjorde de også bruken av røksvakt krutt i munnladningskanoner.

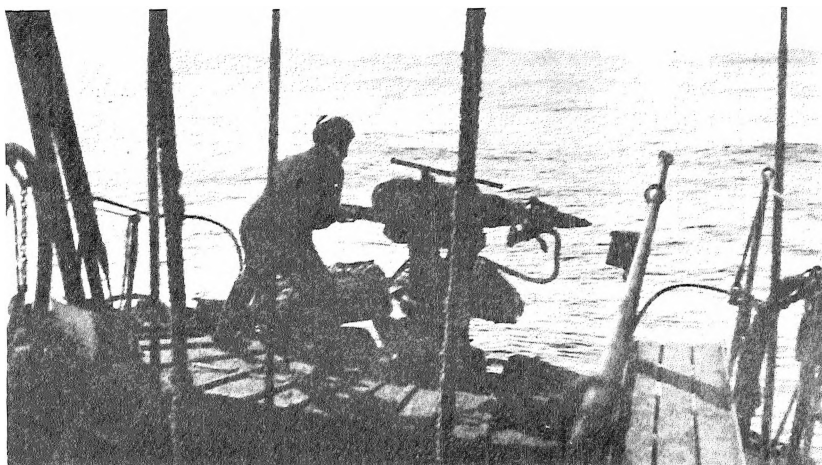
Det røksvake krutt ble i 1926 tatt i bruk i forbindelse med de nye bakladekanoner. Denne type krutt bød på en rekke fordeler. Det ga jevnere skudd, større effekt som igjen ga mulighet for skudd over større distanser og hadde lavere maksimumstrykk og forårsaket dermed lavere påkjenning på materiellet¹⁶. Det røksvake krutt krevde imidlertid større nøyaktighet under ladning enn det var mulig å oppnå ved den gamle form for forladning.

Året 1925 ble et merkeår i hvalkanonens utvikling. Dette år presenterte nemlig både Kongsberg Vaabenfabrik og A/B Bofors sine første bakladekanoner for hvalfangst. Kongsbergkanonen ble demonstrert på Kongsberg den 15. aug. og Boforskanonen den 19. aug. Det nye ved disse kanoner var bruken av hylser, eller patroner, som kunne lastes opp på forhånd og som ble lagt inn i kanonen ved hjelp av et sluttstykke, en såkalt kile, i kanonens bakkant. Kanonløpet gikk således gjennom hele rørets lengde og ble lukket i bakkant av kilen som besto av en kraftig firkantet stålblokk som dannet en solid stötbunn for patronen. Kilen, som kunne beveges på tvers av løpets retning, inneholdt selve mekanismen for avfiring av skuddet. Hylsen eller patronen rommet både kruttladning, forladning og tennperle¹⁷.

Bakladekanonen bød på en rekke fordeler. Den var rask å lade. Kruttet holdt seg tørt i hylsen. Man fikk helt jevne skudd. Kanonløpet holdt sig rent. Og man kunne bruke røksvakt krutt. Bakladekanonen viste seg da også å være en desidert suksess og kom etter hvert til å fortrenge de gamle munnladningskanoner¹⁸.

Patronene som ble brukt til de nye bakladekanoner, ble gjort skuddklare ombord etter hvert som man hadde bruk for dem. Dette var gjerne styrmannens jobb, og ble utført nede i rommet. Samme hylsen kunne brukes flere ganger. Når den tomme hylsen skulle lastes, skrudde man først inn en brukt tennperle slik at kruttet ikke skulle kunne renne ut av hylsen eller fuktighet komme til. Av sikkerhetsmessige grunner ble ny tennperle først satt inn når patronen skulle brukes. Det røksvake kruttet kom i ferdig oppveide pakker. I enden av kruttpakken var det anbragt svartkrutt som utgjorde fengladning og skulle plasseres nærmest tennperlen. Kruttpakken blev stappet ned i bunnen av hylsen. Derpå stappet man den ferdige forladning ned i hylsen. Kruttladning og forladning var tilpasset slik at de akkurat fylte opp hylsen. Man kunne også få ferdige ladninger for reduserte skudd og for »loppeskudd«.

Når kanonen skulle gjøres skuddklar, ble den først dreid rundt slik at



Den kjente hvalskytter A. Ellefsen i aksjon på feltet sesongen 1930-31. I »Polar-årboken« for 1935 har forfatteren Hans S.I. Bogen en artikkel om hvalskytterne under tittelen »Hvalfangstens aristokrati«. Det heter her bl.a.: »Alle vet hvem han er og hvor stort ansvar han blir betrodd. Man kjenner merket på hans bil og vet hvad han betaler i skatt. Riktignok har matroser, som har faret i årevis på hvalbåt og fått litt større hyre enn almindelige matroser, av og til tilranet sig skyttertittelen, men de får ikke derfor sine navn i skytternes gothakalender«.

A. Ellefsen, a well known gunner, in action in the 1930-31 whaling season. Gunners were regarded as the elite among whalers.

munningen pekte akterover. Så ble harpunen bragt på plass. Den skulle stikkes akkurat så langt inn i løbet at den støtte an mot patronen som ble lagt inn i kanonens bakkant. For å få dette til på en risikofri måte, la man først inn en »lastepatron«, d.v.s. en hylse uten ladning, bare fylt med gummiplugg. Harpunen kunne da skyves inn i løbet inntil den støtte an mot lastepatronen uten fare for vådeskudd. Når harpunen var på plass, ble den surret fast i riktig posisjon ved hjelp av et bendsel som gikk til et feste ved kanonmunningen. Deretter ble granaten skrudd på harpunen og gjort skuddklar hvorefter kanonen igjen kunne dreies i riktig retning med munningen forover. Når dette var gjort, ble lastepatronen skiftet ut med en ladet patron med tennerle og kanonen var klar for skudd¹⁹.

Med bakladekanon var man kommet frem til en kanontype, som i sine hovedtrekk ble den rådende så lenge den norske hvalfangst pågikk.

En vellykket fangst var avhengig av mange faktorer som alle var viktige. Likevel tør det sies, at skytteren og hans kanon sto særdeles

sentralt i bildet. Skytteren tilhørte »hvalfangstens aristokrati«. Det nyttet lite med en god kanon hvis skytteren ikke holdt mål. Skytteren skulle ha »hvalteft« og jaksans, energi, veljekraft og gå-på-mot. Og han skulle helst ikke vite hva nervösitet var. Og sidst, men ikke minst, han skulle ha hell. For å hjelpe på fangstlykken, tok mange skyttere irrasjonelle midler i bruk. De kunne »ofre« til havet, de kunne »brenne bort« ulykken med kрут, »vaske bort« uhellet a.1²⁰. Uansett teknisk utvikling av kanon og övrig fangstutstyr så var hvalfangst alltid fangst.

NOTER

- ¹ A. O. Johnsen: »Den moderne hvalfangsts historie« I side 35 ff.
- ² A. O. Johnsen: *ibidem* I, side 196.
- ³ A. O. Johnsen: *ibidem*, I, side 221.
- ⁴ Andr. Ellefsens beretning i »Hvalfangsten. Dens historie og mænd« side 56-57.
- ⁵ A. O. Johnsen: »Svend Foyn og hans dagbok« side 228.
- ⁶ Svend Foyns dagbokanteqnelser i »Svend Foyn og hans dagbok«.
- ⁷ Andr. Ellefsens beretning i »Hvalfangsten. Dens historie og mænd« side 57.
- ⁸ Andr. Ellefsens beretning *ibidem*, side 56.
- ⁹ W. E. Ramm: »Foredrag i artilleri for Krigsskolens nederste avdelings feltartillerilinje« 1903.
- ¹⁰ »Hvalfangsten. Dens historie og mænd«, side 57.
- ¹¹ Joh. N. Tönnessen: »Den moderne hvalfangst historie« III, side 75-78.
- ¹² Joh. N. Tönnessen: *ibidem* side 75-78.
- ¹³ A. Jörgensen: »Litt. om hvalkanoner«. »Norsk Hvalfangst-Tidende« 1923 side 10-25.
- ¹⁴ Intervju nr. 8, 22, 25, 27 og 30.
- ¹⁵ Intervju nr. 8.
- ¹⁶ »Norsk Hvalfangst-Tidende« 1927, side 10.
- ¹⁷ »Norsk Hvalfangst-Tidende« 1925, side 92 ff. og 1926, side 3 ff. og side 67 ff.
- ¹⁸ »Norsk Hvalfangst-Tidende« 1927, side 97-98.
- ¹⁹ Intervju nr. 8, 22, 24, 27 og 30.
- ²⁰ E. Eriksen: »Folketro på hvalfangst«. »Vestfold-minne« 1964, side 146 ff.

DEVELOPMENT OF THE WHALING-GUN

Summary

The men of Vestfold in Norway are famous whalers. The pioneer of modern whaling was from Tönsberg, Svend Foyn. The author of the article describes the main features in the development of the whaling-gun from its invention by Svend Foyn in 1870 until about 1930.

The early guns were muzzle loading and without effective recoil brake. The glycerine recoil brake first made its appearance about 1910. Another important improvement was the breech loading gun, first brought into use in 1925. On the basis of oral tradition the author also gives an account of the working methods involved in use of the whaling-gun.

OSTINDISK KONVOJ I DEN FLORISSANTE HANDELSPERIODE

Af

OLE FELDBÆK

Forfatteren, der i sin disputats i 1969 behandlede en side af den florissante periode, nemlig den skjulte engelske handel, der foregik på skibe under dansk flag, skriver her om den danske konvojpolitik, der resulterede i Freya-affæren, Danmarks medlemskab af Det væbnede Neutralitetsforbund og slaget på Reden.

Når skibe under dansk flag i ældre tid krydsede Ækvator, var der - ihvertfald indtil omkring 1800 - udelukkende tale om Ostindiefarere på vej til Indien, Kina, Java, Manilla eller Mauritius; og det var som hovedregel enligt sejlene skibe. Enkelte gange blev Linien dog krydset af en ostindisk konvoj; og for så vidt kan man hævde, at de første danske skibe overhovedet, der krydsede Ækvator - Ove Gieddes eskadre den 5. maj 1619 - var en ostindisk konvoj under beskyttelse af orlogsskibene »Elefanten« og »David«¹. De egentlige ostindiske konvojer hører imidlertid hjemme i den florissante handelsperiode, hvor det enevældige danske styre gjorde en kraftanstrengelse for at udnytte neutralitetskonjunkturerne under Den amerikanske Frihedskrig 1778-83 og under Revolutionskrigene fra 1793 til 1802.

Konvoj var på det tidspunkt et velkendt fænomen; og ingen bestred en neutral fyrstes ret til at lade sine undersåtters handel beskytte af orlogsskibe. Derimod var det et åbent spørgsmål, hvorvidt de neutrale orlogsskibe havde ret til at afvise de krigsførende magters orlogsskibe og kapere, når de forlangte at visitere konvojens handelsskibe. Som neutral havde stormagten Holland allerede i det 17. århundrede med held hævdet princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed. Det havde på den anden side kun været muligt, fordi Holland havde formået at sætte den fornødne militære magt bag sit principielle krav. Et andet spørgsmål var derfor, hvorvidt en mindre stat som det danske monarki uantastet ville

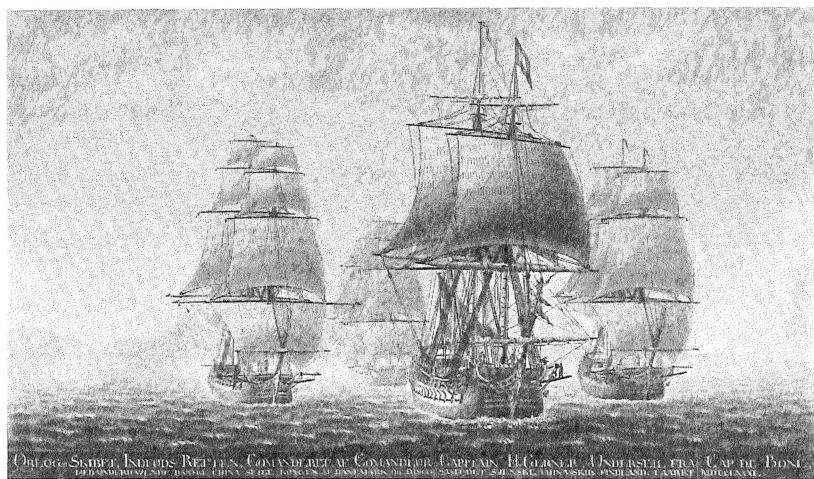
kunne hævde dette konvojprincip, der hverken var baseret på traktater eller på en overbevisende folkeretlig tradition.

I sidste halvdel af det 18. århundrede var dansk konvoj mange ting. Det kunne være konvoj mellem Danmark og Norge; det kunne være konvoj til og fra fjerne destinationer i Middelhavet, Afrika, Vestindien og Asien; det kunne være konvoj mellem havne i Middelhavet; og det kunne endelig være konvoj mellem de danske og de fremmede øer i Vestindien. Men en ting var fælles for alle danske konvojer: de var politisk risikable.

Konvoj var politisk risikabel som følge af det 18. århundredes danske flådepolitik. Dens vigtigste mål var nemlig at fastholde en militær overlegenhed over for Sverige; og det var derfor yderst begrænset, hvad der kunne afses af skibe og personel til fjernere opgaver. Konvoj var imidlertid navnlig forbundet med risiko i forholdet til de krigsførende stormagter. Ingen dansk udenrigsminister gjorde sig illusioner om, at Danmark militært ville være i stand til at yde en effektiv beskyttelse af danske handelsskibe over for de krigsførendes orlogsskibe og kapere. Når skiftende danske udenrigsministre ikke desto mindre fra tid til anden accepterede konvoj af neutrale handelsskibe under dansk flag, skyldtes det deres vurdering af den aktuelle storpolitiske situation. I perioder, hvor navnlig England befandt sig i en presset situation politisk og militært, kunne det forekomme politisk forsvarligt at spille på, at vedkommende stormagt ville vige tilbage fra at fremprovokere en konflikt med en venligtsindet neutral stat over det politisk og prestigemæssigt ømtålelige spørgsmål om neutrale konvojers ukrænkelighed, og dermed risikere at drive den i armene på sine modstandere. For Danmark rummede konvoj imidlertid altid et element af politisk hasard, således som det også fremgik af udenrigsminister A.P. Bernstorffs svar til danske rederer, der bad om konvoj: »Wollen Sie Krieg? Ich will Sie morgen hinein-führen, aber wieder heraus, das ist nicht in meinen Kräften«².

I den florissante handelsperiode var de ostindiske konvojer et element i den samlede danske konvojpolitik. På nogle punkter adskilte de ostindiske konvojer sig fra de øvrige konvojer: ruterne var de længste; ladningerne var de rigeste; og skibene var langt de største i den danske handelsflåde. Alligevel rummer de ostindiske konvojer så mange træk, der er typiske for periodens konvojpolitik, at det kan være rimeligt at gøre dem til genstand for en fremstilling.

Fra 1772 var den ostindiske søfart og handel fri for alle den danske konges undersætter, alene med undtagelse af farten på Kina og handelen med kinesiske varer, som fortsat var Asiatisk Kompagnis monopol. I fredstid kunne kompagniskibene og de private Ostindiefarere sejle frit.



Lineskibet »Indfødsretten« under konvoj hjem fra Kap med Asiatisk Kompagnis Kinafarere »Kongen af Danmark« og »Disco« - en nybygget 42 kanoners fregat, som kompagniet i 1778 havde lånt af flåden - samt det svenske Ostindiske Kompagnis Kinafarere »Finland«. Konvojeringen af den svenske Kinafarere skete i overensstemmelse med de gensidige konvojforpligtelser, som Danmark og Sverige havde indgået ved oprettelsen af Det væbnede Neutralitetsforbund i 1780. Usigneret akvarel. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.

The sixty gun ship of the line »Indfødsretten« returning from the Cape of Good Hope in 1781 with a convoy consisting of the Danish Asiatic Company's Chinamen »Kongen af Danmark« and »Disco« and the Swedish East India Company's Chinaman »Finland«.

Fra de europæiske magters orlogsskibe havde de intet at frygte; mod de nordafrikanske korsarer var de beskyttet gennem den danske konges traktater med Algier, Tunis, Tripolis og Marokko; og over for malajiske pirater ydede skibets egne kanoner, håndvåben og entrenet et tilstrækkeligt værn.

Krigene mellem England og Frankrig ændrede imidlertid helt dette billede. Begge de krigsførende havde en elementær interesse i at afskære modstanderens forbindelser med sine kolonier og gennem blokade og opbringelser undergrave hans økonomiske grundlag for en videreførelse af krigen. Derfor kunne de ikke acceptere, at de neutrale overtog den transport mellem kolonierne og moderlandet, som modstanderen ikke længere selv var i stand til at videreføre; og ved at visitere neutrale handelsskibe ude til søs, ved at indbringe dem til undersøgelse i nærme-

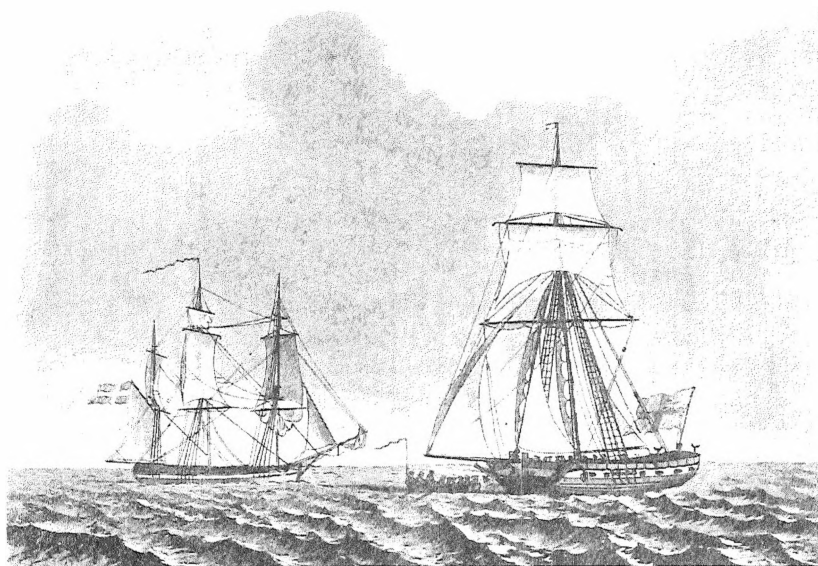
ste havn, og ved at prisedømme skibe og ladninger i tilfælde af neutralitetsmisbrug, søgte de at realisere deres krigsmål.

Allerede på et tidligt tidspunkt af Kolonikrigen 1756-63 havde England demonstreret sin flådeoverlegenhed over for Frankrig; og dette var Frederik V's konseil tvunget til at tage til efterretning i sin neutralitetspolitik³. Ganske vist fremførte Danmark formelt et sæt vidtgående neutralitetsprincipper - frit skib/fri ladning, effektiv blokade, snæver kontrabandedefinition, ret til at besejle de krigsførendes oversøiske kolonier, og neutrale konvojers ukrænkelighed - men reelt måtte såvel den danske regering som monarkiets købmænd og redere bøje sig for Englands fortolkning af de neutrales rettigheder og pligter. Under krigen havde Danmark sendt konvojer til Middelhavet og Vestindien med udtrykkelige ordrer til konvojcheferne om at afvise ethvert krav om visitation af konvojen, om fornødent med magt. En krænkelse af en dansk konvoj i Middelhavet var imidlertid fra dansk side blot blevet besvaret med en indstilling af konvojeringen og af en formel protest. I konvojpolitikken fulgte Danmark sin generelle neutralitetspolitiske linie: at bøje sig for overmagten, men samtidig fastholde princippet, indtil mere gunstige konjunkturer måtte indtræffe.

Mere gunstige konjunkturer indtraf under Den amerikanske Frihedskrig, efter at Frankrig i 1778 gik ind i krigen på de amerikanske kolonisters side, i 1779 fulgt af Spanien og i 1780 af Holland⁴. Den danske politiske ledelse anså nu England for tilstrækkeligt presset politisk og militært til ikke blot at genfremsætte neutralitetsprincipperne fra forrige krig, men også i vid udstrækning at realisere dem; og kun det mest vidtgående af dem alle - frit skib/fri ladning - afholdt Danmark sig fra seriøst at fremføre.

Den ændrede politiske situation var baggrunden for, at Danmark straks efter krigsudbruddet i efteråret 1778 genoptog den konvojpolitik, der var slået fejl tyve år tidligere. Ved en kabinetsordre 14. december 1778 blev Admiralitetet instrueret om at udruste skibe til oversøisk konvoj⁵; og i februar 1779 blev den første konvojchefsinstruks udstedt til kaptajn Johannes Akeleye, der afgik til Vestindien med fregatten »Kronborg«. I juli samme år udstedtes derpå den første instruks for en ostindisk konvoj. Formelt gjaldt der de samme konvojchefsinstrukser for vestindisk og ostindisk konvoj. I praksis viste forskellen sig bl.a. ved, at mens der til Vestindien kun blev sendt fregatter, var det linieskibe, der blev indsat i de ostindiske konvojer. Navigationsmæssigt var der intet til hinder for at bruge fregatter i ostindisk konvoj; og årsagerne skal da også søges i den ostindiske handels særlige karakter.

I begyndelsen af august 1779 afsejlede 60 kanoners linieskibet »Hol-



»En engelsk kaper visiterende et dansk skib, som braser op«. Akvatinten, som kontoristen i det Rybergske handelshus Niels Truselew i 1805 publicerede i samarbejde med akademieleven C.W. Eckersberg, gengiver ikke en konkret begivenhed. Den er imidlertid interessant ved at vise den udramatiske og helt rutinemæssige procedure, de engelske orlogsskibe og kapere normalt fulgte i deres kontrol med skibsfarten under neutralt flag. Handels- og Søfartsmuseet.

An English privateer visiting and searching a Danish ship. The demonstratively peaceful manner is typical of the way in which most of the English naval ships and privateers carried out their control of neutral shipping during the Revolutionary Wars.

sten«, kommandørkaptajn Ulrich Christian Kaas, fra København, for at konvojere danske Ostindiefarere hjem fra Kap Det gode Håb⁶. På rejsen anløb han Accra for at støtte de igangværende danske forhandlinger med hollænderne på Guldkysten; og først i begyndelsen af marts 1780 ankom han til Kap. Midt i april tiltrådte han hjemrejsen med en konvoj bestående af Asiatisk Kompagnis Kinafarere »Dronning Juliane Marie«, »Prins Frederik« og »Kronprinsen« samt de private Indiensfarere »Christianssted« og »Prins Frederik«; og midt i juli var konvojen i god behold på Københavns Red.

Den første ostindiske konvoj havde været en succes, både politisk og økonomisk; og umiddelbart efter »Holsten«s hjemkomst blev endnu et lineskib, »Indfødsretten« på 64 kanoner, udrustet til at gå til Kap. I be-

gyndelsen af november 1780 afsejlede »Indfødsretten« med kommandørkaptajn Jens Gerner som chef; og efter en hurtig rejse kunne linieskibet i midten af marts 1781 kaste anker i Taffelbayen. Godt en måned senere hjemgik Gerner med Asiatisk Kompagnis Kinafarere »Kongen af Danmark« og »Disco« samt det svenske Ostindiske Kompagnis Kinafarere »Finland« i sin konvoj; og efter treogenhalf måneds sejlads kunne de to danske Kinafarere bugeres inden for bommen i Københavns havn.

Endnu før »Indfødsretten« afsejlede fra København, var den næste konvoj under forberedelse. Denne gang skulle der sendes et linieskib helt til Tranquebar; og hensigten var i særlig grad at yde konvoj for krigsårenes Indienshandel under dansk flag⁷.

I årene efter Robert Clive's sejr ved Plassey 1757 over nawab'en af Bengalen og det engelske Ostindiske Kompagnis påfølgende overtagelse af administrationen af Indiens rigeste og tættest befolkede provinser havde de engelske officerer og kompagniembedsmænd samlet sig meget betydelige private formuer. Direkte eller indirekte var disse illegale formuer blevet skabt på det engelske kompagnis bekostning; og de kunne derfor ikke bringes hjem til England med kompagniets skibe. Derfor stillede de rige englændere kapital og varer til rådighed for navnlig franske og hollandske skibe, mod at få beløbene udbetalt i London gennem diskrete internationale bankhuse. Dette vældige udbud af billig kapital havde også Asiatisk Kompagni og de første private Ostindiefarere fra København lukreret af, men indtil krigsudbruddet kun i begrænset omfang. Med Frankrigs og senere Hollands indtræden i krigen ændredes dette forhold imidlertid radikalt. Nu var skibe under dansk flag så godt som de eneste, der kunne formidle overføringen af de illegale formuer til Europa.

De rige engelskfinansierede ladninger, der i midten af juli 1780 ankom til København med »Christianssted« og »Prins Frederik«, satte for alvor sindene i bevægelse i københavnske købmands- og rederkredse. I begyndelsen af august ansøgte de om udsendelsen af et linieskib til Coromandelkysten og Bengalen; og Kommercekollegiet støttede varmt planen, både ud fra kortsigtede og langsigtede hensyn. Kollegiets chef, Ernst Schimmelman, lagde ikke skjul på, hvad målene var. De rige englændere fandt det under krigen for risikabelt at afsende deres egne skibe og ladninger under en tynd dansk camouflage som direkte ekspeditioner til København, således som det var sket med »Prins Frederik«, kaptajn Alexander McIntosh. Konvoj fra Indien til København ville derimod gøre de engelske investorer bag de direkte ekspeditioner under dansk flag tillidsfulde; og konvoj ville ydermere lette adgangen til lån og

varer for de danske Ostindiefarere, der kom ud fra København. Konvoj ville være en god investering under krigen; men den ville også være det på længere sigt. Ved at vænne englænderne til at operere gennem Tranquebar, Serampore og København forventede Ernst Schimmelmann nemlig, at englænderne også efter krigen ville bruge dansk flag og danske agenter til deres kapitaloverføring.

Den politiske ledelse tilsluttede sig planen; og i konvojchefsinstruktionen viste den, hvor langt den var villig til at støtte disse aktiviteter under dansk flag. Konvojchefens kontrol med skibspapirer og ladninger blev mærkbart afsvækket i forhold til tidligere; og under konvojeringen af de rige Ostindiefarere blev han bemyndiget til at sætte kikkerten for det blinde øje og undlade at hjælpe andre danske skibe, der måtte blive forulempet i sigte af konvojen.

I begyndelsen af maj 1781 afsejlede 60 kanoners lineskibet »Wagrien« under kommando af kommandørkaptajn Anders Bille. I begyndelsen af februar 1782 kunne Bille tiltræde hjemrejsen fra Tranquebar med Asiatisk Kompagnis Indiensfarer »Ganges« og den private Indiensfarer »Johanna & Maria«; og på Kap afhentede han kompagniets Kinafarere »Dronning Juliane Marie« og »Kronprinsen« samt dets Indiensfarer »Castellet Dansborg«. »Wagrien« afsejlede fra Kap den 6. maj 1782 med sin konvoj på fem skibe; og i midten af august 1782 var lineskibet tilbage i København⁸.

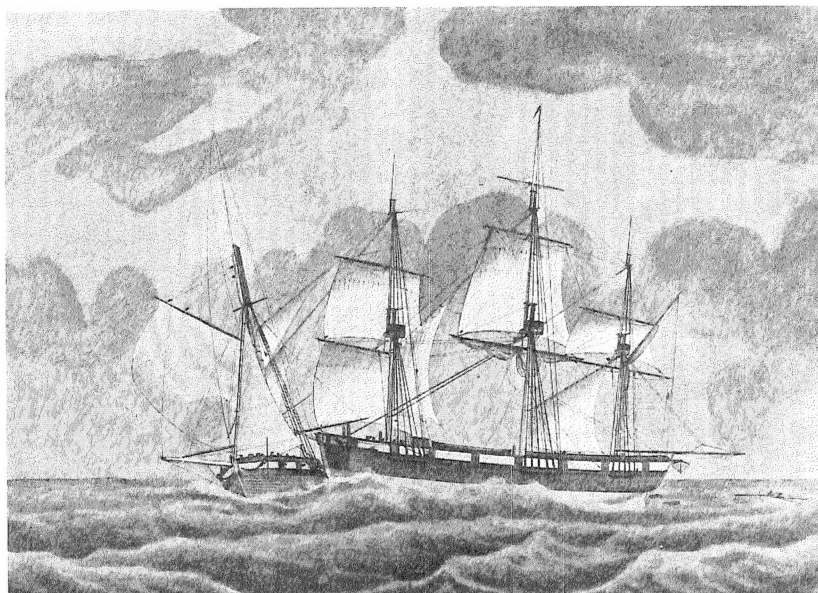
To måneder før »Wagrien«s hjemkomst var lineskibet »Indfødsretten« afsejlet til Indien med kommandørkaptajn Christopher Lütken som chef; og i deres bestræbelser på at udnytte neutralitetskonjunkturene, mens de varede, var de styrende gået endnu et skridt videre i forhold til den forudgående instruks for kommandørkaptajn Bille. I en kabinetsordre gjorde de det klart, at »befordringen af vore undersåtters direkte ostindiske handel er den hovedhensigt, hvorfor vi lader de dertil brugende skibe konvojere«⁹. Kommandørkaptajn Lütken fik derfor ordre om at stille nogle af lineskibets matroser til rådighed for direkte ekspeditioner under dansk flag, og erstatte lineskibets tab med indiske matroser fra Tranquebar.

Fra Tranquebar hjemgik »Indfødsretten« med den private Indiensfarer »Laurvig«. Ombord på »Laurvig« var dens ejer, kaptajn Peter Dahl. Han var under krigen blevet en hovedrig mand som agent for engelsk kapital i Bengalen; men nu kunne han forudse, at krigen var ved at være forbi, og at det var på tide at holde inde, mens legen var god. Da »Indfødsretten« nåede Kap, var freden mellem England og Frankrig da også almindelig kendt; og de danske handelsskibe hjemgik derfor uden konvoj. I juni 1783 rapporterede chefen, at »Indfødsretten« var parat til

at tiltræde sin hjemrejse. Det skulle imidlertid blive det sidste, Admiralitetet kom til at høre fra kommandørkaptajn Lütken og hans besætning. På hjemrejsen forsvandt lineskibet sporrøst i Atlanterhavet.

»Indfødsretten«s forlis kastede en skygge over konvojpolitikken, som også på andre måder havde været kostbar. »Holsten«s ophold på Guld-kysten og »Wagrien«s og »Indfødsretten«s togt i Det indiske Ocean kostede ihvertfald 250 besætningsmedlemmer livet - og adskilligt flere helbredet - som følge af skørbug og tropesygdomme. Og ikke alle de økonomiske forventninger til konvojerungen blev indfriet. Mest markant viste det sig ved, at de engelske investorer alligevel ikke, da det kom til stykket, turde lade deres direkte ekspeditioner under dansk flag løbe risikoen for at ende for en fransk prisedomstol. Indstillingen af de direkte ekspeditioner under krigen samt det forhold, at de private returekspeditioner fra København først for alvor startede i 1782, bevirkede, at det navnlig blev Asiatisk Kompagni, der kom til at drage nytte af de ostindiske konvojer. I højkonjunkturårene 1780, 1781 og 1782 modtog kompagniets direktion ialt syv Kinafarere med ladninger til en gennemsnitsværdi af 895.000 rdl. eller mere end dobbelt så kostbare som ladningerne i kompagniets Indiensfarere. Samtlige disse Kinafarere blev afhentet af lineskibe på Kap - i sig selv et imponerende vidnesbyrd om den præcision Admiralitetet og kompagniets direktion var i stand til at arbejde efter - og med helt ubetydelige ventetider konvojeret sikkert til København. Det havde ikke været mundsvejr, da Kommercekollegiets chef ved krigens begyndelse havde udtalt, at »statens almindelige fordel står i den nøjagtigste forbindelse med kompagniets velfærd«¹⁰. Og da styret den 18. november 1782 definitivt besluttede at indstille konvojerungen, kunne det for de ostindiske konvojers vedkommende se tilbage på en politisk og økonomisk succes¹¹.

Revolutionskrigene tog for Danmarks vedkommende deres begyndelse den 1. februar 1793, da det franske Nationalkonvent erklærede England krig; og straks fra krigsudbruddet stod det klart, at denne krig ville blive ført med større intensitet end den foregående, og at økonomisk krigsførelse ville få en langt mere fremtrædende placering¹². Af samme grunde fandt den danske udenrigsminister, A.P. Bernstorff, konvoj politisk uforsvarlig; og kun som en undtagelsesforanstaltning gik han i foråret 1793 med til at imødekomme redernes og Kommercekollegiets anmodning om beskyttelse for de hjemvendende Ostindiefarere, der ikke kendte til krigsudbruddet og til den intense franske kaperaktivitet¹³. I slutningen af maj 1793 afsejlede fregatten »Triton« på 24 kanoner under kommando af kaptajn G.A. Koefoed for sammen med orlogsbriggen »Glommen« på 18 kanoner under kaptajnløjtnant J.C. von



Danske Ostindiefarere, der hjemgik uden konvoj fra de franske og hollandske besiddelser, var særligt udsatte for opbringelse. Den skæbne overgik blandt andre den lille Mauritiusfarer »Elisabeth« på 75 kommercelæster, kaptajn Caleb Hyatt. I Kanalen blev skibet den 14. december 1805 opbragt af den engelske kaperkutter »Lord Nelson« og bragt ind til Guernsey for undersøgelse. Da papirer og ladning var i orden, og da handel på de franske kolonier endvidere ikke var forbudt, blev »Elisabeth« kort efter frigivet, og fortsatte sin afbrudte hjemrejse. Anonym farvelagt tegning. Handels- og Søfartsmuseet.

Danish ships returning without convoy from the French and Dutch overseas possessions were particularly vulnerable. One of those was the »Elisabeth«, 195 tons, master Caleb Hyatt, on her return voyage from Mauritius in 1805. In the Channel she met with the English cutter »Lord Nelson« which brought her in to Guernsey for further investigation. The regularity of her papers and her cargo, however, secured her a speedy release.

Schrødersee at beskytte de hjemvendende Ostindiefarere på rejsens sidste og mest udsatte etape¹⁴. »Triton« konvojerede på udrejsen Asiatic Kompagnis »Prinsen af Augustenborg« og den private Indiensfarer »Kronprinsesse Marie« til højden af Kap Finisterre, hvorefter fregatten sammen med »Glommen« krydsede ud for Kanalens vestlige munding for at opfange de hjemvendende danske Ostindiefarere. Handelen fik dog kun ringe fornøjelse af konvojinitiativet. Flere skibe valgte at gå hjem nord om Skotland og ned over Skagerak, hvor en anden orlogsbrig, »Sarpen« på 18 kanoner, kaptajnløjtnant Jacob Arenfeldt, kryd-

sede mod franske kaper; og andre passerede Kanalen uden at møde »Triton« og »Glommen«. Kun Asiatisk Kompagnis Indiensfarer »Dronning Juliane Marie« fik konvoj gennem Kanalen; og i begyndelsen af september 1793 kunne kaptajn Koefoed melde Admiralitetet sin tilbagekomst til København efter et i politisk forstand begivenhedsløst konvojkryds.

Hermed havde A. P. Bernstorff strakt sig så vidt, som han anså det for politisk forsvarligt. Det følgende år afviste han redernes og Kommercekollegiets ønske om udsendelsen af et orlogsskib til Indien¹⁵; og til sin død i juni 1797 fastholdt den gamle statsmand konsekvent sin modstand mod konvoj.

Hans søn og efterfølger, den otteogtyveårige Christian Bernstorff, var ligeledes imod konvoj som et redskab i dansk neutralitetspolitik; men han måtte give efter over for presset fra den storpolitiske udvikling og fra de danske konvojtilhængere. På det tidspunkt var den franske kaperindsats blevet yderligere intensiveret, samtidig med at England politisk og militært befandt sig i en trængt situation; og de danske konvojtilhængere - de københavnske redere, Kommercekollegiet og Admiralitetet - vidste, at de kunne påregne en betydelig lydhørhed hos den niogtyveårige kronprinsregent for appeller til de neutrales rettigheder og til flagets og nationens ære.

En af de mænd, der stærkest ønskede konvoj, var den hollandskfødte københavnske storkøbmand Frédéric de Coninck. Holland var i 1795 gået ind i krigen på Frankrigs side; og det havde medført en øjeblikkelig afbrydelse af forbindelsen mellem Holland og dets kolonier i Indonesien. Med repræsentanter for det hollandske Ostindiske Kompagni havde de Coninck derpå i foråret 1797 afsluttet den første af tre kontrakter, ifølge hvilke han som kommissionslønnede neutral stråmand skulle transportere godt 16.000 tons varer til en samlet værdi af knap 8 millioner rigsdaler fra Java til København¹⁶. Under forhandlingerne havde de Coninck stillet de hollandske ejere i udsigt, at han gennem sit bekendtskab med finansminister Ernst Schimmelmänn kunne skaffe transporten dansk konvoj; og samtidig kunne han påregne støtte for sine konvojønsker fra de mange danske redere, der på det tidspunkt satte deres skibe ind i farten på det hollandske Batavia og det franske Mauritius. I sommeren 1797 ansøgte de store ostindiske redere om udsendelse af to fregatter til at hjemkonvojere de danske skibe fra Batavia og Mauritius samt af yderligere to fregatter, der ligesom i 1793 skulle krydse ved Kanalens vestlige munding¹⁷. I sommeren 1797 kunne Christian Bernstorff få kronprins Frederiks tilslutning til en afvisning af anmodningen om konvoj; de Coninck og Schimmelmänn lod sig imidlertid ikke standse;

og et halvt år senere måtte den unge udenrigsminister strække gevær.

I januar 1798 indgik de Coninck med en fornyet anmodning om ostindisk konvoj imod franske kapere¹⁸; og en uge efter fik Schimmelmänn i statsrådet kronprinsens accept af ostindisk konvoj. Schimmelmänn viste sig her som en dreven politiker: han henvendte sig direkte til statsrådet, uden den traditionelle forudgående korrespondance med Udenrigsdepartementet; han var demonstrativt ærlig - han vedgik således åbent, at mange af de fyrrer skibe, som det år ventedes hjem, havde »ladning indenborde for fransk eller hollandsk regning«; og ved dygtigt at appellere til kronprinsens æresbegreber lykkedes det ham at udvirke en kongelig resolution om konvoj samme forår for de hjemvendende Ostindiefarere¹⁹.

Beslutningen om ostindisk konvoj i statsrådet den 26. januar 1798 dannede indledningen til den offensive danske neutralitetspolitik, som skulle føre direkte til dannelsen af Det væbnede Neutralitetsforbund og til slaget på Reden; og medvirkende hertil var, at konvojtilhængerne under henvisning til beskyttelsen af den ostindiske handel hurtigt fik udstrakt konvojeringen til også at omfatte Middelhavet og Vestindien.

I midten af april 1798 afsejlede 64 kanoners lineskibet »Oldenborg«, kommandørkaptajn A. F. Lützw, fra København med Ostindiefarerne »Fredensborg« og »Dronninggaard« samt tre Vestindiefarere, der skulle følge med til højden af Madeira. Destinationen var St. Helena, hvor »Oldenborg« skulle afhente hjemvendende Ostindiefarere under dansk flag. Efter passagen nord om Skotland mistede Lützw imidlertid kontakten med de to Ostindiefarere; og han ankom derfor alene til St. Helena. Her fandt han tre Bataviafarere - »Nancy«, »Odin« og de Conincks første Bataviaskib, »Rendsborg« - liggende under engelsk arrest; og Lützw måtte derfor lade sig nøje med at hjemgå med Bataviafareren »Christianus Septimus«. Denne fik imidlertid havari og søgte ind til Portland; Lützw fortsatte derpå hjemrejsen alene; og i midten af november 1798 ankom han til København efter en ostindisk konvoj, der havde vist sig lidet professionel og lidet effektiv.

Den følgende ostindiske konvoj opviste ikke større resultater. I midten af maj 1798 afsejlede 64 kanoners lineskibet »Ditmarsken«, kommandørkaptajn Just Bille; han afsejlede uden konvoj; og destinationen var ligeledes St. Helena. Her forefandt han kun et enkelt skib, Indiefareren »Christianssand«, som han derpå tog under konvoj hjemover. Under en storm kom skibene imidlertid fra hinanden; og »Christianssand« søgte ind til Lissabon med havari. Bille gik nord om Skotland og lå i vinterhavn ved Flekkerø; og først i slutningen af maj 1799 kunne han lade ankeret gå på Københavns Red.

De ostindiske konvojer i 1799 skulle gå helt til Indien. Den 5. juni afsejlede 40 kanoners fregatten »Iris«, kaptajn Peter Riegelsen, med en konvoj på tre kobberforhudede, hurtigtsejlende Indiensfarere, »Marianne«. »Hvide Ørn« og »Johanne«; og efter en hastig rejse ankrede konvojen ved Kedgerree neden for Calcutta. Kort efter »Iris« - den 29. juni - afsejlede derpå 64 kanoners lineskibet »Oldenburg«, kommandørkaptajn Olfert Fischer; det afsejlede uden konvoj; og destinationen var Tranquebar. Under opholdet ved Kap måtte Olfert Fischer imidlertid under en orkan sætte skibet på land for at redde mandskabet; og »Oldenburg« blev slået til vrag.

Det blev derfor alene kaptajn Riegelsen, der skulle administrere den ændrede konvojchefsinstruks, som Christian Bernstorff havde forfattet²⁰. Bestemmelsen om afvisning af ethvert krav om visitation, om fornødent med magt, var ganske vist uændret. Nyt var derimod, at den danske regering ønskede at markere en afstand imellem de skibe, der kom fra Tranquebar og Serampore, og de der kom fra de krigsførendes kolonier Batavia og Mauritius. I Det indiske Ocean måtte chefen derfor kun yde konvoj til skibe fra Tranquebar og Serampore; og først fra Kap eller St. Helena måtte han give konvoj til skibe under dansk flag, der kom fra Batavia og Mauritius.

»Iris« afsejlede fra Kedgerree den 5. marts 1800 med »Hvide Ørn« og »Marianne«²¹. På Kap accepterede kaptajn Riegelsen at medtage Bataviafareren »Skatmester Grev Schimmelmänn« i sin konvoj. Derimod afviste han at medtage Bataviafareren »Vennerne«, som ikke kunne blive færdig hurtigt nok, og som endvidere ikke var kobberforhudet, og derfor en langsom sejler. Afgørelsen var utvivlsomt korrekt; men den kom til at medføre opbringelse af »Vennerne«, da den alene sejlede hjem, og et forsinkende og fordyrende ophold i engelsk havn²². Konvojen afsejlede fra Kap den 18. juni; og nord for Azorerne blev fregatten - som det eneste og samtidig svageste af samtlige orlogsskibe i den ostindiske konvojtjeneste - stillet over for kravet om visitation. Det blev stillet den 20. august af Captain Barton ombord på den engelske 40 kanoners fregat »La Concorde«. Captain Barton bøjede sig imidlertid for kaptajn Riegelsens udtrykkelige afvisning af kravet efter at have konstateret, at de tre skibe ikke var opført på hans liste over særligt eftersøgte danske Ostindiefarere - utvivlsomt en liste over skibene i de Conincks store Batavia spekulation. Konvojen fortsatte derpå rejsen og gik nord om Skotland; den 13. september kunne den kaste anker i Egvaag havn; og i slutningen af september var fregatten og Ostindiefarerne tilbage i København.

Kaptajn Riegelsen vendte imidlertid hjem til en helt anden udenrigspolitisk situation end den, der havde eksisteret ved hans afrejse seksten

måneder tidligere. Kronprins Frederiks offensive neutralitetspolitik med dens krav om neutrale konvojers ukrænkelighed havde omsider ført til åben kamp mellem en dansk konvoj under fregatten »Freya« og engelske orlogsskibe i Kanalen; England havde reageret med at sende en stærk flåde til Sundet; og den 29. august 1800 havde Danmark måttet gå med til at suspendere sine konvojer på ubestemt tid²³. Allerede før den engelske flådes ankomst havde Danmark imidlertid appelleret til Rusland om hjælp; og i december samme år indgik Danmark Det væbnede Neutralitetsforbund sammen med Rusland, Sverige og Preussen - blandt andet med det formål at forsvare princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed.

Det påfølgende slag i Kongedybet den 2. april 1801 blev imidlertid kun formelt en kamp om Neutralitetsforbundets principper. I en storpolitisk situation, der var domineret af en antiengelsk blokdannelse under ledelse af zar Paul I og den franske førstekonsul Bonaparte, var småstaten Danmark tvunget til at optage en militært udsigtsløs kamp med verdens stærkeste sømagt. Den danske regering så klart i øjnene, at alternativet til en ubrydelig og demonstrativ loyalitet over for Rusland og Frankrig var, at Sverige med Ruslands støtte bemægtigede sig Norge, og at Rusland og Frankrig tvang Preussen til at besætte hertugdømmerne og Jylland.

Nederlaget den 2. april 1801 var imidlertid kun en del af prisen, som kronprins Frederik måtte betale for sin offensive neutralitetspolitik. Ved de afsluttende politiske forhandlinger i sommeren 1801 blev Danmark tvunget til - formelt og definitivt - at give afkald på de neutralitetsprincipper, som det gennem hele det 18. århundrede havde kæmpet for at fastholde: principperne om frit skib/fri ladning og om neutrale konvojers ukrænkelighed. Unægtelig en høj pris for Revolutionskrigenes ineffektive ostindiske konvojer.

NOTER

- ¹ Den første danske Ostindiefarar, der krydsede Ækvator, var dog formentlig jagten »Øresund«, der var afsejlet tre måneder før Ove Gieddes eskadre. Jfr. Politikens Danmarkshistorie, supplementsbind II: Ole Feldbæk og Ole Justesen: *Kolonierne i Asien og Afrika* (1980).
- ² Anekdoten er refereret i Louis Bobé: *August Hennings dagbog under hans ophold i København 1802* (1934), side 198-99.
- ³ Ole Tuxen: *Dansk neutralitetsopfattelse 1755-1763. En undersøgelse af formulering og indhold af den danske stats normative interesser på handelens og søfartens område*. Utrykt speciale i historie, Københavns Universitet, 1974.

- ⁴ For neutralitetsudnyttelsen under Den amerikanske Frihedskrig henvises generelt til Ole Feldbæk: *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser* (1971).
- ⁵ Kabinetsordre 14. december 1778 til Admiralitetet. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Kgl. resolutioner).
- ⁶ For konvojpolitikken henvises generelt til T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: *Oficerer i den dansk-norske søetat 1660-1814 og den danske søetat 1814-1932, I-II*, og til Ole Feldbæk: *Dansk neutralitetspolitik &c. For Kinafarten henvises specielt til Erik Gøbel: The Danish Asiatic Company's Voyages to China 1732-1833.* (*Scandinavian Economic History Review*, 27:1, 1979).
- ⁷ Ole Feldbæk: *India Trade under the Danish Flag 1772-1808. European Enterprise and Anglo-Indian Remittance and Trade* (1969).
- ⁸ Rapport fra kommandørkaptajn A. Bille. 13. april 1782 og fra kaptajnløjtnant G.J. Bielke 8. august 1782. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Indkomne sager. 1782: 435 og 988).
- ⁹ Kabinetsordre 16. maj 1782 til Admiralitetet. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Kgl. resolutioner).
- ¹⁰ Kommercekollegiet 19. oktober 1779 til Admiralitetet. (Ibid.).
- ¹¹ Kabinetsordre 18. november 1782 til Admiralitetet. (Ibid.).
- ¹² For konvojpolitikken under Revolutionskrigene henvises generelt til T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: *anf. arb.*, Axel Linvald: *Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807* (1923), Olav Bergersen: *Nøytralitet og krig* (1966) og til Ole Feldbæk: *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. Small Power Policy in a World War* (1980).
- ¹³ Forestilling 8. maj 1793. (RA. Kommercekollegiet. Ostindiske forestillinger med kgl. resolutioner).
- ¹⁴ Rapport fra kaptajn G.A. Koefoed 8. september 1793. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Indkomne sager. 1793:1709).
- ¹⁵ A.P. Bernstorff 21. juni 1794 til Kommercekollegiet. (RA. Kommercekollegiet. Ostindiske journalsager. 1794:88. Jfr. også 1794:66).
- ¹⁶ Ole Feldbæk: *Dutch Batavia Trade via Copenhagen 1795-1807. A Study of Colonial Trade and Neutrality.* (*Scandinavian Economic History Review*, 21:1, 1973).
- ¹⁷ Kommercekollegiet 18. juli 1797 til Udenrigsdepartementet, og departementets svar 22. august. (RA. Departementet for de udenlandske anliggender. Korrespondance-sager. K. Konvojers bevigelser og visitation. 1779-1801).
- ¹⁸ de Coninck & Co. 18. januar 1798 til Kommercekollegiet. (RA. Kommercekollegiet. Ostindiske journalsager. 1798:11).
- ¹⁹ Forestilling 24. januar med kgl. resolution 26. januar 1798. (RA. Kommercekollegiet. Ostindiske forestillinger med kgl. resolutioner).
- ²⁰ Udenrigsdepartementet 28. maj 1799 til Admiralitetet; vedlagt instruks 31. maj 1799 for kaptajn Peter Riegelsen, fregatten »Iris«. (RA. Søkrigskancelliet. Gehejmeinstruktioner og ekspeditioner. 1796-1800 og 1805).
- ²¹ Rapport fra kaptajn P. Riegelsen 13. september 1800. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Indkomne sager. 1800:1724). Jfr. også journal for fregatten »Iris« 1799-1800. (RA. Søetatens arkiv. Skibsjournaler 731a).
- ²² Jfr. opringelsessagen. (*High Court of Admiralty* 32:899. »Vennerne«, Kielland, Public Record Office. London).
- ²³ Om den udenrigspolitiske udvikling, se Ole Feldbæk: *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. Om flåden*, se Ole L. Frantzen: *Truslen fra Øst. Dansk-Norsk flådepolitik 1769-1807* (1980).

DANISH EAST INDIA CONVOYS

Summary

As a maritime power with no territorial aspirations Denmark-Norway prudently kept out of the wars of the eighteenth century and at the same time strived to exploit her neutrality for the maximum benefit of her shipowners and merchants. Her government, therefore, upheld far-reaching principles of neutrality, among them that the belligerents had no right to visit and search neutral convoys. Danish naval resources for overseas convoy service were, admittedly, extremely modest, and vis-à-vis a naval power such as England effective military protection of Danish shipping was out of the question. When Denmark nevertheless sent out overseas convoys, it was not because she suffered from illusions of naval grandeur. When convoys were sent out and when convoy commanders were ordered to resist any demand for visit and search, it was simply a piece of political brinkmanship. Convoys for the Mediterranean, the West Indies and the East Indies were only sent out in periods when the government considered England to be in a pressed situation and therefore unwilling to take on a conflict with a friendly neutral power, thereby risking driving it into the arms of France.

During the American War of Independence Denmark carried on a flourishing trade with China and India, and during the Revolutionary Wars also with Dutch Batavia and French Mauritius. In 1779 and 1780 ships of the line were sent to the Cape of Good Hope to convoy home the Asiatic Company's Chinamen and Indiamen as well as private ships under Danish colours with cargoes for Anglo-Indian account; and in 1781 and 1782 ships of the line were sent all the way to the Danish colony of Tranquebar on the Coromandel Coast. In the first years of the Revolutionary Wars Denmark prudently pursued a strictly defensive neutrality policy towards England; but eventually in 1798 she considered the time ripe for an offensive one. Then it was ships from Batavia and Mauritius with cargoes for Dutch and French account which the government was most eager to protect. In 1798 ships of the line were sent to St. Helena to convoy home Danish East Indiamen, and in 1799 a ship of the line sailed for Tranquebar and a frigate for the Danish colony of Serampore in Bengal.

The East India convoys did not, in fact, lead to armed confrontations with English naval ships and privateers. After a clash in the Channel on 25 July 1800 between an English squadron and a Danish convoy bound for the Mediterranean, England did, however, decide to take on the convoy conflict with Denmark. In August an English fleet in the Sound compelled Denmark to suspend her convoys for the time being. Denmark persisted, however, in her offensive neutrality policy and in December 1800 she entered the League of Armed Neutrality. In the subsequent Battle of Copenhagen Nelson made Denmark suspend her membership of the League; and in the summer of 1801 England eventually forced Denmark to give up formally and definitively her most far-reaching principles of neutrality, among them the inviolability of neutral convoys.

DANSKE MOTORSEJLERE AF TYSKE KRIGSSKIBSMATERIALER

Af

FREDERIK FREDERICHSEN

En af vore bedste kendere af danske damp- og motorskibe skriver her om en lille gruppe motorskibe, hvis helt specielle tilblivelse ikke tidligere er blevet behandlet.

I Danmarks Skibsliste fra 1920'erne og flere årtier fremover støder man på en række sejlskibe med hjælpemotor med angivelsen: bygget af Germaniawerft Kiel 1921.

Baggrunden for dette er ret egenartet. Germaniawerft, der hørte ind under Kruppkoncernen og allerede før 1. verdenskrig fortrinsvis beskæftigede sig med bygningen af store dampskibe, havde under krigen hovedsagelig været beskæftiget med bygningen af krigsskibe, blandt andet adskillige u-både.

Da krigen sluttede, var flere krigsskibe påbegyndt, ligesom værftet rådede over større mængder pladematerialer. Man gik derfor i gang med bygningen af nogle større dampere til Krupp's eget rederi, men ved fredsforhandlingerne viste det sig, at disse indeholdt bestemmelser om, at ikke blot de ved våbenstilstanden eksisterende større tyske skibe, men også alle større nybygninger i de første efterkrigsår skulle udleveres til de allierede.

Bygningen af større skibe blev derfor indstillet, og i stedet gik værftet ind for et nybygningsprogram af sejlskibe med hjælpemotor, idet der ikke var afleveringspligt for disse, og fordi der samtidig viste sig et ret stort tonnagebehov for især mindre skibe, der kunne betjene de mindre havne i Nord/Østersøområdet, hvor dels besejlingsmuligheden ikke var særlig gunstig for større dampere, og dels ladningerne heller ikke var en størrelse, der gjorde dampernes anløb rentabelt.

Programmet bestod af ialt 40 skibe af forskellig størrelse, og værftet gik i gang med bygningen af disse hovedsagelig for egen regning med for-

ventet salg efter færdiggørelsen. Det forlyder, at man i nogle tilfælde benyttede sig af allerede påbegyndte u-bådsskrog, og i hvert fald blev de forhåndenværende lagre af plader o.s.v., der var anskaffet for bygning af krigsskibe, i stor udstrækning anvendt i forbindelse med programmet.

I årene umiddelbart før og under krigen var der jo sket en betydelig udvikling af de forskellige motortyper, og selvom det i princippet var et sejskibsprogram, man satsede på, gik værftet kraftigt ind for, at alle typerne - selv de mindste galeaser - skulle forsynes med hjælpemotor, idet man anså disse for nu at være så driftssikre, at de med betydelig fordel kunne anvendes også i småskibsfarten. Dertil kom, at stålskrogene netop var velegnet til at klare den dengang endnu forholdsvis høje motorvægt.

De 40 skibe bestod af følgende typer:

- | | | |
|-----------------------|----------|--|
| Bygge-nr. 372 | - 1 stk. | 4-mastet bark - ca. 3200 tons brutto, »Magdale-
ne Vinnen«, der i 1936 blev til det bekend-
te skoleskib »Kommodore Johnsen« og nu
»Sedov«. |
| Bygge-nr. 373 | - 1 stk. | 3-mastet topsejlskonnerter - ca. 400 brt. solgt til
tysk rederi. |
| Bygge-nr. 376-
380 | 5 stk. | 3-mastet topsejlskonnerter - ca. 450 brt. først
overtaget af Krupp selv, men efter kort tid over-
gået til andre tyske rederier. |
| Bygge-nr. 381-
384 | 4 stk. | 3-mastet topsejlskonnerter - ca. 192 brt. overta-
get af tyske og hollandske rederier. |
| Bygge-nr. 385-
388 | 4 stk. | 2-mastet gaffelskonnerter - ca. 125 brt., tre af
disse blev efterhånden danske, se senere. |
| Bygge-nr. 389-
396 | 8 stk. | galioter - ca. 139 brt. - en speciel type med ringe
dybgang beregnet for fart ind på de tyske og
hollandske floder. |
| Bygge-nr. 397-
408 | 12 stk. | galeaser - ca. 78 brt. - hovedsagelig købt af søn-
derjydske skibsførere. |
| Bygge-nr. 420-
424 | 5 stk. | 5-mastede skonnerter - ca. 1800 brt. leveret til
det tyske Vinnen-rederi. |

Specielt den lille galeasetype fik altså interesse for dansk småskibs-
fart. Allerede før 1864 fandtes der jo en betydelig småskibsflåde hjem-
mehørende i Sønderjylland med Åbenrå, Haderslev og Sønderborg som
hovedhavn, men med ret nær tilknytning til en række byer i Slesvig.
Denne småskibsfart fortsatte også i den tyske periode, og ved genfore-
ningen eksisterede der derfor i det sønderjydske område en række skip-
pere, der så muligheden for at fortsætte deres virksomhed og måske ud-
vide til en større besejling af skandinaviske havne med den fordel, det

danske tilhørsforhold måtte kunne give dem.

Hidtil var denne småskibsfart udelukkende baseret på rene sejlskibe, men mange af disse var forældede, og krigen havde naturligvis også taget sin told af flåden. Skibene ejedes i reglen af føreren selv, og en række af disse, der naturligvis stadig fra den tyske tid havde et godt kendskab til tysk skibsbygning, så nu deres mulighed i fornyelse af flåden ved køb af de af Germaniawerft byggede galeaser.

Disse var som sagt bygget af stål og havde et ret karakteristisk udseende med klipperformet stævn. Tonnagen var 76 til 78 brutto, 57 netto og lasteevnen 110 tons dw.

Dimensioner:

Længde p.p.	22,77 m
Bredde på spant	5,63 m
Dybde	2,30 m ned til 2,0 m
Dybgang	ca. 2,275 m

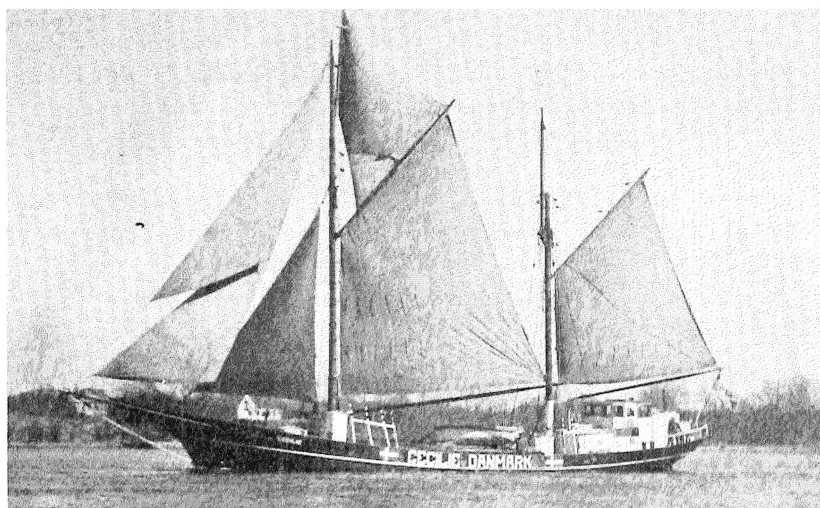
De danske kendingsmål er anført som 78,8 x 18,4 x 6,8 engelske fod.

Sejlfladen udgjorde 225 m², og som hjælpefremdrivningsmiddel var de udrustet med en 2-cylindret 30 ihk glødehovedmotor fremstillet af Hanseat Motoren GmbH, Bergedorf, der kunne give skibet en fart af 5 knob.

Følgende skibe leveredes til danske skipperne:

- »Anna« - reg. 15.10.1921 - skibsfører H.P. Asmussen, Alnor.
- »Luise« - reg. 15.10.1921 - skibsfører C.J.J. Ohlsen, Gråsten.
- »Cecilie« - reg. 18.10.1921 - skibsfører J. Knudsen, Egersund.
- »Cathrine« - reg. 25.10.1921 - skibsfører L.N. Christensen, Trappen pr. Gråsten.
- »Charlotte - reg. 14.11.1921 - skibsførerne P. Petersen, Dalsgård pr. Marie« Rinkenæs og Carl F. Welker, Høruphav pr. Sønderborg.
- »Henny« - reg. 2.12.1921 - skibsfører H.P. Hoeck, Egersund.
- »Emma« - reg. 3.12.1921 - skibsfører J.P. Petersen, Toft.
- »Venus« - reg. 10.12.1921 - skibsførerne H.P. Hvid, Alnor og E.C. Hvid, Skelde pr. Sønderborg.
- »Komet« - reg. 17.3.1922 - skibsfører C.L.W. Marquardt, Egersund.
- »Anne« - reg. 3.5.1922 - skibsfører J.P. Christensen Konrad, Alnor.

De fleste af skibene blev hjemskrevet i Egersund, og at det har været stærktbyggede skibe bekræftes også af, at mange af dem har opnået en lang levealder under omskiftelige forhold. At sejle med dækslast af træ var måske een af de få laster, disse galeaser ikke egnede sig særligt godt til, som det også vil fremgå af det følgende. De var ret ranke, og når dækslasten tog meget vand ind og blev tung, fik skibene let slagside. Det



Motorgaleasen »Cecilie«, som nåede at sejle næsten 60 år under dansk flag, før den i juli 1980 blev solgt til Gibraltar. Schleimann fot. 1940-45.

»The Cecilie« a motor galeass built at the Germania yard in Kiel in 1920. It sailed for nearly sixty years under the Danish flag before being sold to Gibraltar in 1980.

samme var også tilfældet med de 2-mastede gaffelskonnerter fra samme værft.

»Anna« forblev i familien Asmussens besiddelse indtil 1935, men solgtes da til Sverige, og omdøbt til »Siri« sejlede hun indtil 1950 i cement- og kalkfarten fra Slite på Gotland til havne på fastlandet. Med navnet »Lill-Pia« var hun fra 1950 fortsat svenskejet af forskellige redere i Göteborgområdet indtil 10.12.1966, da hun satte kursen mod Vestindien, hvor nye ejere satte hende i fart mellem Puerto la Cruz i Venezuela og Bequia på St. Vincent. Først i en alder af 50 år bukkede hun under for en af tropestormene i dette område.

»Luise«, der efter salg i 1931 omdøbtes til »Ingeborg«, kom i 1938 også til Sverige og fandtes under samme navn indtil 1950.

»Cecilie« er blevet solgt et par gange, men er det af de 10 søsterskibe, der er forblevet længst herhjemme. Først i juli 1980 solgtes hun til Gibraltar, og endnu foreligger der ikke noget om, hvad hun skal foretage sig i Middelhavet.

»Cathrine«, der i 1939 også fik svensk ejer, blev antagelig offer for kri-

gen. Hun afsejlede i oktober 1943 fra Karlshamn og forsvandt sporløst.

»Charlotte Marie« omdøbtes 1954 til »Rosnæs«, men udgik i 1960.

»Henny« kom allerede i 1930 til Sverige, hvor man øjensynlig også har betragtet disse galeaser som gode skibe. Hun beholdt samme navn indtil 1949, da hun solgtes til en tandlæge i Stockholm med ombygning til lystfartøj for øje.

»Emma« har senere under dansk flag sejlet med navnene »Ulla«, »Modig« og »Christa«, men solgtes i 1969 til Klakksvik og fik navnet »Tim«. Først i 1974 blev hun strøget af registeret.

»Venus« blev i 1922 solgt til udlandet, men kom i 1925 tilbage til dansk flag som »Anna« og ejet af skibsfører L.J. Fabricius i Marstal, der også selv førte skibet. Hun blev solgt i 1949 og blev »Anjobi« af Bandholm, fik senere hjemsted i Juelsminde og solgtes i 1969 til Færøerne, men udgik af registeret samme år.

»Komet« opnåede »kun« at sejle i 25 år. På en rejse fra Råfsö til Svendborg med træ forliste hun den 14. august 1946 ved Grundkallen efter at have fået svær slagside, hvorved der opstod brand i motorrummet.

»Anne«, der i 1928 var solgt og omdøbt til »Tekla«, kom allerede den 20.9.1930 ud for samme skæbne i Kattegat, hvor hun sank efter lastforskydning. Lasten var dog i dette tilfælde hvede, der var lastet løst i rummet.

Også een af de tomastede gaffelskonnerter fra Germaniawerft - bygge-nr. 388 - kom hurtigt til Danmark og blev 11.4.1922 indregistreret som »Familiens Haab« af Egersund tilhørende skibsfører H.W. Wulff i samme by samt P. Mathiesen i Alnor.

»Familiens Haab«, der målte 125 tons brutto med en lasteevne på 175 tons dw, forblev nu kun godt et år i danske eje, men hun er vel nok det af de 40 skibe fra Kiel i 1921, der har fået den mest eventyrlige skæbne.

Ligesom »Anna« kom hun til Slite, og med navnet »Komet« sejlede hun lige til 1950 i cementfarten fra Gotland - til samme fart købte Slitebolaget i øvrigt et søsterskib fra Tyskland i 1926 - bygge-nr. 386, der fik navnet »Meteor«, og som først solgtes i 1959. »Komet« kom imidlertid i 1950 til Trollhättan og sejlede fortsat med svenske ejere indtil 1972, hvor man i november måned kunne se hende i Søby/Ærø. Det derværende værft havde af en ny ejer: Lahaina Restoration Foundation i Maui på Hawaii fået betroet at gøre hende skikket til sejladsen ud til Stillehavet.

Hun afgik først på sommeren 1973 fra Søby, og efter 104 dages rejse via Madeira og Panamakanalen nåede hun Maui den 7. september 1973.

Det var imidlertid ikke fragtfart, men helt andre planer, man havde med vor gode »Familiens Haab«. Efter nogle års forløb blev hun om-



Tomastet skonnert »Familiens Haab« fotograferet under svensk flag som »Komet«, før den i 1972 blev solgt til Hawaii.

The two-masted schooner »Familiens Haab«, built at the Germania yard in Kiel in 1920. Here photographed under Swedish flag and renamed the »Komet«.

bygget og omtaklet, således at hun nu fik udseende som en af de gamle hvalfangerbrigger. I Maui findes nemlig museet »The World of the Whale«, og den tidligere danske skonnert er nu fast stationeret i Maui i forbindelse med museet og omdøbt til »Carthaginian II«. Fonden ejede et ældre sejlskib »Carthaginian«, der forliste i 1972, men begge skibe er formentlig opkaldt efter en ældre brig, der virkelig har jagtet hvaler i Sydpolarhavet.

Endnu en skonnert af samme type kom, efter kort tid at have sejlet som tysk »Christa«, til Danmark i november 1922, købt af skibsfører A.M. Eriksen i Marstal, der omdøbte skibet til »Fulton«. »Fulton« fik dog kun en sejltid på 5 år i dansk eje. Også hun kæntrede med en last træ - den 26.8.1927 i nærheden af Rügen på rejse fra Kotka til Saksøbing.

Endelig var en tredje af samme type dansk fra 1935 til 1938 som »Birgitta« af Ålborg og tilhørende N.K. Strømberg. Oprindeligt var hun hollandsk og hed »Baldur«, kom til Sverige i 1932 og omdøbt »Birgitta«, og efter de tre år under dansk flag blev hun atter svensk, denne gang som »Prins Georg« af Göteborg.

En enkelt af galioterne, bygge-nr. 396, kom også ved et tilfælde under dansk flag. De fleste af denne type kom naturligt nok under hollandsk flag - een hed »Zeemeeuw« af Groningen og strandede den 3.2.1927 ud for Thyborøn på rejse Leith - Nykøbing Mors.

I løbet af sommeren blev skibet bjærget, men blev derefter den 29.11.1927 registreret som »Christian« af Sønderborg tilhørende skibsfører Hans P.W. Belkin, der selv var fører af skibet.

I 1935 blev hun »Siri« af Svendborg, og med dette navn klarede hun sig godt gennem hele anden verdenskrig for derefter den 30.10.1946 at blive svært beskadiget ved en minesprængning på rejse Køge-Hamburg med grøntsager. Hun blev lappet sammen igen, for derpå den 27.1.1949 at opleve sit tredje forlis ved endnu en minesprængning ud for Gedser på rejse Ålborg-Nysted med cement. Denne gang sank hun, og desværre omkom en mand af besætningen.

Men gamle »Christian«s skrog var stærkt. Tyske bjergere fik hende op igen, og i 1951 solgtes hun til I/S Arvi i Marstal og fik samme navn som rederiet. I 1963 kom hun til Allinge som »Hammerodde«, i 1968 blev hun til »Else Gitte« af København, og senere blev hun hjemskrevet i Skagen og Frederikshavn. I november 1977 solgtes »Else Gitte« til Portsmouth med ombygning til sejlskonnert for øje. Hvor langt disse planer er nået, foreligger der endnu ikke noget om.

Men endnu eksisterer altså flere af 1921-årgangen fra Kiel - og der kunne også godt spindes en ende om andre af de 40 skibe, blandt andet om bygge-nr. 377, der blev til rotorskibet »Buckau«. Jeg vil imidlertid slutte her med omtalen af de danskejede skibe. Det kan tænkes, at der ad åre blive mere at berette om de endnu overlevende.

Litteratur:

Schiffahrt International juli 1977, juli 1978 og juni 1980.

Svensk Sjöfarts Tidning, div. årgange.

Samling af registrerede anmeldelser til rederiregistreret, div. årgange.

Danmarks Skibsliste 1921-1979.

DANISH MOTOR SAILERS FROM GERMAN WAR MATERIAL

Summary

After the First World War Germany had by agreement to hand over to the Allies all her ships, including new buildings in German yards if they were large steam or motor vessels. However, the Krupp owned Germania dockyard in Kiel worked out a construction programme for 1919-20 comprising forty sailing ships in all, with auxiliary engines, as such vessels were not covered by the agreement mentioned above.

These forty ships, all of steel, were of the following categories:

One four-masted bark and five five-masted schooners of 3200 and 1800 GRT respectively, for the Vinnen Company in Germany.

Ten three-masted topsail schooners of c.192 GRT, for German and Dutch companies.

Four two-masted topsail schooners of c.125 GRT.

Eight galliots, c.139 GRT.

Twelve galeasses, c.78 GRT.

In carrying out this construction programme the yard was also able to make use of the metal plates it had obtained during the war for use in naval vessels, including U-boats. This material resulted in the motor sailers being so strongly built that many of them have had a very long life.

Ten of the twelve galeasses were sold to Danish owners, particularly shipmasters in that part of southern Jutland which after the First World War was returned by plebiscite to Denmark. This particular type of vessel was regarded as especially suitable for Scandinavian and Baltic waters.

In 1922 one of the two-masted schooners (yard no. 388) was also sold to Denmark, where it was given the name »Familiens Haab«. The very next year, however, it was sold to Sweden, where it was renamed the »Komet« and used for many years for the transport of cement. In 1972 the »Komet« was acquired by the Lahaina Restoration Foundation, Hawaii. After being overhauled in a Danish yard, at Søby, it sailed to Maui on Hawaii in 104 days, via Madeira and the Panama Canal. It was renamed »Carthaginian II« and in the next few years re-rigged after the fashion of the old whaling brigs, after which it remained at Maui as part of their museum: The World of the Whale.

Two more of the two-masted schooners and one galiot of those built in 1919/20 have also at a later date been registered in Denmark.

FRÅN SKEPPSLAG TILL REDERIAKTIEBOLAG

Av
OLOF HASSLÖF

Forfatteren til denne artikel skulle ikke behøve en nærmere præsentation, da museets årbog 1972 var tilegnet fil.dr. Olof Hasslöf. Den svenske forsker (f. 1901) er en af foregangsmændene inden for den maritime etnologi og kom efter sin fratreden fra Sjöhistoriska Museet i Stockholm til Københavns Universitet for 1968-71 at beklæde den første lærestol i faget.

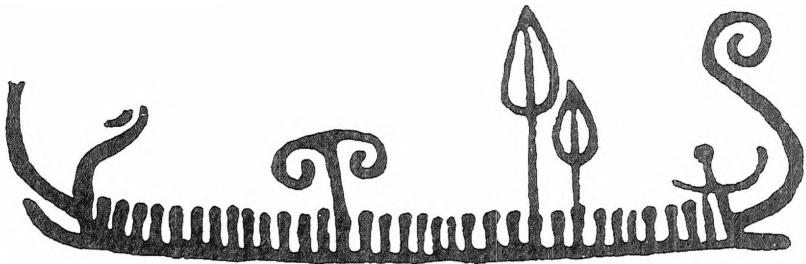
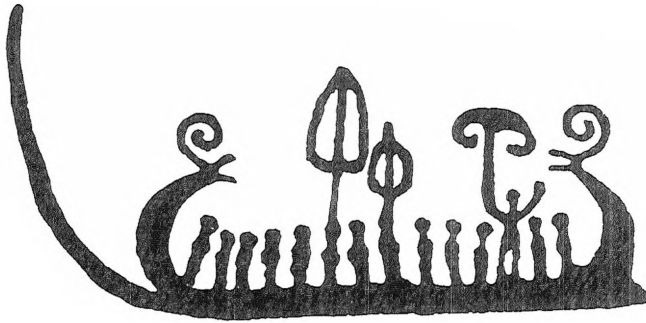
Våra äldsta dokument om sjöfart i Norden utgöres av föremål och hållristningar. Skarpsinniga forskare har genom inträngande analyser med ord sökt förklara för sentida släktled vad dessa stumma vittnesbärare har att förtälja om sina upphovsmän.

När det gällt att tolka hållristningarna har forskarna hittills mest kretsat kring byggnadstekniska problem och sökt svar på frågan: Föreställer bilderna farkoster av trä eller av skinn?

Skeppsbilderna har emellertid också en annan huvudkomponent. Ytligt sett tycks den på de flesta ristningarna bestå av en rad lodrätta streck, som sticker upp från båtrelingen. Somliga forskare har gissat, att ristarna med dem antytt spant i farkosterna.

På ett par hållristningar vid Åby i Tossene socken, Bohuslän, har konstnären emellertid ägnat mera omsorg åt denna detalj i sine bilder. Han har försett »strecken« med huvud, hals, axlar, armar, kropp och ben. Det är alltså inte spant utan människor, d.v.s. fartygsbesättningar, som avbildats. Den ena av åbyfarkosterna har försetts med 14, den andra med 34 mans besättning.

Skriftliga upplysningar om skeppsbesättningar har kommit till betydligt senare än hållristningsbilderna. De framträder tidigast i uppteckningar av regler för arbetsföretag och samlevnad, s.k. landskapslagar. Där benämndes de skiplagh och blev omtalade som grundenheter i riksbildarnas militäradministrativa organisation för s.k. ledningsföretag. Kustbygderna i Uppland och norrut var indelade i skiplagh och samman-



Dessa båda hållristningar upptäcktes 1967 på en gård vid Åbyfjorden i Bohuslän. Liksom många liknande bilder vittnar de om att bronsålderns båtlag bestod av växlande antal skipari allt efter farkosternas storlek. Efter kalkering i Bohusläns museum.

Rock carvings at Åbyfjord Bohuslän, South Sweden. These and many other similar carvings are evidence that Bronze Age ship companies consisted of varying numbers according to the size of the vessel, here 14 and 34 men respectively.

fattades under beteckningen Roden, senare Roslagen d.v.s. roddare-lagen. I Danmark var skiben benämning på en grupp havne, som gemensamt skulle utrusta och bemanna ett ledingskib. I Norge kallades motsvarande bygdeenhet för skipreide.

SKEPPSLAG

Medlemmarna i skeppslagen kallades *Skipari*, haseta och styrmän. Skipari kom av deras verksamhet att skeppa d.v.s. med skepp transportera gods, jfr. eng. shipping. Haseta kom av att de satte vid håarna. Ha, senare hå, var benämning på årlägena. Styрман hade sin plats vid styråran, som senare blev roder. På Islandsfararna var de flere styrmän.

Skeppslaget bildade en sluten krets. Ingen kunde bli medlem i denna

eller tråda ut ur gemenskapen utan medgivande av de övriga. Reglerna var lika för alla lagets medlemmar. Gemensamma angelägenheter avgjordes av samtliga skipari, samlade till skiparastefna.

Godsmängderna, som laget medförde på sina färder, skulle enligt traditionsuppteckningarna i landskapslagarna vara lika stora för alla skipari.

Skeppslag med sådana regler tillämpade alltså demokratisk ordning och kollegial bestämmanderätt. De bildades för köpfärder, som medlemmarna företog för att bedriva sin egen handel.

En variant av skeppslagen präglades av att den bestod av två olika medlemskategorier. Den ena av dem ägde farkosten och deltog i seglationen respektive fisket och därmed förenade arbetsuppgifter. Den andra gjorde sina insatser bara i form av arbete. Bägge grupperna bestämde även i dessa lag gemensamt över verksamheten. Deras organisation skymtar i tidiga källor bl.a. bakom termen *förning* och därtill knutna notiser. Förning var de varor, som resande köpmän-skipari medförde ombord och skeppade för sin egen handel. Hans vederlag för deltagande i arbetet med seglationen bestod i rättighet att disponera en del av skeppets lastutrymme för sin förning.

Fragmentariskt upptecknade regler i olika rättsböcker visar, att denna rättighet utnyttjades på varierande sätt. Somliga besättningsmän medförde egna varor och handlade med dem. Andra medförde sendeve (sändegods, skickebud). När detta övergick från tillfälliga väntjänster till betalda uppdrag för hemmasittande köpmän-befraktare (mercatores manentes), uppbar sjömannen av dessa ersättning, d.v.s. hyra för det skeppsrum, som sådana befraktare på så sätt fick utnyttja genom honom. I stället för dispositionsrätt till visst skeppsrum uppbar somliga besättningsmän av skeppsägarna kontant betalning för sitt arbete. Denna fick alltså faktisk karaktär av arbetslön. Men trots detta benämndes den fortfarande hyra. Den betalning, som sjömän erhåller för sitt arbete, kallas ännu i dag för hyra, och inte för lön så som i andra fack. På sjömansspråk säger man, att de seglar på hyra till skillnad från att segla på part d.v.s. del, lott, part i seglationsvinsten. På verkstad, kontor, lantgård och andra arbetsplatser tar man anställning och lön, men på en båt tar man hyra.

Skeppslagen har vanligtvis rekryterats av grannar och/eller släktingar. När far och son, bröder och svågrar seglade samman, blev det familjelag med mer eller mindre patriarkalisk organisation. När grannar slog sig ihop, fick lagen kollegial struktur. Bägge typerna har främst hört hemma i allmogekretsar.

Den Danske Spæ

Kæt/Som Stormegetigste Hæge
borne Første oc Derre / Der. Frederich den Anden
den/Danmærcis/Norgis/Wendis/oc Gottis
Konning etc. Lod vdgaa / Aar effter Guds
byrd. M. D. Lxi. Den menige Søffarende
Mand til beste. Huor effter huer Skiper/Skibss
folck / oc andre som bruge deris handel/
til Spæskulle sticke dennom in
den Skibs borde oc
vden.



Vdi huicklen oc findis / Vuorledis
her effter skal holdis om
Brag.



Cum gratia & Priuilegio Regiæ
Majestatis.

Fredrik II:s sjörrätt 1561. Titelblad av den enda bevarade förste upplagan, som finns i
Karen Brahes boksamling i Odense.

Frederik II's Maritime Law, 1561. Title page of the only surviving first edition.

RETTARBOT FÖRBJÖD SKEPPSLAG

Adelsmän och präster hade sina inkomster i form av naturapersedlar och dagsverken från ortsbefolkningen. Därmed blev de allmogens konkurrenter såväl på varumarknaderna som i fråga om arbetskraft. I denna tävlan utnyttjade de genom sin överordnade ställning den statliga lagstiftningen. De lät utfärda kungliga förordningar, som i Norge kallades rettarböter (förbättringar av rätten). Genom dem förbjöds allmogen att ge sig ut på köpfärder.

År 1260 utfärdades genom Håkon Håkonsson en sådan rettarbot. Den blev upptakten till en lång rad kungliga förordningar om handelssjöfarten. Påbudet motiverades med att det var svårt att få arbetsfolk till lantbruket på grund av att alla ville fara i köpfärd. Därför föreskrevs, att mellan påsk och Mickelsmäss (30/9) fick ingen fara på köpfärd, som hade mindre förmögenhet än 3 mark (ungefär ett års uppehälle). Den styrman, som tog någon med mindre förmögenhet med i sitt skeppslag, han hemföll till 6 öres böter för var och en af dem, som han lagt lag med.

Påbudet blev tydligen inte respekterat. Det upprepades 1276 i Norges lands- och stadslagar och inskräptes på nytt i rettarbot den 8/3 1364 och den 26/8 1383. Där lämnades också besked om vilka det var, som påkallat rettarböterna i fråga. Där framhölls nämligen, att rikets råd, biskopar och lendemän, riddare och svenner klagat hos kungen över att allt landet lades öde i brist på arbetsfolk. Alla unga män ville lägga sig på köpenskap. Därigenom fördärvades hela riket, hette det.

Erik av Pommern, som var kung i alla de tre nordiska rikena, förklarade den 29/8 1421, att Norges rikets råd var hos honom i Köpenhamn och klagade över att bönder och deras söner och döttrar seglade i köpfärd utan att själva äga »sua marga penninga uforborgada«, som lag och rettarböter föreskrivit. Därför ligger jorden öde och landskylden minskar för både kyrkan, kungen och adeln. Envar ålades, att med skriftliga intyg från sin biskop eller från kungens sysselman styrka sig vara »fullfeader« d.v.s. i besittning av förskriften egendom. Inte heller det hjälpte.

Den 4. december 1490 var Norges rikets råd bestående av 9 uppräknade medlemmer samlade i Oslo, där de överlade om: den allmänna och fördärvliga sed, som brukades emot lagar och privilegier i det att landbönder och bokarlar brukade sina egna stora skepp till att segla utomland med sparrar, bord, läkten, salt och andra varor.

Detta sade rådet förorsakade »andliga och världsliga innebyggare« stor skada. Deras åker och äng försumrades. Därför låg många gårdar öde och gick igen med skog och ödemark. Deras andliga och världsliga ägare fick inte ut sin landskyld. Rådet stadfäste därför att inga land-



underskreivne Directurer

for det Kongelige Danske Asiatiske Compagnie, kiendes og hermed ytterligt
 gøres, at Herr Christen Schwarzus Black er Interessent
 i bemeldte Compagnies Ferie for en Actie, som er en Firs Tusind
 Attu Hundrede Deel i bemeldte Compagnie, og biter for 300 Rdlr.
 skrives Fem Hundrede Rigsdaler Dansk Courant. Thikienes
 bemeldte Herr Black eller hvo dette
 Actie-Brev med rette i Haand har, for en Interessent udi bemeldte det
 Kongelige Danske Asiatiske Compagnie, og er deltagig
 pro Ratu af denne sin interesserede Capital udi bemeldte Compagnies
 Mecler og Effeter, mønt og uden Europa, havene og tilkomende,
 saavel som eguoi alle bemeldte Compagnie ved den Kongelige Allernaadige
 Cetrog af Dato 23. Julii 1772. forlente Friheder, Benaadinger og
 Herligheder, og deraf ved den Allericuske Ristings Huden og Nytte,
 ult for dettel Compagnies currens Conventions Reglements og Ferre-
 ungs vuden. Møtt og Formeld. Og naar Herr
 Black dette Actie-Brev til Einnefsalger og af-
 januar gives det strax Compagniets Bogholder skriftlig tilkiende som saad-
 dan Feiandring retter, og den Kiendes Navn indfører i Compagniets
 Bøger, og paa Listen iblant Compagniets øvrige Interessenter, for hvilken
 Transport den Salyende betaler til Compagniets Bogholder for hvers Actie
 een Rigsdaler, og til Compagniets Fattig-Casse 24 Skilling.
 Kiendbart, den 12. Martii Aare 1773.

1773. 7. 14. *[Signature]* Gellphinstor *[Signature]* *[Signature]*
 1773. 7. 14. *[Signature]* *[Signature]*

Regt. Folio 206.

C. Saltus

Aktie nr. 2533 på 500 rdr i Asiatiska Kompaniet Utställt 11/3 1773 till Chr. S. Black som i och med denna handling äger 1/4800 av firman. Aktiebrevet är undertecknat av kompaniets direktörer. Handels- och Söfartsmuseet.

Share in the Asiatic Company for 500 rix dollars, that is 1/4800 of the company.

bönder skulle få bruka sådana »resar och storeskip« utan bara små båtar på tre eller fyra läster i inrikes fart.

ENMANSFÖRETAG

Samtidigt som adeln och prästerskapet genom kungen utfärdade förbud för allmogen att bilda skeppslag och bedriva köpfärder utverkade de åt sig själva privilegier på handelssjöfart. Deras företag för sådan verksamhet fick en helt annan ekonomisk-social karaktär än allmogens skeppslag.

Privilegierade godsherrar och deras gelikar (andliga och världsliga innebyggare) förfogade genom sina rättigheter till tributer över både handelsvaror, fartyg och personal. De var vana att driva sitt lantbruk med gårdsfogdar och arbetsförmän. För sin handelssjöfart tillämpade de självfallet samma hierarkiska organisation och kommandosystem. De feodala gårdsfogdarnas motsvarigheter i deras handelssjöfart blev fartygsskeppare med befälsställning över underordnade besättningsmän. Somliga storbönder ägnade sig själva åt handelssjöfart och arrenderade ut sitt lantbruk. För dem blev det statusmål och prestigesak att efterlikna herremännens organisation, vilket också på nyss nämnda sätt understöddes genom överhetens föreskrifter.

PARTREDERIER

I tidiga medeltidsurkunder från hanseatiska borgare och deras gelikar skymtar antydningar om en tredje typ av företagsorganisation för handelssjöfart. Den avspeglas genom särskiljande benämningar för olika kategorier av handelssjöfartens utövare. *Scip-here* framträder som benämning på ledare för fartyg och seglation. I Magnus Erikssons stadslag skrevs de scip-hærra, som senare drogs ihop till skeppare. *Vruchtman* pl *Vruchtlude* (befraktare) angav dem som specialiserat sig på gods och frakter. *Reder* är verbalsubstantiv till *reden*, *reda*, *utrusta*. Bakom denna term skönjes en egen sjöfartskategori, som ägnade sig åt att reda d. v. s. anskaffa, utrusta och sysselsätta fartyg. Som sjöfartsterm blev redare liktydigt med fartygsägare, engelska: *managing shipowner*.

När scip-herra ställdes i motsats till övriga besättningsmän, betydde det, att han fick ställning som herre d. v. s. överordnad, befälhavare, gentemot de senare. Den gamla termen skipari utsattes för betydelseglidning. Skeppare fick betydelsen skeppsbefälhavare.

När redare fremträdde som särskilda yrkesmän hävdade de egna anspråk och befogenheter gentemot andra deltagare i företagen.

När vruchtman (befraktare) i tysk-hanseatiska sjörättskällor nämnes vid sidan av sciphære, scipman och reder, tyder det på att deras handels-

sjöfart liksom den i Västeuropas Rôles d'Oleron utbildad en mera differentierad och kommersialiserad företagsorganisation än den, som skymtar i de nordiska landskapslagarna. De nyare, internationella företagsreglerna togs efterhand upp även i de nordiska staternas lagstiftning för handelssjöfart.

Skeppslagen bildades genom att kapital och arbete satsades av samma personer och dessa delade bestämmanderätt, omkostnader och vinster lika mellan sig genom lotter, båtlott, skutepart till dem, som satsat kapital. Manslott, slitpart till dem, som utfört arbete.

Partrederierna blev annorlunda beskaffade. Genom att initiativ och ledning utgick från personer i olika ekonomisk, social position och yrkesställning fick företagen varierande karaktär. Två typer kan urskiljas, skepparerederier och köpmansrederier.

Skepparerederier bildades och leddes av företagsamma och betrodda sjömän, som lyckades föra samman folk med resurser och intresse för sjöfart. På kapitalsidan rörde det sig om folk, som hade material och yrkeskunnighet i skeppsbyggnad och utrustning, om släkt och vänner, som disponerade lite kontanter att sätta i fartyg, om köpmän och befraktare, som sökte transportlägenheter o.s.v.

Ofta blev det många lottägare med högst varierade bidrag som 1/3, 1/9, 1/48, 17/40 o.s.v. Varje sådan insats berättigade till motsvarande del i partrederiets vinst eller i vidriga fall förlust. Sådan del kallades båtlott eller skutepart. På arbetssidan rörde det sig om folk, som hade kunskaper, lust och fallenhet för sjömansyrket. I miljöer, där skeppslagens samarbets- och umgängesformer var sedvanerättsligt gällande, föll det sig naturligt, att besättningsmännen »seglade på part« d.v.s. fick del, som kallades manslott eller slitpart i seglationsvinsten. För befaren sjöman, s.k. bästeman, var den givitvis större än för nybörjare s.k. gulbening. Det kunde variera mellan sjättepart, åttnepart, tolvtepart o.s.v.

Köpmansrederier bildades och leddes av köpmän, som för jämnan hade transporter på gång men inte själva seglade med ombord. För dem var det viktigt, att genom delägarskap ha tillgång till fartyg och samtidigt lönsamt att på så sätt säkra sig del i transportvinsten.

Genom sin större förtrogenhet med skrivare- och bokföringskonst anförtröddes de ofta uppdrag som korrespondentredare även i skepparerederier, som hade behov av en »papperskarl«. När de på så sätt blivit deras huvudredare, ändrade de ofta dessa rederiers bokföringsort från landsbygd till städer, där de själva var bosatta, i synnerhet som de därigenom kunde undvika förbuden mot landsköp och bondeseglation, och även uppfylla kraven på att redare skulle vara bosatta i stapelstaden.

Köpmanrederiernas organisation präglades av att redarna förbehöll sig rätt att själva leda och bestämma över företaget, dess arbetsfolk och avkastning. Ledningen ombord anförtroddes åt en förtroendeman - befälhavare, som på hanseaternas tyska kallades sciphere eller setzschiffer, vilket i Norden blev skipherra och senare skeppare. Den övriga besättningen anställdes mot hyra.

HANDELS- OG SJÖFARTSKOMPANIER

Upptäckterna av nya världsdelar och handelsvägar öppnade omätliga naturtillgångar och marknader. Exploatering av dessa ledde fr.o.m. 1500-tallet till organisation av nya företagstyper för handelssjöfarten.

Den kommersiella sidan av deras verksamhet präglades ofta av plundringsartad handel. Aktionsbaser och varunederlag i de länder, vars naturtillgångar och arbetskraft man utnyttjade, försågs med befästningar och militärtrupper. Ledarna för dessa baser skaffade sig befogenheter att upprätta faktorier och sluta traktater med inhemska furstar i de länder, där de anlade sina faktorier.

De långväga transportererna över öppna oceaner krävde stora, lastdryga skepp, som måste beväpnas med kanoner och krigsfolk. De utsattes nämligen för anfall dels från sjörövare, dels från konkurrerande kompanier.

För byggnad och utrustning av sina skepp inrättade kompanierna egna varvsanläggningar. Dessa blev vid sidan av statliga skeppsgårdar centraler för skeppsbyggnadskonstens utveckling från klinkbyggda skal-konstruktioner till skelettbyggnadsteknik, som kallades kravellbyggnad.

Allt detta krävde stora kapitalinsatser. För mobilisering av dessa utbildades en aktiekompaniform med gemensamt kapital (jointstock companies). Till sådana associationer hade tidigare bara funnits smärre ansatser. De fullföljdes heller inte under 1600-1700-talen. Egentliga aktiebolag uppkom inte förr än senare. Och vi kommer då i tillfälle att uppmärksamma dem.

De flesta kompanierna bildades i Holland och England. Under 1600-1700-talen tillkom ett hundratal i västeuropeiska länder ofta med holländskt eller engelskt startkapital och med emigranter från dessa länder bland initiativtagare och ledare.

Deras drivande krafter tillhörde eller var intimt lierade med statsförvaltningens toppskikt. De skaffade sig vidsträckt privilegier, monopol och inflytande över den statliga lagstiftningen.

DANMARKS FÖRSTA SJÖLAG

När en allmän sjölag för första gången påbjöds i Danmark, vilket gjor-



Tremastad bramsegelskonert »Yrsa« av Tåsinge, byggd 1901 av Chr. P. Jensen, Bregninge Skov (=sv. skog). Mannen med bowlerhatten är en av partredarna, kanske den korresponderande redaren R. W. Møller, Vindeby. Styrmannen står vid rodet och framme till höger kapten Rasmus Hansen. Sjöfartsmuseet, Troense.

Aboard the three-masted topgallant schooner »Yrsa« of Tåsinge, built 1901. The man in the bowler hat is a part owner.

des av Frederik II 1561, inleddes den så här:

»Efterdi Vi ere kommen udi forfaring som oc Os klageligen af vore egne undersotte saa vel som af fremmede er forberettet, hvorledes der skal findis stor, merkelig brøst eblandt søfarende folk her udi riget at mange uforfarne skipere findis, som icke vide den rette medel oc maade at tilvende deris redere gafn oc fordel, icke helder, hvorledis de skulle holde sig imod kjøbmend oc kjøbmandsgods att lade sig befragte eller at holde deris folk inden skibsborde... Og fordi det menige skibsfolk findis at holde sig meget utilbørligen emod deris skipere oc formend... er det befryctendis,... at den som sin handel til søs bruger, der ofver kand lide stor skade og afbrek«.

Det som här framhålls var som synes inhemska och främmande köpmäns, befraktares, redares och skeppsbefälhavares intressen och an-

språk. Övriga parter angavs vara försumliga, okunniga och vrånga. Deras intressen och önskemål betraktades som otillbörliga och borde stoppas.

Sedan ett förslag upprättats fick ståthållaren i Köpenhamn Mogens Gyldenstjerne i uppdrag, att från Köpenhamn, Helsingör, Malmö, Landskrona och andra köpstäder tillkalla »siöfarende mend, som forstand haver«, för att gå igenom förslaget, korrigera, komplettera och återsända det till kungen.

Mogens Gyldenstjerne var tidigare örlogsofficer och länsherre på Akershus och Malmöhus. Han hade rederiaffärer ihop med holländare, borgare i Köpenhamn och räntmästare J. Beck och bedrev handelssjöfart på Norge, Holland, Frankrike och Medelhavet. Vilka han tillkallade för förarbetet med lagen är inte bekant utom att borgmästaren i Helsingör, tullaren vid Öresundstullen Henrik Mogensen Rosenvinge, var en av dem.

Den framstående arkivmannen och rättshistorikern N.A. Secher har i sin utgåva av lagen 1887 ingående utrett vilka källor dess författare kan ha utgått från. Han menar, att dessa är att söka i hanseatiska recesser och Visby sjörätt, som i sin tur återgav flamländska, nederländska och västfranska sjörättsregler, de s.k. Rôles d'Oleron, alltså sjörättsregler, som var rådande nere i Europa.

Både innehåll och formuleringar i den inledande förklaringen visar nära överensstämmelser med den klagoskrift, som skeppare- och köpmanshansan i Brügge den 31. mars 1481 sände till sina kollegor i Reval, Lybeck, Hamburg, Danzig och Riga och som ledde till att Hansedagen i Lybeck den 16. september 1481 i en recess på 48 punkter utfärdade påbud om regleringar och bestraffningar av deras skeppsfolk.

Frederik II's sjölag innehåller 73 kapitel. Den stadfäste köpmän - befraktares, redares och skeppsbefälhavares anspråk, rättigheter och befogenheter. Den tog för givet, att alla besättningsmän skulla vara anställda mot lön (hyra) och skyldiga att underkasta sig befäls order. Hierarkisk företagsorganisation och kommandostruktur togs för självklara.

Ett par mindre kvarlevor från skeppslagens och partseglationens kollegiala företagsstruktur blev dock kvar i bestämmelser om skeppsråd och besättningens rätt att medföra förning. Skeppare och styrman fick ha med vardera en läst gods, hövitsman, skrivare, timmerman och kock vardera en halv läst, och andra »baadsmend« en tredjedels läst.

SVERIGES FÖRSTA SJÖLAG

Drygt hundra år efter Danmark fick Sverige 1667 sin första sjölag. I dess inledning framhölls:

	<h1 style="font-size: 2em;">Aktiebrev</h1>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: center;">No.</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">67</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">---</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">No. 160.</td></tr> </table>	No.	67	---	No. 160.
No.						
67						

No. 160.						
						
<p>i Tremastskonert „Fortuna“, drægtig 200 Reg. Tons, bygget 1874 i Høgesand (Holland), klassificeret i engelsk Lloyd A 1.</p>						
<p>Bestyrelsen for Aktieselskabet „Tremastskonert Fortuna's Rederi“</p>						
<p>bevidner herved, at</p> <p><i>Hr. Gaardvæn Math. N. Forby i Nordby</i></p>						
<p>eller den, til hvem dette Aktiebrev lovligen transporteres, er Aktionær i bemeldte Selskab med 1 Aktie, og som saadan berettiget til at nyde forholdsmæssig Andel i Selskabets Ejendele og Rettigheder i Overensstemmelse med Lovene. Indskudsværdien for en Aktie er 160 Kr., skriver</p> <p style="text-align: center;">Et Hundrede og sexti Kroner,</p> <p>og er Selskabet stiftet paa 100 Aktier.</p> <p>Transport af dette Aktiebrev, der alene kan ske til en bestemt navngiven Person eller Firma, har kun Gyldighed overfor Selskabet, naar Notering herom har fundet Sted i Selskabets Bøger.</p> <p style="text-align: center;">Sønderho paa Fanø, den 15 Novbr. 1894.</p> <p style="text-align: center;"><i>Math. N. Forby</i> Bestyrende Reder.</p>						

Aktie på 160 kr. i »Tremastskonert Fortuna's Rederi«. Utskriven på Fanø 15 november 1894 till en gårdsägare i Nordby. Härmed har den bevis på att han äger 1/100 av det på aktiebrevet avbildade skeppet. Handels- og Søfartsmuseet.

A 1/100 share in the three-masted schooner »Fortuna« of Fanø. The certificate is in the name of a farmer on the island.

»Wi hafwe både Wåra gamble Wissby och andre Folks, som medh Handel och Wandel til Siös mäst umgå, stadgade Siö-Rätter noga låtit igenomsökia, och aff them med Flijt uthleta alt thet som i thesse måhлом Wårt Rijke torfweligt vara kunde; Thet Wij sedan ofwersedt, hwad tilbordt fylt, alt orimmeligt rättat, oskiäligt utelyckt... Så at Skipare och Skipzfolk sin Plickt weta«.

I lagen föreskrevs: 'Redare ägha tinga sigh Skipare, och medh honom om wiss Lön sluta, hwarje gång som någon Siöresa på nytt anställas skall... Ingen Skipare hafwe mackt antaga något Skipsfolck för än han sielff rätt tingat är wijder Boot Sex Daler. Och om Redare Thet förr effterlåta, böte och the, så många ther til samtyckt hafwa, Trettio Daler tilhopa. Skipsfolcks Hyra ägher Skiparen tinga, som han bäst och nogast gitter. Alt Skipsfolck högt eller lågt, antingen the förr wiss Hyra eller sen deel aff Skipzlegone segla, ägha wara Skiparen hörige och lydige, och Budh hans stånda emolt alt Wåld, ehwad ärende han biuda må, uthan Tredsko och mootwillia, wider Straff å Ägendom, Krop eller Liif thera, som Sak är til...

Ey må någon Skipare, Styrman, Båtsman, eller annor Skibsbejtente, Karl eller Pojke, under Namn af frij förning inskipa något Godz eller Köpmanna Wahrer i the Skip the segla på. Göra the thet, ware sammen Godz, och dubbelt så mycket thet wärdt är förbrutit. Dock skal i ställe för frij Förning, efter thet wärde som Skiparen för hwar last tingat hafwer, Skiparen sielff niuta Lego för een Last, Styrmannen för två trediedels last, the andre Officerarna hwarthera för een halff Last. Båtsmännen hwarthera för een trediedeels Last, och Skipspoikerna hwarthera för een siettedeels Last...

En Skipare är skyldigh låta tre gångor om Dagen maat reeda för sit Folck, Morgon, Middagh och Affton, medh sådan Maat och Skipsdricka som skäligt wara kan; Wil någon mehr hafwa, må han stående widj Tappen niuta en törstedrick, och medh thet Bröd sigh nöja låta som i Korgen finnas kan, och ther medh foga sigh til sitt Arbete; Och hafwe ingen Mackt mehr at fodra eller ther emoot knorra, widh Böter första gången två Marck, och sedan hallft mehra, så ofta han ther emoot bryter«.

Inledningen till lagen föreskrev, att tvister skulle i första instans avgöras i städernas rådstugor av borgmästare och rådmän, i nästa instans av det 1651 inrättade centrala ämbetsverket Kommerskollegium och

slutligen i Högsta domstolen. Landsbygdens häradsrätter med nämndemän från allmogen kom inte i fråga. Handel och sjöfart skulle vara stadsnärningar och utrotas från landsbygden. Statlig lagstiftning och institutionsbildning upptog och reglerade bara de intressen och traditioner, som företräddes av städernas borgerskap, de köpmansdominerade partrederiernas, handels- och sjöfartskompaniernas hierarkiska organisation och kommandostruktur. Allmogens skeppslag, som trots allt bedrev omfattande handelssjöfart med demokratisk organisation och kollegial struktur, sattes på avskrivning och förbjöds.

Dessa riktlinjer följdes upp och preciserades i en lång rad förordningar, avtal och institutioner. För korthets skull skall vi här bara erindra om ett par av de viktigaste.

KOFFARDIREGLEMENTE

Kungl. Reglemente för Coopvaerdie Skeppare tillkom år 1748. Det utformades av köpmannaaristokratins och hattpartiets ledande man i borgarståndet, kommerserådet och borgmästaren i Stockholm Thomas Plomgren.

Där föreskrevs, att den, som ville bli antagen till skeppare, måste vara bosatt i stapelstad, avlägga borgareed och betala burskapsavgifter.

Borgarehövdingen Plomgreen, som även i andra sammanhang med auktoritär kraft hävdade borgerskapets och sina egna företagareintressen, framställde det som självklart att företagens arbetarepart - fartygsbesättningarna - sattes på understol och hölls i stram disciplin i förhållande till kapitalägande redare.

I reglementets tredje artikel »Om skeppfolkets pligt och skyldighet« inskräptes detaljerat, att sjömännen villigt och utan gensträvighet skulle lyda skepparens och andra befälspersoners befallningar både ombord och i land. Den, som på något sätt visade uppstudsighet, kunde saklöst näpsas.

Reglementets tillkomst motiverades med behovet att få bättre rekrytering av och kontroll över sjöfolket, som ideligen rymde från fartygen.

SJÖMANSBUS

För denna uppgift inrättades en ny statlig institution med benämningen sjömanshus. Dessa förlades till stapelstäderna. De ställdes under central uppsikt av kommerskollegium och lokalt under var sin direktion, där köpmänredare och skeppare men icke besättningsfolk blev representerade. På sjömanshusen skulle föras förteckningar s.k. rullor över sjöfolk och förrättas mönstring av besättningar till fartygen.

Därjämte fick de i uppdrag att förvalta de s.k. sjömanshusavgifter,

som togs ut av besättningsmännens hyror för att användas till understöd åt sjuka sjömän och deras efterlevande änkor och barn.

Vid varje sjömanshus anställdes en chef, kallad ombudsman, och annan kontorspersonal, som efter instruktioner och formulär hade att fullgöra de föreskrivna uppgifterna.

Vad de därvid hade att iaktta kan man läsa i »Kungl. Maj:ts nådiga föreskrifter i afseende på utfärdandet af Svensk Sjömans-rulla och anteckningar därå m.m. som angår besättning å Svenskt fartyg... 1841«.

Där påbjöds bl.a. att befälhavare, styrmän och sjömän skall ha »begått Herrens Heliga Nattvard... aflagt huld- och trohetsed till Kongl. Maj:t och Kronan... innan dem tillåtes teckna sina namn på mönstringsrullan... Hvarje man skall på rederiets bekostnad förse med motbok, deri artiklarne för Swenskt sjöfolk samt det mellan befälhafwaren och sjömannen afslutade contract skola finnas införda... Allt hwad i på - och afmönstringsrullorna skall ifyllas åligger... Skepps - Ombudsmannen å Sjömanshus - Directionens wägnar... at införa, med undantag endast af befälhafwarens, styrmannens och sjömannens namn, som af den skall egenhändigt skrifwas. Kan sjöman ej skrifwa, ditsätte sitt bomärke«.

Här förteg och undertryckte man som synes de sedvaneregler om kollegial likställighet, medbestämmanderätt och lottfördelning, som sedan medeltiden praktiserades i allmogens skeppslag och dem närstående skepparederier.

Genom lagar, förordningar och anställningsformulär, som dikterades av de etablerade stånden och utfärdades av statliga myndigheter, försattes arbetslagen i juridiskt underläge gentemot kapitalassociationerna med deras hierarki och kommandosystem. De flesta arbetare behärskade icke skrivaretraditionens uttrycksmedel. - Folkskolestadgan tillkom icke förr än 1842 - Trots detta ålades de, att med bomärken eller m.h.o.p. underteckna och på så sätt juridiskt binda sig genom »contract«, som utformats över deras huvuden och delgivits dem genom uttrycksmedel, som i allt väsentligt var dem främmande. De, som med sitt arbete gjorde kapitalet vinstgivande, frantogs de mänskliga rättigheter, som består i att själva få förfoga över sin arbetskraft och sin person.

Sjömännen berövades till och med de pengar, som de själva inbetalt genom avdrag på sina hyror till understöd åt sina sjuka kollegor, änkor och barn. Dessa pengar användes ända in på 1900-talet till kostnader för sjömanshusens förvaltning och mönstring av värnpliktiga till örlogsflottan.



Fyrmastad slätskonerten »Svanen« av Svendborg, byggd här 1920 till partrederiet »Patriot«. Ombord på skeppet är här samlad skeppets partredare och dess kapten. I mitten längst bak med kasketten är skeppets byggmästare Anders Jensen, Øxenbjerg. Søfartsmuseet, Troense.

The newly built four-masted fore-and-aft schooner »Svanen« of Svendborg, on the occasion of its handing over in 1920 to part owners in the »Patriot« company which had financed the vessel.

REDERIAKTIEBOLAG

Rättsnormer, som föreskrivits för företag av de slag, som här beskrivits, var i mångt och mycket oklara. De garanterade icke tillräckligt skydd varken för kapitalägare, arbetare eller kunder i företagen. Om ett sådant företag kom på obestånd, var delägarna solidariskt ansvariga för alla dess förluster. Även delägarnas privata förmögenhet kunde utkrävas till betalning för dess skulder. I olyckliga fall hände det, att oskyldiga människor - såväl fartygsägare som arbetare - ställdes på bar backe.

Kapitalägarnas problem togs först upp till granskning och reglering. Det skedde genom företagsledare med biträde av jurister och politiker. Genom juridiska nykonstruktioner på förvaltningens och privaträttens

områden skapades rättsinstitut, som ledde företagsorganisationen i alla näringslivets grenar in på nya banor.

En företagstyp uppstod, som fick benämningen aktiebolag, därför att andelarna, parterna i denna kallades aktier. På tyska kallas de Aktiengesellschaft, på danska: aktieselskab, engelska: company limited by shares, amerikanska: stock corporation och franska: société anonyme. Aktiebolaget skiljdes från tidigare bolag, kompanier och liknande därigenom att de konstituerades såsom egen juridisk person och på så sätt gavs rang och rättsförmåga som självständiga rättssubjekt. Dess delägare är befriade från personligt ansvar för förluster, som kan drabba företaget. Ansvaret har överförts på en för ändamålet skapad s.k. juridisk person. Aktiebolagets egendom är rättsligen skild från delägarnas. Dessa ansvarar icke för bolagets förbindelser utan bara för det nominella belopp, som anges i deras aktiebrev d.v.s. det skriftliga dokument, som de erhåller, när de inbetalar sin andel, sin aktie i bolaget.

Rätten att bestämma över bolagets egendom, verksamhet och personal tillskrevs aktieägarna, som utövar den genom bolagsstämma, val av styrelse, verkställande direktör och revisorer.

I Sverige tillkom den första aktiebolagslagen 1848. Den utformades här liksom i flera andra länder under påverken av reglerna i den franska Code de Commerce av 1807, som var en del av den s.k. Code Napoleon. Den väckte i början icke någon större uppmärksamhet. Men mot sekelskiftet och framåt vann aktiebolagen allmän spridning. År 1973 hade deras antal i Sverige stigit till över 133.000 med en löneanställd personal på över 1,6 millioner, vilket utgjorde drygt 42% av alla förvärvsarbete i riket. De flesta av dessa bolag, cirka 80%, är ganska små företag med mindre än 50.000 kronor i aktiekapital.

Men de store bolagen med aktier och anställda i tiotusental, en del till och med i hundratusental intar dominerande ställning. Deras organisation har byggts ut till en utomordentligt komplicerad hierarki med moderbolag, dotterbolag, dotterdotterbolag, koncerner, förvaltningsbolag, investmentbolag, trustar och karteller, internationella, multi-nationella och transnationella företag och sammanslutningar. Det har vuxit fram en företagstyp, som utövar djupare och vidsträcktare inflytande än någon annan inte bara på näringslivet utan också på vårt samhällssystem i dess helhet.

I den lag om aktiebolag, som tillkom 1848 var det framför allt kapitalägarnas önskemål om förbättringar, som tilgodosågs. Övriga intressenters insatser, risker och rättigheter förbigicks med tystnad. Sedan dess har lagen vid flera tillfällen blivit föremål för översyn och kom-

pletteringar. Men även dessa har förblivit bundna vid kapitalägarnas skrivarerutiner.

Deras motpart, som svarar för arbetsinsatserna, hade i den statliga lagstiftningen sedan 1200-talet satts på understol och utestängts från inflytande. Deras försök att bilda egna sammanslutningar hade blivit stämplade som rotenskap och sammansättningar och belagda med hårda straff.

De självbestämmande skeppslagen och skepparerederierna hade trots allt fortsatt att tillämpa sin sedvanerätt och bedrivit sin näring vid sidan av den officiella lagen.

När den politiska och fackliga arbetarörelsen efter representationsreformen och det demokratiska rösträttsgenombrottet fram på 1900-talet erövrat majoritet i riksdagen, fick kraven på företagsdemokrati eller som de också kallades industriell demokrati en alltmer framskjuten plats på alla nivåer i samhällsdebatterna. Näringslagstiftningen underkastades steg för steg omdaning i demokratisk riktning. På 1970-talet nådde den i Sverige så långt att riksdagen genomdrev en lag om medbestämmande i arbetslivet att gälla från och med den 1. januari 1977.

Litteratur:

Olof Hasslöf: Lagbildning och företagsorganisation genom tusen år. Sthm. 1980.

FROM SHIP GUILD TO LIMITED COMPANY

Summary

A summary of the main trends to emerge from current research into the structure and organisation of shipping in Scandinavia reveals that it is possible to distinguish between five different types of enterprise.

1) *Ship guilds.* Earliest evidence of these is from Bronze Age rock carvings. Scenes of everyday life which artists of the time carved into hard granite surfaces include a remarkable number of illustrations of ships, all centrally placed in the compositions and carrying crews of a number suitable to the size of the vessel. They show that navigation was

both flourishing and well organised. Written evidence does not appear until two thousand years later: what exists shows that conflict arose between the various types of enterprise.

The earliest written laws give fragmentary information about ship guilds jointly investing capital and labour both in raiding expeditions and peaceful trading voyages and afterwards sharing the profit according to each individual's contribution. These ship guilds, with all members on an equal footing, later became the chief form of organisation among fishermen and sea traders. The rules were drawn up by family and friends. According to the rules of common law they held a meeting of shipmasters, later ship councils, to decide upon the enterprise and share out the profit - to each ship according to the amount of money invested and to each man according to his labour.

2) *One man enterprises* were started up by large landowners in order to sell the goods they levied from their peasants. They put their maritime trade into the hands of masters who were given the right of command over subordinate members of the crew. In order to prevent competition from the common people, the State at the instigation of the landowners prohibited all other trading expeditions and fined all who joined together to form a ship guild. These embargoes were the subject of continual dispute between State and people.

3) *Part ownership* was the German and Scandinavian type of enterprise adopted by Hanseatic citizens and those with common interests during the Middle Ages, and which came to play the leading role in the organisation of maritime trade in Europe. The origins of this system can be gleaned from the various names used to designate persons in some of the key posts in merchant shipping:

Scip-hera (mediaeval Swedish skip-herra), later skipper, indicated the one who was master, that is who had command over the crew.

Vrucht-man was the person in charge of freight and goods. Reder (Danish for shipowner), the one who undertook to »reda« that is make ready or equip a ship.

4) *Trading and shipping companies* were first established in the sixteenth century to explore newly discovered parts of the globe and trade routes which required larger ships and capital investment. These companies were usually closely connected with the Crown and were given extensive privileges and monopolies. They were responsible, too, for the drawing up of articles of service and the establishment of sailors' register-offices, thereby making crews finally dependent on owners and officers.

5) *Limited companies* made their appearance at the end of the nineteenth century. They differ from earlier systems of organisation in that capital investment was in the form of shares at a nominal price, the company was treated as an individual in the eyes of the law and its assets were legally separate from those of the shareholders. Shareholders have control of assets, running of the company and personnel, and exercise it by electing committee, managing director and auditors. On board right of command is further delegated to officers appointed for the purpose. The rest of the crew are men hired for the job, that is they receive pay and have to obey orders.

SKIBSPORTRÆTMALEREN A. NISTED, ÅRHUS

Af

F. HOLM-PETERSEN

Lederen af Søfartsmuseet i Troense, der har en fornem og repræsentativ samling af skibsportrætter, skildrer her baggrunden for en af de ellers anonyme danske skibsportrætmalere, A.M. Nisted (1829-1919), en af de sidste udøvere af det traditionelle kadrejermaleri.

Når man besøger søfartsmuseer i Skandinavien og i særdeleshed danske maritime museer eller samlinger, kan det hænde, at den interesserede museumsgæst tager sig tid til at se nærmere på de ofte mange udstillede gamle skibsbilleder. Her vil man også nu og da støde på navnet Nisted, især hvis man ser nærmere på de mere naive farvelagte tegninger.

Om de danske skibsportrætmalere vides der i almindelighed kun meget lidt. Noget ved vi dog om dygtige og flittige skibsbilledmalere som Jacob Petersen fra Flensborg, Julius Gregersen fra samme by, Peder Foss i Dragør og Vilh. Arnesen med sine små naive skibstegninger i farve fra barneårene i Ålborg, og ikke at forglemme H.A. Hansen, Spillemanden kaldet, i Marstal. Alle disse var meget produktive.

Hvis man vil bedømme de her nævnte skibsportrætmalere ud fra synspunkter af eksamenslærde, moderne kunstkritikere uden jordforbindelse, vil disse sikkert almindeligvis trække overbærende på skulderen ved synet og eventuel bedømmelse af skibsbilleder. Det kan man imidlertid tage sig let, navnlig fordi skibsportræterne ikke påberåber sig at være stor kunst, men simpelthen fordi disse billeder, naive eller ikke, men hensyn til rig og sejlføring nærmer sig fotografiets nøjagtighed. Dette var først og sidst betingelserne ved bestillingen af det skib, kunden sejlede med eller tidligere havde sejlet med. Hermed menes billeder fremstillet, før fotografiet blev almindelig kendt. Køberne var som of-



A.M. Nisted, Skibsføreren der »gik i land« og fra ca. 1870 virkede som skibsportrætmaler i Århus. Søfartsmuseet i Troense.

A.M. Nisted, stevedore, lodging-house keeper and former shipmaster, who from c. 1870-1900 worked as a painter of ship portraits in Århus, the second largest town in Denmark.

test skibets kaptajn, styrmand eller menige besætningsmedlemmer, ja endog rederen, som gerne ville have et billede af sit skib eller skibe.

At mange skibsbilleder også blev udført i udlandet, ja så fjernt som ude på Kinakysten, i Australien og Sydamerika skal her kun nævnes kort. Ligeså var billeder af danske skibe med Vesuv og Napolibugten som baggrundsstaffage almindelige og samtidig et bevis på, hvor skibene sejlede. I tvivlstilfælde kunne de give et lille fingerpeg, forstået derhen,

at man heraf kunne skønne, hvor det pågældende skib sejlede, når intet andet vidstes.

Den søfarende kundekreds kunne bestille billedet af sit skib efter smag og behag, som for eksempel under fulde sejl, pyntet med kendingssflagene, nationalitetsflaget og navnevimplen, med Kronborg om styrbord for hjemgående, eller for udgående med Kronborg om bagbord og på fortoppen Blue Peter hejst. Nogle købere ønskede også et billede af deres skib i en bestemt position, under en særlig oplevelse, underdrejet for stumperne i en brølende taifun, o.s.v. - Desuden var det naturligvis en betingelse, som gjaldt for næsten alle bestillere, at skibets navn sammen med kaptajnens skulle stå under billedet.

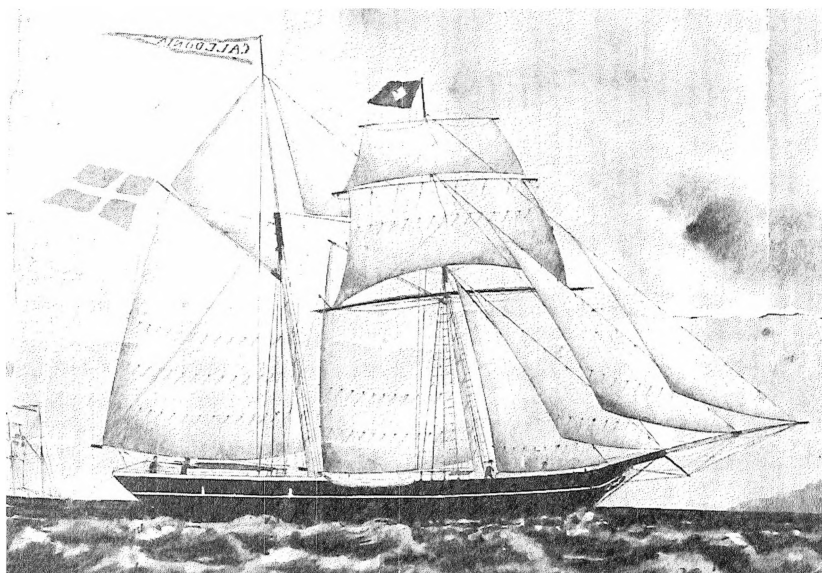
Portrættet af skibet værdsattes i mange sømandshjem, hvor det prydede væggen over sofaen eller over chatollet, hvor de engelske porcelænshunde eller Staffordshirefigurer samt Sunderlandbowler og -kander, hjembragt fra de lange rejser, også smykkede hjemmet og nok kunne bringe tankerne på langfart.

Når man i det daglige arbejde beskæftiger sig med gamle maritime arkivalier og genstande, og i særlig grad med skibsbilleder, så er det især interessant, når det er muligt at finde frem til skibets nærmere historie, som meget ofte kan bringe overraskelser, rent søhistorisk. Ikke mindst er det af såvel personal- som maritimhistorisk værdi, når man har haft held til at finde noget nyt om »The Pier-painter himself«, der har udført dette eller hint billede.

Således hændte det for nogle år siden, en dag jeg tilfældigvis var alene på museet, at en dansk dame kom ind for at se på sagerne. Under en samtale med damen, spurgte hun, om vi havde nogle billeder malet af Nisted fra Århus. og til dette kunne jeg svare bekræftende. Den besøgende dame, fru dr. Harving fra Holbæk fortalte så, at hun var barnebarn af Nisted, og jeg blev naturligvis interesseret, da man vidste så lidt om denne skibsportrætmaler. Det viste sig, at fru Harving havde en del oplysninger om bedstefaderen, hvilke hun senere var så venlig at låne os, således at det nu er muligt at danne sig et billede af også denne produktive skibsportrætmaler. Dette er vi fru Harving meget taknemmelig for.

Adolph Marinus Nisted fødtes 23. juni 1829 i Ålborg. Femten år gammel kom han i 1844 til søs som ungmand og kok med faderen, skipper Laurits Nisted's ca. 37 kommercelæster store jagt »Nicolette«, hjemme hørende i Ålborg. Familien Nisted synes at have været en rigtig søfarende familie, da Grüners Mercantil Kalender for 1854 omtaler en galease, der bærer navnet Lars Nisted med C. Nisted som reder, og en jagt »Tvillingbrødrene« med L. Nisted som både fører og ejer.

Men tilbage til A. M. Nisted ombord i jagten »Nicolette«. Her fik han



Topsejlskonneret »Caledonia« af Nykøbing Mors ført af capt. C.P. Christensen. Akvarel af A.M. Nisted dateret 10. dec. 1872. Søfartsmuseet i Troense.

The »Caledonia«, a topsail schooner of Nykøbing Mors. Water colour by A.M. Nisted, 1872.

sin sømandsdåb i de to år, han sejlede med fartøjet, der førte ham vidt omkring. Søfartsbogen fortæller herom, at i 1846 anløb »Nicolette« Odense, Newhaven, London, Newcastle og Antwerpen samt havne i Østersøområdet. Under treårskrigen meldte den unge Nisted sig som frivillig og gjorde herunder tjeneste i fregatten »Freia«. Derefter kom han på navigationsskole i København.

Efter en sejltid med briggen »Industri« tilhørende skibsreder Poul Pagh, Ålborg, mønstrede Nisted ud den 8. april 1852 som styrmand med skonnertribriggen »Dania« på 62 commercelæster. Skipperen var J. Fr. Søeberg, og skibet tilhørte C.J.M. Cohen i Ålborg. Nu kom Nisted ud på det dybere vand, som ifølge søfartsbogen bragte ham fra Ålborg til West Hartlepool, Odessa, Falmouth, Delfzijl, Newcastle on Tyne, Rio de Janeiro, Maorin, Gibraltar, Malta, Triest, Corfu og Hamburg, hvor han afmønstrede efter ca. 26 måneders sejlads den 10. august 1854. Den 2. oktober samme år fik Nisted sit skippercertifikat i Ålborg og blev nu selv skibsfører.

Formentlig er Nisted gået i land i en ret tidlig alder, for den 4. oktober 1868 anmeldes han som forretningsmand i Ålborg, men kort tid efter finder vi ham bosiddende i Århus. Her ernærede han sig som stevedore ved havnen, samtidig med at han havde et logihus for søfolk. Det må antages, at Nisted på denne tid begyndte at tegne og male skibsbilleder for at supplere sine indtægter. Med sit store kendskab til alle de til Århus kommende skibe havde han jo kundekredsen. Og hans venskab med gamle kolleger og andre af søens folk medførte, at bestillingerne på billeder må have strømmet ind, idet det blev til flere hundrede billeder. På Søfartsmuseet i Troense har vi tre af Nistedes farvelagte tegninger: bramsejlsskonnert »Acme« af Odense, jagt »Vennerens Minde« af Lohals, kapt. Villarsen og bramsejlsskonnert »Caledonia« af Nykøbing Mors, ført af C.P. Christensen og signeret A. Nisted, Aarhus 10/12 1872 som billede nr. 131.

Desværre har det ikke været muligt at finde skitsebøger, regnskaber eller fortegnelser over Nistedes produktion. Det kan kun fastslås, at han var særdeles produktiv. Nisted opnåede gennem sine billedskildringer af så mange i vor tid helt ukendte skibe at sætte sig et minde, således at han af museumsfolk og andre interesserede værdsattes på linie med andre danske skibsportrætmalere. Omkring 90 år gammel afgik Adolph Nisted ved døden i Århus 1919.

A SHIP PORTRAIT PAINTER: A. NISTED OF AARHUS

Summary

Troense Maritime Museum on the island of Tåsinge, south of Funen and one of the centres of shipping in Denmark during the last days of sail, possesses a fine and comprehensive collection of ships' portraits. The director of the museum, F. Holm-Petersen, gives an account of one among Denmark's otherwise anonymous painters of ships' portraits. Nisted (1829-1919) was one of the last of the traditional bumboat painters. Born in Aalborg in North Jutland he went to sea at an early age. He subsequently trained as a navigator and obtained his master's certificate in 1854.

But by 1868 he had left the sea and settled in Aarhus, where he ran a boarding house for seamen as well as working as a stevedore in the docks. It was at this time that he began to undertake commissions for portraits of ships. His clientele was from among the smaller vessels which used Aarhus, then the third now the second largest town in Denmark.

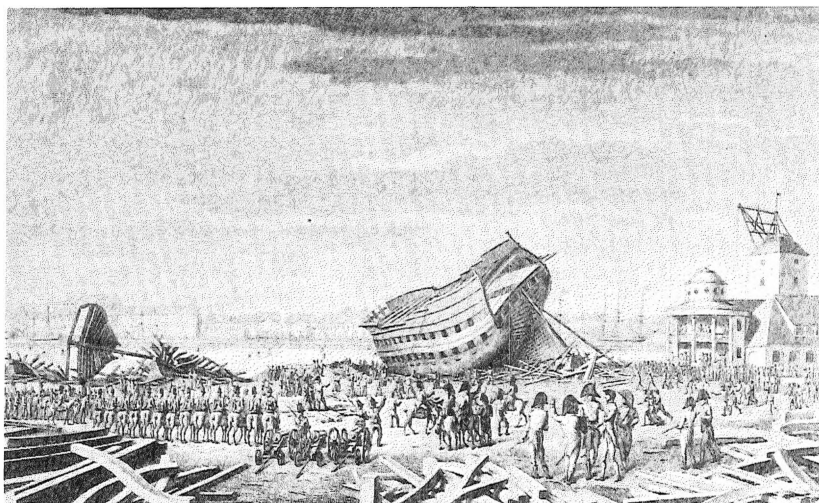
HOLMENS FASTE STOK

Af
KNUD KLEM

I tilslutning til sit store arbejde om dansk skibsbygning i 1700-årene, som nu er afsluttet, fortæller Handels- og Søfartsmuseets tidligere leder om orlogsflådens tekniske personel på basis af et lønningsreglement for 1779.

Til bygning af den orlogsflåde, der skabtes i Danmark i 1700-årene, og som Vesteuropas stater var nødsaget til at regne med, krævedes et talrigt mandskab. Dette gik under betegnelsen Holmens faste stok, »Vor faste stok«, som majestæten selv kaldte den. Den omfattede både håndværkere og søfolk, såvel matroser som officerer. Her skal vi kun omtale det tekniske personel.

Der krævedes et stort antal håndværkere til bygningen af de store orlogsskibe. I 1786 syntes Holmens chef, at det gik for langsomt med skibsbyggeriet, og der blev derfor foretaget en nærmere undersøgelse. Den opdelte byggeriet i to perioder: 1759-72 og 1773-86. Det vil let ses, at den sidste periode omfatter Henrik Gerners virksomhed som fabrikmester. Den omtaler udførligt samtlige byggerier fra 1759 til 1786 med anførelse af hvor mange mand, der var i arbejde ved de enkelte byggerier og finder ud af, at Gerner havde udført for lidt. Rapporten afgaves til kongen 13. december 1787¹. Den er udtryk for de mange trakasserier, man tid efter anden oplever inden for flådens administration. Den beklagede sig over, at Gerner ikke havde besvaret de forespørgsler, man havde rettet til ham. Der er ikke antydning af, at Gerner var lovligt forhindret på grund af alvorlig sygdom (han døde 14 dage efter rapportens afgivelse den 26. december), heller ikke af, at han på en række felter havde udført et fortræffeligt arbejde, dels som flådens fabrikmester, dels ved hans nære og omfattende samarbejde med Kommercekollegiet, hvor han var den flittige og samvittighedsfulde



Byggebeddingerne på Nyholm blev paradoksalt nok først forevigede, da englænderne i 1807 ødelagde anlæg og nybygninger. Stik af J.F. Clemens efter tegning af C.W. Eckersberg.

When the English confiscated the Danish fleet in 1807 they also destroyed vessels on the stocks at the time. This is the first portrayal of the slips in an area normally closed to the public.

medarbejder, der førte frem til forordningen af 18. marts 1776 til støtte af og fremgang for det private skibsbyggeri, ligesom han udførte adskillige konstruktionstegninger til Overskattedirektionens omfattende skibsbyggeri, som han tilså og kontrollerede. Rapportens nedsættende udtalelser skyldes utvivlsomt inspiration fra marinens oversekretær F.C. Rosenkrantz, som var fjendtlig stemt over for hans arbejde. Af gode grunde kom der ikke noget ud af rapporten. En afskrift af den bærer følgende påskrift: »Originalen heraf blev i det kongelige statsråd«, (der havde haft rapporten i cirkulation) »Hans kgl. Højhed Kronprinsen beholdt den - og intet blev i den henseende befalet«.

En fuldstændig fortegnelse over Holmens skibsbygningspersonel for 1779 finder vi i Søetatens lønningsreglement for dette år. Det omfattede både årslønnede og daglønnede personer.

Årslønnede

1 skibsbygmester, 3 underskibsbygmestre, 10 mestre, en ved hvert af følgende fag: smede, rebslagere, bådebyggere, billedhuggere, mastema-

gere, sejlmagere, blokkedrejere, bødkere, pælebukkere samt mesteren ved konstruktionsskolen, 9 skibsbygmestersvende, 3 andre mestersvende (grovsmede, klejnsmede samt sejl- og kompsmagere).

Lønningerne var sammensat af forskellige summer, dels en årsløn, dels ydelser for kost og husleje. Skibsbygmesterens årsløn var således 426 rdl., kostpenge 104 rdl. samt for husleje 50 rdl., ialt 580 rdl. De tre underskibsbygmestre havde ialt henholdsvis 300, 350 og 400 rdl. Deres gage varierede nemlig fra 166 til 266 rdl., og de fik kun 30 rdl. i husleje. Kostpenge var ligesom skibsbygmesterens 104 rdl. De øvrige mestre lønnedes fra 240 rdl. til 450 rdl. Den højstlønnede var mesteren for anker- og klejnsmedene med 450 rdl., endda han havde fribolig og derfor naturligtvis ikke fik de øvriges godtgørelse for husleje.

Det bør her indskydes, at det skibstekniske korps' chef, fabrikmesteren Henrik Gerner, havde en årsløn på 800 rdl., samt en huslejegodtgørelse på 160 rdl. »sålænge han boede uden for Holmen«, og det gjorde han hele sin embedstid.

Af de årslønnede var endvidere 9 skibsbygmestersvende og 3 andre mestersvende (grovsmed, klejnsmed samt en mestersvend hos sejl- og kompsmagerne). Endvidere fandtes 1 brandmester (posten ubesat). De nævnte lønnedes fra 140 til 240 rdl. De to smedemestersvende samt de to ældste skibsbygmestersvende betragtedes som finere end de øvrige, forsåvidt som de ligesom mesteren fik 104 rdl. i kostpenge, mens de øvrige fik det halve, 52 rdl. Sejl- og kompsmagersvenden havde sin årsgage opdelt i to dele, idet han som sejlmager fik 88 rdl. og som kompsmager 100 rdl. Kompsmagerarbejdet vurderedes øjensynlig højere end sejlmagerarbejdet. I klejnsmedesvendens årsgage var inkluderet 50 rdl. for opsyn med bøssemagerværkstedet, ligesom han »af kvæsthuskassen« (altså uden for Holmens budget) fik 50 rdl. for tilsyn med de kirurgiske instrumenter.

Daglønnede

Denne gruppe var selvsagt den største og omfattede følgende kategorier:

I skibsbyggeriet: 19 kvartermænd, 1 do. for rapertmagerne, 22 formænd, 930 tømmermænd af 1. til 7. klasse,

i smedien: 3 kvartermænd, 60 smede, 1 lærling,

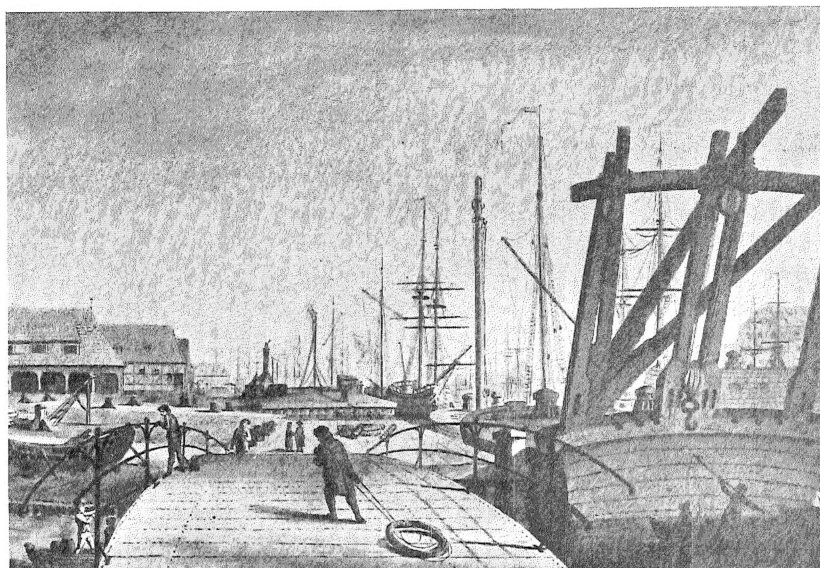
hos rebslagerne: 1 kvartermænd, 50 rebslagere,

sejllæggere: 1 formand, 15 sejllæggere af 1. til 3. klasse,

blokkedrejere: 16 blokkedrejere fra 1. til 4. klasse,

savskærere: 1 kvartermænd, 46 savskærere,

bødkere: 5 bødkere af 1. til 2. klasse, 191 tømmermandsdrønge.



Dagligt liv på flådens gamle værft, Gammelholm, 1787. Til venstre ligger skur til barkasser, i midten er et begkogeri. Farvelagt tegning af Jens Bundsen. Københavns Bymuseum.

Gammelholm in 1787. One of the very rare pictures from the period of an everyday scene at the old naval yard.

Som det vil ses, mangler der oplysninger om det mandskab, som fandtes i billedhugger- og snedkerværkstederne, hvilket må undre, da mestrene på disse steder var medregnet under de årslønnede, men heldigvis er der andetsteds - i fabrikmesterarkivet - oplysning herom.

Den er ganske vist udateret, men er sandsynligvis omtrent fra samme tidspunkt som de øvrige. Den udviser følgende tal³:

ved billedhuggerne: 1 kvartermænd, 18 tømmermænd af 1. til 7. klasse, 3 drenge af 1. og 1 dreng af 3. klasse,

ved snedkerværkstedet: 1 formand, 23 tømmermænd, samtidig oplyser samme kilde, at der

ved konstruktionskolen var: 2 kvartermænd, 2 tømmermænd og 2 drenge.

Endvidere vil det være naturligt at oplyse, at der ved *konstruktionskommissionen* ud over de faste officerer var 4 såkaldte auscultanter. Auscultanter er et begreb, som under enevælden fandtes ved de forskellige kollegier (bl.a. ved Højesteret), nemlig folk som man gerne ved

deres nærværelse ved det pågældende kollegium ønskede videreuddannet, og som deltog i møderne uden stemmeret. De 4 i konstruktionskommissionen, som var folk, man eventuelt senere ville give selvstændige poster inden for skibskonstruktionen, var på lønningsreglementet for 1779 lønnet med 50 rdl. hver.

Alle de faste daglønnede fik kosten, der på budgettet var beregnet til 25 rdl. pr. mand om året samt klæder og kvarter (henholdsvis 3 rdl. og 4 rdl.) hertil et vist beløb i dagløn, således at den samlede årsløn blev følgende for de forskellige kategorier:

kvartermænd	134 rdl. 44 sk.
formænd	112 rdl. 8 sk.
tømmermænd inddelt i 7 klasser:	
1.klasse	102 rdl. 20 sk.
7.klasse	70 rdl. 16 sk.

2.-6. klasse er her ikke medtaget i oversigten.

Det bør bemærkes, at daglønnen var forskellig sommer og vinter, varierende for de 7 tømmersmandsklasser fra 20 sk. til 8 sk. daglig om sommeren og fra 14 sk. til 6 sk. daglig om vinteren. Sommeren beregnes til 179 dage, vinteren til 116 dage, således at 70 af årets 365 dage faldt uden for beregningen. Blandt disse var naturligvis de helligdage, da der ikke arbejdedes, men i øvrigt arbejdedes der i travle perioder også om helligdagene, som vi senere skal se, under stor modvilje fra mandskabets side. De øvrige fag havde også forskellig daglønsbetaling vinter og sommer, bortset fra smedene, der fik ens betaling hele året (for de 4 klasser varierende fra 20 til 12 sk. daglig), formentlig fordi de arbejdede indendørs.

Tømmersmandsdrengene fik hver i såkaldt gage 8 rdl. årligt og 3 rdl. til klæder, hvortil kom dagløn, der i løbet af et år for 1. til 4. klasse varierende fra 12. rdl., 8 rdl. 8 sk. til 3 rdl. 7 sk.

Ingen af tømmersmandsdrengene fik godtgørelse for husleje, og 5. og 6. klasse fik heller ingen dagløn.

Ud over pengelønningerne havde tømmersvende på de private værfter ret til to gange om dagen, når de forlod arbejdet, at medtage den mængde spåner (ros), som de kunne have under armene. Det samme var givet tilfældet også for Holmens folk, men det blev for mestersvendenes vedkommende, øjensynlig som udtryk for deres højere sociale placering, i 1741 afløst af et pengebeløb på 20 rdl. for et orlogsskib og 10 rdl. for en fregat⁴. I Frederiksværn fik man i 1750 tilsvarende afløsningssummer, men her dog kun henholdsvis 10 og 5 rdl.⁵.

Indsamling af ros gjaldt åbenbart ikke for borerne, der ikke foran ses angivet som en særlig gruppe, men som hørte under tømmersmands-



Svanegade i Nyboder med de toetages husrækker, der fra 1760'erne dels udgjorde en udvidelse af Nyboder, dels gradvis erstattede de oprindelige, lave længer. Fot. fra o.1900. Orlogsmuseet.

Svanegade in Nyboder. These rows of two storey houses not only extended the area of Nyboder after 1760 but also gradually replaced the original low dwellings which were built in the 1630's for naval personnel.

gruppen. Da det gjaldt om, at så mange borere som muligt kunne følge med »de øvrige skibstømrere«, indstillede Holmens chef i 1781, at der måtte blive ydet dem rospenge ligesom tømmermændene, nemlig 4 sk. daglig til hver overkammerat og 2 sk. daglig til hver underkammerat samt håndpenge ved antagelsen, ligesom tømmerne. Rospengene var altså da kapitaliserede.

Det fremgår af en liste af 22. februar 1799 i fabrikmesterens arkiv, at der var 14 »overkammerater«, som har lærlinge og 2 »underkammerater«, »som kan tage lærlinge«, men ellers er de to begreber ikke nærmere defineret, men de må vel opfattes som en slags oplærere for lærlinge. Vi ved fra Gerners korrespondance, at de samme kategorier også fandtes i Sverige. Forslaget af 1781 tiltrådtes af kollegiet og af kongen⁶.

Der var en ret nær forbindelse mellem skibsbyggeriet på Holmen og de private københavnske værfter, der i disse år var i højkonjunktur. I

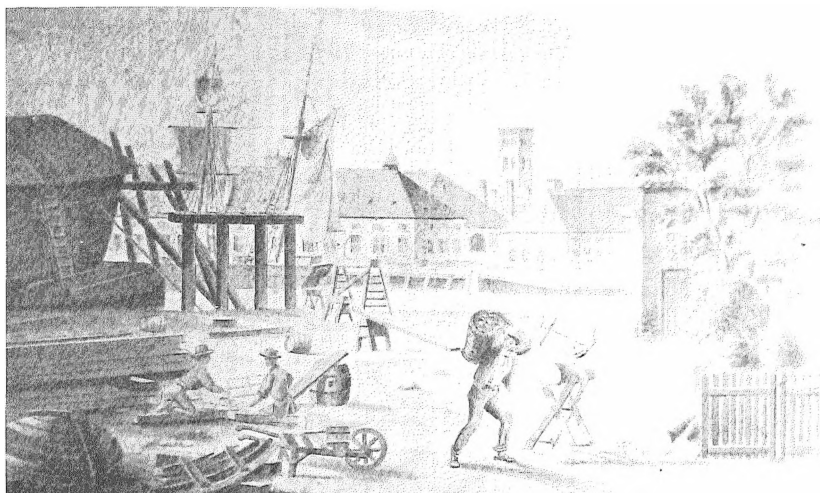
april 1779 overlodes en del tømmermænd til de private værfter⁷. I maj 1784 vedtoges det at antage 100 ekstra håndværkere på Holmen. I august samme år omtales, at det tillodes Holmen at arbejde for alle⁸, men håndværksarbejde for Holmen udførtes også uden for Holmen⁹, mens omvendt håndværkerstokken i januar 1782 blev forøget med 142 drenge¹⁰. I øvrigt var det fastsat i den københavnske skibsbyggerforordning af 11. november 1757 paragraf 12, at skibstømmerne skulle yde tjeneste for Søetaten, når den havde behov derfor.

Holmen var ikke glad for at afstå altfor mange af sine medarbejdere. I 1775 havde Overskattedirektionen forlangt 80 tømmermænd af de 5 øverste klasser. Henrik Gerner må vel have del deri, men desuagtet fremsendte han listen over de forlangte underskrevet af ham selv og 13 mestre, altså praktisk talt alle Holmens mestre, blandt hvilke vi finder Platou, S. Halkier og Eskild Tønsberg. Der klages over, at der skulle afleveres dette betydelige antal af Holmens bedste tømmermænd, der for størstedelen er »optrukne« (opdraget) på Holmen fra ungdommen og med megen flid er oplært til at blive gode og kyndige skibstømmermænd. Deres forsvinden ville få følger for flådens vedligeholdelse. På grund af sin nære forbindelse med Overskattedirektionen kan Gerner naturligvis ikke have været fremmed over for dette krav, men han har i hvert fald med sin underskrift måttet følge de mange mestres misfor nøjelse¹¹.

Den, som aspirerede til at blive skibstømmermand på Holmen, skulle af profession være skibs- eller hustømmermand eller i det mindste have håndlag til at bruge øksen, så at han kunne skønnes duelig dertil. Han måtte ikke være under 18 år og ikke over 40. Sin duelighed skulle han bevidne ved en kyndig tømmermesters attest samt møde med lægeattest, som efter undersøgelse viste, at han var ved sine fulde legemskræfter og ikke behæftet med nogen svaghed. Hvis han boede uden for København, skulle han henvende sig til stedets øvrighed, der efter forevisning af disse attester gav ham frirejse til København, hvor Holmens overekvipagemester satte ham på en duelighedsprøve. Hvis han efter prøven viste sig ganske uduelig som tømmermand, dimitteredes han uden rejsepenge hjem.

Han skulle »såvidt muligt« være forsynet med de fornødne tømmermandsredskaber. Efter resultatet af duelighedsprøven ansattes han i en af Holmens tømmermandsklasser, dog ikke højere end 3. klasse. Han kunne selv bestemme sin »tjenestetid« (d.v.s. læretid), der dog ikke måtte være mindre end 5 år, medmindre han kom i 3. klasse, da mindstetiden var 2 år¹².

Arbejdstiden på Holmen var i tiden 1. marts til medio september fra



Gammelholm 1858, i baggrunden Holmens kanal og Nikolaj kirke. Så længe der blev bygget skibe af træ, var arbejdsprocesser og redskaber de samme. Farvelagt tegning af J. Hansen, Orlogsmuseet.

As late as 1858 wooden ships were still being built at the naval yards. Here a photograph shows Gammelholm.

kl. 5½ til 16 med en halv times hviletid kl. 11-11½. Medio september til 28. februar arbejdedes der efter årstiden fra mellem kl. 5¾ til 8½ om morgenen til om eftermiddagen kl. 16, 15½ og 15 inclusive den nævnte hviletid på en halv time. Der var årligt en måneds ferie, begyndende nogle dage før jul, men skibstømmerne havde fri derudover de 13 dage om året, da han fik sin kost udleveret samt fastelavnsmandag og Skt. Hansdag. I frimåned og de øvrige fridage, når han var syg, og de dage derudover, som han »af grundede årsager« fik fri af ekvipagemesteren, fik han sin kost, maltpenge, gage, kvarterpenge og mundering. Derimod ingen dagløn. Hvis hans arbejde var nødvendigt i de nævnte fridage, fik han i stedet for dagløn for hver times arbejde fra 5 sk. ned til 2 sk. efter sin klasse, utvivlsomt et resultat af den strid om helligdagsarbejde, der havde været, og som senere skal omtales¹³.

Kosten uddeltes efter hver kostmåneds udgang (kostmåneden var på 4 uger). Den udleveredes in natura. Der er i bestemmelserne en opregning af, hvor meget der tilkom den enkelte af flæsk (røget eller grønsaltet), oksekød eller islandsk lammekød, smør, byggryn, ærter og rug, omhyggeligt opregnet i de mængder af hver slags, som uddeltes hver kostmåned, og hvor meget det blev til i løbet af året. Hertil kom desuden

50 sk. i maltpenge hver kostmåned. Hertil kom den tidligere omtalte gage, der udbetaltes hver kalendermåned. Hvis tømmersmanden ikke boede i Nyboder, var kvarterpengene som nævnt 4 rdl., ligesom gagen udbetalt hver kalendermåned.

Munderingen omfattede hvert andet år 1 kjole, 1 par bukser, 1 par blå strømper og 32 sk. i hattepenge.

Hvis den antagne tømmersmand var gift, kunne han ved første lejlighed få bolig i Nyboder, hvis huse var indrettet til 2 eller 4 familier, således at hver familie for sig selv fik 2 værelser. 2 familier havde fælles køkken, loft og lokum, alt mod en afgift for hvert parti af 4 rdl., nemlig det beløb han årlig fik i kvarterpenge samt 54 sk. årligt for rensning af skorsten og tømning af natrenovationen. Såfremt han ikke selv anskaffede sig en kakkelovn, betalte han hvert kvartal 16 sk. i leje af den kakkelovn, han blev anvist. Hvis han blev i kongens tjeneste, indtil han gik på grund af alder eller svaghed, eller han afskediges på grund af pådragen skade i tjenesten, fik han pension bestemt efter hans tjenestetid og gode forhold. Pensionen omfattede den »gehalt« af kost, mundering samt maltpenge, gage og kvarterpenge, som han havde krav på, men naturligvis ingen dagløn og 8 rdl. mindre årlig imod at forrette let arbejde i Holmens spånhave. Deltog han ikke i dette, var hans pengepension 48, 40, 24, 20 eller 16 rdl. årligt, afhængig af den klasse, han tilhørte. Han kunne også regne med at beholde sin bolig i Nyboder til sin død. Havde han sønner, der var 8 år gamle, kunne han vente at få disse ansatte som rugdreng, der siden kunne avancere til drenge i fast tjeneste og derefter senere til karl eller svend. I sin tjeneste hørte tømmersmanden under Søetatens jurisdiktion underkastet søkrigsartiklerne og måtte rette sig efter de udgivne befalinger alt i overensstemmelse med den troskabsed, han havde afgivet ved sin antagelse¹⁴.

Maltpenge er ikke særlig defineret, men må være penge til indkøb af malt til brug for fremstilling af øl og brændevin. Det vil forstås, at en rugdreng var det yngste trin på uddannelsesstigen, der som løn fik et par skæpper rug om måneden.

At adskillige fik plads i Nyboder, udviser folketællingen af 1. juli 1787. Beboerne var opdelt i kompagnier. Efter tællingen boede der 243 tømmersmænd af 2., 4. og 5. komp., 235 tømmersmænd af 1. og 3. komp., 91 tømmersmandsdrenge af 2., 4. og 5. komp. og 8 drenge af 1. og 3. komp. Endvidere var der 12 formænd, 4 kvartermestre og 7 kvartermænd. Hertil kom ankersmedemester Jens Poulsen (49 år), billedhugger Morten Mickelsen (53 år), pensioneret billedhugger Jacob Fabricius (76 år) og mester ved konstruktionsskolen Bjørn Magnus, 5 mester-svende, interims-mester ved masterne Jochum Jockumsen, 2 drejer-

svende, 2 sejlæggersvende, 1 prammand på 83 år, 2 andre prammænd, 1 sjoer, 1 opløber, 2 arbejdskarle, 1 dokmagersvend, ialt 620 mand, der vel for de allerflestes vedkommende optog de små lejligheder. Bedst boende var naturligvis Holmens chef, kontreadmiral Fr. Kaas, der husede en hustru, 9 børn og 2 plejebørn samt 12 tjenestetyende, hvoraf 8 var kvinder. Mere beskeden var ekvipagemester kapt. Andr. Henr. Stibolt med hustru, 6 børn, 3 logerende og 3 tjenestepiger, så de ikke særlig omfattende bygninger har været godt belagt, selvom hele Holmens mandskab ikke kunne være der.

Den videre uddannelse af Holmens teknikere fandt som bekendt sted på konstruktionsskolen. Dens forhold falder uden for denne fremstilling. Undertiden kunne det se ud til, at det ikke opfattedes som særlig attraktivt at frekventere skolen. I februar 1799 ønskede flere lærlinge ved skolen afsked, da de ikke troede sig stærke nok til det praktiske arbejde »på marken« d.v.s. det korporlige skibstømrerarbejde i fri luft. Det medførte, at Admiralitetet udtalte, at det ikke var meningen, at lærlingene skulle anstrenge sig således, at de blev »fuldkomne, praktiske tømmermænd«. Det var blot meningen, at de skulle blive så fortrolige med det praktiske arbejde, at de kunne blive i stand til som tømmermændenes foresatte, at bedømme disses arbejde og rette deres fejl, så de kunne blive duelige skibsbyggere. Lærlingene på skolen kunne også studere træarter, så at de kunne overvære besigtigelser på Holmen, bedømme træarter i skoven og andetsteds, og det kunne de opnå uden at anvende store legemskræfter. Admiralitetet tvivlede ikke på, at lærlingene måske kunne få lyst til at gå ind i et arbejde, der kunne føre til større fuldkommenhed i den metier, de var bestemt til¹⁵. Mon Henrik Gerner egentlig ville være gået ind for den målsætning?

Det var fabrikmesterens opgave at holde øje med folkenes egnethed. Han måtte iagttage, om de ældre folk stadig var egnet til arbejdet og måtte naturligvis også af og til tilse de yngre kræfter.

Vi har en indberetning af 22. juni 1775 med en tilhørende liste, affattet sammen med de forskellige mestre og underskrevet af dem. Lad den repræsentere den årlige liste, det utvivlsomt drejede sig om.

Mange af de, som kunne forventes pensionerede, var folk i 50'erne og 60'erne. I almindelighed betegnes de naturligvis som flittige og duelige, som fortjente pension. Andre var raske og ikke egnede til pension. Clemmen Pedersen, 64 år og 44 år i tjenesten, var en god åreskærer og kunne ikke undværes,. Anders Berthelsen, 64 år og 29½ år i tjenesten, kunne ikke undværes i rapertmagerværkstedet. To 64-årige, Erik Paulsen (37 år i tjenesten) og Svend Bendixen (44 år i tjenesten), var gode nagleskærere og også uundværlige. En 60-årig karakteriseres der-

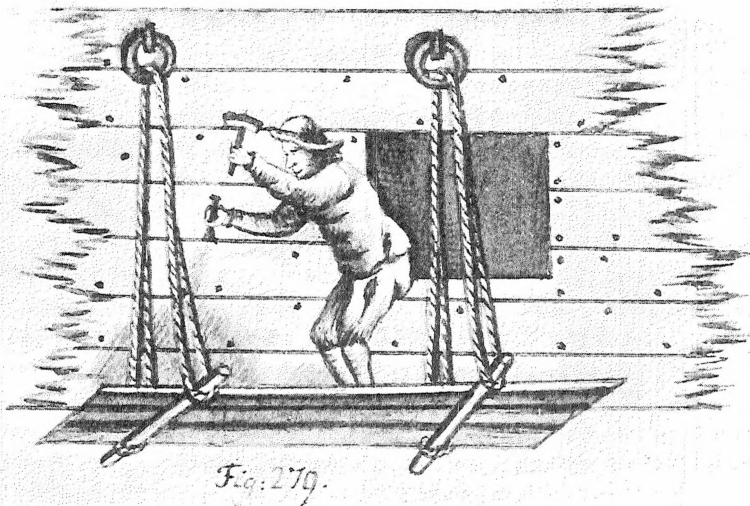
imod som »ældre og svagelig«, og den 37-årige Ole Norstrøm havde efter 11 års tjeneste brækket sit ben ved »Bornholm«. Den 24-årige Hans Chr. Nielsen havde efter kun 3 år i tjenesten hugget sig i benet og var blevet lam¹⁶.

Holmens tømmermænd havde altid været modvillige over for det helligdagsarbejde, som afkrævedes dem. I 1771 kom spørgsmålet til at brænde på. 29. maj indgik Admiralitetet med forestilling om udførelse af helligdagsarbejde på de nødvendige steder, når der var presserende forretninger. 5. juni udtalte kongen, at dette »forstod sig af sig selv«, men det fandt tømmermændene aldeles ikke, og de ansøgte kongen om fritagelse for søn- og helligdagsarbejde. Det fik de ikke noget ud af. Der var muligvis inden for marinen en vis forståelse for andragendet. Holmens chef blev suspenderet, og schoubynacht Hansen fik ordre til at indsende nærmere facts i sagen, og det lod ikke til at formilde majestæten, for den 20. juni fik Hansen ordre til over for de »wiederspenstigen zimmerleute« at udtale majestæstens misfornøjelse over deres ulydighed. Kongen ville dog ikke straffe dem, men opfattede sagen som en misforståelse derved, at kongens vilje ikke var givet rigtigt udtryk. Folkene kunne være overtydet om, at han ikke ville overbebyrde dem med arbejde, men det drejede sig om en ekspedition til Algier. Kongen pålagde derfor tømmermændene ikke at trække sagen ud. Han ville lette dem arbejdet og belønne deres iver. Der er næppe tvivl om, at Struensee havde fat i sagen. Ordren herom er udskrevet på tysk og paraferet af Struensee, der nok stod bag ved¹⁷.

Sagen var dog ikke derved sluttet. 22. august bad tømmermændene om pardon, men udbad sig påny fritagelse for søndagsarbejde, men nu fik piben en anden lyd. Ansøgningen fik en ny påskrift fra majestæten: »Es thut mir leid, dass die Collegien nicht den wahren Point in dieser Affaire finden. Es kommt mich derauf an, ob die Bombardieres ohne Sonntag Arbeit fertig werden können, oder ob die Zimmerleute durch diese Arbeit abgemattet und ihrer Divertissement beraubt werden«¹⁸.

At der allerede havde været en del helligdagsarbejde viser en bekendtgørelse af 1771, der ydede betaling for fritidsarbejde. Mester Halkier og skipperen ved bradbænken indstilledes til 50 rdl., mester-svenden til 20 rdl. og bådsmanden 10 rdl. i dusør for deres »idelige arbejde om helligdagene og i deres fritimer ved orlogsskibenes og fregat-ternes kølhaling og forhudning«.¹⁹

I forbindelse hermed omtaler Charlotte Dorothea Biehl en fest mikelsaften den 28. september 1771. Det nævnte divertissement, der skulle give håb om forsoning med de fortørnede skibstømrere, som sagdes at have været medgørlige, idet der blev afholdt et gilde i Søndermarken,



En skibstømmermand i færd med at kalfatre et skib. Stående på en udenbords stilling driver han med klamajjern og -hammer værk i nådderne for at tætte skrogets klædning. Tegning fra 1780'erne i søofficeren G. A. Kofoeds Søordbog.

A shipwright caulking a ship. Sketch from the 1870's from the maritime dictionary discussed elsewhere in the year book.

hvor tømmerne og deres familier skulle forlystes på den måde, der nu og da anvendtes over for jævne folk, der skal forlystes, nemlig ved servering af en spidstegt okse fyldt med fjerkræ og andet godt, samtidig med at der udskænkedes øl og brændevin. Den alvidende jomfru Biehl fortæller om dette i et af sine breve til vennen Johan Bülow, kronprinsens ven og rådgiver i mange år, i de selvbiografiske oplysninger, som hun på hans opfordring sendte ham. Efter hendes opfattelse hørte til forlystelsen, at kongen og hoffet, hvad der hørte til slige fester, skulle vise sig for selskabet og modtage folkets hyldest. Jomfru Biehl var overbevist om, at der hertil var knyttet en større plan rettet mod dronningen og Struensee, mod hvem der var planlagt et anslag. En af de sammensvorne i dramaet skulle træde frem og i folkets navn kræve hævn for kongen mod Struensee m.fl. Prins Frederik skulle være til stede og understøtte regeringen, og dersom kongen ikke føjede dem, skulle der bruges magt, dronningen sendes til Kronborg, og Struensee og Brandt m.fl. føres til Kastellet. Jomfru Biehl havde erfaret planen fra et brev, som var tabt på trappen

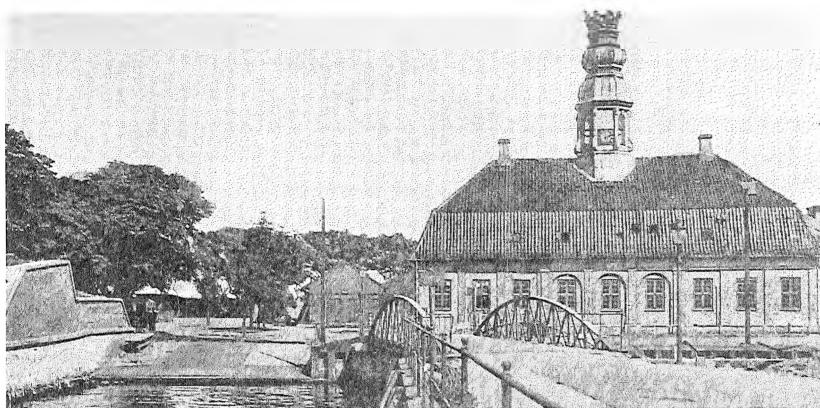
på slottet, og som hun hævder at have læst. Men planen skulle være kommet Struensee og hoffet for øre, og hoffet kom derfor ikke til stede ved festen »på grund af upasselighed«²⁰.

Om hvorvidt den omtalte plan var en realitet, lader sig næppe afgøre. Det kan muligt dreje sig om en senere efterrationalisering.

Sket eller ikke sket. Tømmermændene var i hvert fald endnu ikke blevet medgørlige, for de henvendte sig påny om søndagsfrihed til kongen, der den 9. juni 1772 udtalte, at han med allerstørste mishag havde erfaret og set, »hvorledes en del af vore søfolk adskillige gange og for få dage siden (ved) nogle af vor faste stok er sammenløben i hobetal for hos os at anbringe deres klager. Kongen havde mindst af alt ventet, at de forgå sig så vidt mod den allerunderdanighed og ærbødighed, som de er Os og vore krigsartikler skyldige. Fremmede og ukyndige må anse dem som oprørere, som vil forstyrre den offentlige ro«. Kongen ville imidlertid ikke formene dem at foredrage deres anliggender og klager over de fornærmelser, som de formener sig tilføjede, men det skulle ske med den allerunderdanigste ærbødighed og ved to repræsentanter i alles navn med al sømmelighed og ærbødighed. Klagen skulle først rettes til deres kompagnichef, som rekommanderer den til Holmens chef eller divisionschefen, som befordre klagen videre til Admiralitetet, hvorfra den skal Os forestilles. Skulle Holmens chef eller divisionschefen nægte at anbefale ansøgningen, skulle det ikke være folkene forment at fremføre deres anliggender enten for Admiralitetet eller Kongen selv igen ved to repræsentanter på alles vegne. Hvis de kom allesammen eller blot flere end to, skulle de straffes og kattes med 150 slag og arbejde i jern i deres livstid, men hvis nogen chef mod forventning nægtede at påtegne og befordre klager ubeføjet, skulle han kattes 27 til 150 slag og efter omstændighederne arbejde i jern²¹.

Dette var i sandhed ikke noget med festligheder med spidstegt okse, men en anvisning på at gå kommandovejen i håbet om, at gassen nok skulle gå af ballonen. Der var heller ikke noget om, at den enevældige monark ikke var fjernere fra befolkningen, end at »ham far kongen« kunne man nok få i tale, som de norske bønder siges at have trøstet sig med, når de lagde sig ud med embedsmændene.

Resultatet blev naturligvis, at skibstømmerne fortsat i fornødent omfang arbejdede om helligdagen, hvilket fremgår af den store bekendtgørelse af 9. maj 1799, om folkenes almindelige arbejdsvilkår, som allerede er omtalt. Trusler om straffe blev utvivlsomt realiserede i et vist omfang. Som et enkelt eksempel skal blot anføres, at folketællingslisten af 1. juli 1787 under slavetallet på Københavns Stokhus, der dengang var almindelig militær straffeanstalt både for hær og flåde,



Nyholms vagt. Håndværkerne kom over broen ved bomløbet for at stille til mønstring ved bedderne ved Nyholms vagt. I tilfælde af dårligt vejr blev et dispensationssignal hejst ved vagten. Gl. postkort.

The guard-house at Nyholm. Workers crossed the bridge to the guard-house where they reported for duty at the slips. When the weather was bad a dispensation signal was flown at the guard-house.

omfatter skibsbygger Andreas Gad, 28 år og gift. Han omtales dog under rubrikken »ærlige slaver«, der havde mindre på samvittigheden end de uærlige. Han sad vel for en eller anden arbejdsforseelse.

Ro i Schipka-passet var der dog ikke altid. Vi ved, at skibstømmer-svendene i Altona var urolige sjæle. De overholdt bestemmelserne om at lade deres klage fremføre gennem to repræsentanter, selvom de sprang vejen ad myndighederne over. Det er behandlet andetsteds. Med mellemrum hører man også om vanskeligheder med de københavnske skibstømmermænd. Det fremgår bl. a. af oplysninger, som findes i Johan Bülow's arkiv²².

Det meddeles her, at da kronprinsen i februar 1794 var til møde i Landhusholdningsselskabet, måtte han forlade mødet, fordi han fik meddelelse om, at Holmens tømmermænd havde gjort oprør på Holmen for at få en af deres kammerater løs fra arresten. Kronprinsen gik, ledsaget af hertugen af Würtemberg²³ og sine adjutanter selv ud på Holmen og talte til folkene, som blev rolige, så længe han var der. Da han var gået, begyndte de imidlertid igen, men gik dog ikke til slottet. Würtemberg var altid tilbøjelig til at bruge magt og rådede også her til at anvende militærmagt, hvorefter garden rykkede mod tømmermændene. Først prøvede man dog med det gode at søge at overtale dem, og det

hjalp også. Garden på slottet blev fordoblet og patrouillerede. Tømmermændene var meget fornøjede med kronprinsen ved den lejlighed, derimod ikke med Würtemberg og heller ikke med Holmens chef, som var meget forhadet og gik under navnet Ulven²⁴.

Det vil være naturligt at anføre, at Frederik VI på en særlig måde stod i en slags kontakt med Holmens folk, idet han kort efter sin tronbestigelse trådte i intimt forhold til Bente Rafsted, der var datter af en borer på Holmen. Hun blev hans officielle elskerinde indtil hans død under navnet fru Dannemand.

Ved andre lejligheder viste Holmens folk sig fra den pæne side. Da skuespiller H.C. Knudsen, der især blev kendt for sine recitationer til fordel for flådens opbygning efter nederlaget i 1807, den 12. marts 1816 blev begravet, skete det under deltagelse af et utal af vogne. Kongen lod uddele vin og kager, og det anføres, at Holmens tømmermænd havde fremstillet og skænket hans kiste, og da admiral Winterfeldt døde i 1821, blev han efter sit eget ønske kørt til Holmens kirke i tildækket rustvogn, trukket af Holmens tømmermænd, og det anføres ligeledes til disses ros, at under jødeforfølgelserne i 1819 »var matroserne og Holmens folk uden for disse fæle oprin«²⁵.

Vi slutter med en forordning af 1798, der havde til formål at fremme skibsbyggeriet og skabe bedre forhold for Holmens tømmermænd. I dette år fremkom et længere forslag til forbedring fra Admiralitetet.

Det forholdt sig således, at der på stabel stod en række skibe, ens udførte og efter samme tegning. Til det første skib kendte man den totale arbejds løn til de implicerede arbejdere: tømmermænd, borere, savskærere m.fl. tillige med de underofficerer som førte tilsyn, penge der omfattede såvel gagen som daglønningen og kosten. Det eventuelle »overskud«, der måtte fremkomme ved bygningen af de øvrige ens skibe, d.v.s. det beløb disse skibe kostede mindre end de tilsvarende udgifter til det første skib, foresloges givet til tømmermændene, derimod ikke til de øvrige. Underofficererne skulle ikke have del i disse penge, for at de ikke af egen nytte skulle være for geskæftige. Lærlingene og drengene heller ikke, for de måtte først have den fornødne kunnen og dygtighed i faget, før de fik lejlighed til at arbejde hurtigt. Heller ikke borerne skulle nyde godt af pengene, da de ikke burde have det, man i datiden kaldte »forsagt arbejde« d.v.s. akkord. En sådan kunne man ikke tilråde borerne, fordi en ordentlig sammenbinding betød så meget for skibets fasthed. Savskærerne skulle heller ikke være med, for at tømmermændene ikke skulle opflamme dem til at save for hurtigt. Megen træ kunne spares ved den rette savning. Derimod kunne underofficererne have godt af at modtage en præmie efter afslutningen af et skibs

bygning. Fabrikmesteren burde derfor inddele dem i to klasser: præmieklassen og 2. klassen.

Det her foreslåede system gjaldt nyt arbejde, men reparationer og kalfatringer kunne også forbedres. Ingen af disse egnede sig til forsagt arbejde. Her foreslog Admiralitetet tilsynet med arbejdet overdraget 3 officerer. De var sømænd, og sømænd vidste, hvor vigtigt ordentlige reparationer og kalfatringer var. En af de officerer, som havde fulgt arbejdet, skulle udkommanderes på skibets kommende togt for dels at være vejleder ved opståede skader under togtet og dels for ved hjælp af de journaler, han havde ført, at kunne vejlede værftet.

Forslaget kom tømmermændene til gode, men der foresloges også en ændring af mønstringen. Nu viste ulempen sig ved, at et forslag fra Danneskjold og Suhm i 1720'rne om en værftsby på Nyholm ikke var blevet til noget. Håndværkerne boede for langt borte. De fleste af dem skulle møde fra Nyboder eller andre fjerne bosteder, og skulle over broen ved bomløbet til mønstringsstedet ved beddingerne ved Nyholms vagt.

Mønstringen foretoges af ekvipagemesteren med hjælp af en underofficer. Den var hidtil foregået på den måde, at man straks, når arbejds-klokkerne lød om morgenen, begyndte med at råbe de ældste op. Hvis de ikke var tilstede ved klokkeringningen, blev de sendt hjem og mistede deres dagløn, og det var især ikke morsomt om vinteren, når de på grund af dårligt vejr havde fået våde klæder under den lange vej. Mønstringen varede som regel 3-4 kvarter. Senere opråbtes de yngre og yngste samt drengene, og de fik en halv time til tre kvarter længere tid end de gamle, og det var urimeligt. Admiralitetskollegiet foreslog derfor, at når overekvipagemesteren ved klokkeringningen fandt, at dårligt vejr forbød udearbejde »på marken«, som det kaldtes, skulle han straks efter ringningen samles med underofficererne ved Nyholms vagt og hejse dispensationssignalet, som kunne korrespondere med et tilsvarende signal midt i byen og derved fritage de udearbejdende på Holmen eller dokken fra at svare morgenmønstringen som hidtil. Dem, som ikke havde udearbejde, gjaldt dette naturligvis ikke. Endvidere skulle man foretage mønstringen i modsat rækkefølge end hidtil, således at man begyndte med de yngste drenge og sluttede med de ældste mænd. Underofficererne skulle dog møde først, da de jo skulle modtage folkene under mønstringen som overekvipagemesterens hjælpere.

Alle de her nævnte forslag blev godtaget af majestæten²⁶. Man kan undre sig over, at det skulle vare så mange år efter forliset af Danneskjolds og Suhms planer om en værftsby på Nyholm, inden denne fornuftige ændring af mønstringen blev gennemført. Den ville af mangel på

denne værftsby allerede dengang have været såre nyttig, men traditionen var i sandhed vanskelig at overvinde.

NOTER

- ¹ Rapport af 13.Dec. 1787 fra Adm. og Com. Coll. til Kongen. Kgl. Bibl. Ny kongelig Samling 764 b, fol.
- ² RA Søet, res. 1779, no. 61.
- ³ RA Fabrikmesterarkivet. Pk. 6.
- ⁴ RA Søet. res. 29.Sept. 1741 no. 175.
- ⁵ RA Søet. res. 19.Marts 1750, no 49.
- ⁶ RA Fabrikmesterarkivet pk. 18 og Søet.res. 1781 no. 147 og 462. Kgl.res. 9.Nov. 1781.
- ⁷ RA Søet, res. 28. April 1779.
- ⁸ RA Søet. res. 20. August 1784, no. 62.
- ⁹ RA Søet. res. 1780 no. 216 og 733. Regler herfor samme sted 1783, no. 52.
- ¹⁰ RA Søet, res. 1782, no. 3.
- ¹¹ RA Fabrikmesterarkivet pk. 18.
- ¹² Adm. Coll. Bekendt. af 9. Maj 1799.
- ¹³ Kilde som 12.
- ¹⁴ Adm. Coll. Bekendt. af 9. Maj 1799 om tømmermændenes ansættelsesforhold.
- ¹⁵ RA Holmens Kommandantkontor 4. Febr. 1799 til Hohlenberg.
- ¹⁶ Fabrikmesterarkivet pk. 18.
- ¹⁷ RA Søet. res. 1771, no. 226 og 232.
- ¹⁸ RA Søet. res. 1771, no. 115 og 116.
- ¹⁹ RA Søet. res. 1771, no. 200, 28. August.
- ²⁰ S. Cedergreen Bech: Breve til Charlotte, Kbh. Pol. 1975, 251 ff.
- ²¹ RA Søet. res. 1772, no 100.
- ²² Offentliggjort i Memoirer og Breve III. Fra Hoffet og Byen. Stemninger og Tilstande 1798-1822. Breve til Johan Bülow til Sanderumgaard, Kbh. 1966.
- ²³ Hertug Frederik-Wilhelm Philip af Würtemberg (1761-1822) var på dette tidspunkt generalløjtnant og kommandør over livgarden til fods og guvernør i København.
- ²⁴ Kommandørkaptajn Ole Andreas Kierulf (1743-1822). Holmens chef 1792. Kontreadmiral 1809. I øvrigt samme kilde som 22, s. 24.
- ²⁵ Som 22, s. 262.
- ²⁶ Kgl. res. 26. Januar 1798.

THE PERMANENT WORK FORCE AT HOLMEN

Summary

Taking as his starting point a scale of wages in 1779 the writer goes into detail about the various groups of shipyard workers: carpenters, borers, smiths, joiners, etc. He gives an

account of their wages, the living conditions in Nyboder, and the lengthy dispute about working on the Sabbath which greatly angered the King but which the workers had to accept. The dispute was particularly intensified in 1771 when it involved a plan to imprison Struensee. On several later occasions, also, there was risk of mutiny among the shipyard workers. The article ends with an Admiralty regulation of 9th May 1799 which improved the pay of skilled ships' carpenters, introduced new terms of employment which meant better conditions for older men, introduced signals to stop outside work in bad weather and assured the men their wages under these circumstances which they would otherwise have lost by not being present at roll-call.

KNÖHR & BUCHARD NFL., SCHIFFSMAKLER UND REEDER ZU HAMBURG SEIT 1814

Von

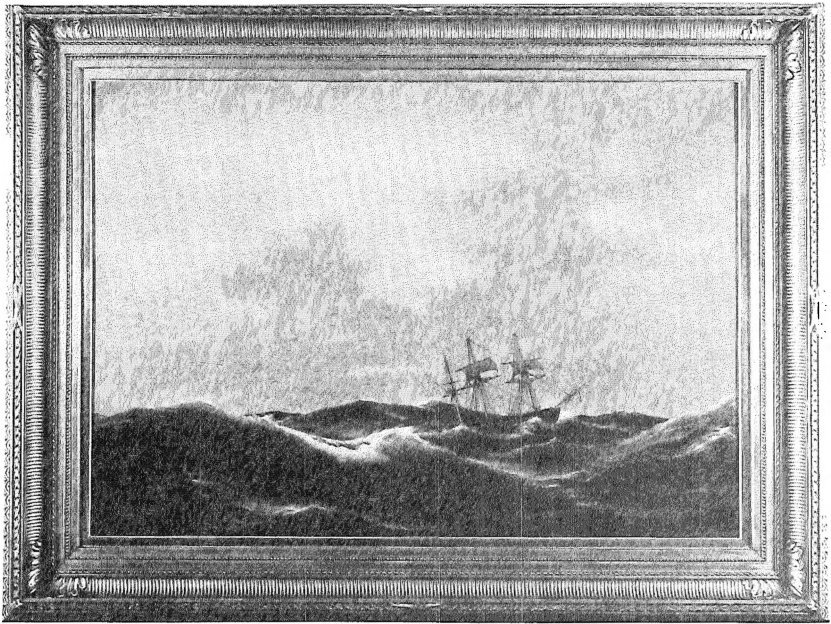
WALTER KRESSE

Forfatteren til denne artikel var selv efter en videregående handelsuddannelse volontør i firmaet Knöhr & Burchard før 2. verdenskrig. Efter ansættelser i det private erhvervsliv med tilknytning til skibsfarten, var Walter Kresse indtil 1978 leder af skibsfartsafdelingen på Museum für Hamburgische Geschichte og har skrevet adskillige afhandlinger om skibsfartshistoriske emner.

An Hamburg denken aus eigener Erinnerung oder vom Hörensagen viele alte Seeleute in Nordby und Sønderho auf Fanø ganz gern. Einst Fischer und Küstenfahrer haben so manche ihrer Vorfahren um 1870 begonnen, mit Schonerbriggs, Briggs und Dreimastschonern, vor allem aber mit Barken und einigen Vollschiffen in die atlantische und weltweite Trampfahrt zu gehen.

Gut dreißig dieser Segelschiffe waren zwischen 1875 und 1900 auf der Werft von Schiffbaumeister Søren Abrahamsen auf dieser nördlichsten der nordfriesischen Inseln entstanden. Auch andere dänische Werften hatten Neubauten geliefert. Mehr Segler noch waren - besonders um 1880/90 - als second hand ships aus England und Deutschland angekauft worden - so auch von Hamburgs Reedern. Erwähnt seien nur die »Aarhus« (ex »Thalassa«, gebaut 1876 auf der Reiherstiegwerft und in Fahrt bis 1890 für Wachsmuth & Krogmann), oder der extreme Clipper »Imperiosa« (ex »Imperieuse«, gebaut 1865 von Dreyer in Altona und in Fahrt bis 1887 für Eggers) oder die »Puck« (gebaut 1863 als »Peep O'Day« in Newcastle und in Fahrt 1883/88 für Laeisz) - es handelte sich durchweg um bewährte Schiffe renommierter Hamburger Häuser.

In den Jahren 1885/90 trennten sich viele englische und deutsche Reeder von ihrer älteren Tonnage, um zu rationalisieren, also um wesentlich größere Schiffe (aus Stahl) in Dienst zu stellen oder um Dampferaktien zu kaufen. Und sie gaben ihre Holz- und Eisenbarken von 500 bis 1000 BRT gern preiswert her; in der Stagnation der achtziger



Seestück. Ölgemälde von Anton Melbye, 1846, im Arbeitszimmer des Inhabers von Knöhr & Burchard Nfl. (Foto Fischer-Daber, Hamburg).

Indehaveren af firmaet Knöhr & Burchard Nfl. har dette maleri fra 1846 af marinemaleren Anton Melbye hængende i sit arbejdsværelse.

Jahre waren sie froh, wenn sich überhaupt ein Käufer fand. Diese Gelegenheit nutzten die Winther, Holm, Harbye, Nielsen, Svarrer, Mathiasen und andere auf Fanø, denn mit diesen preisgünstig erworbenen Schiffen ließ sich in der Fahrt nach kleineren Überseehäfen immer noch gut Geld verdienen. F. Holm-Petersen hat in seinen lezenswerten Büchern *Fanø-Sejlskibe* (Aarhus 1956) und *Maritime minder fra Fanø* (København 1980) die Schicksale von über 200 dieser Schiffe geschildert. Makler, Befrachter und finanzieller Helfer eines nennenswerten Teiles der Fanø-Flotte war das Hamburger Haus Knöhr & Burchard Nfl.

Im Juni 1814 begründeten Johann Daniel Schirmer, Carl Ludwig Knöhr und Heinrich Matthias Burchard in Hamburg ihr Schiffsmaklergeschäft unter der Firma Joh. Dan. Schirmer. Zunächst wurden Schiffe nach England abgefertigt. Sehr bald folgten Befrachtungen nach Schweden und Spanien. Auch der Schritt nach Übersee, den Hamburgs Reederei in jenen Jahren vollzog, spiegelt sich im Geschäft dieser

Maklerfirma wider: Westindien, Brasilien und der La Plata gehörten frühzeitig zu ihrem Arbeitsfeld. Als Schiffsreeder haben sie sich hingegen nicht betätigt - bis 1839 untersagte die Hamburger Maklerordnung das.

In eben diesem Jahr 1839 wurde - nach Schirmers Tod - die Firma geändert in C.L. Knöhr & H.M. Burchard, Joh. Dan. Schirmer's Nachfolger - sodann, etwas gestrafft, in Knöhr & Burchard, Joh. Dan. Schirmer's Nachfolger - und wenig später schlicht in Knöhr & Burchard. Auf die Geschichte der Firma hat C.L. Knöhr sehr lange und nachhaltig Einfluß genommen - bis zu seinem Tode im Jahre 1865. H.M. Burchard war schon 1845 verstorben. Besonders kurz war das Wirken der beiden Junioren: C.L. Knöhr jr. wurde 1860 Teilhaber und verstarb 1871. Und H.M. Burchard jr. wurde 1866 Mitinhaber und starb bereits ein Jahr später. Sehr viel gewichtiger war die Rolle Christian Gustav Gabels. 1837 war er als Angestellter in die Firma gekommen und 1849 als Teilhaber aufgenommen worden. 1871/90 zeichnete er allein verantwortlich.

Wir gehen sicher nicht fehl in der Annahme, daß die Beteiligung der Firma an einigen Reedereigründungen der fünfziger Jahre vor allem auf seine Initiative zurückgeht. Als Hansing & Co. in Hamburg 1852 eine Segelschiffslinie mit gecharterten Schiffen nach Rio de Janeiro einrichteten, übernahmen Knöhr & Burchard die Maklergeschäfte, also wohl auch die Bereitstellung der Schiffe. Wesentlich wagemutiger noch war 1855 die Gründung der Hamburg-Brasilischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft; in die Direktion wurden Hansing & Co., N.O. Bieber, Joach. David Hinsch & Co., Anthon Schröder und F. Laeisz gewählt. Makler wurden wiederum Knöhr & Burchard. Es ist bekannt, wie enttäuschend diese Gründung endete: 1858 mußte man das Unternehmen liquidieren. Erst ein Jahrzehnt später waren die wirtschaftlichen Voraussetzungen herangereift für eine Dampferlinie von Hamburg nach Brasilien - die Vorläuferin der Hamburg-Süd. Noch einmal versuchten sich Knöhr & Burchard in diesen goldenen fünfziger Jahren an einer Reederei-Gründung: gemeinsam mit H. Jochheim und H.W. de la Camp riefen sie die Hamburg-Mexikanische Packetfahrt ins Leben. Viel Glück hatte man auch mit diesem Vorhaben nicht. Die Weltwirtschaftskrise von 1857 lähmte fürs erste den Unternehmungsgeist vieler Hamburger Kaufleute. Mit der konkurrierenden Hamburg-Vera Cruz Packetfahrt-Gesellschaft kam es 1859 zu Absprachen, jährlich nur 4-5 Schiffe zu expedieren und Mindestfrachtraten einzuhalten - was man ja nur in ganz mageren Jahren macht. Eigene Schiffe wurden nicht eingesetzt - nach 1859 hörte man von dieser Reederei nichts mehr.

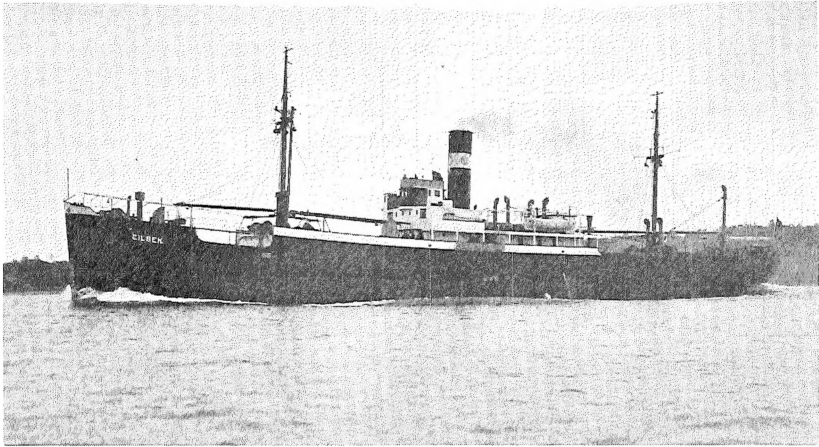


Der aus Dänemark stammende Jacob Meyer, seit 1866 Angestellter von Knöhr & Burchard Nfl., 1890-1896 allein verantwortlicher Chef. (Foto Fischer-Daber, Hamburg).

Jacob Meyer kom fra Danmark og blev i 1866 ansat hos Knöhr & Burchard Nfl., 1890-1896 var han eneste leder af firmaet. Denne dansk-tyske kontakt fik stor positiv betydning ikke mindst for Fanøs oversøiske sejlskibs fart.

Entmutigen ließen sich Knöhr & Buchard deshalb keineswegs. Neue Möglichkeiten ergaben sich, als im amerikanischen Sezessionskrieg viel Kapital aus der nordamerikanischen Schifffahrt in die dortige Rüstungsindustrie hinüberwechselte und fremde Flaggen in alte amerikanische Fahrtgebiete eindringen konnten. Jetzt wurden Knöhr & Burchard Schiffsreeder; sie erstanden zwei Briggs, die erste namens »Pacific« und expедиerten sie an die Westküste. Als vierte folgte 1870 die Bark »Magellan« und als siebente 1878 die Bark »Mazatlan«. Damit war ein erstes Fahrtgebiet der eigenen Reederei erschlossen. Man sammelte nun Erfahrungen. Diese kamen der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos zugute, die 1872 von Hamburger Kaufleuten mit der Aufgabe gegründet worden war, in monatlichen Abfahrten von Hamburg via La Plata und Magellanstraße nach Valparaiso, Arica, Islay und Callao zu fahren. Hamburger Makler der neuen Dampfschiffahrtsgesellschaft waren Knöhr & Burchard, zugleich saß C.G. Gabel im Aufsichtsrat des Kosmos. Ab 1876 wurden weitere Plätze an der Westküste in den Fahrplan aufgenommen und 1882 - während des Salpeterkrieges zwischen Chile, Bolivien und Peru - erstmals Guatemala erreicht. Häfen, die die Kosmosdampfer nicht anliefen, wurden von den Segelschiffen Knöhr & Burchards bedient. Segel oder Maschine war - und blieb bis 1914 - eine Frage, auf die die Antwort nicht mit dem Gefühl, sondern mit dem Rechenstift ermittelt wurde.

Verantwortlich für diese nüchtern abwägende Geschäftspolitik war seit 1871 C.G. Gabel. Zur Seite stand ihm der in Dänemark geborene Jacob Meyer; 1866 war er als Angestellter in die Firma eingetreten. Ihm wurden die ausgezeichneten Verbindungen zu den dänischen Schiffern nachgesagt, insbesondere die zu den Seefahrern von Fanö. Wie Gabel wußte er die Rentabilität von Segel- und Dampfschiff illusionslos abzuschätzen. Deshalb wurden beide aktiv, als 1886 dem Norddeutschen Lloyd eine deutsche Postdampfersubvention für die Australfahrt bewilligt wurde und die Hamburger Australia-Sloman-Linie, eine reine Frachtreederei, die Segel strich. Den Bremern das Feld zu überlassen, schien wenig weise, und so warben Knöhr & Buchard - gemeinsam mit Laeisz, Wencke und Kirsten - für eine neue Hamburger Dampferlinie nach Australien. Als Slomans hiervon hörten, wurde man auch dort aktiv: gemeinsam mit befreundeten Reedern und der Deutschen Bank gab man überraschend die Gründung einer weiteren Australien-Linie bekannt. Am Nachmittag des gleichen Tages konterten Knöhr & Burchard und Konsorten mit der Gründung noch einer Hamburger Australien-Linie. Nach kurzen Verhandlungen wurden die zwei Neugründungen zur Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft verschmolzen.



Dampfer »Eilbek« der Reederei Knöhr & Burchard Nfl. 1923-1930. (Foto Firmenarchiv).

S/S »Eilbek« var et af rederiets ti nye dampskibe, der 1923-26 blev sat i trampfart hovedsagelig i europæiske farvande.

Makler wurden Knöhr & Burchard, in den Aufsichtsrat ging J. Meyer. Es war dies übrigens die letzte große Transaktion der Firma, an der C.G. Gabel mitwirkte.

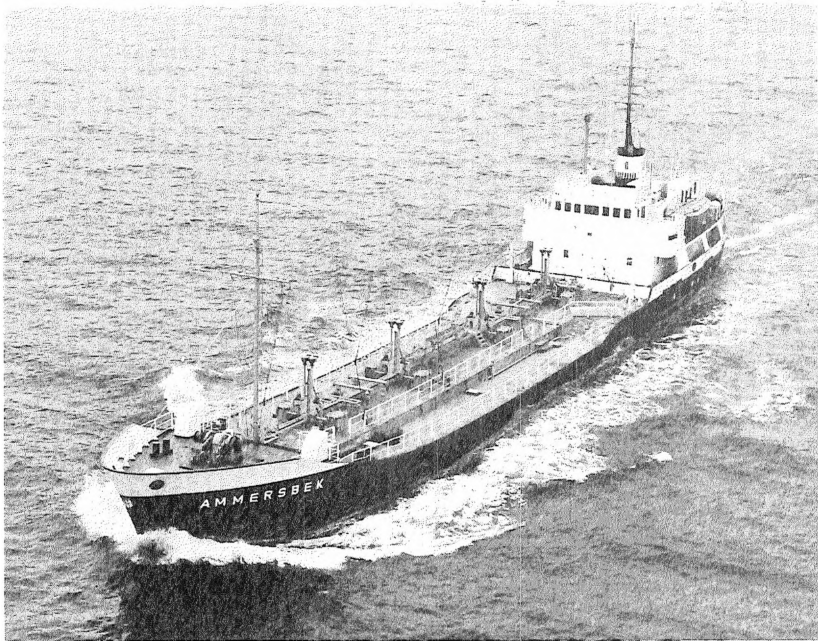
Am 1. Januar 1890 übernahm Jacob Meyer die alleinige Verantwortung. Das Unternehmen erhielt jetzt seinen noch heute gültigen Namen Knöhr & Burchard Nfl. Es mag an Meyers guten Beziehungen zu seinen dänischen Freunden in Nordby und Sønderho gelegen haben, daß er nochmals der Segelschiffahrt sein besonderes Augenmerk zuwandte. Die letzten kleineren Segelschiffe - um 500 NRT - wurden abgestoßen. Dafür erwarb er bis 1896 vier Barken, drei Vollschiffe und die erste Viermastbark, Großsegelschiffe von 1000 bis 2300 BRT, deren Namen nach kleinen Bächen (plattdeutsch »Beks«) gewählt wurden. In der Schiffsliste finden sich ab 1890 die »Reinbek«, »Eilbek«, »Flottbek« usw. Verwendet wurden die Tiefwassersegler in den Fahrtgebieten, die Knöhr & Burchard als Makler von Kosmos und der Deutsch-Austral besonders gut kannten, also in der Westküsten- und in der Australfahrt. Zugute gekommen ist diese Verfügbarkeit von Dampf- und Segelschiff-Tonnage sowohl den Linienreedereien wie den Trampseglern. - Bereits 1896 starb Jacob Meyer.

M.H.A. Elvers (†1905) und F.A.E. Zimmer (†1913), Teilhaber seit 1894, haben Meyers Geschäftspolitik konsequent fortgesetzt. Zwanzig

weitere Großsegelschiffe, unter ihnen elf Viermastbarken, kamen 1897-1913 unter die K & B - Flagge. Es waren das fast ausnahmslos second hand ships englischer Werften, so von Barclay, Curle & Co. (3), Whitehaven Ship Building Co. (2), Grangemouth Dockyard Co. (2), Russel & Co. (2), Oswald, Mordaunt & Co. (2), T. Royden & Sons (2) u. a. m. Der Ankauf dieser Schiffe belastete das Kapitalkonto von Knöhr & Burchard Nfl. gewiß viel weniger, als es der Erwerb deutscher Neubauten getan haben würde. Mit 17 Großsegelschiffen und 37.653 NRT standen Knöhr & Burchard 1914 an der Spitze der privaten Hamburger Segelschiffreedereien - noch vor F. Laeisz. Wichtigste Daten der Lebensläufe dieser Schiffe schildert Jürgen Meyer in seinem Buch Hamburgs Segelschiffe 1795-1945 (Hamburg 1971). Alle diese Großsegelschiffe gingen im 1. Weltkrieg verloren oder wurden Kriegsbeute.

1918-1921 hatten die Inhaber von Knöhr & Burchard von vorn anzufangen. Diese Inhaber waren neue Leute. Dem alten F.A.E. Zimmer war 1913 sein Sohn F.A.M. Zimmer gefolgt (seit 1910 in der Firma, †1968). Sein Teilhaber wurde 1918 C.J.J.P. Aldag (seit 1898 in der Firma, †1966). Diese neuen Inhaber hatten neue Ideen. Nicht mehr mit Großsegelschiffen von 1000 bis 2500 BRT sollte Geld verdient werden, sondern mit Dampfern gleicher Größe, ausgerüstet mit der bewährten Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit Kohlefeuerung. Zehn solche Dampfer kamen 1923/26 in Fahrt - als Trampschiffe der Nord- und Ostsee, des Weißen Meeres, gelegentlich auch des Nord-Atlantik. 1929/30 kamen sieben weitere Dampfer hinzu, auch sie »...bek«-Schiffe, die »Barmbek«, »Schürbek«, »Thielbek« usw.

Als der Schreiber dieser Zeilen 1935 Volontär bei Knöhr & Burchard Nfl. war, erlebte er nicht nur die Chefs, den temperamentvollen Herrn Aldag und den eher feinsinnig stillen Herrn Zimmer, sondern auch, als persönlichen Lehrmeister, Herrn Raben (Teilhaber 1951/69) -- und schließlich den Neubau des Dampfers, »Steinbek«, des ersten von weiteren sieben Neubauten 1936/40. Wen Knöhr & Burchard Nfl. 1935 als Schiffsmakler betreute, teilt der Briefbogen mit, auf dem meine Volontärzeit bestätigt wurde: die von der Hamburg Amerika-Linie übernommenen Dienste der Deutsch-Austral und des Kosmos - wie seit 1888 bzw. 1872, ferner H.C. Horn nach Westindien, Venezuela und Kolumbien, die Svenska Ostasiatiska nach Britisch-Indien und Fernost, die Halcyon Lijn nach dem La Plata und die Bugsier in Verbindung mit der Leith Hull Hamburg Steam Packet Co. nach Liverpool und Manchester. - Noch heute bin ich glücklich, die Anfangsgründe der Reedereipraxis in einem so alten und renommierten Haus erfahren zu haben.



Tankmotorschiff »Ammersbek« der Reederei Knöhr & Burchard Nfl., seit 1970. (Foto Skyfotos Ltd., England).

Tankmotorskibet »Ammersbek« søsat 1970 som Knöhr & Burchards femte kemikalietanker i en serie på seks.

Nur zehn Jahre später war in Hamburg vieles so anders. Der Weltkrieg II war über das Land gegangen, das Neptunhaus mit den alten Kontoren stand nicht mehr, und von den Schiffen der Reederei existierte nur noch eines, die »Thielbek« als Wrack auf dem Grund der Lübecker Bucht.

1945/50 waren Jahre des Stillstandes; zunächst der Ratlosigkeit, dann des Vorfühlens, wo, mit wem und inwieweit alte Geschäftsverbindungen wieder angeknüpft werden könnten. Gewiß hat das deutsche »Wirtschaftswunder« viel dazu beigetragen, daß auch Auswärtige das Gespräch mit den Hamburgern suchten, hier eben mit den Inhabern Aldag und Zimmer, die man ja seit 1898 bzw. 1900 persönlich kannte.

Das Maklergeschäft/Fremdbefrachtung wurde von K. & B. Nfl. erfolgreich weiter betrieben. Auch heute arbeitet K. & B. Nfl. für viele Befrachter weltweit in der Trampfahrt.

In der Reederei wurde 1950/58 zunächst so weitergemacht, wie es in



Gerd Aldag, seit 1974 Alleininhaber von Knöhr & Burchard Nfl. vor einem Ölgemälde von Carl Bille 1876 (Foto Fischer-Daber, Hamburg) im Konferenzraum der Reederei.

Gerd Aldag, siden 1974 administrerende direktør for rederiet Knöhr & Burchard Nfl., fotografert foran et maleri utført af Carl Bille 1876.

der Zwischenkriegszeit Brauch geworden war. Bis 1958 kamen 14 Neubauten in Fahrt, neben acht Dampfern bewährten Typs nun auch sechs Motorschiffe. Anfang der 50er Jahre wurden erste Versuche mit Tank-Motorschiffen gemacht - in der Rhein-See-Fahrt, in der europäischen und Mittelmeerfahrt, mit Bitumentankern und neuerdings mit Chemikalien-Tankern. Gerd Aldag, seit 1963 Teilhaber gemeinsam mit seinem Bruder Joachim, seit 1974 Allein-Inhaber von Knöhr & Burchard Nfl., hat den Schritt vom Allround- zum hochtechnisiertem Spezialgeschäft vollzogen.

Bemerkenswert ist und bleibt, daß in diesen 167 Jahren 14 Träger aus acht Hamburger Kaufmannsfamilien in steter eigener Initiative eine hamburgische Einrichtung geschaffen haben, die man von Amts wegen planen müßte, hätten die Knöhr & Burchard, die Gabel und Meyer, die Zimmer und Aldag sie nicht ins Leben gerufen - zu ihrem und Hamburgs Nutzen.

Schiffsliste der Reederei Knöhr & Burchard Nfl., Hamburg

1 Schiffstyp

2 Name

3 Vermessung in CL, NRT oder BRT

4 Bauwerft

5 Unter der Flagge von Knöhr & Buchard Nfl. von ... bis ...

6 Bemerkungen

1	2	3	4	5	6
Brigg	Pacific	211NRT	Schau&Oltmanns	1864/76	Westküste
=	Clara	271=	Oltmanns	1865/80	=
Bark	Martha	202CL	Oltmanns	1868/74	=
=	Magellan	210=	Oltmanns	1870/74	=
=	Montana	481NRT	Conradi	1875/86	=
=	Edmund&Louise	352 =	Wriede	1877/85	=
=	Mazatlan	523 =	Dreyer	1878/87	=
=	Minna	851 =	Burn	1881/84	=
Vollschiff	Nestor	1346=	Smit	1881/89	=
=	Mercator	1428=	Royden	1883/90	=
Bark	Diamant	296=	Oltmans	1883/84	Keine Reisen
=	Eugen	730=	Kirchhoff	1885/89	Westküste
Schonerbrigg	Columbus	257=	Oltmanns	1887/89	=
Bark	Sagitta	563=	Pratt	1887/90	=
=	Meridian	1486BRT	Germaniawerft	1889/1906	(C.G.Gabel)
=	Martha (2)	1043=	Smith&Rodger	1889/96	=
=	Minna	1308=	McMillan	1889/95	(C.G.Gabel)
Vollschiff	Reinbek	1232=	Barclay Curle	1890/96	Westküste
Bark	Eilbek	551=	Pearse	1890/95	=

1	2	3	4	5	6
Vollschiff	Flottbek	1972=	Swan&Hunter	1891/1920	Weltweit
Bark	Orbis	1615=	Grangemouth D.	1893/96	=
4M Bark	Barmbek	2277=	Whitehaven Shipb	1895/1914	=
Bark	Schiffbek	1043=	Smith&Rodger	1896/98	=
=	Osterbek	1605=	Grangemouth D.	1896/1920	=
Vollschiff	Wandsbek	1782=	Stephen	1896/1900	=
Bark	Gotha	872=	Major	1897/98	=
=	Steinbek	1680=	Gray	1897/1907	=
4M Bark	Schiffbek (2)	2663=	Oswald Mordaunt	1898/1916	=
Vollschiff	Rodenbek	1736=	Koch	1898/1907	=
=	Schwarzenbek	1970=	Southampton N.W.	1898/1914	=
4M Bark	Eilbek (2)	2353=	Russell	1898/1918	=
Vollschiff	Tarpenbek	1871=	Pickersgill	1899/1920	Westküste
4M Bark	Reinbek (2)	2765=	Whitehaven Shipb.	1900/1920	=
=	Wandsbek(2)	2234=	Russel	1900/20	Weltweit
=	Schürbek	2409=	Reid	1902/20	Westküste
Bark	Fortuna	983=	Reiherstiegwerft	1903/06	Ferner Osten
=	Emin Pascha	1617=	Grangemouth D.	1905/06	=Ellerbek
=	Ellerbek	1890=	Grangemouth D.	1906/13	Weltweit
4M Bark	Goldbek	2630=	Barclay Curle	1908/14	=
Vollschiff	Steinbek (2)	2164=	Hamilton	1909/17	Westküste
=	Lasbek	2335=	Connell	1910/20	=
4M Bark	Fischbek	2241=	Workman Clark	1910	=
=	Jersbek	2871=	Oswald	1910/20	=
=	Isebek	2374=	Royden	1911/20	=
=	Thielbek	2831=	Royden	1911/20	=
=	Dalbek	2723=	Barclay Curle	1913/17	=
=	Eilbek	2553=	Russell	1921/22	Trampfahrt
Dampfer	Reinbek	1432=	Schichau E.	1923/35	=
=	Goldbek	1696=	Schichau E.	1923/35	=
=	Jersbek	1440=	Schichau E.	1923/35	=
=	Barmbek	2536=	Janssen&Schmil.N.	1923/28	=
=	Eilbek			1923/30	=
=	Dalbek	1064=		1924/26	=
=	Aase	952=	Schichau E.	1925/28	=
=	Lexa	905=	København's Fl.D.	1926/32	=
=	Flottbek	1930=	Schichau D.	1926/41	=
=	Isebek	841=	Unterweser	1926/27	=
=	Barmbek	2446=	Flensb.S.G.	1929/44	=
=	Schürbek			1929	=
=	Thielbek			1929/39	=
=	Wandsbek	2446=	Flensb.S.G.	1930/37	=
=	Schürbek	2448=	Flensb.S.G.	1930/40	=
=	Lasbek	2159=	Lüb.M.G.	1930/44	=
=	Schiffbek	2158=	Lüb.M.G.	1930/44	=
=	Steinbek	2185=	Lüb.M.G.	1936/41	=
=	Reinbek	2804=	Lüb.M.G.	1938/39	=
=	Wandsbek	2388=	Moss Vaerft	1938/41	=
=	Jersbek	2804=	Lüb.M.G.	1938/45	=
=	Dalbek	2808=	Lüb.M.G.	1939/45	=
=	Goldbek	2815=	Lüb.M.G.	1939/40	=
=	Thielbek	2815=	Lüb.M.G.	1940/45	=
=	Rodenbek		Flensb.S.G.	1944/45	Hansadampfer
=	Eilbek		Helsingør	1944/45	=
=	Reinbek	2815=	Lüb.M.G.	1950/61	Trampfahrt
=	Jersbek	2175=	O&K u.Lüb.M.G.	1951/63	Zeitcharter
Motorschiff	Flottbek	2430=	O&K u.Lüb.M.G.	1951/68	= =
=	Rodenbek	2336=	O&K u.Lüb.M.G.	1953/72	= =
Dampfer	Schürbek	2502=	O&K u.Lüb.M.G.	1953/70	= =
=	Ellerbek	1901=	O&K u.Lüb.M.G.	1953/66	= =
=	Tarpenbek	2488=	O&K u.Lüb.M.G.	1954/70	= =
=	Rönnebek		O&K u.Lüb.M.G.	1954/69	= =

1	2	3	4	5	6
Motorschiff	Dalbek	4591=	Flender	1955/78	= =
=	Fischbek	3962=	O&K u. Lüb. M. G.	1957/73	= =
Dampfer	Eilbek	3904=	O&K u. Lüb. M. G.	1957/71	= =
=	Lasbek	3903=	O&K u. Lüb. M. G.	1958/71	= =
Motorschiff	Wandsbek	3954=	O&K u. Lüb. M. G.	1958/71	= =
=	Schwarzenbek	3953=	O&K u. Lüb. M. G.	1958/72	= =
=	Reinbek	3971=	O&K u. Lüb. M. G.	1965/73	= =
Tank-MS	Isebek	498=	Kremer	1952/59	Europa, M' meer
=	Osterbek	498=	Kremer	1952/58	= =
=	Michael M.	899=	Kremer	1954/71	Bitumentanker
=	Diana M.	417=	Kremer	1956/61	= =
=	Juliet M.	643=	Kermer	1958/70	Rhein-See-Schif
= chem.	Isebek	999=	Hitzler	1968/74	Europa, M' meer
= =	Osterbek	999=	Hitzler	1968/heute	= =
= =	Bredenbek	999=	Hitzler	1969/heute	= =
= =	Susebek	999=	Hitzler	1970/heute	= =
= =	Ammersbek	999=	Hitzler	1970/heute	= =
= =	Tarpenbek	999=	Hitzler	1972/79	= =
= =	Isebek		Menzer	1979/heute	= =

Knöhr & Burchard Nfl., skibsmæglerfirma og rederi i hamborg fra 1814

Resumé

Mellem 1870 og 1914 blev mange tremastede skonnerter, barker og fuldskibe fra Fanø befragtet af skibsmæglerfirmaet Knöhr & Burchard Nfl. Firmaet blev med henblik på Skandinavien- og Englandsfart grundlagt i 1814. Omkring midten af forrige århundrede var Knöhr & Burchard med i oprettelsen af flere rederier, således i 1850'erne en Brasilien- og en Mexikolinie samt i henholdsvis 1872 og 1880 dampskibsselskaberne Kosmos og Deutsch-Austral.

Efter 1864 fik Knöhr & Burchard selv sejlskibe, to brigger og to barker. De gik på Amerikas vestkyst. Fra 1895 blev flåden udvidet med talrige store fuldskibe og firemastede barker, hvis navne endte på »....bek«. De blev sat i fart på Amerikas vestkyst og på Australien. Firmaets danskfødte medarbejder, Jacob Meyer, der fra 1890 til 1896 var øverste leder, plejede meget intensivt forbindelserne til redere og kaptajner fra Nordby og Sønderho på Fanø.

Efter tabet af rederiets skibe under 1. verdenskrig, gik Knöhr & Burchard over til dampskibe, der gik i trampfart på Europa. Efter 1950 blev denne trafik ført videre med nye damp- og motorskibe til omkring 1970, hvorefter man gik over til kemikalietankere. Disse blev sat i fart på Europa og Middelhavet. Ene indehaver af firmaet er i dag Gerd Aldag. Hos hans far har forfatteren for næsten 50 år siden fået sit første kendskab til shippingbranchen.

DA KROGEN BLEV GENFUNDET

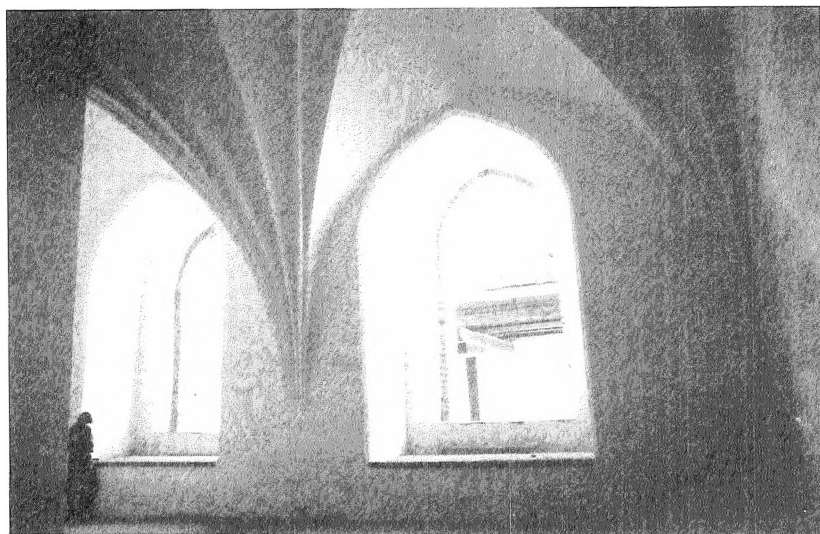
Af

HARALD LANGBERG

I dag ved vi alle, at store dele af Erik af Pommerns gamle borg Krogen bogstavelig talt befinder sig inden for Kronborgs mure. Men hvornår dette blev erkendt dokumenteres her af forfatteren, siden 1967 leder af Nationalmuseets 2. afdeling, der gennem de senere år har foretaget omfattende bygningshistoriske undersøgelser på Kronborg.

I 1858, da det første bind af Traps »Danmark« netop var udkommet, kunne man på side 73 - som indledning til et afsnit om »Kronborg Slot og Fæstning« - læse, at »noget nordligere og mere fjernet fra Søen end det nuværende Slot laae Ørekrog eller Krogen, opbygget i Begyndelsen af det 15. Aarhundrede«. I værkets 2. udgaves tredie del, der udkom 1872, er det ændret til, at »Kong Frederik den Anden paa Krogens eller Ørekrogs tidligere Plads opførte Kronborg«.

Den ændrede opfattelse af Krogens beliggenhed afspejler en flittig publiceringsvirksomhed i 1860'erne. Således var der i tillæg til »Aarsberetninger fra det Kongelige Geheime-Archiv« 1861 og 1866 aftrykt to senere ofte citerede breve af 14. og 24. januar 1577, hvori Frederik den Anden forkynder, at han har »ladet foretage en ny Befæstning ved Helsingør« på det sted, som det gamle Slot Krogen tilforn haver standet. Den nye befæstning skulle »kaldes Kroneborg og ikke ved det gamle navn Krogen«. Gjorde nogen det alligevel, skulle den formastelige bøde »en god Ox«. Af andre aktstykker - herunder en del som aftryktes 1869-70 i Danske Samlinger for Historie-, Topografi-, Personal- og Litteraturhistorie - fremgik det med al mulig tydelighed, at der var tale om en ombygning, men hvis man alene henholdt sig til skriftlige kilder og regnede med den mulighed, at kilder, der talte om større nedrivningsarbejder, var gået tabt, kunne man måske få den opfattelse, at hele det gamle slot var væk, sådan som det umiddelbart synes at være slået fast i Frederik den Andens breve.



Et kig fra den delvis rekonstruerede sal i det gamle Krogen, stueetagen i det nuværende Telegraftårn, op mod Handels- og Søfartsmuseets udstilling. Det var murpartiet med det spidsbuede vindue længst til venstre, som arkitekt Meldahl fandt i 1865. Fot. Handels- og Søfartsmuseet.

View from the partially restored room in the medieval fortress of Krogen, looking towards the premises of the Danish Maritime Museum on the first floor of the present day Kronborg's south wing. The section of wall with the lancet window to the extreme left was discovered in 1865 when restoration was being carried out. It revealed that Krogen had not been demolished but that its buildings had been incorporated in the present castle.

I virkeligheden var der dog dem, der i 1872 vidste betydeligt mere om den sag.

Rigsarkivet er i besiddelse af en »Forhandlings-Protokol over Besigtigelser af Kronborg Slot 1865«. Den er ført af den kgl. bygningsinspektør Ferdinand Meldahl for en kommission, hvori Nationalmuseets direktør, kammerherre Worsaae, den dirigerende ingeniør-officer på Kronborg, major Chr.Fr.N. Schrøder, fyringenør Grove og Meldahl selv havde sæde. Samtlige medlemmer var til stede på Kronborg ved det første møde, som afholdtes den 5. maj 1865, og hvor man gennemgik et istandsættelsesforslag affattet af Meldahl. Til det andet møde, som indledtes den 21. juni 1865 kl. 10³/₄, havde Worsaae desværre sendt afbud, men »Professor Heinrich Hansen, som Professor Meldahl paa

Grund af de vigtige Spørgsmål, der forelaa, havde fundet det rigtigt at tilkalde, var mødt«.

Kommissionen blev nu »af Major Schrøder ført til 1ste Etage i Slottets søndre Fløj« - hvilket vil sige til den etage i sydfløjen, som besøgende i Handels- og Søfartsmuseet i dag går igennem på rundgangen fra vestfløjen til østfløjen. For at komme fra vestfløjen til sydfløjen passerer man et lille hjørnetårn, men da trappen i dette tårn skulle repareres i 1860'erne, var det besluttet at etablere en midlertidig passage gennem det store firkantede telegraftårns svære mure, d.v.s. *bag om* trappetårnet.

Under gennembrydningsarbejdet var der imidlertid - som Meldahl udtrykker det - »fremkommet en ældre Bue med store Profileringer, der viste hen til en Bygning opført i Muursteensformer af en langt tidligere Tid end Slottets nuværende Former vise hen til«. Det besluttedes at bevare buen og anbringe en dør til gennemgangen i den. Da kommissionen senere kom til kælderen under sydfløjen, pegedes der på, hvorledes hvælvene »hvile på høist interessante Capitæler af romansk Form dog således at Baser skiftevis er brugt til Capitæler«. Bygningshistoriske problemer var kommet på dagsordenen, og man fortsatte.

I vestfløjens hvælvede kælder »fandtes Hvælvingsformerne at svare til« den bue, som var fundet i Telegraftårnet ind mod sydfløjens 1. etage, og det førte nu til fremsættelsen af den gode hypotese, at det var »muligen at kunde hentyde til«, at man i vestre fløj med Telegraftårnet havde »de oprindelige Dele af et Borg- og Slotsanlæg«.

Om næste møde, som fandt sted 10. juli, og hvori Worsaae deltog, står der »De paa det foregaaende Møde optagne Forhandlinger oplæstes og vedtoges«. I øvrigt afsluttede kommissionen sine forhandlinger på mødet den 10. juli med en betænkning, hvori der peges på det overordentlig vigtige i, at antikvariske forhold blev iagttaget og respekteret under det videre arbejde. Protokollen blev underskrevet samme dag og overgivet ministeriet. Protokollens bygningsarkæologiske eller - om man vil - bygningshistoriske passager er affattet af en fagmand, som udtrykker sig præcist, og som bl.a. viser sig som erfaren derigennem, at han har villet have en anden fagmand ved sin side. Han er så sagkyndig, at han ikke skriver, her har vi de oprindelige dele osv., men at det er »muligen det kunne hentyde til«, at man har de oprindelige dele af et borg- og slotsanlæg. Meldahl og den tilkaldte Heinrich Hansen virkede sammen ved Frederiksborgs genopbygning, og de to kan ikke have været i tvivl om, at der på Kronborg måtte arbejdes videre på grundlag af de gjorte iagttagelser. For Meldahl må det i alle tilfælde have været en selvfølge, at slottet skulle opmåles med nøje gennemgang af alt, der kunne

vække mistanke om, at der bag de nyere former gemte sig oprindelige dele af et borg- og slotsanlæg.

En sådan opmåling blev da også foretaget. Med en kort beretning herom indleder Vilh. Wanscher sin smukke Kronborgbog fra 1939:

»Under Kgl. Bygningsinspektør, Professor Ferdinand Meldahls Restaurering af Kronborgs Ydre i Aarene 1866-97 blev det muligt at opmaale Slottets Grundplaner og Facader, hvilket Arbejde udførtes af de unge Arkitekter Martin Nyrop, Hack Kampmann og flere i Aarene 1876-78. Tegningerne, som med Forudseenhed er udførte i Metermaal, deraf Facaderne i Maalestokforholdet 1:100, findes i Kunstakademiets Bibliothek. I en ledsagende Text gjorde Martin Nyrop opmærksom på, at der indeni Kronborgs Mure af Sandsten fra Frederik II's Tid staar Munkestensmure fra Erik af Pommerns Tid, det gamle Krogen Slot. Rigtigheden af denne Theori kunde kgl. Bygningsinspektør J. Magdahl Nielsen bevise ved Reparationen af Slottets Indre i Aarene 1925-1937, idet han afdækkede og restaurerede de bevarede to Fag af Erik af Pommerns Store Sal i det Store Taarns Mure« osv. Da fundet blev gjort og sat i forbindelse med det oprindelige slots- og borganlæg, havde Nyrop netop forladt skolen som 15-årig og arbejdede i københavnske gader med udskiftning af rendestensbrædder for kommunen. Han var tømmerlærling. Da han 11 år senere skulle opmåle Kronborg, var teorien om Krogen således forlængst fremsat.

Af de to spidsbuede vinduer i det rekonstruerede parti danner det øvre af det nordre vindue netop den »Bue«, Meldahl omtalte 1865, og som han straks fik besluttet bevaret før iværksættelsen af den egentlige restaurering, som kommissionen skulle udtale sig om. Det øverste af vinduet ses på en af Nyrops opmålinger og kan den dag i dag betragtes af de besøgende i Handels- og Søfartsmuseet. Det er det første genfundne og registrerede vidnesbyrd om, at Krogen ikke var nedrevet af Frederik den Anden.

THE REDISCOVERY OF KROGEN

Summary

The thousands of visitors, both from Denmark and abroad, who come every year to the Danish Maritime Museum at Kronborg can hardly avoid noticing during their tour of the museum that a part of the building is considerably older than most of the other rooms in the castle. From one of the museum's rooms can be seen a red brick wall with two lancet windows in it and behind them some Gothic vaulting. This is the great hall of Krogen, the castle of Eric of Pommerania. From another room in the south wing of the museum can be

seen a gable-wall of Krogen and also the upper part of a Gothic window and the remains of a stair turret.

When in the 1420's the King of Denmark, Eric of Pommerania, began to demand a toll of all ships passing through the Sound he built a fortress on a headland at the narrowest part of the Sound. Without this strongly fortified castle he would have been unable to enforce payment of the Sound Dues, as they were called.

In 1574-85 King Frederik II built the present Renaissance castle and for several centuries it was believed that Krogen had been demolished. However in 1865 Professor Ferdinand Meldahl, Surveyor to the King, realised that parts of the medieval castle remained behind the facade of present day Kronborg. Harald Langberg, who has since 1967 been head of the National Museum's department II which covers the Danish Middle Ages and Renaissance and in recent years carried out extensive investigation into the architectural history of Kronborg, describes this important discovery in detail.

NEGERSKOLER I DANSK VESTINDIEN

Af

EVA LAWAEZT

Forfatteren, der indtil fornylig har været bibliotekar i Christianssted på St. Croix, har netop udgivet bogen: Black education in the Danish West Indies from 1732-1853. I denne, som i nedenstående artikel, gøres rede for et af de lysere kapitler i dansk kolonivæsens historie, idet dansk Vestindien var det eneste sted, hvor offentlig skolegang for slavebørn blev indført.

Da kong Christian den VI i 1731 blev kronet til konge af Danmark, deltog grev Zinzendorf fra Herrnhut i festlighederne som en slægtning af dronning Sophie Magdalene. Alle tre var overbeviste pietister.

Zinzendorf var leder af den fornyede brødremenighed i Herrnhut. Den var i 1728 gået ind for missionstanken: at bringe evangeliet til mennesker, der var så usselt stillet, at ingen brød sig om dem. I København traf Zinzendorf Anton, en slave fra St. Thomas; han var i huset hos grev Danneskjold-Laurvig, som var direktør for det vestindisk-guineiske Kompagni. Anton var blevet døbt i København. Han fortalte Zinzendorf om forholdene på St. Thomas og omtalte sin bror og søster, der levede som slaver dér i uvidenhed om kristendommen. Zinzendorf så her et mål for brødrenes missionsvirksomhed. Han drøftede sagen med kongen. Resultatet blev, at brødrene fik lov til at tage til St. Thomas for at omvende slaverne, betingelsen var, at de ikke måtte forsøge at omvende medlemmer af andre trosretninger, men kun hedninger, altså slaverne. I Dansk Vestindien havde der været religionsfrihed siden 1685.

Det vestindisk-guineiske kompagni, som Dansk Vestindien hørte under, var først imod tanken, men den kongelige familie understøttede Zinzendorf, og i 1732 forlod de to første brødre Herrnhut for at tage til St. Thomas. De hed Leonard Dober og David Nitchmann og var begge håndværkere. Den 13. december 1732 ankom de til St. Thomas via København ombord på et hollandsk skib. På rejsen havde de lært lidt hollandsk. Dette markerer begyndelsen til en kristen mission med »sko-

legang« for tusinder af slaver først i Dansk Vestindien og senere andre steder i Vestindien.

Brødrene var fuldstændig uforberedte på dagliglivet på St. Thomas, som de kun kendte fra Antons beskrivelse. De vidste intet om slavernes daglige liv, planternes indstilling til slaverne, hverdagens almindelige vilkår. De kunne hverken tale eller forstå sproget. De vidste heller ikke, hvor de skulle bo. Men heldigvis havde en planter, Lorenz Carstens, fået meddelelse om deres ankomst fra København. Han lod dem bo i et tomt hus i Taphus (Charlotte Amalie), og de hjalp ham med at reparere det.

Brødrene opsøgte Antons bror og søster og hilste dem fra Anton. De fandt hurtigt ud af, at de havde et vanskeligt, næsten umuligt arbejde foran sig. De fleste plantere syntes, det var en absurd og farlig idé at prædike religion for slaverne, jo mindre de vidste jo bedre. Der fandtes også love, der ligefrem forbød slaverne at holde møder på plantagerne, og love, der idømte de plantere bøder, der tillod negermøder. Uden kongens tilladelse, støtte og hjælp fra venligtsindede plantere som Lorenz Carstens havde brødrene intet kunnet udrette. Med årene fik brødremenigheden deres egne missionsstationer på alle tre øer med missionsskoler.

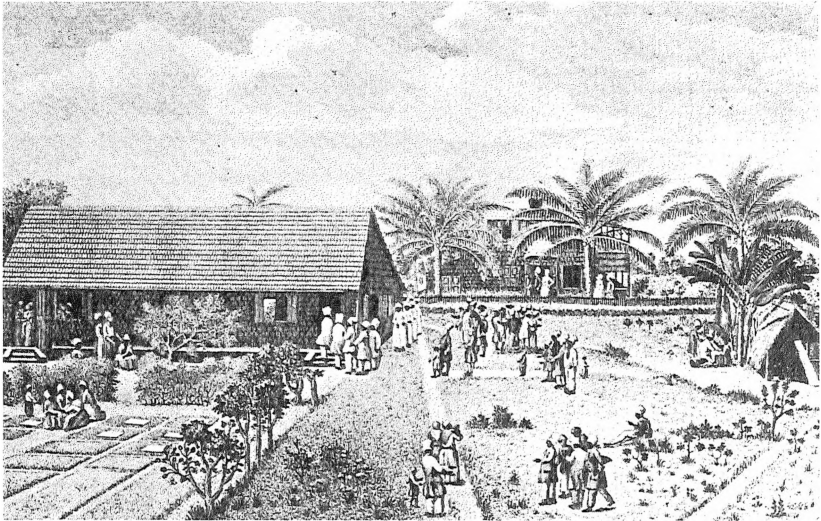
Brødrene forstod ikke det sprog, der blev talt på St. Thomas, det var ikke som i de andre europæiske kolonier, hvor man talte moderlandets sprog. Befolkningen var uhyre blandet, da danskerne ikke havde lyst eller baggrund for at bosætte sig her og dyrke sukker.

Her var hollændere, danskere, franskmænd, englændere, tyskere og spaniere foruden slaver fra mange forskellige dele af Afrika. Ingen forstod hinanden. Det var derfor nødvendigt at have et fælles sprog, som alle kunne forstå, og da der var flest hollændere, talte man hollandsk neger-kreolsk. Det var et sprog, der bestod af de allermest nødvendige ord. Hovedstammen var hollandsk iblandet ord fra de andre på stedet talte sprog. Alle lærte dette kreolsprog og anvendte det i dagliglivet.

Brødrene talte en tysk dialekt, der lignede hollandsk. Lidt efter lidt lærte de kreolsk, og i 1739 begyndte de at undervise i dette sprog.

Flere missionærer, brødre og søstre blev sendt ud. Flertallet af de første missionærer bukkede under for klimafeberen efter en kort tid, men de efterfulgtes af andre. I begyndelsen holdtes møderne på plantager. Disse møder blev kaldt skoler. Missionsarbejdet bredte sig efterhånden til alle tre øer og koncentrerede sig lidt efter lidt om brødrenes missionsstationer og missionsskoler.

Brødrene fortalte slaverne om kristendommen og lærte dem at læse. Trods alle vanskeligheder i de første år var brødrene i stand til at interessere flere og flere slaver i deres meninger. Og de holdt ikke op



Missionsstationen Friedensthal ved Christiansted på St. Croix 1768. Sorte slaver i hvide klæder står i række for at blive døbt. Stik efter C.G.A. Oldendorp. Det kgl. Bibliotek.

The Friedensthal Mission on St. Croix near Christiansted, 1768. Outside the church novices are waiting to be baptized.

med at undervise dem, der var blevet døbt. Nej, de blev opfordret til at deltage i møder, diskussioner og undervisning. Når brødrenes missionsarbejde lykkedes, var det ikke kun på grund af deres personlige egenskaber, men også fordi de forstod at organisere deres arbejde. Søstrene talte med kvinderne, brødrene med mændene. Nogle døpte negre blev specielt trænet som lærere og underviste andre slaver. Alle deltog i missionsarbejdet.

Da brødrene havde lært at tale kreolsk og begyndte at undervise i dette sprog, blev det nødvendigt at have et kreolsk skriftsprog. Een ting var at tale kreolsk, en anden at læse og skrive det, når der intet skriftsprog fandtes. Kreolsk var et meget enkelt sprog, ordforrådet omfattede kun dagliglivets allermost nødvendige ord. Det havde ingen grammatik. Det lykkedes brødrene at skabe et skriftsprog. Derefter begyndte de at oversætte undervisningsmateriale til kreolsk; det var især vanskeligt, når det drejede sig om bibelske tekster, da kreolsproget manglede ord til at beskrive de himmelske ting.

Vi har ingen statistik over, hvor mange slaver der fik undervisning i missionskolerne. Men vi ved, ifølge Oldendorp, at fra 1732-1760 blev

der døbt 1978 slaver, 1249 på St. Thomas, 567 på St. Croix og 162 på St. Jan. Vi ved også, at i de første 50 år fra 1732-1782 blev der døbt 8833 voksne og 2974 børn på de tre øer, men vi ved ikke, hvor meget de lærte i skolerne.

Vi ved imidlertid, at Cornelius, en slave fra St. Thomas, lærte at læse og skrive kreolsk, hollandsk, dansk, tysk og engelsk. Han omvendte guvernør Thomas de Malville til brødremenigheden, og Herman La-waetz har fundet flere breve fra ham i arkiverne i Herrnhut. I 1787 skrev han til Schimmelmann og bad om at måtte købe sin datterdatter fri. I maj 1794 skrev han til Herrnhut »Viele von onse Volck lesen kann«. Malville fik malet et portræt af Cornelius, som han skænkede til Herrnhut. Det hænger nu i en af museumssalene og bliver kaldt »Den sorte evangelist«. Cornelius var en dygtig muremester, en dygtig lærer og prædikant i brødremenigheden, agtet og respekteret af alle. Han købte sin kone, sig selv og sine børn fri for slaveri. Han hjalp med til at bygge 6 missionsstationer. Hans livshistorie viser, hvad et intelligent og energisk menneske kunne lære på den tid i brødremenigheden.

Missionsskolerne fortsatte op gennem tiderne uafhængige af de offentlige, de såkaldte danske skoler.

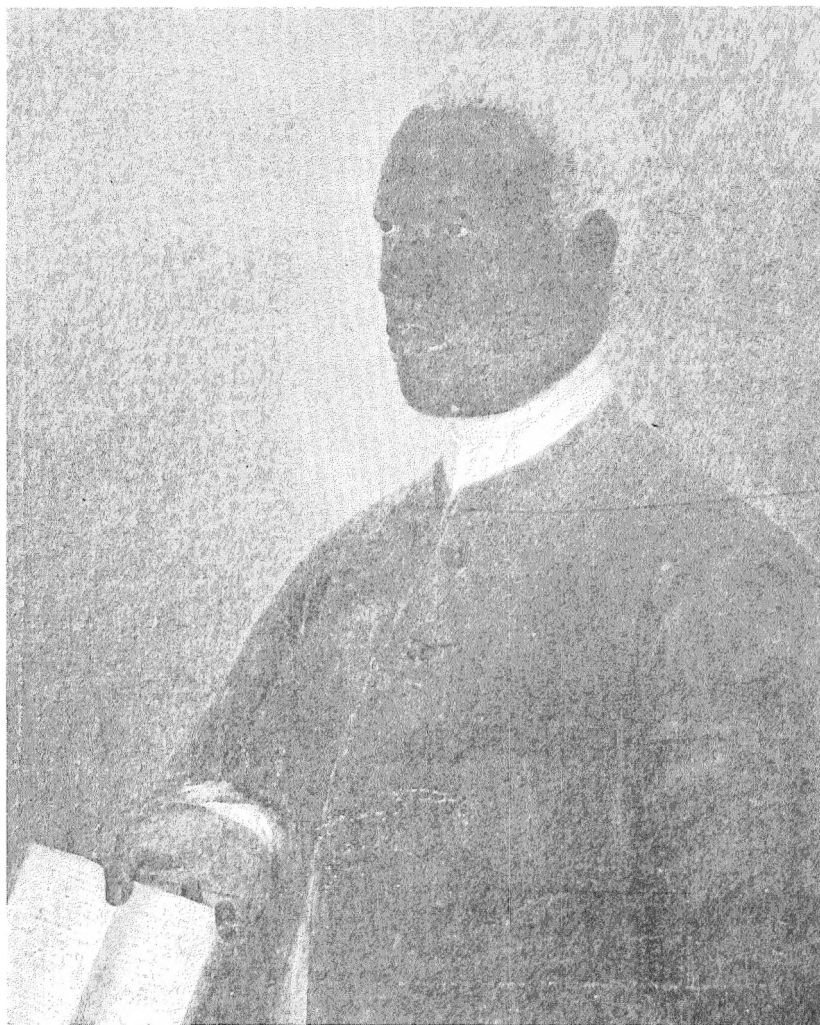
I 1755 overtog den danske krone øerne. Den lutheranske kirke var statskirke, og det blev besluttet at sende lutheranske missionærer til Vestindien for at omvende slaverne, lære dem dansk og den hellige skrift. I 1756-57 blev der udsendt 10 missionærer. Forsøget var en fiasko fra begyndelsen. Missionærerne var universitetsstuderende, de forstod ikke slaverne, og de havde ingen daglig kontakt med dem. De måtte lære kreolsk, før de var i stand til at tale med slaverne. Når slaverne blev døbt, blev de medlemmer af den danske menighed, hvor de ikke forstod sproget. Mange missionærer døde og blev ikke erstattet med andre.

Missionærerne indså nødvendigheden af at bruge det kreolske sprog. De udarbejdede oversættelser af religiøs litteratur og undervisningsmateriale, som blev trykt i København i 1770 og sendt ud til øerne. Flere oversættelser fulgte efter. I 1771 opgav man at undervise i dansk og gik over til kreolsk. Der blev dannet en kreolsk menighed, som aldrig blev særlig stor. Missionens største indsats i arbejdet i Vestindien var deres oversættelser til det kreolske sprog.

Samtidig havde brødremenigheden også udarbejdet oversættelser på kreolsk. Den første blev færdig i 1765.

Takket være de danske og moraviske oversættelser fik slaverne deres eget trykte sprog, og i Dansk Vestindien var der flere slaver end noget andet sted, der kunne læse og skrive på deres eget sprog.

De danske og moraviske missionsskoler fortsatte uforandret, efter der



Cornelius, slaven fra St. Thomas, der efter sin dåb i 1749 blev en fremtrædende lærer og missionær for brødre menigheden. Han døde højt bedaget i 1801. Maleri af ukendt kunstner i brødre menighedens museum i Herrnhut, DDR.

Cornelius, born a slave on St. Thomas with an open Creole hymnbook in his hand, pointing to his favourite hymn. The unsigned painting »The Black Evangelist« was presented in 1783 to the Moravian headquarters in Herrnhut by Thomas de Malleville later to become governor-general of the three islands and who was converted to the Moravian faith by Cornelius.

kom andre skoler på øerne.

Loven af 21. december 1787 markerer det første forsøg i historien på at indføre offentlig skolegang for slaver.

Ifølge loven »skal den lutheranske kirke i Dansk Vestindien udvælge fire skolelærere blandt de dygtigste og mest velopdragne frinegre. Skolelærerne skulle også være degne og gravere i den kreolske menighed«. Den lutheranske kirke fulgte således brødre menighedens praksis at anvende sorte lærere.

Den 15. januar 1788 blev instruks for skoleholderen eller degnen ved missionen i Vestindien udsendt.

Instruksen påpeger bl. a., at læsning og udenadslæren er hovedfagene i skolen. Skolelæreren må være tålmodig og aldrig skynde på en elev. Han skal omhyggeligt og langsomt undervise i læsning og udenadslæren og gøre opmærksom på bogstavernes forskellige former. Eleverne skal udtale hver enkelt stavelse tydeligt. Målet med dette er at forbedre elevernes hukommelse og træne dem til selvstændig tænkning.

Læreren skal forklare Luthers lille Katekismus omhyggeligt, så eleverne kan anvende teksten i deres eget liv. Han skal bestræbe sig for at anvende ord, eleverne forstår. Formålet er at lære børnene at blive gode borgere og oplyste kristne.

Orden og disciplin er lige vigtig for lærere og elever. I nogle tilfælde kan det være nødvendigt at straffe eleven. Her er det vigtigt, at læreren forklarer, hvorfor eleven bliver straffet, og at eleven forstår, straffen er fortjent. Men læreren bliver også mindet om at være mild og venlig mod vanskelige børn, da han på den måde kan få dem til at samarbejde.

Hermed følger nogle andre bestemmelser fra instruksen af 1788:

Undervisningssproget er kreolsk.

Hvis forældre ønsker læreren skal undervise i et andet sprog foruden kreolsk, i skrivning eller/og regning, må læreren gøre dette, hvis han er i stand til at undervise i fagene, og hvis den forøgede arbejdsbyrde ikke griber forstyrrende ind i læseplanen.

Læreren skal give nogle af børnene sangundervisning, så de kan hjælpe ham i kirken.

Intet barn, der er medlem af missionsmenigheden, eller som kan forventes at blive medlem, kan nægtes optagelse i skolen. Elever fra andre menigheder kan optages i skolen mod betaling.

Ethvert barn af frie forældre skal betale en vis sum hver måned. Slaveforældre, der har råd til det, kan tilbyde at betale for deres børn.

Undervisningen finder sted hver formiddag og hver eftermiddag. Eksamen holdes en gang om året, for at se hvilke fremskridt eleverne har gjort.

DIE NYWE
TESTAMENT
VAN ONS HEER
JESUS
CHRISTUS
KA SET OVER
IN DIE CREOLS TAEI
EN
KA GIEV NA DIE LIGT
TOT DIENST VAN
DIE DEEN MISSION
IN
AMERICA,

DIE TWEEDE EDITION.

GEDRYKT IN COPENHAGEN 1818.

BIJ DIE ERFGENAMEN VAN SCHULTZ,

Titelblad til Det nye Testamente på kreolsk, 1818, det hollandsk prægede fællessprog man talte på øerne. Oversat og første gang udgivet i København 1781. Handels- og Søfartsmuseet.

Title page of The New Testament, ed. 1818. Translated into Creole and first published in Copenhagen 1781.

På denne måde oprettede regeringen det første skolevæsen for slaver og frinegre.

I 1789 var der oprettet fire offentlige skoler i overensstemmelse med loven af 21. december 1787. De var uafhængige af den moraviske og lutheranske mission. På St. Croix var der tre skoler, to i Christiansted og en i Frederiksted. På St. Thomas var der én. De blev kaldt danske skoler, lutheranske skoler eller regeringsskoler. Skolerne var under fælles regerings og lutheransk ledelse. Befolkningen på St. Croix var steget fra 10.200 i 1755 til 25.300 i 1789. I 1755 var Christiansted blevet hovedstaden på de danske øer. I 1766 blev det anslået, at Christiansted havde fire gange så mange indbyggere som Charlotte Amalie.

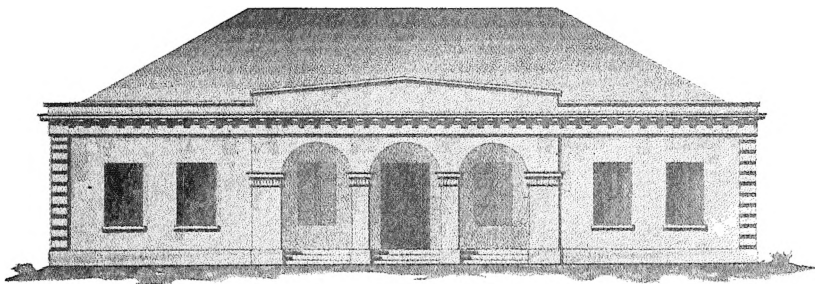
Lærerne i de danske skoler gjorde et godt arbejde. Ved eksamen havde eleverne lært 5 artikler af Luthers lille Katekismus udenad.

I de følgende år blev der oprettet endnu fem skoler. Medens de fleste af de tidlige kolonister på St. Thomas var hollændere, var flertallet på St. Croix englændere. Efter den engelske okkupation af Dansk Vestindien i 1801 og fra 1807-1815 blev engelsk mere og mere anvendt, medens kreolsk mistede noget af sin betydning.

I 1827 blev Peter von Scholten generalguvernør i Dansk Vestindien. Det var han indtil 1848, da han efter at have frigivet slaverne tog til Danmark. Han kom aldrig mere tilbage til Vestindien.

Peter von Scholten viste interesse og respekt for negerbefolkningen og prøvede at hæve deres moralske og sociale standard. Gennem årene lykkedes det ham at få gennemført love, der forbedrede levevilkårene både for slaver og »frikulørte«. Hans vigtigste mål var at forberede de ufrie, som han kaldte slaverne, på at få deres frihed, og det skulle ske gennem skolegang. Frihed betød også forpligtelser over for samfundet. Frie folk måtte være i stand til at klare sig selv. Derfor følte han, at uden skolegang og oplysning ville de ufrie ikke være i stand til at forbedre deres stilling, når de blev fri for slaveriet.

Emancipationen i Engelsk Vestindien i 1833 fremskyndede von Scholtens planer. I 1834 tog han til København for at opnå støtte for sine reformplaner. Den 22. november 1834 blev der vedtaget en lov, der indeholdt en løfteparagraf om fremtidig skolegang for slavebørn. For ikke at irritere planterne offentliggjorde von Scholten ikke denne paragraf. Den engelske emancipation havde ikke forbedret hans forhold til planterne. Han behøvede samarbejde med planterne for at kunne udføre sine planer om skoler for slavebørn, fordi det var planterne, der skulle give børnene tilladelse til at gå i skole. Hans plan var også, at planterne enten direkte eller indirekte gennem Landkassen skulle betale for skolebygningerne og lærerne. Derfor måtte han være diplomat.



Som denne ere 8^e under Bygning i de forskjellige Quarteer af Øen.

Facade til skolebygning tegnet af arkitekt Løvmand. Efter hans tegninger blev otte skoler for slavebørn bygget på St. Croix. Flere af disse skoler står den dag i dag. Rigsarkivet.

The Ordinance for the regulation of country schools in the Danish West Indies provided for eight schools on St. Croix, five on St. Thomas and four on St. John. The schools on St. Croix were designed by a Danish architect, Løvmand, as shown in the illustration.

De danske skoler på øerne havde givet offentlig skolegang til slavebørn i byerne siden 1787, men indtil 1839 var der ikke blevet gjort noget for børnene på landet. Efter den engelske emancipation forstod von Scholten, at det var nødvendigt hurtigst muligt at indføre skolegang for slavebørn på landet, og forsøget måtte være effektivt. Lige før von Scholten i 1838 rejste til Danmark, afslørede han sine planer om tvungen offentlig skolegang for slavebørn på landet. I et brev i von Scholtens kópibog dateret 23. maj 1838 skriver han til politimester Hoffmann i Christiansted angående denne sag. Han nævner, han har diskuteret med borgerrådet og nogle plantere, hvor nødvendigt det er at give den ufrie befolkning, specielt ungdommen, en bedre skolegang, og at de er villige til at bidrage til at oprette et bedre skolevæsen. Von Scholten fortsætter, at da han forventer kongens godkendelse af sine planer, har han besluttet at begynde at bygge de nødvendige bygninger, som skal anvendes som kombineret skole og kirke for landbefolkningen. Brevet fortsætter, at der den 23. maj er blevet udnævnt en kommission til at planlægge og inspicere opførelsen af de ovenfor nævnte skoler i henhold til følgende regler:

1. På landet skal der opføres 8 skoler i henhold til den approberede tegning. Bygningerne skal huse skoler og gudstjenester for de ufrie på plantagerne. Skolerne vil blive bygget på passende steder, der allerede er bestemt, eller vil blive bestemt af kommissionen.
2. Alle plantagerne skal deltage i byggearbejdet på skolerne. Kommis-

sionen vil tildele plantagerne arbejde baseret på deres arbejdsstyrke og ifølge de regler, der bliver vedtaget af kommissionen eller dem, der er udpeget af kommissionen.

Landkassen vil sørge for levering af de materialer, der ikke findes på plantagerne, og for det arbejde, der ikke kan udføres af arbejdsstyrken på plantagerne. Disse omkostninger vil landkassen betale.

3. Hvis en ordre, der er givet af kommissionen eller personer udnævnt af kommissionen, ikke bliver udført, og hvis dette medfører forsinkelse af projektet, vil arbejdet blive udført for den persons regning, der ikke har fulgt ordren. Denne person vil yderligere blive straffet efter reglerne om forsømmelse af vejreparationer. Yderligere vil alle sådanne sager blive undersøgt og bragt ind for politiretten.

Den 4. juni 1839 blev den historiske landskoleordning for Vestindien vedtaget. Ifølge loven skulle der opføres 8 landskoler på St. Croix, fem på St. Thomas og fire på St. Jan. Denne landskoleordning er enestående i historien, da Dansk Vestindien er det eneste sted, hvor offentlig, tvungen skolegang for slavebørn blev indført. Ifølge landskoleordningen skulle tilsynet med skolevæsenet føres af en skolekommission bestående af den danske præst, jurisdiktionens politimester samt et medlem af borgerrådet og et valgt af generalguvernøren. De moraviske brødre skulle stå for skoleundervisningen. Peter von Scholten havde aldrig været tvivl om, at de moraviske brødre burde stå for skolevæsenet. Ifølge deliberationsprotokollen af 20. juli 1837 sagde von Scholten i sin forhandling med den vestindiske regering: »Ved deres ulastelige vandel og deres læres simplicitet og den omsorg de har for deres religionsbekendende, forekommer de mig »fortrækkelige« for enhver af de andre«.

Von Scholten besluttede derfor at få brødrene til at stå for skolevæsenet, hvis det var muligt, også fordi brødremenigheden allerede var på øerne, og dér havde ca. 40 missionærer, kendte befolkningen og levevilkårene, kendte kreolsk, men også var i stand til at undervise i engelsk. Endvidere havde de god erfaring i undervisning på stedet, og de skulle ikke have ret meget for deres arbejde. I 1838 besøgte von Scholten brødremenighedens hovedkvarter i Herrnhut og fik tilsagn om, at brødremenigheden ville stå for undervisningen i landskolerne.

I Danmark ville man have foretrukket danske lærere og dansk som undervisningssprog, men at få danske lærere til Vestindien ville forsinke og besværliggøre arbejdet i landskolerne, da danske lærere ikke kendte forholdene på øerne, og først skulle lære befolkningen og dens sprog at kende. Da børnene først skulle lære dansk, kunne dansk ikke bruges som undervisningssprog. Hertil kom udgifterne til de danske læreres rejseomkostninger og gager sammenlignet med det mindre beløb, der

skulle betales brødrene.

Angående undervisnings sproget foreslog von Scholten »at man burde gå fra det kreolske og indføre engelsk, som de fleste af negrene allerede kendte, og som de ville have mere gavn af, selvom han var klar over, at det ville være politisk rigtigt, om undervisnings sproget blev dansk, men det var jo under de givne omstændigheder umuligt«.

Planen om tvungen skolegang for slavebørn i landskolerne blev først realiseret på St. Croix, hvor der mellem 1839 og 1842 blev bygget otte skoler. Den første skole var Great Princess; derefter fulgte Diamond, Two Williams, Mount Victory, Peter's Rest, King's Hill og Green Kay (East Hill), alle færdige i 1841. La Vallee blev færdig i 1842. På grund af pengemangel tog byggeriet længere tid på St. Thomas og St. Jan. På St. Jan blev antallet af skoler reduceret til to, som blev færdige i 1844, medens de fire skoler på St. Thomas blev færdige i 1846.

For ikke at vække for stor opposition hos planterne blev skoletiden begrænset til tre formiddagstimer hver søgnedag undtagen lørdag for børn under ni år og tre timer om lørdagen for børn indtil det fyldte tolvte år. Undervisnings sproget skulle være engelsk. Religionsundervisningen var baseret på en interkonfessionel katekismus skrevet af den danske præst Jens Klint Bagger. Denne katekismus er enestående i kirkehistorien. Efter den var blevet godkendt af de andre trosretninger i Dansk Vestindien, blev den trykt på engelsk i 1841 og i mange år brugt på de danske øer.

Undervisnings materialet var først og fremmest ovennævnte katekismus, bibelen og salmer. R.C. Forster skriver: »Skolegangen på det tidspunkt havde en decideret religiøs baggrund. Man stavede fortrinsvis sådanne ord, som fandtes i bibelen, og derfor læste man også bibelske sætninger. Man talte om begivenheder, der var skrevet i bibelen. Teksten blev forklaret for børnene, så den kunne påvirke deres daglige liv. Undervisningen skulle først og fremmest forbedre moralen og det religiøse liv«.

Den 16. maj 1841 blev skolerne på St. Croix indviet på Great Princess skole, den første der blev åbnet og den eneste af de otte skoler, der i 1981 stadig anvendes som skole. Broder Friedrich Martin havde stiftet den første negermenighed på St. Croix på den samme plantage 100 år tidligere og næsten på samme sted som skolen.

Ved åbningshøjtideligheden holdt broder J. Roemer, skoleinspektør for landskolerne, en tale. Han nævnte bl.a. »at de nye skoler bragte undervisning til alle selv til arbejderklassen. Intet barn vil nu være uden skolegang. Han nævned, at »disse skoler var blevet oprettet på grund af Hans Majestæt Vor nådige Konges kristelige indstilling, takket være vor

elskede generalguvernørs initiativ og indbyggernes generøsitet«.

Den 27. februar 1839 skrev den danske prinsesse Caroline Amalie et brev til von Scholten og gratulerede ham med det store arbejde, han havde gjort for skolerne i Dansk Vestindien. Prinsessen sluttede: »Sørg for, herr generalguvernør, at skolerne bliver ægte humane hverken materialistiske eller såkaldte realistiske; lad Europas dårskab tjene som en advarsel. Lad det menneskelige komme til at udvikle sig og afværge al forkvakling«.

En dagbog ført af broder Gerner, illustrerer arbejdet i skolerne fra 1840-1848. Han fortæller om fagene, der blev undervist i, og undervisningsmetoderne. Endvidere om de årlige eksaminer, der blev overværet af generalguvernøren. Han beskriver brugen af monitorer, elever, der fungerer som hjælpelærere, oprettelsen af et bibliotek for lærere, lærermøder med forklaring på nyt undervisningsmateriale, epidemier, der lukkede skoler o.s.v.

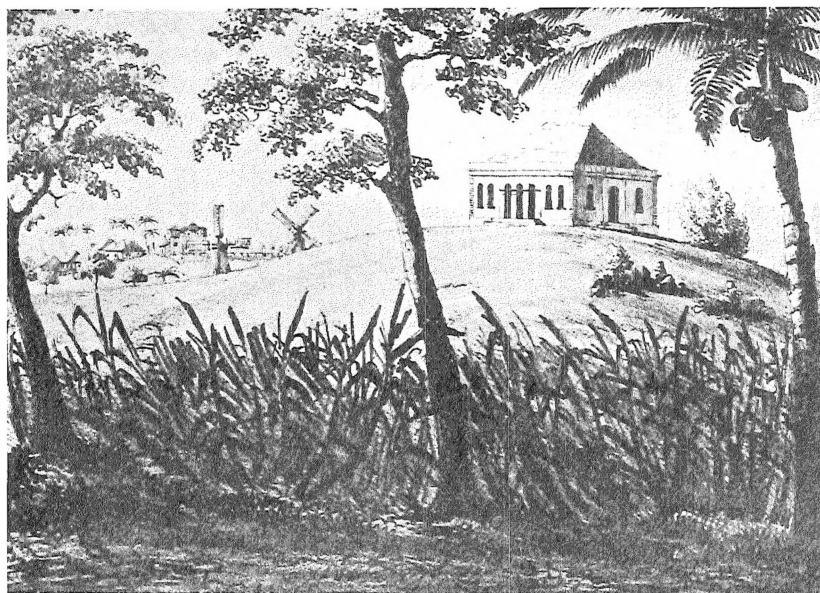
Emancipationen i 1848 reducerede antallet af eleverne betydeligt. I 1847 var der 920 børn i landskolerne på St. Croix, men i de sidste måneder af 1848 var tallet faldet til 183. Før emancipationen var planterne ansvarlige for elevernes skolegang; efter emancipationen mente de ikke, de havde nogen forpligtelse i den retning. Forældrene forstod ikke, at tvungen skolegang fortsatte, efter slaverne var blevet frie. I de første 6 måneder af 1849 besøgte 290 børn landskolerne, i de sidste 6 måneder steg tallet til 665. I oktober 1851 var der 939 skolesøgende børn ifølge A.F. Bergsøes »Den danske stats statistik«. Denne svingning var symptomatisk for den almindelige forvirring og ustabilitet, der fulgte efter emancipationen.

For at bringe orden i skoleforholdene blev der den 6. september 1853 udstedt en ny landskoleordning. Alle børn, der ikke på anden måde fik fyldestgørende undervisning, skulle fra deres 6. til det fyldte 10. år besøge landskolen de første fem dage i ugen, medens de store fra 10 til 13 år kun gik i skole om lørdagen. Skoletiden var fra 8-12.

Her skal nævnes nogle bestemmelser fra loven: Forældrene og planterne var ansvarlige for, at børnene mødte i skolen. Børnene skulle komme i skole i rene, ordentlige klæder. Eneste undskyldning for at holde dem hjemme var sygdom.

Planterne skulle udarbejde en liste over alle skolepligtige børn på plantagerne til brug for politimesteren. Denne gav listen videre til skoleinspektøren, der herefter kunne træffe de nødvendige forholdsregler for, at skolerne kunne modtage børnene.

Det var yderligere planternes pligt at vælge en ansvarlig og troværdig person fra plantagen, som skulle samle børnene i plantagelandsbyen



Skolen ved plantagen Great Princess stod færdig i 1841 som den første af de otte landskoler på St. Croix, og den er som den eneste endnu i 1981 i brug som skole. Litografi af Th. Beichel, beskåret.

The Great Princess school was the first of the eight country schools on St. Croix to be finished (1841) and is the only one still in use in 1981 as a school.

hver dag og bringe dem til og fra skole. Han skulle også opgive navnene på de fraværende børn til skoleinspektøren.

Forældre, der holdt deres børn hjemme, blev idømt bøder. Planterne blev idømt bøder, hvis de ikke opfyldte deres forpligtelser. De skulle betale særlig høje bøder, hvis de lod børnene arbejde i stedet for at sende dem i skole.

Der undervistes i katekismus, salmesang, læsning og grundreglerne i regning. Læsning var det vigtigste fag, og målet var, at ethvert barn, der havde afsluttet skolen, skulle kunne læse flydende. Børnene kunne også få undervisning i skrivning og håndarbejde, hvis deres forældre betalte for det.

Hvis børnene kom for sent, skulle de vente udenfor, indtil læreren lod dem komme ind i klassen.

Lærerne måtte ikke straffe eleverne hårdt. De måtte bruge ris til børn

under 10 år, spanskror til børn over 10. Hvis læreren i specielle tilfælde mente denne straf var utilstrækkelig, skulle han rapportere sagen til skoleinspektøren, som derpå forelagde den for skolekommissionen til dennes afgørelse.

Det blev understreget, at det var meget vigtigt at rose elever, der havde opnået særlig gode resultater eller havde vist særlig god opførsel. Sådanne børn skulle på skoleinspektørens anbefaling have en passende belønning af skolekommissionen.

Loven af 1853 bestemte ligesom landskoleordningen af 1839, at lærerne og skoleinspektørerne skulle være moraviske brødre. En skolekommission, der var undergivet guvernøren, førte tilsyn med skolerne. Skolekommissionen bestod som hidtil af den danske præst, jurisdiktionens politimester samt et medlem valgt af borgerrådet og et valgt af guvernøren.

Loven forudsatte, at skolekommissionen og især den danske præst skulle besøge skolerne ofte, mindst een gang om måneden. Hver september blev der holdt eksamen, hvor guvernøren var tilstede. Efter eksamen fik børnene 2 uger fri. Skolerne havde også jule- og påskeferie.

Den nye skoleordning af 1853 søgte at forudse næsten enhver tænkelig situation, men tiderne var blevet anderledes, skolerne kostede mere end før emancipationen, og det var vanskeligt at få kvalificerede lærere nok. Fremtiden skulle nu vise, hvordan loven virkede i praksis.

NEGRO SCHOOLS IN THE DANISH WEST INDIES

Summary

There had been religious freedom on the Danish islands of the West Indies. In December 1732 two Moravian brethren came to St. Thomas from Herrnhut to bring Christianity to the slaves. This was the beginning of a Christian mission and teaching among thousands of slaves. The population of St. Thomas, the main island of the group, was very mixed. The common language was Creole, the main root of which was Dutch, but mixed with words from other languages spoken on the island, and this the Moravians learned.

Gradually missionary work extended to all three islands. The brethren taught the slaves about Christianity and also how to read. The sisters among them taught the women slaves. In 1756-57 an attempt to send ten Lutheran missionaries to the West Indies was unsuccessful. But an Act on 1787 followed by education order made the Lutheran Church in the West Indies responsible for the first attempt in history to introduce public education for slaves.

On June 4th 1839 a Country School Act for the West Indies was passed, thanks to the initiative of the governor-general Peter von Scholten. This resulted in eight country schools being built on St. Croix, the largest and most fertile of the islands. Four schools were built on the main island of St. Thomas and two on St. John, all of them completed by 1846. The Danish West Indies thus became the only place to have compulsory public schooling for the children of slaves. As before, teaching was in the hands of the Moravians and was for three hours each morning the first five days of the week, though children between nine and twelve years of age only had lessons on Saturday. English was the language of instruction and the Bible, the psalms and an inter-denominational catechism were the main teaching aids. The catechism was written by a Danish priest and, after being approved by other denominations on the islands, it was printed in English in 1841 and used for many years.

When von Scholten gave the slaves their freedom in 1848 there was a dramatic fall in the number of pupils. Parents could simply not understand why their children still had to go to school now they were no longer slaves. So on 6th September 1853 a new school ordinance was passed on country schools. (Translated by the author).

KERAMIKKLASTER FRA SUNKNE FARTØYER

Av

SVEIN MOLAUG

Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo har gjennom 25 år foretaget marin-arkæologiske utgravninger. Her giver museets direktør en oversigt over den fundne keramik, der dækker en periode på 300 år.

Keramikk har den egenskapen at får den ligge i fred, så holder den seg godt enten den ligger i jord eller sjø. Den brekker lett, det er så, men bitene blir liggende der de havner uten særlig forvitring. Det er grunden til at man finner så store mengder keramikk under bygravninger. Materialet fra en slik utgravning kan synes uoversiktlig for den som ikke er spesialist. Går en potte i knas, blir det fort både 20 og 30 biter av den. Det skal ikke så mange knuste lerkar til før man har å gjøre med tusenvis av biter. Er man ikke pasjonert legger av puslespill, er det et møysommeligt og først og fremst tidkrevende arbeide å føye bitene sammen til den helhet de engang var.

Byfunnene viser hvor vesentlig keramikken var i det daglige hushold. Bruken har endret sig noe opp gjennom århundredene. Idag anvendes den stort sett til borddekning, f.eks. tallerkener, fat og krus, og til en viss grad også til pynt, f.eks. blomstervaser, dekorative figurer o.s.v. Bare i liten utstrekning brukes keramikken til kokekar, og da gjerne i form av ildfaste potter og panner.

Går vi noen hundre år tilbake i tiden, spilte keramikken en dominerende rolle blandt kokekarene. Riktignok fantes det bronsegryster, men de var så kostbare at det var forbeholdt de mer velstående. I Norge var det i sagatid og utetter middelalderen almindelig med gryter av kleberstein, grot, derav er navnet grøt avledet. Disse steinkarene var skjøre. Da det var et begrenset tilgang på høvelig stein og ettersom uthulingen



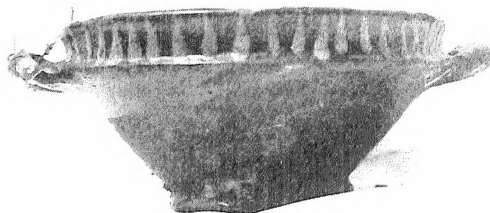
a



b



c



d

Lertøy av rødlig gods fra Kvitsøyvraket forlist 1677, a. Gryte, b. og d. Bolle av rødlig gods med begitningsdekor, c. Sylindrerformet gryte med kant for lokk og loddrette ørehanker.

Red earthenware from the Kvitsøy wreck. Part of a cargo of pottery, probably from the »Stadt Harlem«, a Dutch vessel lost in 1677, a. Pot, b. and d. Bowls with slip decoration, c. Cylindrical pot with rim for a lid.

av karene var arbeidskrevende, måtte disse steingrytene være forholdsvis kostbare.

Trekar kunne man ikke normalt koke i, men de fikk sin anvendelse som drikkekar, fat og disker. Keramikken måtte være det materiale som egnet seg best som kokekar, forutsatt at den kunne fremstilles så billig at det var mulig for de fleste å skaffe seg slike.

Fremstilling av keramikk egner seg lite som ledd i det vanlige husholdningsarbeide. Det stiller krav til håndlag, og metodene for brenning krever anlegg som gjør det lite lokkende å bygge slik dersom de bare skal lage kar til familiens eget forbruk.

Har man et anlegg der man kan lage keramikk, er det praktisk å lage opp forholdsvis mange gjenstander som så kan selges eller byttes med varer.

Der det var rikelig tilgang på god leire, grodde det opp produksjons-sentra for keramikk. Var det gode fraktmuligheter, kunne disse utvikle seg til sentra med svær produksjon. Mens de mindre keramikkverkstedene hadde en forholdsvis lokal spredning for sine produkter, arbeidet produksjonsentraene for eksport.

Steingods fra Rhinområdet finner vi over store deler av Europa alt fra slutten av middelalderen.

I Nederlandene blir det ut etter 16- og 1700-tallet storproduksjon av lertøy og fajanser. Varene derfra kom til å prege hjemmene i de kyststrøk der hollandske fartøyer kom. Tiden omkring år 1700 later til å være den livligste tiden for denne eksporten, skal man dømme etter de funn som er gjort. Uti 1700-tallet har kobberutvinningen nådd så store kvanta at kokekar av kobber begynner å trenge ut dem av keramikk. Kobberkarene var nok ikke billigere i anskaffelse, men de gikk ikke så lett i stykker.

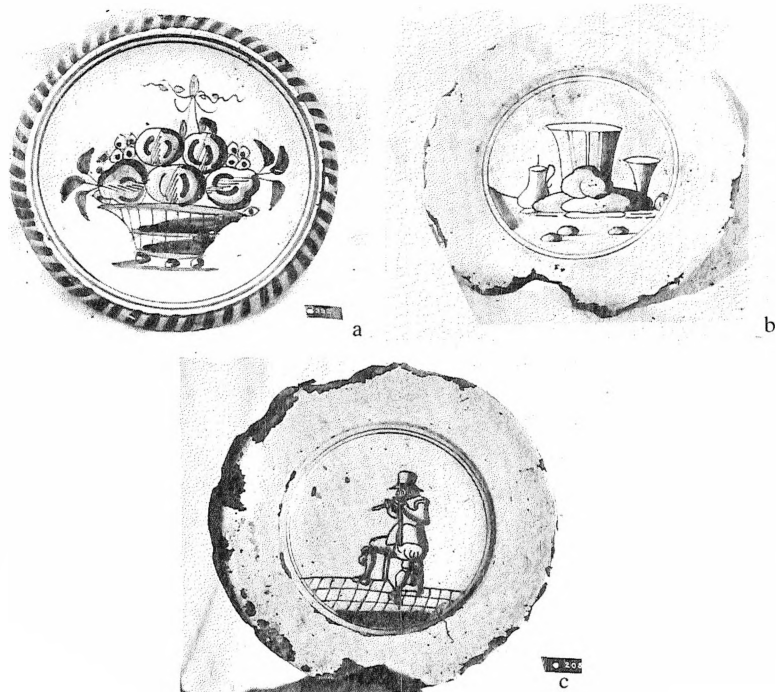
Dykkere fra Norsk Sjøfartsmuseum har gjennom de siste 25 årene vært nede på en mengde vrak. Fartøyene er slått inn mot kysten og endte sin seilas mot et eller annet av de utallige skjærene som kranser landet. De fartøyene, som ikke var orlogsskip, førte last. Mange av de nederlandske fartøyene hadde last av murstein, av den gule hollandske typen, de fleste hadde et eller flere partier kritt Piper, og noen hadde keramikk-laster. Det er disse siste som kan være litt interessante å se nøyer på, fordi det var dagliglivets bruksgjenstander de hadde ombord, ikke de kunstferdige kvalitetsprodukter man finner i kunstindustrimuseene.

1677 gikk »Stadt Harlem« på grunn ved Kvitsøyane nord for Stavanger. Vraket ble funnet 1968, og utgravningen begynte året etter. Foruten et tusentalls kritt Piper og fragmenter av slike, ble det tatt opp en del fajanser og lertøy. Dette har vært last. Av rettsforhøret etter forliset vet vi at fartøyet også hadde en last sild ombord. »Stadt Harlem« har vært en av disse små hollandske skutene som seilte på norskekysten, kjøpte tømmer og solgte varer de førte med seg fra hjemlandet.

Fajansene består av tallerkener og fat. Bare noen få er hvite. De andre er dekorert enten med blå figurer på hvit bunn, eller mønster i blått og gult på hvit bunn. Bare på en liten tallerken er det brukt den senere så vanlige fiolette manganfargen. Motivene er menneskefigurer, dyr, stilleben eller rene ornamenter.

Det alt overveiende av keramikklasten var lertøy, og det kan ha sin interesse å se litt nøyer på hva man betraktet som salgsvarer den gangen.

Godset er rødlig eller gulig. Det rødlige godset er brent med blyglas-sur, og karene har sin brune eller rødbrune farge. Er det kar som skal stå



Fajancetallerkner fra Kvitsøyvraket. a. Med blå og gul dekor på hvit bunn, b. og c. Med blå dekor på hvit bunn.

Pottery from the Kvitsøy wreck. a. Plate with blue and yellow decoration on white ground, b. and c. Plates, blue decoration on white ground.

i gruen, er de glassert bare innvendig og ofte på øverste delen utvendig. Er de dekorert med mønster i begitning, er denne stort sett innvendig.

De karene som er laget i gulig gods har en noe annen karakter. De er litt mer forseggjort og har flere små detaljer enn de rødlige. Den vesentligste forskjellen er at de er grønnlassert utvendig og oftest dekket med hvit begitning innvendig.

I en liten artikkel som denne, kan man ikke gå i detaljer, selv om det er detaljene som er interessantest både for dateringen og proveniensen. Formålet med artikkelen er å gi et inntrykk av materialet. For å gjøre stoffet mer oversiktlig, kan man gruppere det etter hovedformene.

GRYTER

Det ble tatt opp 20 større fragmenter av gryter med rødlig gods og korpus med svungen profil. Felles for dem er at de har to stående ørehanker og en munning markert med 2-3 kraftige vulster på ytersiden. Munningen bretter seg noe utover slik at den gir anlegg for et lokk. Hankene går inn til grytesiden omtrent på midten der gryten er bredest. Den øvre delen av gryten er tilnærmet konisk, mens den nedre delen tenderer mot halvkuleformen. Grytene har 3 korte føtter. Utvendig er grytene glassert til der hvor hankene er festet nede. Det er litt påfallende at grytene varierer så meget i størrelse og tildels i detaljene. Den største gryten har vært mer enn 26 cm høy. Den laveste er bare 15,8 cm høy, men den er til gjengjeld forholdsvis bred, diameteren er 17 cm.

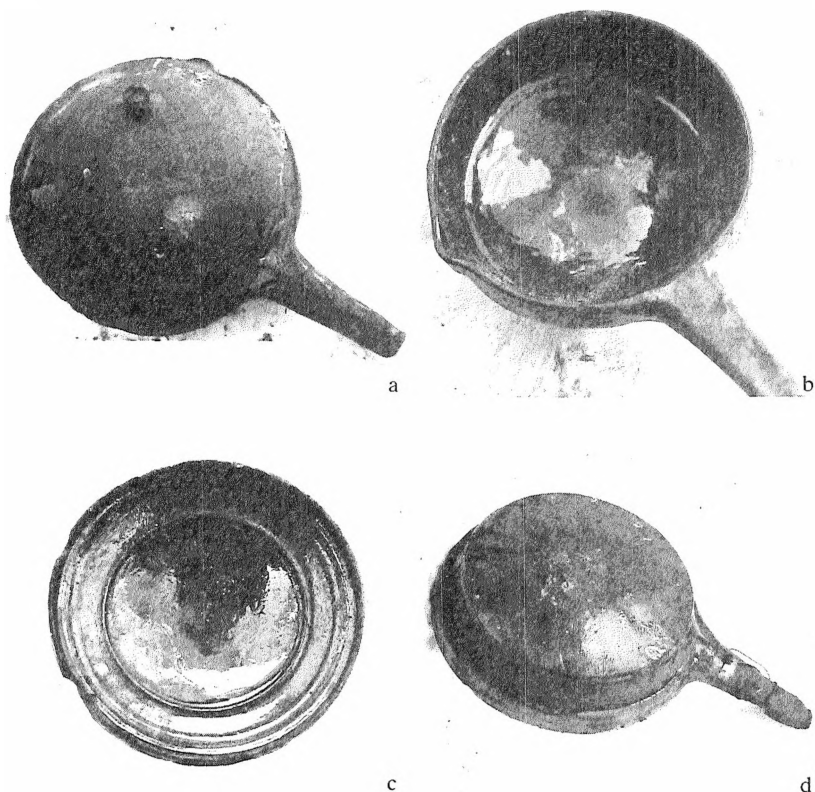
Grytene med gulig gods og grønn glassur utvendig er små. Den største bevarte er 13,7 cm høy. Den minste er bare 11,6 cm høy. Disse små grytene er pyntet med omgående riller ned til undre hankefestet og er mer presise i detaljene enn de som er laget av rødlig gods.

Noe for seg selv er de sylinderformede grytene. Det ble funnet 6 stykker av dem. De har sylinderformet korpus med flat bunn. Litt nedenfor øvre kanten går en bred krage. Den har vært anlegg for lokket, og den oppstående hanken har hindret lokket i å skli av. De har alle to stående ørehanker, som sitter under kragen. Under bunnen er festet tre små føtter. Disse grytene er av rødlig gods og glassert over det hele, unntatt under bunnen. Diameteren varierer fra 31 til 25 cm, og høyden fra 15,5 til 11,5 cm. Det later til at stjertpottene har mistet sin popularitet. Bare én stjertpotte ble funnet, og den var laget nærmest som en tilnærmet kuleformet gryte uten profilert munningskrage og uten den pynt av riller som stjertpottene ellers pleier å ha.

PANNER

Det var to typer panner i vraket. Den ene hadde et tilnærmet halvkuleformet korpus med 3 føtter under bunnen. Langs øvre kantens ytterside er en markert profil. Pannene har et håndtak laget på en spesiell måte. Emnet for skaftet er festet til den dreiede pannen. Så er emnet dradd ut med tommelfingeren på oversiden slik at det er blitt en fure etter den. Når skaftet fikk sin rette lengde, ble det som var igjen av emnet klemt av. Det ble da en liten bøy i enden av skaftet. Pannen med skaftet ble deretter tørket mens den lå på et flatt bord med bunnen opp. Pannene har en liten hellekant 90° fra skaftet.

Alle disse pannene er av rødlig gods og glassert innvendig. Det ble tatt opp 27 panner av denne typen. Diameteren av pannene varierer fra vel



Lertøy av rødlig gods fra Kvitsøyvraket. a. og b. Panne med rund bunn og føtter, c. Fat, d. Panne med flat bunn.

Red earthenware from the Kvitsøy wreck. a. and b. Pans with round bottom and feet, c. Dish, d. Flat-bottomed pan.

22 til 16 cm. Den vanligste diameteren er ca. 18,5 cm. Det er 11 stykker med denne diameteren. 6 stykker har dog en diameter på ca. 22 cm.

Den andre typen panne ligner noe i form på de stekepannene vi bruker idag, flatbunnet og sirkelrunde med skaft. Sidene av pannen skråner lett utover og avsluttes øverst utvendig med en kraftig utbrettet kant. Skaftet er laget på samme måte som skaftene på pannene med rund bunn. Begge typene har hellekanten plassert på samme vis. Det ble tatt opp 11 noenlunde velbevarte eksemplarer av denne typen. Omtrent halvparten av dem hadde 3 små føtter, resten manglet slike. De siste må

ha stått på en takke eller på en ovn når de skulle brukes til steiking. Diameteren på disse pannene ligger mellom 23 og 25 cm, og de er altså noe større enn pannene med rund bunn.

LOKK

Man skulle ha ventet å finne adskillige lokk, særlig fordi grytene er formet med henblikk på at lokkene skulle ligge støtt. Det ble bare funnet to lokk. Det ene hadde en bøylehank midt på, og dets diameter var 25,9 cm. Det andre lokket var defekt. Det synes som om grytene og pannene er solgt uten lokk. Lokk av tre har nok vært lettere å bruke, og dessuten ikke så varme å ta i.

FISKEFAT

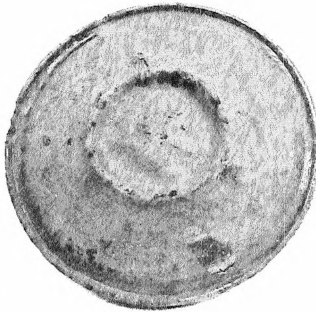
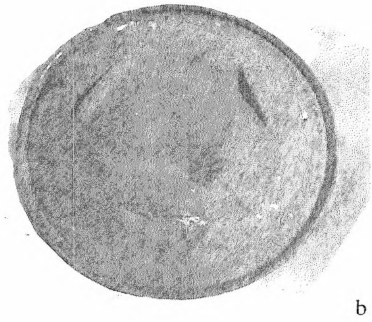
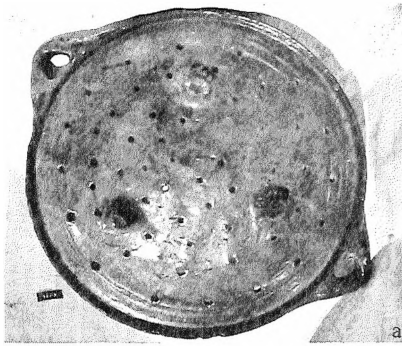
Det var mange fragmenter av fiskefat, så dette må ha vært en etterspurt vare. Et av fatene var helt, og det var et presist utført håndverksarbeide. Fatet er helt sirkelrundt med lett buet bunn. Fatet har to horisontale bøylehanker, og under bunnen er 3 små føtter. Hullene i fatet er stukket ut presist slik at de danner et mønster av 5 konsentriske sirkler. Fatet har en diameter på 37 cm, og det er 7 cm høyt. Påfallende er den kraftige vulsten som markerer ytterkantens underside. Det virker som om fiskefatet har stått et annet fat, og at vulsten har vært laget for å hindre at fiskefatet skulle skrense av underfatet. Underfat ville være praktisk for å samle opp søet fra fisken, så dette ikke rant ned på bordet. Fiskefatene er i rødlig gods og glassert på begge sider.

ANDRE FAT

Fatene ble brukt til servering. De har vanligvis en bred fane og markert kantprofil. Under bunnen har de oftest en bred fotrille. 6 stykker av denne typen var ca. 20 cm i diameter og ca. 5 cm høye. 4 fat har vært noe større, vel 30 cm i diameter. Det er kanskje disse som har vært underfat til fiskefatene.

En interessant type er de fatene som i stedet for fotrille har 3 segmentformede føtter. Føttene ble laget på den måten at når fatet var dreiet ferdig, skrapte pottemakeren føttene opp av den bløte leiren med fingrene. Avtrykkene av fingrene står i bunnen. Det ble funnet 13 fat av typen med segmentformede føtter, og de er store. Diameteren ligger mellom 31 og 37 cm, og høyden varierer mellom 5,5 og 8 cm.

Alle fatene i dette avsnittet er av rødlig gods. De er glasserte innvendig, men ikke utvendig. Ingen av dem var begittet, og de bar preg av å være hverdagslige bruksting.



Lertøy av rødlig gods fra Kvitsøyvraket. a. Fiskefat sett fra undersiden. Merk den skarpe vulsten som passer til kanten på et underfat, b. Fat med tre segmentføtter, c. Fat med fotrille.

Red earthenware from the Kvitsøy wreck. a. Fish dish. On the underneath can be seen the rim which fits on to the edge of a separate base. b. Dish with three segmental feet, c. Dish with grooved base.

BOLLER

Bollene har et visst preg av fest. De er dekorerte med begitning, og det er tydelig at de skal være til behag for øyet.

5 boller i rødlig gods, glassert innvendig og på øvre delen utvendig, har begitningsdekor av bånd bestående av S-former og strekrekker. Disse bollene har en rett, høy kant og to horisontale bøylehanker. Under kanten smalner bollene konisk ned mot fotrillen.

Andre boller, som det bare er fragmenter av, har vært dekorert med fugler eller planter. Bare en enkelt bolle har vært begittet innvendig på den måten at de har skyllet tynn pipeleire inni bollen før brenning og glassering. Bollene med gulig gods og grønn glassur er gjennomgående

mer forseggjort med vulstringer og inntrykte rekker av streker. Bøylehankene er gjort ekstra staselige med buklet kant.

LYSSTELL

Lysetaker og blakkerter av messing var meget brukt, men pottemaerke har søkt å lage lysstell av keramikk. Det er tydelig at de har brukt messingformer som forbilleder. Det ble funnet blakkerter med rett håndtak og 3 små føtter under bunnen. Det var også fragmenter av kandelabere med stor mansjett for å fange opp talgdråpene. Disse mansjettene er en tydelig arv fra kandelabere laget i messing. Alt lysstellet var av gulig gods med grønn glassur.

Alle disse formene finner man igjen på andre vrak og under bygravninger i land. I de havnene nederlenderne besøkte langs norskekysten, finner vi samme typene. Det er tydelig at meget er brekkasje fra lasten.

Det interessante med Kvitsøyfunnet er at det er en last som gir et inntrykk av hvorledes lertøy ble oppfattet som handelsvarer i 1676.

Omkring 1650 forliste et nederlandsk fartøy ved Hidra i Vest-Agder. Det hadde en last tøyer ombord, men bare blyseglene var bevart. Videre bestod lasten av tinnvarer, kritt-piper, stengodskrus av Westerwaldtype og en del fajansefat med kinesisk preget blomsterdekor på hvit bunn. Det var ikke lertøy med som last.

Ca. 1700 forliste et fartøy lastet med fajanser av såkalt bondedelft. Det var mest fat og boller. Dekoren var figurfremstillinger av rytter i blått, gult og mangan på hvit bunn. Heller ikke her var det vanlige lertøyvarer. Forliset skette ved Risør.

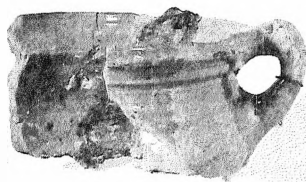
Derimot ble det funnet en last keramikk strødd ut over bunnen nær Jomfruland, Telemark. Det var nederlandsk lertøy. Blandt de få personlige gjenstander var en Jakobstav datert 1716. Fartøyet kan ikke ha gått på grunn særlig lenge etter dette året. Det kan ha sin interesse å se hvorledes en last lertøy var sammensatt 40 år senere enn Kvitsøyvraket.

Det ble tatt opp 639 gjenstander fra vraket, og det meste var biter av lertøy. Da vraket lå grunt og utsatt for grunnbrott, var svært meget av keramikken knust i små biter. Dermed blir det vanskelig å få et eksakt inntrykk av hvor mange eksemplarer det var opprinnelig av hver type.

Sammenligner vi Jomfrulandsvraket med Kvitsøyfunnet, finner vi stort sett de samme gjenstandene, men det er tydelige forandringer i detaljene.

GRYTER

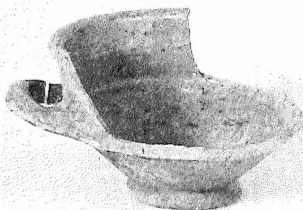
Det er noe over 100 deler av gryter laget av rødlig gods. De kan repre-



a



b



c

Lertøy fra Jomfrulandsvraket ca. 1720. a. Gryte. Profilene i øvre delen er skarper. Typisk er ørehanken som er klemt sammen til en rygg øverst. b. Bolle. Begittet innvendig med hvit og brunt i et fliset spiralførmønstre. Den koniske nedre delen møter øvre delen i en skarp knekk. c. Liten drikkebolle med 2 bøylehankar. Den sylinderveformede øvre delen møter den koniske undre delen i en markert knekk.

Pot and two bowls from the ship wrecked off Jomfruland c. 1720. An unusual feature of some of the pottery is slip decoration both outside and inside and the manganese marbling.

sentere ca. 30 hele gryter. Man ser at profilene er blitt enklere og mer markert. Særlig gjelder det utforminga av øvre kanten, som er markert med en kraftig vulst. Ørehankene er klemt noe sammen i en topp slik at det blir et brudd i den myke ørebuen. Profilen av korpus er ikke rund lenger, og gryten synes laget som to koniske deler. Der disse møtes er det på mange laget en omgående vulst som ytterligere understreker profilens noe kantete form. Kanskje er det regencens formspråk som gjenspeiles.

Nytt er det at en del av grytene er begittet både innvendig og utvendig og marmorert med mangan. Glassuren gir begitningen en gulaktig tone.

PANNER

Det er de samme to typene panner, en med halvkuleformet korpus og en med flat bunn. Også her er profilene sterkere markert. Særlig klart er dette i den utoverbrettede randen. Det har antakelig vært ca. 30 panner

ombord, skal man dømme etter det som er tatt opp. Det har vært omtrent like mange av dem med flat bunn som av dem med halvkuleformet korpus. Skaftene er laget på samme måte som på Kvitsøypannene.

FISKEFAT

Det ble funnet få deler av fiskefat. Håndtakene var horisontale trekantede ører med hull i.

ANDRE FAT

Det har vært ganske mange fat av forskjellig størrelse ombord. Mange var litt store tallerkener, andre større. Svært mange var dekorert innvendig med et fliset spiralmønster i brunt på hvit begitning. Fugle- og plantemotiver mangler. Det er tydelig at lasten er masseprodusert, og tidkrevende dekor har man sløffet. På et par store fat var det segmentformede føtter, av samme slag som på de 3 Kvitsøyfatene. Det ene av fatene har hatt en diameter på 38 cm.

BOLLER

Når det gjelder boller, så er det kommet til nye former som man ikke fant på Kvitsøyvraket. Grunntypen har en nesten sylindrerformet øvre del, som i en skarp kant eller vulst møter en sterkt konisk underdel. Bollen står på en fotring. Den har enten en stående ørehank, eller den har horisontale bøyehanker festet til knekken mellom over- og underdelen. Disse karene er forholdsvis små, høyden er 8-10 cm og diameteren ca. 15 cm. Det har vært mer enn 30 stykker av disse. Hva de har vært brukt til, kan diskuteres, men det er ikke usannsynlig at de har vært drikkekar.

Noen få boller, ca. 10 stykker, har skrå sider med markert munningskrage. De har samme spiralmønsteret i brun og hvit begitning innvendig som vi fant på fatene. På munningskragens ytterside er dekor av vertikale streker i begitning.

Det var et par boller med gulig gods og grønnlig glassur, men de manglet helt det finarbeide i detaljene som preget de grønnglasserte bollene i Kvitsøyvraket.

LYSSTELL

Det var ingen funn av lysstell i Jomfrulandsvraket.

PORSELEN

Det ble funnet noen få asjetter og en kopp av porselen, men dette behø-

ver ikke å ha noe med lasten å gjøre. Det kan ha tilhørt besetningen.

Kjøkkenkar av kobber og senere av støpejern fortrenget utetter 1700-tallet koke- og steikekar av lertøy. Det var dog fremdeles behov for keramikk av forskjellig slag.

Et fartøy lastet med lertøy fra Egersund eller Sandnes, gikk ned ved Kristiansand for vel 100 år siden. Hele lasten stod på bunnen, men selve fartøyet var spist opp av tremasken. Det var mer enn 1000 melkefat i rødlig gods. Alle var begittet innvendig. Dessuten var det en del krukker. Videre var det også nattpotter i forskjellige dimensjoner. Pottemakerne fra Egersund og Sandnes har sett på funnet og kjente vel til typene, men de kunne ikke med sikkerhet si hvor keramikken var laget. Den ene av dem smilte da han så de største nattpottene og sa at de var av den typen som solgtes til et bestemt område på Østlandet, kjent for sine usedvanlig strenge vintre.

POTTERY CARGOES IN SUNKEN WRECKS

Summary

Most of what one sees exhibited in museums of decorative and applied arts are quality goods made for the wealthier classes. But there has been increasing interest in more recent times to find out how ordinary people lived and about the articles they had in their homes. Some of these they made themselves but wreck finds reveal that there was a large import of articles of everyday use, especially pottery.

During twenty five years of marine archaeology the Norwegian Maritime Museum has made many finds which help to throw light on the import of such articles. Finds of pottery are particularly interesting as the number of objects found is so great and covers a period of three hundred years. Finds made in harbours of objects thrown overboard because they were broken give a good impression of the various types. The drawback with harbour finds is that they cannot be dated exactly. Wrecks with cargoes of pottery, on the other hand, can.

Wrecks of such ships carrying pottery have been found which can be dated to ca. 1650, 1676, c. 1700, c. 1720, c. 1800 and c. 1860. In the seventeenth and eighteenth centuries cooking utensils such as pots and pans are common but after these started to be made of metal bowls, dishes, jugs, cups and candlesticks predominate.

Basic types remained the same throughout the period though there are changes of detail. If we compare it with other material found in the wrecks we have a good basis on which to date the pottery. And a comparison with what has been found during excavations in our towns should make it possible to establish a worthwhile chronology of the various types of pottery utensils.

SØOFFICERENS FORSØG TIL EN DANSK SØORDBOG

Af

ANDERS MONRAD MØLLER

Forfatteren, der i sin disputats behandler 1700 årenes danske skibsfart og skibstypernes udvikling, har efter et større detektivarbejde fundet forfatter og forhistorie til tre betydningsfulde manuskripter fra slutningen af 1700 årene i Handels- og Søfartsmuseets bibliotek.

På Handels- og Søfartsmuseet findes tre maritimhistorisk yderst interessante bind uden forfatterangivelse. Hvorfra de oprindeligt er kommet, vides ikke. Alt, hvad man umiddelbart kan slutte, er, at de er tilgået museet for mere end 50 år siden på et tidspunkt, da en egentlig registrering af samlingerne endnu ikke var sat i værk. Heller ikke en gennemgang af korrespondancesager i museets arkiv har givet noget resultat. Man må i al almindelighed affinde sig med, at oprindelsen til mange af Handels- og Søfartsmuseets tidligt erhvervede ting ikke i dag lader sig efterspore. Problemer af denne art er kendt fra andre museer af en vis alder, men ærgerligt er det, idet en viden om, hvorfra og ad hvilken vej de tre bind i sin tid kom, muligvis kunne have givet en ledetråd til op-havsmandens identitet.

Indholdet af disse bind er nemlig spændende. Det drejer sig for det første om to tynde bind, som udgør henholdsvis en fransk-dansk og en dansk-fransk maritim ordbog med løseligt anslået 3500 opslagsord. Sidstnævnte er endvidere forsynet med 24 helsides plancher eller »plader« med illustrationer, der viser alt fra knob og stik til fartøjstyper, med instruktive tegninger af skibsbygning og rigning, skematiske fremstillinger af manøvrer m.v. - det hele gennemtegnet i 300 nummererede »figurer«. Titlerne er »Ord Bog Paa de til Søes brugelige Ord og Talemaader i det Frandske og Dandske Sprog«, respektive ».... det Danske og Frandske Sprog«.

Det tredje noget tykkere bind er skrevet med samme hånd og inde-

G.

- Gaas i den gæstrens, siges naar Galvobalen af
 Dronninghede i et Øst gior Waag af Gauger,
 Galvobes al naar den anne Galvobes er yaa
 Galvobes til eningst, de jøitles den anden Galvobes
 Galvobes, jøitlæt jøit almindelig Waag i
 Voin, inuitagen naar Østbes Dyakning.
 Galvobes naar hys Østbes, Courir la grande
 bordée, to set the watch of the half-tips
 -kew.

Gaas med smaa Vojl, Galvobes naar et Øst bes,
 i den med smaa Vojl til, for idt al jøit for.
 iningen Galvobes, Faire petite voile, ou courir
 à petite voile, to run under easy sails.

Gaas til Voin, siges om et Øst bes forlader
 sin Haven eller Løbes Fjæde og gaas ind i
 Voin, Mettre en mer, ou prendre la mer,
 to go to sea, or to go out.

Gaas ind i Vojl, idt er al Løst den Løst al Øst
 Løst for og jøit Vojl den til for al jøit i
 jøit Vojl til al jøit for sin Løst
 Mettre à la voile, to go under way, or to
 go under sail.

Gaas til Vojl, eller Vojl. Gaas, idt er et ind
 Løst ind med et Østbes Vojl, for alle
 Trosser Vojl den Løst og jøit, for Galvobes
 for jøit, Parc à boulets, ou Parc d'artillerie,
 a Warren.

Gaas, Galvobes den eningst naar yaa et Øst bes,
 i den jøit Vojl, den er gior med en aabn

Den yaa den anne Galvobes, til al gior om den
 iningen af Vojl den, naar Vojl ved den
 Galvobes og eller Galvobes med yaa Vojl den, Vojl
 à corne, ou Corne, a Gaff, pl. 3 fig. 46 c d.

Gaas Vojl, Galvobes et Vojl den jøit iningen er
 jøit den Corne under til, jøit Løst
 almindelig yaa Østbes, Galvobes jøit og jøit
 ind i den Østbes. Vojl, Voile à Corne,
 McCooner Sails pl. 18 fig. 243.

Gaas yaa en Galvobes, en jøit jøit den
 gior om eningst yaa Galvobes med
 jøit, og jøit den den anden, den jøit
 Galvobes sin Løst, Plan de lair de pier
 rier, a Iron cotter to a Naval Gun pl. 179, 199
 a b.

Gaas, et Øst bes Vojl den almindelig er Løst.
 i den jøit iningen, pl. 8 fig. 129.

Gaas yaa et Øst bes, Galvobes Vojl den
 Løst yaa Vojl den af et Øst bes, den gior under af
 Østbes Ommandes, Bouteilles, the Quar-
 ter galleries of a Ship pl. 1 fig. 1 BDEG.

Gaas. Voin, Galvobes den under af Galvobes,
 iningen, Løst de Lampe, the lower finishing of
 the quarter galleries pl. 1 fig. 1 E a G.

Gaas, et Øst bes Vojl den Løst til et
 og jøit med, man Galvobes jøit af den iningen
 Løst den og yaa den for den iningen for gaas,
 i den næst affjæst for alle Nationer, ind,
 Vojl for os i Voin, for den den anden den
 Vojl den Løst den jøit af Galvobes;
 Galvobes jøit den Trosser med jøit ind til
 Attaque og yaa Voin Galvobes til et jøit

Et opslag i »Søordbogen«, bogstavet G. Midtvejs i højre spalte fortæles om galeasen, at denne type alene bruges i Danmark. Handels- og Søfartsmuseet.

A page from the earliest Danish maritime dictionary: Forsøg til en Dansk Søe Ord-Bog. The manuscript, probably from the 1780s, was never published. The original is in the Danish Maritime Museum.

holder et formeligt leksikon med tilsvarende ca. 3500 danske opslagsord med forklarende tekst, en kort oversættelse til såvel fransk som engelsk og stort set det samme illustrationsmateriale, ligeledes fordelt på 24 plancher. Her er titlen: »Forsøg til en Dansk Søe Ord-Bog med Beskrivelse paa hver Ord og deres Benævning i det Franske og Engelske Sprog«, og i alt fald for dette tredie binds vedkommende er med rette gjort gældende, at man her står over for det ældste kendte værk i sin art i dette land, en uvurderlig kilde til dansk maritim historie¹. - Dobbelt gerne vil man da kende skriftets forfatter.

Et udgangspunkt for sin søgen kan man finde ved en sammenligning mellem de tre bind. Bag i det ene af de to tynde er et supplement, en ekstra række ord, som tydeligt udgør en senere tilføjelse. Sammenholder man med det tykkere bind, »Søordbogen«, viser det sig imidlertid, at alle disse tilføjelser dér er inkluderet fra begyndelsen. Kort sagt, at »Søordbogen« er skrevet sidst. Forfatteren har arbejdet videre med sine ordlister og har frembragt noget, der mere har karakter af maritimt leksikon. Herunder gjorde han sig endda den umage at tegne samtlige 24 plancher igennem endnu en gang omend med visse ændringer. På en af figurerne optræder et monogram - C7 - så affattelsestiden kan antages at ligge efter 1766, men før 1808.

Når udgangspunktet er to ordlister med danske og franske maritime benævnelser og betegnelser, må det være nærliggende at søge en forfatter med tilknytning til Frankrig. Bøgernes emneområde taget i betragtning vil det være oplagt at forestille sig, at ophavsmanden skal findes blandt datidens danske søofficerer, den personkreds, der havde det 18. århundredes højeste maritime uddannelsesniveau. Kort sagt, hvem af disse var i Frankrig?

Under den amerikanske uafhængighedskrig sendtes i 1778 på een gang ikke mindre end ni mand afsted til Frankrig, og for at opretholde en passende neutral balance i forhold til modstanderen, England, kom også et antal volontører hertil². Det foregik tilsyneladende efter ansøgning med både permission og løntillæg, for at de pågældende yngre officerer kunne »habiliteres« sig i deres métier, men helt og aldeles frivilligt var det ikke nødvendigvis, idet det om en tidligere udsendelse hed, at de dengang var »beordret« i fransk tjeneste. At udstationeringen af søofficerer hos begge de stridende parter kunne have den utilsigtede følge, at de danske gensidigt decimerede hinanden, var ikke noget, der blev berørt, hvor forbløffende denne risiko end kan forekomme for en moderne betragtning. I samtiden lagdes kun vægt på det uddannelsesmæssige. De udsendte var ikke blot observatører, de skulle deltage aktivt, men blandt deres forpligtelser var også at rapportere. Der var således i tilgift et ef-



Georg Albrecht Koefoed malet af C.A. Lorentzen i år 1800 inden den travle periode som dansk eskadrechef i Middelhavet. Maleri i Øster Marie kirke. Kunstakademiets Billedsamling.

The prominent Danish naval officer G.A. Koefoed, 1753-1808, served as a young man first in the English then in the French navy during the American War of Independence. The highlights in his later career were the post as commander of a Danish squadron in the Mediterranean during the unquiet years 1800-1803 and his last assignment as governor of the island of Bornholm, where he died. Koefoed's handwriting is known from innumerable reports forwarded to the Danish Admiralty and can be recognized in this earliest Danish Maritime dictionary.

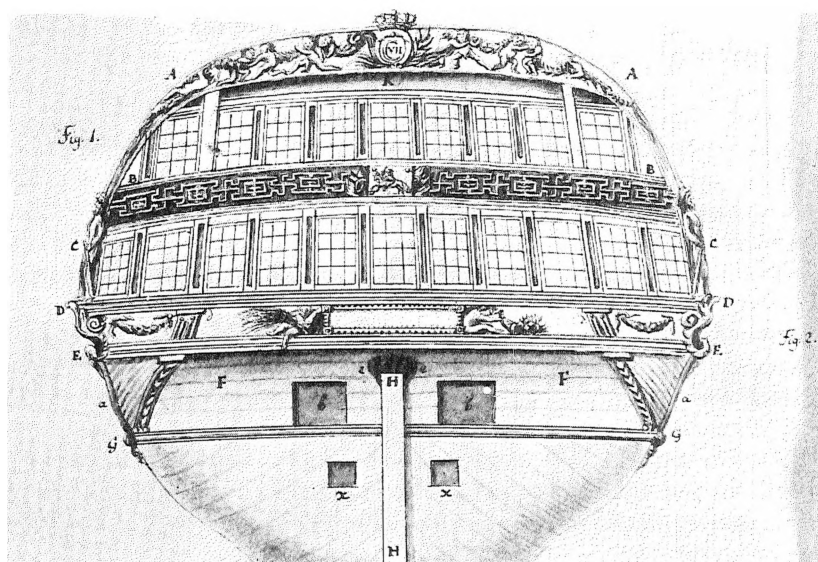
terretningsmæssigt aspekt.

Dette betød, at en række danske søofficerer i årene efter 1778 var i fransk tjeneste og hyppigt skrev hjem. Deres rapporter er bevaret og kan studeres, og resultatet er da i al korthed, at man i en række hjemsendte skrivelser genfinder den samme karakteristiske håndskrift, som kendes fra de tre bind på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Disse er derfor skrevet af Georg Albrecht Koefoed, født 1753, død 1808.

G.A. Koefoed har ikke fået opkaldt noget panserskib eller nogen torpedobåd efter sig, men hørte ikke desto mindre så absolut til sin generations mere fremtrædende danske søofficerer. Han havde en overordentlig nydelig karriere, som blot ikke bragte ham i rampelyset på nationalt afgørende tidspunkter! Kadet fra 1765 og sekondløjtnant fem år senere. Med ved Algerie i 1770-72, siden i årene 1775-76 i engelsk tjeneste i Vestindien ved udbruddet af den amerikanske uafhængighedskrig, hvorfra han vendte hjem på fregatten »Lynx« og returnerede til Danmark, idet han ikke mente med større fordel at kunne fortsætte som volontør på britiske skibe³. Herefter blev han premierløjtnant og kom to år senere atter i fremmed tjeneste, denne gang øjensynligt under mere tilfredsstillende betingelser. G.A. Koefoed og hans kammerater var ganske vist ikke helt fornøjede ved ankomsten til Frankrig i 1778, idet de ikke fik overført anciennitet og rang, men senere synes det at have jævnet sig, efter at de var blevet indplaceret i den franske flåde⁴.

Koefoed kom atter til Vestindien og gjorde tjeneste på orlogsskibene »L'Eveillé« og »Diadème«, forfremmedes til »lieutenant de Vaisseau«, fortsatte som tredieofficer på orlogsskibet »Citoyen«, blev senere næstkommanderende på samme, men måtte efter godt fire år i Vestindien tage tilbage til Europa på grund af sygdom. Efter at være blevet restitueret sluttede han af på »Indien« og »Dictateur« i Kanalen og ved Cadix indtil fredsslutningen i 1783. Han var da nået så langt, det var muligt i fransk tjeneste, idet han allerede i 1781 meddelte, at han som næstkommanderende ikke kunne avancere mere, eftersom fremmede officerer - forståeligt nok - ikke måtte føre kommando, så hvis chefen faldt, måtte han overlade posten til en yngre franskmænd, hvilket i øvrigt ville »blive mig meget hårdt«. Så for hans skyld måtte man allerede i 1781 slutte fred, når det behagede⁵.

Premierløjtnanten, som i mellemtiden hjemmefra var bleven forfremmet til kaptajnløjtnant, har heller ikke kunnet klage, hverken over mangel på oplevelser eller muligheder for at gøre erfaringer. I Vestindien var han i bataille flere gange, og stednavne som Chesapeake og Brimstone Hill og berømt heder som franskmændene D'Estaing, De la Motte-Pisquet, Comte de Grasse og briterne Hood og Howe dukker op i rap-



Den originale ornamentstegning til orlogsskibet »Ditmarsken« var fra 1782. Koefoeds tegning af dette agterspejl kan derfor tidligst være fra tiden derefter.

The ornamental design for the Danish ship of the line »Ditmarsken« received royal approbation in 1782. Koefoed's sketch of the same stern in plate 1 in the dictionary can not therefore be earlier than 1782, which supports the likely dating of the dictionary to the 1780s.

porterne og i det uddrag af sine journaler, som Koefoed kunne sende hjem. Denne private journalføring er spændende, idet den skete på dansk og således ikke foregik under de overordnede opsigt. Kritiske bemærkninger om admiral de Grasse forekommer da også, og disse uafhængige vidnesbyrd fra Koefoed og andre danske søofficerer er næppe uden international søkrigshistorisk interesse.

Vel hjemkommen omend fysisk noget svækket blev Georg Albrecht Koefoed generaladjutant hos kongen, han førte fregatten »Triton« i 1793, blev medlem af Konstruktionskommissionen, og hans vestindiske erfaringer udnyttedes, da han i 1795-97 som orlogskaptajn og chef for fregatten »Freja« sendtes over for at blive indviklet i stridigheder med kapere og engelske kolleger, hvad han imidlertid skilte sig fra med stor anerkendelse til følge. I årene 1800 til 1803 var Koefoed eskadrechef i Middelhavet med tilhørende diplomatiske opgaver omkring fredsslutning med Tunis og Tripolis og varetagelse af monarkiets skibsfartsinter-

esser. Året efter blev han kommandør og i slutningen af 1807 udnævntes han efter en sygdomsperiode til guvernør over Bornholm, hvor han døde i 1808.

Georg Albrecht Koefoed kunne ikke alene påberåbe sig aktiv deltagelse i fremmed tjeneste, men løste senere i sin karriere opgaver, der stillede større krav end blot erfaring i søkrig som sådan. Karakteristikken af Koefoed som »en af de dygtigste søofficerer« omkring 1800 forekommer rimelig⁷. Hertil kan så føjes, at han er den hidtil ukendte op-havsmand til det første danske maritime leksikon. Spørgsmålet er herefter, hvornår og hvordan han udarbejdede dette.

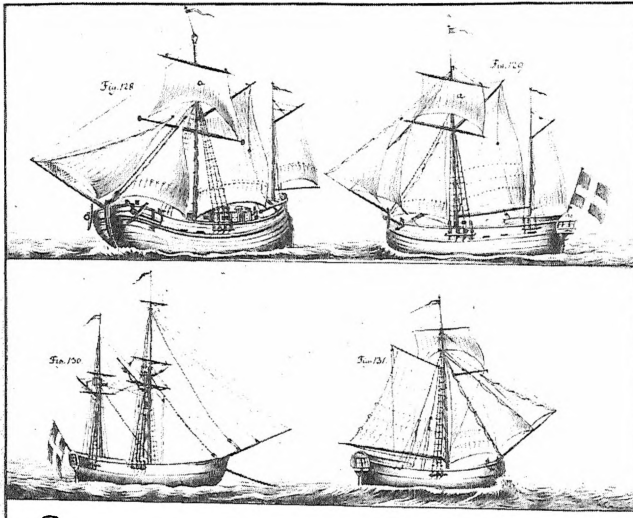
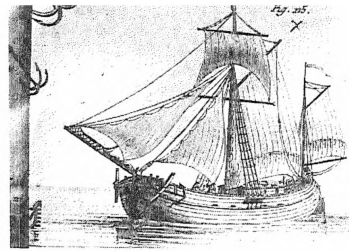
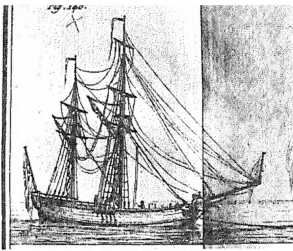
En enkelt forskel mellem »Plade 1« i de to udgaver giver god hjælp til en nøjere datering. En tegning af et agterspejl i den ældre dansk-franske ordliste har et temmelig anonymt præg, mens den tilsvarende i den yngre Søordbog er udstyret med et våbenskjold med en rytter, skjold og sværd, som straks leder tanken hen på det danske rigsvåben og dermed på Ditmarsken. Der viser sig da også at være tale om en nøjagtig gengivelse af ornamenttegningen til orlogsskibet »Ditmarsken«, som fik kongelig approbation i oktober 1782⁸.

Heraf følger, at den første planche i Søordbogen tidligst kan være tegnet efter hjemkomsten fra fransk tjeneste, mens det forekommer rimeligt at antage, at de to ordlister stammer fra tiden inden 1783. Man forestiller sig let den videbegærlige danske søløjtnant i sine frivagter arbejde med franske ord og vendinger, så meget desto mere som han må have haft hårdt brug for sit franske i den daglige tjeneste.

Den yngre Søordbog må derimod være udarbejdet i de første år efter hjemkomsten. En medindbunden seddel, som bærer datoen 24/3 1792, kunne meget vel betegne et færdiggørelsestidspunkt, som dermed lå inden hans næste udkommando.

Men ordbogs- og leksikonforfattere arbejder sjældent uden forbilleder, og slet ikke, når flere sprog er involveret. Det har da også vist sig udbytterigt at gennemgå udenlandske værker af samme art fra denne tid. Mest kendt er vel Falconer's »Universal Dictionary of the Marine«, som kom i flere udgaver fra 1769 og fremefter, og som også havde franske opslagsord, men der kan ikke konstateres nogen forbindelse mellem dette værk og Koefoeds Søordbog⁹. Mere rimeligt vil det da være at søge blandt tidens franske forfattere.

Koefoeds hovedkilde er påviseligt Lescallier's »Vocabulaire des Termes de Marine anglois et françois«, en todelt søordbog på fransk og engelsk med præg af leksikon og udstyret med 31 plancher, udkommet første gang i 1777. Planche for planche genfindes her de samme figurer, det være sig tekniske tegninger eller gengivelser af fartøjer, som her illu-



Foroven galeoth og hukkertgalease som de fremtræder hos Lescailler. I midten de samme som Koefoed kopierede dem. Nederst det selvstændige danske bidrag: de lokale typer jagt og galease. Fot. Dorthe Falcon Møller.

Koefoed's manuscript shows that he used a foreign model, which is documented by these drawings. In 1777 Frenchman Lescailler published »Vocabulaire des Termes de Marine anglois et francois« and the two sketches of a galiot and a hooker-galeass at the top are taken from his work. Koefoed's copies of them are seen in the middle. For good reasons the Frenchman did not know local Danish types, so Koefoed himself had to add a jagt and a galease, shown below. Even the text of the manuscript indicates that the earliest Danish maritime dictionary is based on Lescailler's work.

streret. Der er ingen tvivl. Rundt regnet ni tiendedele af planchematerialet er rene lån, kopier efter Lescailler¹⁰.

En lignende afhængighed kan konstateres for tekstens vedkommende, både når det gælder ordlisternes franske opslagsord og Sjøordbogens oversættelser til fransk og engelsk. Et eksempel valgt i flæng kan vise dette.

Lescailler har side 38:

Cheville à pointe perdue, A short drove bolt, or a bolt whose end is sunk into the timber, and does not appear outwards.

Koefoed har i Sjørbogen side 16 i afsnittet om Bolte:

Spids-Bolter, kaldes de Bolter, der ere spidse i den eene Ende, Chevilles a point perdu, Short drove bolts, or bolts whose end is sunk into the timber.

Forskellene beløber sig til en forkortelse, en manglende accent og en ikke helt vellykket overgang fra ental til flertal. Og således ville kunne bringes eksempler ord for ord, side op og side ned. I hele sit anlæg og udformning fremtræder Koefoeds Sjørbog således som en dansk udgave af Lescailler.

Om man skulle føle sig skuffet ved denne »afsløring«, er der så absolut ingen grund til det. Den danske tekst er såvist Koefoeds egen og ikke mindre værdifuld, fordi den bygger på Lescailler. Koefoed var dog fagmand og skulle være yderst kompetent til både oversættelsen og de selvstændige danske uddybende forklaringer. Hertil kommer blandt andet de kommentarer, som af og til er vedføjet angående forskelle i skik og brug mellem den danske, den franske og den engelske flåde.

Endelig har man vel aldrig hørt om en forfatter, som ikke gerne vil forbedre og supplere sine forgængere. Lescailler lå selv i åben polemik med sin engelske kollega Falconer i spørgsmålet om, hvor meget der burde med i en marineordbog. Og Koefoed var på visse punkter selvstændig i forhold til Lescailler. Et eksempel på dette ses i Sjørbogen side 86:

Læder Belte, til Patron Taske, Pistoler og Sabel, som Matroser ere bevæbnede med naar de bruges til Entring eller Landgang, Fourniment, a Waist-belt to pistols and Cutlass.

Bag denne tilføjelse må ligge fagmandens behov for at kende betegnelsen på en almindelig anvendt udrustningsdel. »Fourniment« findes ikke hos Lescailler og for den sags skyld ejheller hos Falconer.

Endelig bliver man glædeligt overrasket, når man vender sig til rent danske forhold. Illustrationen viser to fartøjer, en galeoth og en hukkert-galease, som så åbenbart er tegnet af efter det franske forbillede, men hertil også to andre, som ikke er at finde hos denne. Af gode grunde, for det drejer sig om karakteristiske hjemlige skibstyper som jagt og galease, ukendte for en Lescailler, men her suppleret ind af Georg Albrecht Koefoed.

Sammenfattende kan det siges, at omend Koefoed er Lescailler megen tak skyldig, og på trods af at danskerens franske og især hans

engelske ikke er af højeste sproglige kvalitet - eksemplet med spidsboltene er ikke det eneste - så er Koefoeds Søordbog alligevel uhyre værdifuld som en dansk indgang til det 18. århundredes maritime sprogbrug og som søfartshistorisk kilde.

Spørgsmålet om, hvordan de tre bind egentlig er havnet på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, er ikke blevet løst i denne omgang. Man kan hævde, at dette vel så kan være ligegyldigt, når værkets ophavsmand kan spores ad anden vej. Men når man forbereder en udgivelse af et manuskript af denne type, kan enhver oplysning om forfatteren være til nytte, blandt andet til at besvare spørgsmålet om, hvorfor denne Søordbog ikke blev trykt, og hvad sigte Georg Albrecht Koefoed egentlig havde med den. Og det vides, at Koefoeds enke 30 år efter hans død stadig opbevarede et fyldigt privatarkiv indeholdende hans »meget fuldstændige og med en sjælden flid samlede og ordnede optegnelser«, herunder dagbøger og breve¹¹. Dette privatarkiv har ikke kunnet opspores i nogen offentlig samling, men når tre relativt små bind har overlevet, kunne mere materiale stadig tænkes at eksistere. Og hvor er det i givet fald blevet af?

NOTER

- ¹ Henning Henningsen, Forord, Om C.L.L. Harboe og hans værk og om andre maritime ordbøger og leksika, i C.L.L. Harboe, Dansk Marine-Ordbog, 1839, fot.genoptryk, Høst & Søn, Kbh. 1979. - Når det foreliggende ikke helt sikkert kan karakteriseres som det ældste danske maritime ordbogsmateriale som sådan, skyldes det tilstedeværelsen af en ligeledes anonym og udateret dansk-engelsk-fransk ordliste af betragteligt omfang, bevaret på Rigsarkivet. (Søetaten, Stiboltske papirer). Ovennævnte »Forsøg til en Dansk Søe Ord-Bog« er imidlertid i lighed med Harboes arbejde »en blanding af ordbog og leksikon« og dermed andet og mere end en ordliste. De to tynde bind på Handels- og Søfartsmuseet måler 24x19 cm og omfatter henholdsvis 84 og 61 beskrevne sider samt de 24 plancher med tilhørende tekst. Søordbogen måler 23½x18½ cm og har 222 beskrevne sider, samt tilsvarende plancher og planchetekster.
- ² Rigsarkivet, Søetaten, Søkrigskancelliet, SK 7, Forestillinger og kgl. resolutioner af 18/7 og 12/8 1778. Endvidere fik flere andre enkeltvis tilladelse, men ikke på samme gunstige vilkår. Udsendelse af danske søofficerer på denne vis er naturligvis set både før og siden.
- ³ Rigsarkivet, Søetaten, Admiralitet, Indkomne sager, ADM 663/30, 664/285 og 664/327.
- ⁴ Rigsarkivet, Søetaten, Søkrigskancelliet, SK 7, Forestilling og kgl. resol. 24/9 1778. Det forhold, at de klagede til danske overordnede, kaster et lidt besynderligt lys over den fastholdte påstand om, at de *ikke* var kommanderede, men *permitterede*.
- ⁵ Rigsarkivet, Søetaten, Admiralitet, Indkomne sager, ADM 675/560, 681/1075, 683/143, 683/202, 684/352, 688/28, 688/97, 689/308, 692/754, 696/1670, 697/217, 698/502, 701/951, 702/1208, 703/1512, 706/211 og 707/482.

- ⁶ Ibidem, ADM 710 under 31/12 1783: »Extract af mine Journaler over de Fældtogter Jeg haver bivaanet udi den sidste Krig i den Franske Søe Tieneste« for årene 1778-1783. Delvis trykt i Archiv for Søværnen, se note¹¹.
- ⁷ Th. Topsøe-Jensen i Dansk Biografisk Lexicon, Bd.XIII, 1938, p.74.
- ⁸ Rigsarkivet, Søetatens Kort- og tegningssamling, des.B. nr. 76. Gengivet som nr. 50 i Hans Chr. Bjerg & John Erichsen: Danske Orlogsskibe 1690-1860, Lademann 1980.
- ⁹ Falconer gennemset efter 1780-udgaven, fot.genoptryk 1970, David & Charles, Newton Abbot. Som udgangspunkt for søgeprocessen endvidere benyttet: R.C. Anderson: Eighteenth-century Books on Shipbuilding, Rigging and Seamanship, Mariners Mirror vol.XXXIII, 1947, p.218-225.
- ¹⁰ Kun jævnført med andenudgaven fra 1783, tredjeudgaven fra 1797 og hans »Traité pratique du Grément« fra 1791. Planchematerialet er i disse det samme, selvom visse tegninger er spejlvendt fra udgave til udgave - en naturlig følge af den letteste måde at kopiere stik på. En del af 1783-udgaven er også spejlvendt i forhold til Koefoed, hvilket kunne tyde på, at denne har benyttet 1777-udgaven. En hjertelig tak til Marinens Bibliotek for hjælp og imødekommethed.
- ¹¹ Privataarkivet stod til rådighed for L. de Coninck, da han i 1837-38 udgav uddrag af Koefoeds journaler i Archiv for Søværnen bd.9, side 399-452 og bd.10 side 22-49 og 152-179. Citatet stammer herfra. Det kan tilføjes, at G.A. Koefoed i ægteskabet med Charlotte Lindholm var uden efterkommere. Gift 1798, enken døde først i 1844.

A NAVAL OFFICER'S ATTEMPT AT A MARITIME DICTIONARY

Summary

The Danish Maritime Museum possesses three anonymous manuscripts all written in the same hand. They are a French-Danish vocabulary, a Danish-French vocabulary with twenty four plates and, finally, a Danish »maritime dictionary« containing three thousand five hundred words with their equivalents in English and French and, more or less, the same twenty four plates. It is not known from where or when the museum acquired these three volumes but, working from the assumption that the author must have had a connection with France, he has been identified as one of the Danish naval officers who between 1778 and 1783 served in the French fleet. The reports which these officers sent back to Denmark have been preserved and the author of the three manuscripts has been proved to be Georg Albrecht Koefoed (1753-1808), a naval officer who made a considerable career for himself.

In addition the three volumes have been found to be adaptations of a work by a Frenchman, Lescailler; »Vocabulaire des Termes de Marine anglois et françois«, the first edition of which appeared in 1777. In spite of being based on a foreign model Koefoed's »Maritime Dictionary« includes original Danish material and must be regarded as extremely valuable both because of the light it sheds on eighteenth century Danish sea terms and as a source of maritime history. Publication is in course of preparation.

HELSINGØRS SØHANDEL - DENS STORHED OG DENS ENDELIGT

Af

KENNO PEDERSEN

Arkivaren ved Helsingør Bymuseum følger her Henning Henningsens arbejde om Øresundstolden op med en artikel, der viser, at Sundtoldens ophævelse i 1857 ikke betød den bratte nedgang for byen og havnen, som man i almindelighed forestiller sig.

Helsingørs livsnerve gennem mere end 400 år var handelen med skibene, der ankrede op på byens red for at klarere den pålagte Øresundstold. I 1850 fandtes 35 skibsklareringsforetagender i Helsingør, som foruden klareringsvirksomhed, proviantering og havariordning omfattede rederivirksomhed¹. Sidstnævnte var dog ret begrænset. Kun 25 fartøjer på godt og vel 670 læsters drægtighed samt en del lods- og færgebåde var således hjemmehørende i byen, se tabel A.

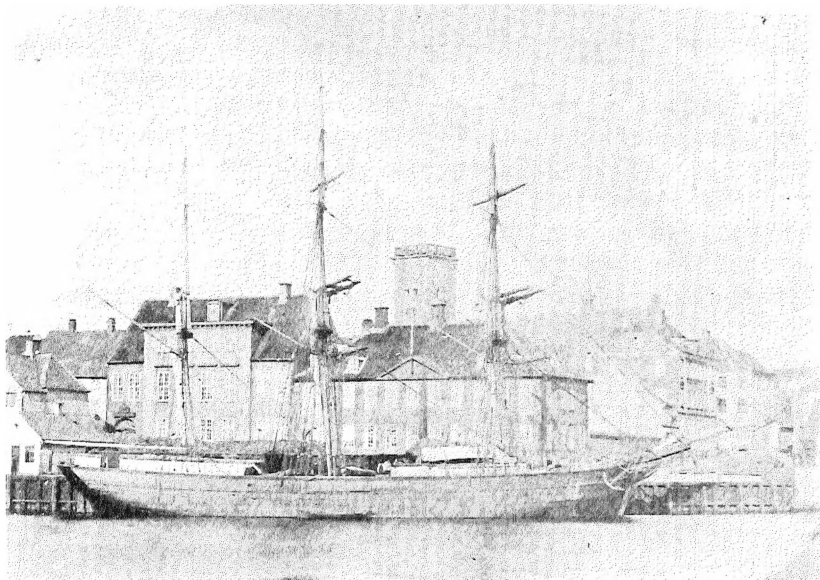
Umiddelbart kan det måske virke en smule overraskende, at handelsflåden ikke var større i en by som Helsingør, dens position og beliggenhed taget i betragtning. Sin fordelagtige beliggenhed til trods og den store rigdom, der i rigt mål tilflød byen gennem den omfattende sundhandel, investerede byens borgere aldrig rigtigt i en lokal handelsflåde. Man kunne alt rigeligt ernære sig ved klareringsvirksomheden og hele det næringsliv, der stod i forbindelse hermed. Det skal dog retfærdigvis nævnes, at der på Christian den Fjerdes tid, samt i den såkaldte florissante handelsperiode i 1700-årenes anden halvdel, havde været tilløb til opbygning af en egentlig handelsflåde. Antalmæssigt udgjorde denne i 1760'erne mindre end halvdelen af flåden omkring 1850, men gennemsnitligt synes skibene at have været en anelse større i 1760'erne. Fra 1790 findes endvidere en ganske interessant liste over de skibe, der på dette tidspunkt var hjemmehørende i Helsingør, nemlig 20 skibe på ialt 534 læster. Heraf var 11 jagter på fra 6½ til 13 læster, 1 galease på 17 læster, 2 skonnerter på 38½ og 49½ læster, 1 kuf på 47 læster, 2 snauer

på 42 og 82½ læster og endelig 3 brigger på 38½, 41½ og 63½ læster. Til sammenligning kan det anføres, at handelsflåden i 1850 omfattede 81 fartøjer på mellem 2 og 15 læster, 1 på mellem 15 og 30 læster, 3 på mellem 50 og 100 læster, 4 på mellem 100 og 200 og endelig 7 sejlskibe på over 200 læster².

Skibsklarering var en kommissionsforretning. Klarereren ordnede told og skibspapirerne, betalte tolden, afgifter og sportler, samt hvad der i øvrigt kunne være af udgifter. Ofte forstrakte han også en skipper med rede penge. Skipperne betalte i reglen klarereren med en veksler eller kreditlev, der kunne trækkes på deres rederi eller handelshus. For sin risiko og sit arbejde beregnede klarereren sig kun en mindre provision, men forventede til gengæld at skipperen, der benyttede hans tjeneste, købte alle sine fornødenheder gennem ham. Det var her, klarereren største fortjeneste lå³.

Med Sundtoldens ophævelse i 1857 var grundlaget for al klareringsvirksomhed med ét slag borte, men dette betød på ingen måde, at det forretningsliv, der stod i forbindelse hermed, forsvandt, tværtimod. I årene efter 1857 kom der fortsat mange skibe til byen for at proviantere, og Helsingør vedblev længe med at være ordrehavn⁴. Når det hed, at byen var lammet og hele dens næringsliv stagnerende, er det kun en del af sandheden. Det er klart, at det kunne mærkes, når kun knapt 6000 skippere mod omkring 20.000 i årene forud for Sundtoldens afløsning gik i land. Men til gengæld kan det med nogen rimelighed siges, at de skippere, der gik i land, efter at de ikke længere var tvunget dertil, gjorde det i forretningsøjemed. Under indtryk af handelskrisen i 1857-58 og med de muligheder byen kunne byde på i fremtiden, flyttede mange dog fra byen. De fremmede var de første til at bryde op. Men mange af skibsprovanteringsfirmaerne fortsatte imidlertid fortrøstningsfuldt⁵. Og det var der også rimelig god grund til endnu. Den internationale skibsfart var netop i disse år inde i en vældig udvikling, mens der i Sundtoldens sidste år sejlede omkring 20.000 skibe gennem Øresund, var antallet i 1860 nået op på omkring 28.000 og i 1870 på lidt over 32.000 skibe⁶. Det, som i denne forbindelse havde den store interesse for byen, var antallet af skibe, der ankrede op på redene eller gik ind i havnen for at proviantere og gøre forretninger. Men også på dette punkt var udviklingen god og jævn i en del år⁷. Antallet af skippere, der gik i land i byen, voksede fra 5728 i 1858 til 6535 i 1864, hvorefter antallet var jævnt faldende resten af århundredet, men endnu i år 1900 var antallet godt og vel 1200⁸.

Antallet af skippere og skibe, der frekventerede havnen, kan selvfølgelig kun indicere udviklingen. Det afgørende var selvsagt, i hvor høj



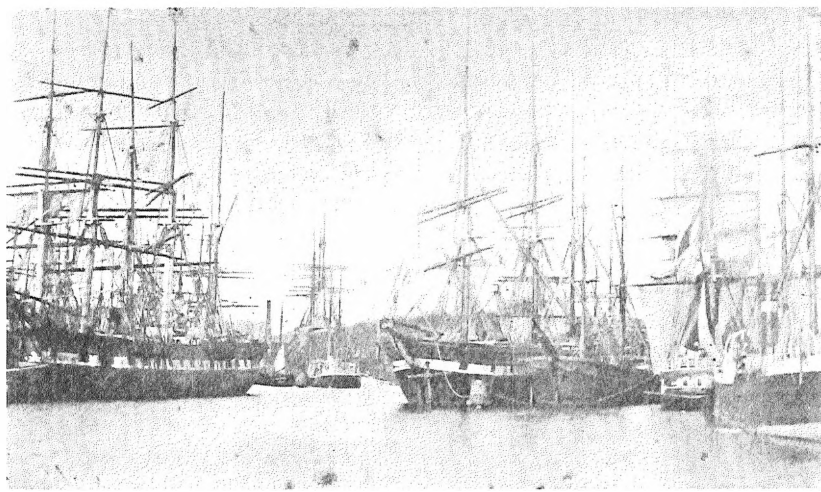
Barkskibet »I.S. Pontoppidan« ved kaj i Helsingør havn i 1880'erne. Skibet var opkaldt efter landets største sejlskibsreder, hjemmehørende i Helsingør. Handels- og Søfartsmuseet.

The barque »I.S. Pontoppidan« alongside in Helsingør harbour in the eighteen eighties. Economic development of the town after the abolition of the Sound Dues in 1857 seems mainly to have been concentrated in building up its mercantile shipping. The largest sailing ship company in Denmark. I.S. Pontoppidan, for example, was situated in the town about 1870. In increasing competition for the freight market sailing ships found it more and more difficult to hold their own against steam. Therefore the merchant fleet of Helsingør which consisted almost exclusively of sailing vessels became gradually less profitable.

grad der også provianteredes. Flere skibe kom til havnen i ordrejemed, som »vinddrivere«, altså benyttede den som nød- og vinterhavn eller for at blive repareret ved værfterne⁹. Deres betydning for handelsomsætningen var selvfølgelig begrænset. Konkrete tal for provianteringshandelen har man ikke¹⁰. Men en fornemmelse af udviklingen inden for dette felt kan man dog få gennem toldinspektørernes årsberetninger, dels gennem det statistiske materiale dels gennem de tilknyttede kommentarer. Omsætningen synes generelt at have været forholdsvis god og jævn frem til 1870'erne¹¹. Dette afspejler sig også i de omsætningstal, som flere af de tilbageblevne skibsproviaueringsfirmaer kunne fremvise. For N.P. Kirck var omsætningen i 1859 endog større end i de

sidste sundtoldsår, nemlig 200.000 rdl. mod 164.000 rdl. i 1856. I 1860 var omsætningen steget til 280.000 rdl. men fandt dog i de følgende år et mere stabilt leje på omkring 200.000 rdl. En tilsvarende tendens synes at kunne genfindes hos firmaet K.F. Marstrand. Dette hænger naturligvis til dels sammen med, at der var færre til at dele forretning og fortjeneste. Men det er også karakteristisk, at indehaverne af skibsprovianteringsfirmaer fortsat hører til de højst skatteansatte i byen, om end der her kan spores en vigende tendens fra slutningen af 1860'erne, og som bliver mere markant i løbet af 70'erne og 80'erne. Endnu i slutningen af 1860'erne eksisterede der 22 handelshuse. Det er i denne forbindelse bemærkelsesværdigt, at der netop i årene umiddelbart efter Sundtoldens ophævelse blev oprettet et helt nyt provianteringsfirma, nemlig I.TH. Lund's¹². Dette var dog atypisk, og provianteringsvirksomhedens dage var som sådan talte. Det, der mere end noget andet bevirkede tilbagegangen inden for dette erhverv, var skibsfartens gradvise overgang fra sejlskibe til dampskibe. Det var sejlskibene, der provianterede. Det er karakteristisk, at bestuvningen i dampskibene for udgående er beskeden i forhold til den indgående, og den man finder i de udgående sejlskibe. Dampskibene var større og kunne bl.a. medføre langt mere proviant, ligesom de var uafhængige af vindforholdene. Hertil kom de vanskelige besejlingsforhold, som byens havn frembød, ikke mindst for større dampskibe. Det var således kun et tvingende ærinde, eksempelvis for at blive forsynet med kul eller med reparation for øje, der kunne tilskynde kaptajnen på et dampskib til at søge til byen, med mindre det var destinationen. Det er kendetegnende, at antallet af skibsekspeditioner ligger en del over det, som byer som Ålborg og Århus kan fremvise, men den omsatte godsmængde ligger derimod betydeligt under disse¹³.

Mange af de gamle provianteringsfirmaer forsøgte derfor, i kampen for at overleve, at udvide varesortimentet til også at omfatte kul, men uden synderligt held. »Kulfyldernes« søgning til havnen blev aldrig særlig stor. Året 1890, som var et godt år, talte således kun 198 skibe, som tilsammen lastede 36.000 tønder kul. Til sammenligning kan det nævnes, at 29 dampskibe søgte havnen i 1920 med forsyning af kul for øje¹⁴. Skibsfarten på havnen var generelt aftagende, hvad angår såvel skibsekspeditioner som godsmængde, eller som det siges i en bemærkning til byens skibsfartsforhold i 1890, det »sædvanlige præg af en ringe og stagnerende virksomhed«. Med hensyn til dampskibsfarten på havnen, så bestod den næsten udelukkende af såkaldt »sundfart«, hvilket vil sige rutefart mellem byen, København og Helsingborg. Når bestuvningen er stigende for de indgående skibe i udenrigsfart, skyldes det først og fremmest materialeleverancer til værfterne og de forskellige havneudvi-



Sejlskibe i Helsingør havn omkring 1880. Byens to træskibsværfter skimtes i baggrunden.
Fot. Chr. Wismer. Handels- og Søfartsmuseet.

Helsingør harbour about 1880. The sailing ships are in harbour either to take on or unload cargo or perhaps for repairs at one of the two wooden ship yards which can just be seen in the background. The factor which contributed more than anything else to the decline in ship-chandlery was the gradual ousting of sail by steam.

delser. En ikke ringe del af skibsfarten omfattede endvidere havnesøgende småfartøjer samt »ledig Retour - Haveri - og Dampskibs - Tonnage, der har repareret her, imedens Udskibningen af Varer, naar der ses bort fra anløbne Dampskibes Forsyning med Kul, er uden al Betydning«, se tabel C, D og E.

Byen har uden tvivl i stigende grad set skibene gå til andre havne og vel især Helsingborg, hvor der netop i disse år iværksattes nogle omfattende havnearbejder. I Helsingør var man da også på det rene med, at den havneudvidelse, man havde påbegyndt i 1878, ikke ville ændre radikalt ved situationen for skibsfarten, og at der måtte skabes andre aktiver. Resultatet blev anlæggelsen af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Det var med andre ord ophævelsen af Øresundstolden, der i første omgang ødelagde grundlaget for Helsingørs hovederhverv, skibsprovi- anteringen.

Det centrale i Helsingørs økonomiske udvikling i tiden efter Sundtoldens ophævelse og frem til begyndelsen af 1880'erne lå i opbygningen af en handelsflåde. I 1865 omfattede denne 100 sejlførende både og skibe

på mere end 2 læsters drægtighed og på tilsammen 3388 kommercelæster. Antallet af fartøjer var i 1870 faldet til 94, og drægtigheden var tilsvarende faldet, så den målte lasteevne for disse fartøjer udgjorde 2786 kommercelæster. Medtages fartøjer på under 2 læsters drægtighed tegner der sig et ganske andet billede, idet antallet af fartøjer stiger fra 126 til 182. Da der er tale om ganske små kystfartøjer, har den antalsmæssige forøgelse praktisk talt ingen betydning ved opgørelsen af den samlede lasteevne, der er på 2919 læster, og således fortsat er mindre end i 1865. Dette forhold ændredes imidlertid væsentligt de følgende år, hvor netop skibenes gennemsnitlige lasteevne forøgedes betragteligt, mest på grund af tilgangen af flere store skibe. Ved udgangen af 1875 omfattede handelsflåden således 178 skibe med en samlet drægtighed på ialt 11554 tons (1 læster = 2 tons). Den gennemsnitlige lasteevne for fartøjer over 2 læster var således steget fra 34,6 til 54,9 læster eller med omkring 60% på fem år, eller hvis de helt små fartøjer tages med, en fordobling af tonnagen¹⁵. Denne udvikling skal naturligvis ses i sammenhæng med de overordentlig gunstige forhold, der rådede for skibsfarten som helhed i disse år. Dette kom bl.a. også til udtryk i en gevaldig spekulation i oprettelsen af skibsaktieselskaber. Da dette kulminerede omkring 1874, eksisterede der således otte sådanne selskaber i den helsingørske handelsflåde¹⁶. Begejstringen havde imidlertid ikke været udelt over denne vældige interesse og deltagelse i opbygningen af den helsingørske handelsflåde, nogle så med stor betænkelighed på dette forhold og kritiserede åbent i byens aviser den måde, hvorpå borgerne investerede deres penge. Det hedder »Der er i de sidste Aar oprettet talrige Aktieselskaber, som i meget uegentlig Forstand komme Byen til Gode, men som vidne om, at her ingenlunde mangler Kapital, der endog voves til Foretagender hvis Rentabilitet er temmelig tvivlsom, medens et Foretagende, der ganske anderledes vilde tilføre Byen direkte Fordele, nemlig et Jernskibsbyggeri endnu kun er et Taagebillede«.

Den altdominerende rederivirksomhed var dog samlet hos I.S. Pontoppidan, der som korresponderende reder styrede landets største sejskibsflåde. Denne omfattede typisk mellemstore og store skibe, men ingen dampskibe. Netop på dette punkt tog man galt bestik af situationen, idet man i for høj grad blev stående ved sejskibene i stedet for at satse kraftigere på dampskibe, som man på ingen måde var ubekendt med. Allerede i 1840'erne var Det helsingørske Dampskibsinteressentskab dannet, og de første dampskibe sat i fast passagerrutefart i Øresund. Først henimod 1870 blev der investeret i egentlige fragtdampskibe¹⁷. I 1875 omfattede den helsingørske handelsflåde 5 dampskibe på tilsammen 1380 tons drægtighed eller godt og vel 12,3% af den samlede ton-



Helsingør havn omkring 1889, før jernbanestationen blev bygget. Havnen blev i årene 1860-62 og omkring 1878 udvidet betydeligt. Men håbet om en gevinst ved den stigende dampskibstrafik slog fejl, og havnen lå ofte stille hen. Fot. Rudolph Simonsen. Handels- og Søfartsmuseet.

Helsingør harbour about 1880. Between 1860 and 1862 and about the year 1878 the harbour was considerably enlarged. It was hoped thereby to attract more of the greatly increasing traffic through the Sound, particularly steamships. This, however, turned out to be not the case and the port was frequently quiet and almost deserted. As both mercantile shipping and chandlery were in rapid decline in Helsingør there was not sufficient capital or enterprise in the town to halt this state of affairs.

nage, hvilket er noget under gennemsnittet for den danske handelsflåde som helhed, hvor dampskibstonnagen udgjorde 15,3%.

Der investeredes generelt ikke så kraftigt i den helsingørske dampskibsflåde. Antalmæssigt øges den ganske vist fra 5 til 11 skibe i løbet af 80'erne, men den samlede tonnage forbliver stort set uændret. Derimod bliver sejlskibsflåden udvidet en del i løbet af 70'ernes anden halvdel, en udvikling der gik stik imod den tendens, som kendes for landet som helhed¹⁸.

Netop i 70'erne og 80'erne var den danske handelsflåde inde i en vældig udvikling. Skibsfartomsætningen i perioden fra omkring 1875 til 1890 steg ret markant, fortrinsvis i årene 1879-84 og 1887-90. Forøgelsen i skibsfarten faldt næsten udelukkende på dampskibene, mens sejlskibsfarten var stagnerende eller ligefrem i tilbagegang¹⁹. På grund af den skærpede konkurrence, der fulgte i kølvandet på det konjunkturomslag,

der satte ind omkring midten af 1870'erne, fik sejskibene stadig vanskeligere ved at klare sig i konkurrencen med dampskibene. Den helsingørske handelsflåde, der således fortrinsvis omfattede sejskibe, endda overvejende i den mindre kategori, blev gradvis mindre rentabel²⁰. Da skibsprovanteringshandelen samtidig var i hastig tilbagegang, besad byen som sådan ikke den kapital og fremdrift, der var nødvendig for at ændre tingenes gang. Fornyelsen kom til byen udefra gennem anlæggelsen af jernskibsværftet, der reelt markerer det industrielle gennembrud i byen, og som helt op mod vor tid har domineret såvel den økonomiske som erhvervsmæssige udvikling. Det er således betegnende, at handelsflåden gradvis svinder ind. I tiden fra 1875 til 1900 faldt antallet af skibe fra 178 til 172, men mere afgørende var dog nedgangen i tonnage nemlig fra 11554 til 4601 tons. Søhandelen træder med andre ord fuldstændig i baggrunden. Årene umiddelbart efter 1857 markerer den helsingørske søhandels storhed og endeligt²¹.

Tabel A. Den Helsingørske Handelsflåde.(*) efter toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

AR	ANTAL	DRÆGTIGHED
1852*3	96*2(25)	879 3/4 (670 3/4)
1853*3	(25)	(730½)
1854*3	106 (32)	1486½ (1231)
1855*3	110 (37)	1679 3/4(1472)
1856*3	114 (41)	1902 (1702 1/4)
1857*3	121 (42)	1987 (1725½)
1858	124 (43)	2258 3/4(1982 1/4)
1859	119 (40)	2147½ (1909 3/4)
1860	109	2147 3/4
1861	109	2147 3/4
1862	114	2120
1863	115	3121
1864	117 129	3091 (3111)
1865	126	3435

*1. Opgørelsen omfatter såvel Helsingør som resten af tolddistriktet. *2. Tallene i parentes er excl. "både". *3. Hertil kommer et mindre antal umålte fartøjer samt 2 dampskibe på tilsammen 62½ læsters drægtighed.

Tabel B. Frekventeringen af Helsingør Havn efter toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
INDGAENDE	1363(37)	1434(67)	1916(867)	1610(547)	2379(1354)	2209(1196)	1336(506)
UDGAENDE	1131(5)	1034(46)	1840(848)	1468(595)	2415(1418)	2195(1181)	1323(506)

Tallene i parentes angiver de tilfælde hvor skibene ikke anløb selve havnen.

Tabel C. Udenrigs- og Indenrigsfart på Helsingør Havn efter toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

INDENRIGSFART	1855	1860	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
SKIBSEKSPEDITIONER	1257	854	1658	1463	2153	1773	2916	3063	1429
BESTUVNING	6521	6001	6621	6017	7017	6845	5317	5860	3433

UDENRIGSFART

SKIBSEKSPEDITIONER	563	367	837	1105	1606	1305	1878	1341	1230
BESTUVNING	6941	5437	10071	12121	36654	34861	41026	111934*	149152*

* Bestuvningen på jernbanefærgerne på ruten Helsingør og Helsingborg er medregnet, mens antal færgeafgange- og ankomster ikke er medtaget.

Bestuvning angives i tons fra 1875.

Tabel D. Indenrigs og udenrigs sejlskibsfart på Helsingør Havn efter Toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

INDENRIGSFART

INDGAENDE	1855	1860	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
ANTAL SKIBE	684	433	625	532	366	377	351	315	179
DRÆGTIGHED	6357	4149	5469	4885	8323*	6055	4986	4588	3416
BESTUVNING	2395	2801	1636	1192	2180	2383	1954	2128	1704

UDGAENDE

ANTAL SKIBE	573	421	746	551	372	375	313	282	179
DRÆGTIGHED	5922	4886	6855	4451	5460*	4856	4174	4809	3844
BESTUVNING	4126	3200	4329	3824	3178	2425	2015	1068	1378

UDENRIGSFART

INDGAENDE	1855	1860	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
ANTAL SKIBE	289	204	200	328	300	260	269	156	381
DRÆGTIGHED	6982	5389	7663	8178	20600	17243	12275	8345	15675
BESTUVNING	6362	5223	6963	7534	17907	12385	12277	7111	13758

UDGAENDE

ANTAL SKIBE	274	163	168	206	281	260	272	182	372
DRÆGTIGHED	6767	5312	7714	4165	2327½	16602	14505	11693	24922
BESTUVNING	579	214	542	434	478	1117	511	729	1294

* Drægtigheden angives i tons fra 1875.

Tabel E. Indenrigs og udenrigs dampskibsfart på Helsingør Havn efter Toldinspektørens årsberetninger på Rigsarkivet.

Indenrigs.

INDGAENDE	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
ANTAL SKIBE	237	278	16	57	263	429	177
DRÆGTIGHED			1564	19138	47971	74921	39464
BESTUVNING	580	656	232	44	662	2480	138

UDGAENDE

ANTAL SKIBE	35	54	15	35	251	431	164
DRÆGTIGHED			1146	4302	33045	66094	26164
BESTUVNING	60	118	52	4	251	88	208

Udenrigs.

INDGAENDE	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
ANTAL SKIBE	198	286	304	339	108	88	61
DRÆGTIGHED			27163	39666	23963	34994	33031
BESTUVNING	1284	3057	10928	16904	18532	23281	16554

UDGAENDE

ANTAL SKIBE	120	140	269	175	134	111	73
DRÆGTIGHED			23670	37961	43673	58209	45303
BESTUVNING	447	621	1872	721	1146	934	164

* Drægtigheden angives i tons fra 1875.

Tabel F. Den Helsingørske Handelsflåde efter toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

læster	1865*1		1870*2		1875*3		
	far-tøjer	læster	far-tøjer	læster	tons	far-tøjer	tons
umålte	12	20					
0- 2	14	27 1/4	88	113 3/4	0- 4	71	163
2- 15	81	384 3/4	79	333 3/4	4- 30	86	712
15- 30	1	16 ½	2	33 ½	30- 60	1	33
30- 50	4	160 ½	3	111	60-100	0	0
50-100	3	191	1	68 ½	100-200	1	115
100-200	4	665	3	488 ½	200-400	8	2494
200-	7	1970	6	1770	400-	11	8037
	126	3435	182	2919		178	11554

tons	1885*4		1890*5		1895*6		1900*7	
	far-tøjer	tons	far-tøjer	tons	far-tøjer	tons	far-tøjer	tons
0- 4	87	210	69	176	44	144	44	143
4- 30	94	745½	106	914	118	876	118	929
30- 60	0	0	1	33	1	34	1	32
60-100	0	0	1	95	1	87	1	70
100-200	2	325½	2	325	6	1006	5	809
200-400	7	2246	4	1172	2	588	0	0
400-	7	5182	5	3490	4	3168	3	2618
	197	8709	188	6205	176	5903	172	4601

*1. Heri indbefattet 3 dampskibe på 43, 35, 32½ kommercelæster. *2. Heri indbefattet 3 dampskibe "Horatio", "Hamlet" og "Ophelia" på tilsammen 69 3/4 læst, 167 h.k. *3. Heri indbefattet 5 dampskibe på tilsammen 1378½ tons (280 h.k.). *4. Heri indbefattet 11 dampskibe på tilsammen 3287 tons (662 h.k.). *5. Heri indbefattet 10 dampskibe på tilsammen 3501½ tons (702 h.k.). *6. Heri indbefattet 11 dampskibe på tilsammen 3588 tons (985 h.k.). *7. Heri indbefattet 11 dampskibe på tilsammen 3528 tons (1050 h.k.).

NOTER

- ¹ M. Galschiøt: Helsingør omkring midten af forrige Aarhundrede, 1960 p. 31 ff.
- ² W. Scharling og V. Falbe Hansen: Danmarks Statistik, bd. III p. 402 ff. Knud Klem: Træskibsbyggeriet i Helsingør, artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1972, p. 126-127. Ifølge toldinspektørernes årsberetninger (Departementet for told- og forbrugsafgifter tidl. generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager i Rigsarkivet), gik mellem 15 og 17 af de helsingørske skibe i fragtfart på udlandet i tiden omkring 1857. Se endvidere tabel F.
- ³ M. Galschiøt: op. cit. p. 31 ff.
- ⁴ Dette fremgår tydeligt af toldinspektørernes årsberetninger (R.A.) eksempelvis 1885. Se endvidere tabel B.
- ⁵ Henning Henningsen: Skippere, klarerere og toldere, 1970, p. 131-32. Uddrag af Helsingørs Communalbestyrelses Forhandlinger 1857 p. 5 ff. J.P. Trap: Statistik - Topografisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark, bd. 1. 1. udg. Kbh. 1858 p. 69.
- ⁶ W. Scharling og V. Falbe Hansen: op.cit. p. 495. J.P. Trap: op.cit. 2. bd. 3. udg. Kbh. 1898 p. 6. J.P. Trap: op. cit. 2. bd. 4. udg. p. 203.
- ⁷ Se tabel C. Når bestuvningen for indgående skibe i udenrigsfart stiger markant skyldes det først og fremmest materialeleverancer til bl.a. værfterne samt forskellige havnearbejder.
- ⁸ I 1866 var 6386 skibsførere i land, i 1870 6827, i 1875 4158, i 1879 4064, i 1885 2289, i 1890 1954, i 1895 1705 ifølge toldinspektørernes årsberetninger (R.A.).
- ⁹ Antallet af skibe, der indkom til havnen p.g.a. havari, svingede mellem 30 og 60 ifølge toldinspektørernes opgørelser (R.A.).
- ¹⁰ En samlet opgørelse over provianteringshandelen eksisterer ikke, bl.a. fordi varer som hårdt skibsbrød, saltet kød og flæsk, smør og gryn m.m. var fritaget for told. Opgørelserne over udførslen af disse varer bygger derfor på et kvalificeret skøn af de enkelte toldinspektører.
- ¹¹ Denne vurdering bygger fortrinsvis på toldinspektørernes årsberetninger, specielt hvad angår udførslen af hårdt skibsbrød, saltet kød og flæsk, smør og gryn, som var de væsentligste provianteringsvarer, se i denne forbindelse note¹⁰.
- ¹² Se tabel C. Ligningsprotokoller 1855-72 i Helsingør Rådstuearkiv på Landsarkivet for Sjælland. Trykte ligningslister i Helsingør Avis 1872-80. H.C. Kirck: Et helsingørsk handelshus i årbog 1925 for Frederiksborg Amt historiske Samfund, p. 53-60. K.F. Marstrands arkiv i Helsingør Bymuseum.
- ¹³ Se tabel D og E. Uddrag af Helsingør Byråds Forhandlinger 1870 p. 16 ff. 1878 p. 65 ff. M. Galschiøt: op. cit. p. 39 ff, 107. W. Scharling og V. Falbe Hansen: op. cit. (supplement til bd. III p. 225-227, 420).
- ¹⁴ Toldinspektørens årsberetning 1890. I 1885 var antallet ifølge samme 139 skibe, som fik påfyldt 38.550 tdr. kul, i 1895 194 skibe og 41.710 tdr. og i 1900 104 skibe og 21.579 tdr. kul. Se endvidere note¹¹.
- ¹⁵ Se tabel F. Se endvidere W. Scharling og V. Falbe Hansen: op.cit. p. 400 ff.
- ¹⁶ Helsingør Avis 1870-75. Læserbrev i Helsingør Dagblad 15/10 1874. Folketingsmand Chr Rasmussens erindringer, ca. 1871-95, kopi af manuskript i Helsingør Bymuseum. Henning Henningsen: Part i skib, artikel i Handel- og Søfartsmuseets årbog 1972 p. 101-123. W. Scharling og V. Falbe Hansen: op. cit. p. 543 ff.
- ¹⁷ M. Galschiøt: op. cit. p. 138 ff. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1949 p. 150-51. Helsingør Avis 1870-75 vedr. rederier og aktieselskaber jfr. registrant i Helsingør Bymuseum.

- ¹⁸ Se tabel F. W. Scharling og V. Falbe Hansen: op. cit. p. 28, p. 543 ff.
¹⁹ W. Scharling og V. Falbe Hansen: op. cit. 417-21 (supplement til bind III).
²⁰ Se tabel F. 79% af den helsingørske sejskibsflåde bestod således af fartøjer mellem 4 og 30 tons.
²¹ Kenno Pedersen: Industrialiseringen i Helsingør, artikel i Helsingør Bymuseums årbog 1977 p. 5-33.

HELSINGØR'S MARITIME TRADE - FROM PEAK TO DECLINE

Summary

For more than four hundred years trade with shipping anchored in its roads in order to pay Sound Dues was the life blood of Helsingør. In spite of its favourable position, however, and the great wealth which accrued to the town from this extensive business its citizens never really invested in a merchant fleet of their own. They could make more than enough money by clearing ships and all the trade connected with it. With the abolition of the Sound Dues in 1857 clearance of shipping ceased overnight but this did not mean that all the trade connected with it came to a halt. On the contrary. In the years after 1857 many ships continued to visit the town to take on provisions and for a long time Helsingør continued to be a port of call for freight to and from the Baltic. However the respite was only a short one. As sail gradually gave way to steam the days of Helsingør as a victualling port were virtually numbered. Up until the 1880's the economic development of the town centred upon the building up of a merchant fleet and in the sixties and seventies Helsingør had the largest sailingship company in Denmark. Unfortunately it made the mistake of investing chiefly in sailing ships - and stuck to that. As the victualling trade was in severe depression and sailing vessels became less and less profitable the town possessed neither the capital nor the enterprise to alter this state of affairs. A new lease of life was given to the town from outside, by the establishment of a yard building iron vessels which came to dominate completely both the economic and commercial development of Helsingør. Not surprisingly the merchant fleet and harbour trade gradually dwindled.

»KÖNIGINN CAROLINE AMALIE« AF FLENSBORG

Af

H. MUNCHAUS PETERSEN

Forfatteren, der står for indretningen og ledelsen af det i dette forår åbnede Toldmuseum i København, har desuden et værk om danske dampskibe under udgivelse. Her skildres et dansk jerndampskibs historie og dets indsats i passagertrafikken.

Første gang, en dampskibsreder viste interesse for sejlads på Flensborg, var i juli 1829, da dampskibet »Dania« udførte en udflugtstur til byen fra København¹. Lokale kræfter i Flensborg bestående af bl.a. købmændene Fedder Momsen, Friederich Wilhelm Funck og Josias J. Danielsen dannede i 1836 et selskab, der fra England indkøbte dampskibet »Union«². Dette skib sattes i fart mellem Flensborg og København, hvor det på sine ture anløb Sønderborg, Svendborg, Hou på Langeland, Bandholm, Vordingborg og Kalvehave³. Skibet opfyldte imidlertid ikke de forventninger, som rederne havde stillet til det, for allerede i 1841 blev »Union« afhændet til skibsbygmester F.F.J. Frahm i Kiel⁴, der lod det ombygge til skonnert⁵.

Rederne havde ikke til hensigt at opgive ruten af den grund, de bestilte for 6.500£ et nyt skib i Hull. Under skibets bygning mistede nogle af rederne alligevel lysten, hvorefter det endnu ufærdige skib blev udbudt til salg ved en auktion. Køberen var et nyt Flensborgselskab, hvori bl.a. Josias J. Danielsen, J. Woldsen, Fr. Gorrisen og H.J. Schmidt var aktionærer.

Prisen, det ny selskab betalte, var	2.820£
hertil kom så regninger for komplettering af maskineri	1.350£
og færdiggørelse af kahytter og inventar	<u>1.325£</u>
hvorefter den samlede pris blev	5.475£

Denne pris var overmåde rimelig, idet et tilsvarende skib ville koste omtrent det dobbelte i London.

Skibet havde en længde af 142 fod på dækket, 21 fods bredde på dækket mellem hjulkasserne og en dybgang på $5\frac{1}{4}$ fod med 50 tons last. I Hull måltet skibet til 146 engelske tons⁶.

Det officielle danske mål opgjordes til 54,5 commercelæster⁷. Ved skibets måling måtte der dog tages specielle hensyn, idet skibsmålingsinstruktionen ikke indeholdt måleregler til målingen af denne skibstype, for nok fandtes der dampskibe i Danmark, men de var på ganske få undtagelser nær bygget af træ, og det nye skib var af jern. Også ved toldbehandlingen blev der taget hensyn, så skibet indgik uden betaling af told og afgifter⁸.

Skibets navn blev »Königinn Caroline Amalie«, og Königin ses for det meste skrevet med -nn. Det var et godt valg, idet der på dette tidspunkt fandtes ikke færre end tre dampskibe opkaldt efter landets konge - Christian den Ottende - men intet skib var hidtil opkaldt efter dronningen. Ydermere havde Caroline Amalie nær tilknytning til skibets fartområde, da hun var født prinsesse af Augustenborg.

Straks efter ankomsten til Danmark begyndte skibet sin fart mellem Flensborg og København. Af publikum blev nyskabelsen positivt modtaget, det omtaltes i rosende vendinger som »særdeles smukt« med rummelige, smagfulde og velindrettede kahytter, der gav alle rejsende - både damer og herrer - de bekvemmeligheder, som med nogen billighed kunne forlanges. I øvrigt herskede der ombord »orden og rethed«, ligesom betjeningen omtaltes som god og billig⁹.

Ruten mellem Flensborg og København var ikke tilstrækkelig til at indtjene skibets kostpris og driftsomkostninger, derfor rettede bestyrelsen øjnene mod andre velegnede ruter. Den, der fandtes mest egnet, var København-Århus, hvorimellem der ikke sejlede dampskibe; det rejsende publikum var henvist til at benytte sejlpaketter eller bruge dampskibet på færgefarten Århus-Kalundborg.

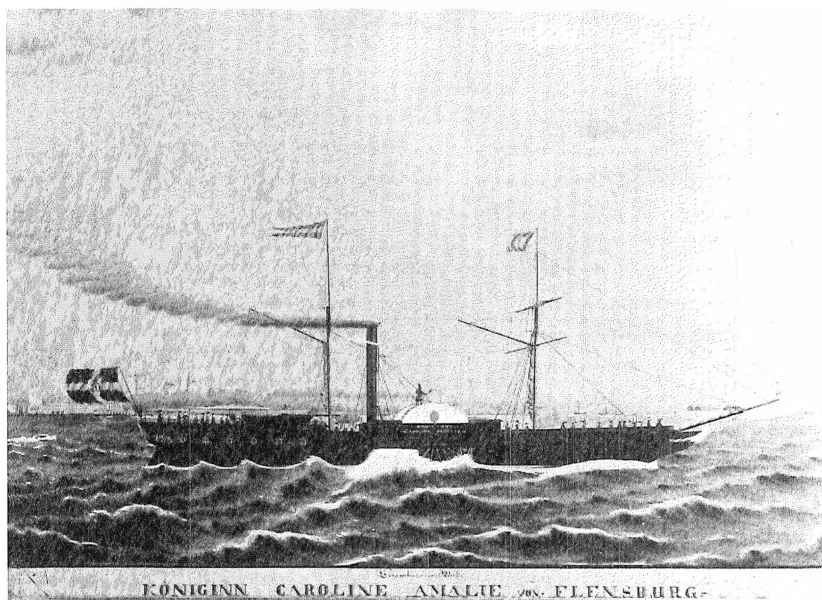
Fartplanen for »Königinn Caroline Amalie« blev derfor fastlagt til:

København-Flensborg	lørdag morgen	kl. 5
Flensborg-København	mandag aften	kl. 11

På Flensborgturene anløb skibet Kalvehave, Koster, Gåbense, Lohals, Svendborg og Brunsnæs.

København-Århus	onsdag morgen	kl. 6
Århus-København	fredag morgen	kl. 4

På alle ture medtoges vogne, heste, kontanter og øvrige former for gods¹⁰.



Hjulskipet »Königinn Caroline Amalie« på Københavns red for indgående med Orlogsværftet og Toldboden ud for skibets agterende. Trekroner ses ved skibets bovspyd. Skibets agterste halvdel var reserveret første klasses passagerer, der kunne stå i læ for regn og røgneslag under det udspændte solsejl. Bemærk i øvrigt de rigtige vinduer i skibets agterste halvdel. Disse vinduer ses gengivet på alle billeder af skibet. Maleri af E.J. Weeder-mann på Städtisches Museum, Flensburg.

The paddle-steamer »Königinn Caroline Amalie« entering Copenhagen roads. The aftermost part of the ship was reserved for first class passengers who were sheltered from rain and return smoke by an awning. Note also the real windows aft which were shown on all pictures of the vessel.

Det første år i fart transporteredes på begge ruter 8.260 passagerer¹¹, så der var afgjort behov for skibet.

Året 1842 tilgik der i øvrigt den danske handelsflåde flere store dampskibe, ud over »Königinn Caroline Amalie« var et af de mere bemærkelsesværdige Ålborgskibet »Iris«. Dette skibs hovedopgave var besejling af en rute mellem Ålborg og København, som det betjente med en ugentlig rundrejse¹². Denne rute var imidlertid ikke nok til at sikre skibets indtjening, så derfor havde det i årets løb foretaget enkelte rejser fra Ålborg til Kiel med anløb af Århus, Fredericia, Assens og Sønderborg, men blandt aktionærerne var der nogen utilfredshed med de »ubekvemme og ufrugtbringende« indløb til Århus og Sønderborg¹³. Efter

hidsig drøftelse af forskellige andre ruteoplæg, holdtes på en generalforsamling i marts 1843 afstemning om skibets fremtidige fartplan, hvorved en 14 dages plan, der omfattede 2 ture på København og 1 tur på Kiel, blev valgt som den bedst egnede. Blandt de forkastede muligheder var en ugentlig tur mellem Århus og København. Angående »Iris«s fremtidige anløb af Århus på Kielerruten, blev den endelige beslutning overladt til bestyrelsens skøn¹⁴.

Da dampskibsfarten i slutningen af april 1843 kom igang, skete der imidlertid noget, der fik ålborgenserne til at revidere deres indstilling til Århus som anløbsplads.

Det engelske dampskib »Harlequin« og Husumdampere »König Christian der Achte« begyndte nemlig at sejle mellem København og Århus¹⁵. Begge skibe havde påbegyndt årets fart førend »Königinn Caroline Amalie«. Der var derfor ingen tvivl om, at også »Iris« skulle anløbe Århus på Kielerruten¹⁶. Såsnart »Königinn Caroline Amalie« sattes i fart, ophørte »Harlequin«, mens »König Christian der Achte« holdt sig fast på ruten, idet dette skibs tider blev lagt klos op ad Flensborgdamperens.

For at kunne holde trit med den noget større »Königinn Caroline Amalie« pressesedes det så hårdt, at det i juni gav skibet et »betydeligt bræk på maskineriet«, der krævede en kostbar, omfattende og langvarig reparation, som nødsagede »König Christian der Achte« til at trække sig ud af Århusruten. Uheldet skete, selvom skibet i lighed med næsten alle øvrige samtidige dampskibe var forsynet med lavtryksmaskineri, hvorved man skulle være sikret mod kedelsprængning. Men farlige situationer kunne opstå, »når man forsætlig betyngede sikkerhedsventilerne, undlader forsyningen med vand, for at det koldere vand, som indbringes i kedlen, ikke skal nedsvale dampen o.s.v.«. Om dette var sket, blev ikke besvaret, men det mere end antydedes.

Efter denne begivenhed reviderede Ålborgselskabet totalt fartplanen for »Iris«. Kielerruten blev opgivet, hvorefter skibet sejlede en ugentlig tur mellem Ålborg og København og en mellem Århus og København. Tiderne på den nye Århusrute blev lagt klos op ad »Königinn Caroline Amalie«s. Netop sluppet af med en besværlig konkurrent, tog det sidstnævnte skibs rederi omgående handsken op og nedsatte billetpriserne til det halve, så det nu kostede 3 rdl. på I. klasse, 2 rdl. på II. og 1 rdl. for en dæksplads¹⁷.

»Iris« fandt sit publikum blandt de mere velhavende rejsende, men selvom dette gav flere penge for færre passagerer, var det ikke tilfredsstillende, f.eks. havde skibene ved ankomsten til Århus den 21. juni 1843 henholdsvis 28 og 79 passagerer¹⁸.

N^o 7.

Erster Platz

Belt-N^o
Herrn-Cajüte / Damen-Cajüte

auf dem Dampfschiffe

KÖNIGIN CAROLINE AMALIE,

Capt. P. Jørdt,

Frøken Wolff

hat bezahlt für die Reise von
Helsingburg nach Köpenliagen
am 20^{ten} August 1843.

Passage	Estmh.	18.	17.
Fracht für Wagen			
" " Pferd			
" " Hund			
" " Webergewicht			
Friskegeld			
Passasje		—	2 1/2.
	Estmh.	18.	14 1/2
Abtøynesse		1.	14.
	Estmh.	20.	12 1/2
(Köpenliagen)		G. V. E. Hede	

Frøken Wolffs passagerbillet fra 1843. Gyldig for en første classes rejse. På denne ses »Königin« skrevet med kun et »n«, hvorimod avisannoncer og Weedermanns maleri har navnet med »nn«. Privat eje.

Miss Wolff's ticket from 1843, valid for a first class passage. It will be seen that »Königin« ends with only one »n«. Whereas in newspaper advertisements and Weedermann's painting it has two.

Derfor så Ålborgselskabet sig i juli nødsaget til at sænke priserne, så de kom på niveau med Flensborgskibets¹⁹. Dagen efter kom modtræk- ket, »Königinn Caroline Amalie« satte prisen yderligere ned til 2 rdl, 1 rdl. og 3 mark for henholdsvis I., II. og dæksplads²⁰.

Blandt aktionærerne i »Iris«-selskabet var der utilfredshed med den vilde konkurrence, skibet var kastet ud i. Man henstillede derfor til bestyrelsen om, at det oprindelige grundlag for skibets fart blev genop- rettet. Samtidig var det klart, at sympatien hos det rejsende publikum helt lå hos Flensborgskibet, for det var dette, der først havde startet sejlads på ruten, og det var blevet ganske populært blandt passagererne.

Bestyrelsen så dog stort på dette. Den så det som sin opgave bedst muligt at varetage skibets interesser og »pokker ikke at bryde sig om, hvorvidt det konvenerer det rejsende publikum«, at afgangstiderne for de to skibe var ens, ligeså lidt som man kunne tage »artighedshensyn til andre dampere«. Striden drejede sig efter bestyrelsens mening udeluk- kende om, hvilken damper der var bedst; intet skib havde fortrinsret til besejling af »alfarvejen« til Århus, og ved at eje »Danmarks bedste dampskib« følte man sig fuldt i stand til at modstå enhver »nok så billig rival«²¹.

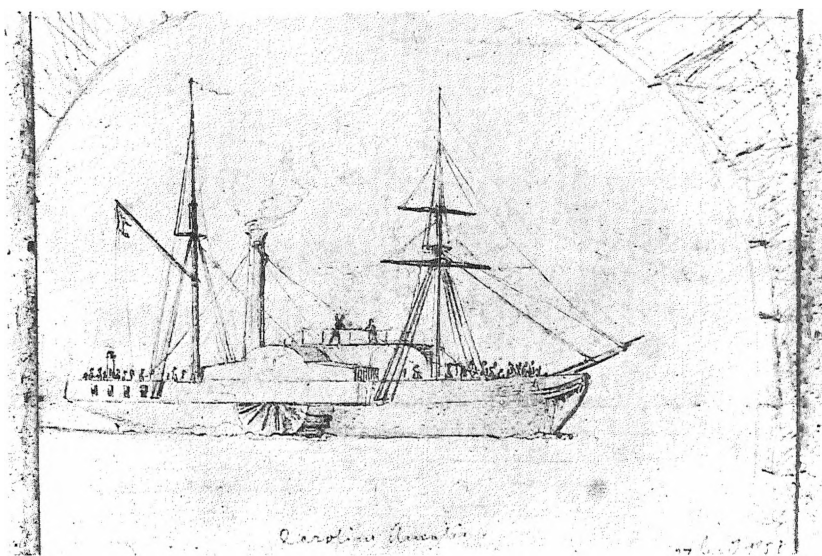
Den lave passagertakst åbnede muligheden for, at endnu flere men- nesker kunne besøge henholdsvis Århus og København. På en enkelt dag i begyndelsen af oktober medbragte de to skibe således ialt 779 men- nesker, det var det hidtil største antal rejsende, der på en dag var kommet til Århus²².

Resultatet for 1843 viste, at »Iris« havde transporteret 3.292 menne- sker, mens »Königinn Caroline Amalie« havde haft 7.658 mennesker med på Århusturene²³.

Med dette resultat følte de sig i Flensborgselskabet ganske sikre, og i oktober måned indbødes konkurrenterne til et møde i København, hvor man skulle prøve at finde frem til en overenskomst for den kom- mende sæson²⁴. Mødedeltagerne blev enige og rejste hjem til deres respektive byer, hvor resultatet nærmere blev diskuteret, hvorefter der afholdtes et nyt møde i Horsens²⁵.

Af overenskomstens punkter sivede kun et enkelt ud til publikum. Det var et krav om, at der ikke kunne ydes rabat til familier på Århus- ruten²⁶.

At konkurrencen kunne drives så hårdt og så længe skyldtes, at begge skibes hovedruter var helt uden konkurrenter. Den egentlige taber i striden var den privilegerede færgefart mellem Århus og Kalundborg, der gav drønende underskud og måtte have økonomisk bistand fra Post- væsenet²⁷.



Hjulskibet »Caroline Amalie« efter genindsættelse i normal rutefart mellem Flensborg og København. »Königinn« blev allerede under Treårskrigen strøget af skibets navn. Dette billede fra den 27. april 1851 har heller ikke denne titel med i navnet. Anonym blyants-tegning på Handels- og Søfartsmuseet.

The paddle-steamer »Caroline Amalie« after again being put into regular service between Flensborg and Copenhagen. A drawing from 27th April 1851. The »Queen« had been dropped from the ship's name since the war of 1848-50.

De samarbejdede fartplaner for 1844 blev efter aftalens indgåelse fastlagt til, at »Königinn Caroline Amalie« sejlede:

København-Århus onsdag morgen kl. 5¼

København-Flensborg fredag morgen kl. 5¼

For »Iris« var tidspunkterne:

København-Århus lørdag morgen kl. 6

København-Ålborg tirsdag morgen kl. 18²⁸.

Denne nye ordning viste sig at være klart til fordel for »Iris«, der på årets 29 dobbeltture til Århus medbragte ialt 5.774 passagerer, medens »Königinn Caroline Amalie« på sine 22 dobbeltture måtte nøjes med 2.419 passagerer²⁹.

De normale billetpriser virkede åbenbart dæmpende på rejselysten. Resultatet gav ikke »Königinn Caroline Amalie« dækning for udgifterne til opretholdelse af Århusruten, og i stedet fandt rederiet frem til en

anden, mere økonomisk forsvarlig fartplan. Denne gik ud på at kapre flere passagerer på ruten til og fra Flensborg, og det skete ved at ændre tiderne således, at ankomst og afgang på mellemstationerne blev lagt op ad dampskibet »Løven«, der sejlede mellem Vordingborg og Kiel og stort set anløb de samme pladser³⁰.

Ydermere oprettedes en ny rute mellem København og Nyborg, der besejlede en gang ugentlig. Den første rejse på denne rute fandt sted den 20. april 1845 og tog 12 timer. En stor menneskemængde havde taget opstilling på skibsbroen i Nyborg, da skibet ankom, for selvom man i Nyborg var vant til at se dampskibe, så var der her tale om noget nyt. Det var nemlig det første jerndampskib, der anløb byen. Passagererne udtalte sig meget rosende om turen og om den »orden og rethed«, der herskede overalt i det smukke, rummelige og velindrettede dampskib³¹.

Sejladsen i 1845 blev dog kortvarig, den 22. juni var skibet på vej fra Nyborg til København med passagerer og blandt disse en del studerende, der skulle til det nordiske studentermøde i København. Kl. 7 om morgenen var skibet nået ind mellem Agersø og Omø, da det med et brag stødte på en stenrevle. De ombordværende troede først, at det var maskinen der var sprunget i luften og »frygtelig ængstelse stod malet på enhver, og man vovede knap at tale«. Maskinfolkene ilede op fra maskinrummet, da det indtrængende vand slukkede ilden på fyrstederne og stadig steg. Kort efter stod vandet også højt i anden klasses kahyt, så passagererne måtte vade i vand til livet for at finde deres ejendele.

Lykkeligvis havde skibet ved grundstødningen sejlene sat, hvorved det blev ført længere ind mod Agersø, hvor skibet påny tog grunden. Herefter foregik redningen af de ombordværende i nogenlunde ro og orden. I skibets to redningsbåde blev passagererne ført ind til land, hvor de efter en god halv mils vandring over land fik en usædvanlig gæstfri modtagelse hos præsten. Af lokale fiskere blev de skibbrudne senere sat over til Skælskør, hvorfra de i lejede vogne transporteredes til København³².

Tilbage på strandingsstedet stod »Königinn Caroline Amalie« fast med agterskibet på et stenrev. Det øvrige af skibet var næsten helt under vand, det var knækket over midtskibs, maskinrummet fyldt op med sand, og det lokale bjergelav var travlt beskæftiget med at bjerge gods fra vraget³³.

En engelsk dykker befandt sig på strandingstidspunktet tilfældigvis i Danmark, og han blev straks engageret til at være med i et bjergningsforsøg. Dykkeren bar »160 pund bly på sig, og med denne vægt spadserer han på havets bund og i rummet under vandet, for at foretage reparationer, med sin vandtætte hue på, der har en slange over vandet, hvor

Caroline Amalie.

Mellemlinje	Tour.				Retour.			
	Afgaer	Da- gen.	Fm.	Em.	Afgaer	Da- gen.	Fm.	Em.
A. København	fra				fra			
og København	Kjøbenhavn	Ti.	6	—	Flensborg	L.	12	—
støbende	Kallehauge	"	11	—	Brunsnæs	"	—	1
haug, Ko-	Koster	"	11	—	Sønderborg	"	—	2
Gaabense,	Gaabense	"	12	—	Svendborg	S.	4	—
borg, Søn-	Svendborg	"	—	6½	Gaabense	"	10	—
borg og	Sønderborg	"	—	—	Koster	"	11½	—
unsnes.	Brunsnæs	O.	3	—	Kallehauge	"	11½	—
	og ankommer til		4	—	Kjøbenhavn	"	—	6½
	Flensborg	"	5	—				
B. Sønderborg	Flensborg	To.	7	—	Fredericia	F.	7	—
og Sønderborg	Brunsnæs	"	8	—	Middelfart	"	7½	—
Fredericia,	Sønderborg	"	9	—	Snoghøi	"	7½	—
støbende	Assens	"	12	—	Assens	"	10	—
snæs, Søn-	Snoghøi	"	—	3	Sønderborg	"	—	1½
borg, As-	Middelfart	"	—	3	Brunsnæs	"	—	2½
s, Snoghøi	og ankommer til		—	—	og ankommer til		—	—
Middelfart.	Fredericia	"	—	3½	Flensborg	"	—	3½

Caroline Amalie.

Mellemlinje	Taxt pro persona.						Anmærk.	
	Første Plads.		Anden Plads.		Dækket			
	Rid.	Sk.	Rid.	Sk.	Rid.	Sk.		
Kjøbenhavn	Kallehauge	3	32	2	32	1	32	a) Ueconfrim
	Koster	3	32	2	32	1	32	Børn og I
	Gaabense	3	32	2	32	1	32	stikker, der
	Svendborg	5	32	4	—	2	—	sage deres
	Sønderborg	8	—	6	—	4	—	skaber, beto
	Brunsnæs	8	—	6	—	4	—	halve.
	Flensborg	8	—	6	—	4	—	b) Sum Døb
Kallehauge	Flensborg	1	48	—	—	—	—	ngener af
eller Koster.	Gaabense	1	48	—	—	—	—	sum Matroses
	Svendborg	4	48	3	48	2	—	dater, II
	Sønderborg	6	64	5	—	3	—	værkssvende
	Brunsnæs	6	64	5	—	3	—	rer have I
	Flensborg	6	64	5	—	3	—	c) Tjenestekarl
Gaabense	Svendborg	4	—	3	—	—	—	e) Kalytspa:
	Sønderborg	6	48	4	64	2	64	Reisegods f
	Brunsnæs	6	48	4	64	2	64	d) Betalinge
	Flensborg	6	48	4	64	2	64	ikke finde
Svendborg	Sønderborg	3	32	2	32	1	32	ombord. Na:
	Brunsnæs	3	32	2	32	1	32	bet afgaet
	Flensborg	3	32	2	32	1	32	Margnen e
Brunsnæs	Flensborg	—	30	—	48	—	—	ikke tilladt
Flensborg	Sønderborg	1	32	1	—	—	—	ombord Al
	Assens	3	—	2	—	—	—	ford.
	Middelfart	4	—	3	—	—	—	e) Indskrive
	Snoghøi	4	—	3	—	—	—	sker: i
Sønderborg	Fredericia	4	—	3	—	—	—	Kjøbenhavn
	Assens	—	1	39	—	—	—	Koch, Nyha
	Middelfart	3	48	2	48	1	64	Svendborg
	Snoghøi	3	48	2	48	1	64	Mægler Tl
	Fredericia	3	48	2	48	1	64	expedit Ar
Assens	Middelfart	1	64	1	32	—	—	Gaabense h.
	Snoghøi	1	64	1	32	—	—	Flensborg
	Fredericia	1	64	1	32	—	—	P. E. Thod
Middelfart	Fredericia	—	64	—	40	—	—	Sønderborg
eller Snoghøi								Havnef. Clai

i Assens hos Mægler Petersen; i Fredericia hos Rindschneider samt p øvrige Steder hos Færgelopstjerne.

Fartplan for året 1851. Skibet optog og afsatte passagerer på mellemstationerne, som f.eks. mellem Sønderborg og Brunsnæs i Flensborg fjord. Danmarks Haandbog for Rejsende 1851.

Timetable for 1851. The ship took on and disembarked passengers at places on the way, e.g. Sønderborg and Brunsnæs in Flensborg Fjord.

luften til fornøden behov nedbringes«. Takket være denne dykker, der fik 4.000 rdl. for sit arbejde, lykkedes det i løbet af juli måned at få skibet tætnet og hævet, så det atter flød³⁴. Herefter kunne havaristen med assistance fra den gamle konkurrent »König Christian der Achte« slæbes til Flensborg³⁵, hvor den endelige reparation blev foretaget. Men der blev ikke mere sejlads for »Königinn Caroline Amalie« i dette år.

I foråret 1846 var skibet klart til at sættes i fart; ruterne, der sættes ind på, var igen Flensborg og Nyborg. Skibet fik ved denne lejlighed grosserer C.P.A. Koch som ny agent i København, han blev senere kendt som en af stifterne af Det forenede Dampskibs-Selskab. Farterne på Flensborg og Nyborg fortsattes også i 1847, og i slutningen af vinteren 1847/48 annonceredes skibet til at genoptage farten i slutningen af april, men det kom til at gå anderledes!

Det danske militær rykkede den 9. april 1848 ind i Flensborg, hvorved »Königinn Caroline Amalie« blev taget i forvaring og sejlet til Køben-

havn³⁶. Her blev skibet så taget i brug af den danske marine, og »Königinn« gled lige så stille ud af navnet, hvorefter skibet i de næste tre år konsekvent omtaltes »Caroline Amalie«.

I denne periode anvendtes skibet som lazaret-, bugser- og transportskib, bl.a. var det indblandet i overførelsen af 7.000 soldater og udrustning fra Fyn til Slesvig i 1850³⁷. Det fandt dog ikke anvendelse som egentligt krigsskib, men på anden vis gjorde det tjeneste for den danske stat, f.eks. var det i juni 1850 postskib på ruten København-Travemünde³⁸.

Efter fjendtlighedernes ophør fik premierløjtnant Grove den 3. marts 1851 ordre til at overtage skibets førelse og bringe det til Flensborg, hvor det blev tilbagegivet sit rederi³⁹.

Under krigen var Flensborg kommet mere i søgelyset som anløbssted for dampskibslinjer, og efter fredsslutningen fortsatte disse nye skibe farten på byen, men »Königinn Caroline Amalie«, som skibet atter kaldtes i de første annoncer, genoptog ufortrødent sin fart den 29. marts 1851⁴⁰. Ruten til Nyborg blev dog opgivet, i stedet lagdes en ny fartplan.

Se den afbildede fartplan for 1851⁴¹. Fredericia ruten holdt dog kun dette ene år, i stedet udførtes en ugentlig tur mellem Flensborg og Svendborg⁴². I 1853 var der behov for to ugentlige ture mellem Flensborg og København⁴³, og endelig i 1856 ændredes ruten til Flensborg-Korsør⁴⁴.

Postvæsenet opgav ved udgangen af 1855 dampskibsfarten på Bornholm og sluttede i stedet kontrakt med et privatejet dampskib. »Caroline Amalie«s rederi øjnede her en mulighed for ny sikker beskæftigelse, og skibet annonceredes til at sejle mellem København og Rønne med en ugentlig tur⁴⁵. Der udførtes dog kun en enkelt rejse⁴⁶. Ruten kunne ikke bære to skibe, så »Caroline Amalie«, der sejlede uden økonomisk tilskud, måtte trække sig tilbage.

I øvrigt havde skibet efter krigen svært ved at genvinde publikums gunst. Konkurrencen mellem skibene gik nu mindre på pris end på behagelighed. En svensk købmand skulle i juli 1851 fra København til Flensborg. Ved ankomsten til Toldboden mødtes han af flere personer, der ynkede ham, fordi han først kom nu, da det gode skib - »Vesper« - var sejlet, og måtte nøjes med det gamle, langsomme »Caroline Amalie«. Så meget større blev mandens glæde, da skibet efter hans mening sejlede hurtigt, bekvemt og hverken rystede eller krængede. Ved at omtale begivenheden for bekendte fandt han ud af, at han ikke var ene om denne oplevelse, hvorfor han til almindelig oplysning berettede om begivenheden i Berlingske Tidende⁴⁷.

Hermed blev smædekampagnen mod skibet ikke stoppet, i 1853 måtte

skibet underkastes en større undersøgelse, da der var rejst tvivl om dets sødygtighed. Den nedsatte kommission kunne dog fastslå, at maskineriet var i fuldt forsvarlig stand, selve skibet var godt og sødygtigt, og redningsmateriellet var tilstrækkeligt. Konklusionen var derfor, at man roligt kunne rejse med dette skib⁴⁸. En tilsyneladende intern uro i selskabet førte i 1851 til dets opløsning og til bortsalg af skibet på en auktion⁴⁹. Her købtes det af købmand Josias Jebsen Danielsen i Flensborg - som hele tiden havde været aktionær - for 20.100 rdl.⁵⁰. Han lod skibet overgå til et nyt selskab, der holdt til 1856, da »Caroline Amalie« ved årets udgang påny blev averteret til salg⁵¹. Køberen blev firmaet Hartvig, Holler & Co. i Rendsborg. Hvad skibet bestilte under den nye reder har ikke kunnet ses.

Da der i 1861 var optræk til en forestående krig mellem Danmark og Tyskland, var den danske stat i markedet som køber af dampskibe. Der forhandlede bl.a. om køb af »Caroline Amalie«, og der blev ovenikøbet udført en prøvetur med skibet⁵². Købet blev dog ikke til noget.

»Caroline Amalie« solgtes herefter den 7. maj 1862 til Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft. Skibet blev dog ikke sendt til Amerika, men efter navneændring til »Groden« anvendtes det på ruten mellem Hamburg og Helgoland, senere mellem Hamburg og Föhr og mellem Hamburg og Bremerhaven. Endelig blev det i 1866 nedrigget til lægter og omdøbt »Südwest«⁵³. Som lægter skiftede fartøjet ejer nogle gange, og det eksisterede ihvertfald i år 1900⁵⁴.

NOTER

¹ Københavns Adresseavis (i det følgende fork. Adr.) juli 1829.

² Rigsarkivet General Toldkammer og Commerce Collegium, Deutsche Vorstellungen und Resolutionen nr. 61 1838.

³ Adr. juli 1838.

⁴ Kieler Stadt und Adressbuch für 1842.

⁵ Mercantil Calendar 1843.

⁶ Rigsarkivet, Udenrigsministeriet, Kommercekollegiet samlede sager nr. 468.

⁷ Mercantil Calendar 1843.

⁸ Udenrigsministeriet, Kommercekollegiet samlede sager nr. 468

⁹ Berlingske Tidende (i det følgende fork. B.T.) 28. april 1845.

¹⁰ Adr. juli 1842.

¹¹ B.T. 11. april 1843.

¹² Adr. juli 1842.

¹³ B.T. 13. januar 1843.

¹⁴ B.T. 18. marts 1843.

- 15 B.T. 1. maj 1843.
- 16 B.T. 8. maj 1843.
- 17 B.T. 19. juni 1843.
- 18 B.T. 26. juni 1843.
- 19 B.T. 17. juli 1843.
- 20 B.T. 18. juli 1843.
- 21 B.T. 26. juli 1843.
- 22 B.T. 9. oktober 1843.
- 23 B.T. 18. november 1844.
- 24 B.T. 24. oktober 1843.
- 25 B.T. 3. november 1843.
- 26 B.T. 13. juni 1845.
- 27 B.T. 26. marts 1844.
- 28 Adr. juli 1844.
- 29 B.T. 18. november 1844.
- 30 B.T. 16. juni 1845.
- 31 B.T. 28. april 1845.
- 32 B.T. 24. og 27. juni 1845.
- 33 B.T. 2. juli 1845.
- 34 B.T. 7. juli 1845.
- 35 Handels- og Skibsfartstidende 1845.
- 36 Generalstaben. Den dansk-tyske krig 1848-1851.
- 37 Tidsskrift for Krigsvæsen 1858, Blom. Landgange.
- 38 B.T. 31. maj 1850 og Tidsskrift for Søværnen 1848-1851.
- 39 Tidsskrift for Søværnen 1851.
- 40 B.T. 27. marts 1851.
- 41 Haandbog for Reisende 1851.
- 42 Haandbog for Reisende 1852.
- 43 Veiledning for Reisende 1853.
- 44 B.T. 19. maj 1856.
- 45 B.T. 10. april 1856.
- 46 B.T. 2. maj 1856.
- 47 B.T. 7. august 1851.
- 48 B.T. 1. juni 1853.
- 49 B.T. 4. og 8. oktober 1851.
- 50 B.T. 20. december 1856.
- 51 B.T. 10. maj 1861.
- 52 Walter Kresse: Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824-1888. Hamburg 1969.
- 53 The Belgian Shiplover, div årgange.

THE »KÖNIGINN CAROLINE AMALIE« OF FLENSBORG

Summary

Purchasing a steamship in 1842 was something of a risk as it required large financial investment with uncertain prospects of a satisfactory return. In the case of the »Königinn Caroline Amalie« the vessel in question was, moreover, something as new and untried as an iron steamship. Even though the authorities showed great consideration by allowing duty-free import and favourable measuring dues the future was uncertain.

The vessel had practically a monopoly of the route between Flensburg and Copenhagen but this did not bring in enough money to cover the cost of the ship and its daily upkeep. Other courses of income had therefore to be found and here in particular the Århus-Copenhagen route gave good results. The success of the »Königinn Caroline Amalie« on this route attracted other steamships such as the »Iris«, for example, which had faced similar problems. As a result there was an energetic price war between the two vessels. An agreement to share the route revealed that of the two rivals passengers preferred the »Iris«. Once again, therefore, the »Königinn Caroline Amalie« had to look for other possibilities but after a short period in service between Nyborg and Copenhagen the vessel ran aground and sank. Thanks to an English diver in Denmark at the time it was possible to salvage the ship which thus had the somewhat doubtful honour of being the first Danish steamship to be completely salvaged after being wrecked.

During the war of 1848-51 the vessel was in the service of the Danish state and afterwards found that the route had been taken over by new ships. Nevertheless the »Königinn Caroline Amalie« did not give up until 1856 when it was withdrawn from service and sold. In 1862 it was sold again, to Hamburg, where after a couple of years in local waters it was rigged down as a barge and continued as such until 1900.

AUGUST OG HANS KONOW NORSKE REDERE I KØBENHAVN

Av

LAURITZ PETTERSEN

Lederen af Bergens Sjøfartsmuseum skriver her om en norsk rederfamilie, der gennem tre led kom til at spille en stor rolle for Bergens næringsliv og skibsfart, ikke mindst ved overgangen fra sejl til damp.

Utenlandske innflyttere har spilt en større rolle i Bergen enn i noen annen norsk by. Som landets største by like frem til 1830-årene og som en usedvanlig livlig handelsplass for eksport og import, har byen øvet sin tiltrekning på fremmede som av ulike grunner søkte seg en fremtid i et annet land.

Naturlig nok kom ikke innflytterne så langt vekke fra. De kom helst fra områder som hadde kjennskap til byen og handelsforbindelser med den. De klimatiske forhold gjorde nok sitt til at folk fra sydlige breddegrader ikke søkte til Bergen. De fleste kom fra Holland, Nord-Tyskland og Sønderjylland.

Innflytterne engasjerte seg vanligvis i handel, og de viktigste handelsvarer i Bergen var fisk i eksport og korn og kolonialvarer i import. Innflytterne representerte en stadig fornyelse av den bergenske forretningsstand, og mange av de handelshus de grunnla har vært av stor betydning for byen. Flere av dem er i virksomhet fremdeles blant byens ledende firma.

Handel og kjøpmannskap i Bergen omfattet også skipsfart. De fleste kjøpmenn var redere for egne skip eller medredere med andre.

Mange av innflytterne kom også snart med i det politiske liv både lokalt i Bergen og rikspolitisk.

Vi skal her se litt nærmere på en innflytterfamilie som også fikk tilknytning til Danmark, nemlig familien Konow. Den norske familien Konows stamfar, Friederich Ludwig Konow, var født i Schwerin i



Kjøpmann og skibsreder August Konow, f. 1780 i Bergen, d. 1873 i København. (Foto repr. fra Bergens Museum 1825-1900. Universitetsbiblioteket i Bergen).

August Konow, merchant and shipowner. Born 1780 at Bergen, died 1873 in Copenhagen.

Mecklenburg i 1746 og flyttet til Bergen i 1769 etter at han hadde vært i handelslære i Lübeck i 8 år. Lübeck var en av Bergens eldste handelsforbindelser, så Konow har vel her fått høre om de muligheter den gamle hansastad i nord gjennom århundrer hadde kunnet by fremmelige, unge, tyske forretningsmenn.

I Bergen kom Fr. Konow i tjeneste hos Wollert Krohn, hvor han ble i 5 år. I 1774 løste han borgerbrev og begynte egen forretning.

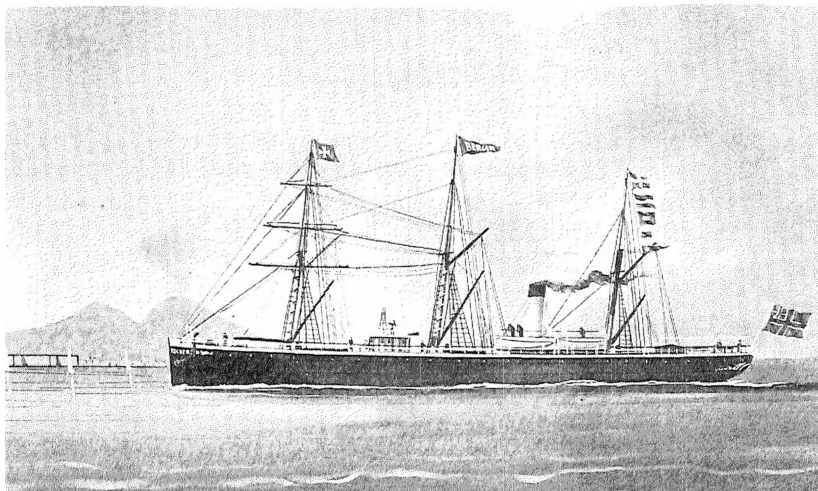
I 1786 ble Fr. Konow valgt som en av byens 8 deputerte menn til byens borgerutvalg, så han hadde utvivilsomt opparbeidet seg en høy posisjon blant byens forretningsmenn.

Da Fr. Konow døde i 1798, ble hans forretning overtatt av enken og to av hans sønner under navnet Konow & Comp.. De to sønnene var Wollert Konow f. 1779 og August Konow f. 1780. Forretningen ble under deres ledelse bygget ut til å bli et av byens største handels- og bankierhus, samtidig som de begge deltok aktivt i det politiske liv.

Wollert Konow var stortingsrepresentant for Bergen i 1815-16 og 1827-28 foruten at han hadde flere tillitsverv i Bergen. Han var blant annet leder av Norges Banks avdeling i byen og medlem af direksjonen for den nyoprettede Bergens Sparebank i 1823. I årene 1804-1839 var han sekretær og den faktiske leder av »Det nyttige Selskab« i Bergen, som i 1825 fikk opprettet det første private dampskipsselskab i Norge og anskaffet hjuldampere »Oscar« for trafikk mellom Bergen og Christiania. Wollert Konow var dansk visekonsul i Bergen fra 1816.

August Konow kom til å spille en betydelig politisk rolle omkring 1814 som trofast venn av prins Christian Fredrik og tilhenger av full selvstendighet for Norge. Han ble valgt til representant fra Bergen til Riksforsamlingen på Eidsvoll, men ble av Christian Fredrik anmodet om å reise til Holland og England som hans »politiske og finansielle Agent« og kunne derfor ikke møte på Eidsvoll. Han møtte imidlertid på det overordentlige Storting høsten 1814 og spilte en fremtredende rolle i forhandlingene både med Christian Fredrik og svenskene. Han var en av de 5 av 77 representanter som selv i landets trengte posisjon før forhandlingen med svenskene stemte nei til spørsmålet om hvorvidt »Norge som selvstendig rike under visse betingelser skulle forenes med Sverige under en Konge«. Konow tok allerede på dette Stortinget opp spørsmålet om egne norske konsulater i utlandet, noe som skulle bli et av strids-spørsmålene som førte til unionsoppløsningen i 1905. Ellers var han mest opptatt av Stortingets arbeid med bank og pengevesen.

August Konow hadde som nevnt stor hengivenhet for Christian Fredrik, og han foreslo for Stortinget en takkadresse, æresstøtte og apanasje for ham. Forslaget om æresstøtte og apanasje trakk han



D/S »Bergen«, 1065/859 rg.tonn, bygget 1871 av Burmeister & Wain, København for Hans Konow m.fl., København/Bergen. (Foto etter akvarell i Bergens Sjøfartsmuseum).

The s.s. »Bergen«, built in 1870 by Burmeister & Wain, Copenhagen, for Hans Konow and others. For a time Bergen's largest cargo vessel.

tilbake, men forslaget om takkadresse ble fremmet. August Konow møtte på Stortinget til og med 1824.

I sin hjemby var han som sin bror også aktiv på mange felter. Han var med på grunnleggelsen av Bergens Museum i 1825 og var med i bestyrelsen like til 1857. Han var preussisk konsul i Bergen fra 1806.

I 1839 døde Wollert Konow, og året etter trådte August Konow ut av firmaet Konow & Comp., som ble fortsatt frem til 1851 av Wollert Konows sønn Fr. L. Konow. August Konow opprettet et nytt firma, August Konow & Sønner, i samme bransje som det gamle med sild og fiskehandel og korn som de viktigste handelsvarer.

Som de fleste større kjøpmenn hadde August Konow interesser i skip, i første rekke som ledd i egne import- og eksportforretninger, men etter hvert også i uavhengig fraktfart. Fraktfarten utviklet seg særlig etter 1850. Firmaet var korresponderende reder for en rekke seilskuter i oversjøisk fart.

August Konow, som var blitt enkemann i 1856, flyttet i 1860 til København sammen med sin sønn Hans Jacob Hesselberg Konow (1824-1897) og hans familie. Hans Konow hadde dansk hustru, Ida Marie West, som han hadde giftet seg med i 1856. Deres barn ble

utgangspunktet for den danske linje i familien Konow. En av Hans Konows sønner var admiral Henri Konow (1862-1938), som blant annet var interimsguvernør på de danske vest-indiske øyer, da de ble overtatt av U.S.A. i 1917.

Forbindelsen med Bergen ble på ingen måte brutt fordi om August og Hans Konow flyttet til København. En av sønnene i firmaet var igjen i Bergen og ivaretok en tid firmaets kjøpmannsvirksomhet, men det som gjaldt interessene i bergensk skipsfart ble ivaretatt fra København, i første rekke av Hans Konow.

Som kornimportør og kornhandler ble firmaet August Konow & Søner sterkt interessert i den økende kornfarten fra Svartehavet i 1850- og 60-årene. Redere i Bergen og Stavanger gjorde denne farten til en spesialitet og fikk bygget en rekke store seilskuter for frakt av korn ikke bare til hjemlig forbruk, men også for levering til de store markeder i Europa.

Mot slutten av 1860-årene ble det stadig mer klart at seilskutene snart hadde utspilt sin rolle i denne farten. Konkurransen med de store og mer effektive dampskip ble stadig større. Det var særlig engelskmennene som disponerte egnete dampskip som så mye lettere tok seg frem gjennom flere av de vanskelige passasjene som skutene hadde i denne farten, spesielt Dardanellene og Gibraltarstredet.

Oversjøisk dampskipsfart var ennå i sin vorden i Norge, og man hadde lite å sette inn i konkurransen. Våre dampskip var for små, og våre seilskuter ennå ikke uttjent. I Bergen følte man imidlertid behovet for å skifte til dampskip mer påtrengende enn i andre byer i landet hvor man hovedsakelig hadde satset på trelastfarten som fortsatt gav seilskutene full beskjeftigelse.

Overgangen til damp kom derfor til å gå raskere i Bergen enn i Norge forøvrig. I første rekke var det transporten av fiskeprodukter som satte fart i anskaffelsen av dampskip. I 1871 var det i Bergen hjemmehørende 37 dampskip, alle beregnet for rutefart og Nordsjøfart¹. Det største dampskipet var på 179 kml. Skulle man imidlertid fortsatt delta i Svartehavs-farten, måtte det anskaffes større dampskip.

Det første initiativ til å få bygget et slikt stort dampskip for bergensflåten kom fra August og Hans Konow i København. Sammen med flere av sine gamle forretningsforbindelser i Bergen ble det hos Burmeister & Wain kontrahert et dampskip som ved levering i 1871 målte 449,5 kml eller etter de nye måleregler i 1876: 1065/859 rg. tonn. Skipet ble døpt »Bergen« og populært kalt »Store-Bergen« til forskjell fra Det Bergenske Dampskibsselskabs hjuldampere »Bergen« fra 1852 som fremdeles var i fart. »Bergen« var byens største lasteskip, om enn ikke lenge, og



D/S »August«, 1600/1249 rg.tonn, bygget 1875 av Dixon & Co., Middlesborough for Hans Konow m/fl., København/Bergen. (Foto: Bergens Sjøfartsmuseum. Fartøyet ved Bergens Mek. Verksted).

The s.s. »August«, built in 1875 by Dixon & Co., Middlesbrough, for Hans Konow and others. Registered at Bergen.

det fortelles at det var så stort at det ikke kunne vende inne på Vågen i hjembyen. Det heter også at »Bergen« var det til den tid største dampskip bygget i Danmark².

Som fører av »Bergen« ble tilsatt kaptein Jacob Christensen som også hadde tilsyn med skipet under byggingen i København. Jacob Christensen hadde ført flere av de seilskuter Aug. Konow & Sønner hadde disponert, og han var personlig venn av August Konow. Jacob Christensens far, Jacob Christensen (I), var forøvrig født på Als i 1782 og tok skipperborgerskap i Bergen i 1811.

August Konow døde i 1873, men Hans Konow opprettholdt sin forbindelse med de bergenske skipsfartsinteresser, og det neste dampskip han var med på å finansiere var D/S »August«, 517½ kml (1232 n.r.g.t.) bygget 1875 i England, oppkalt etter faren.

I 1876 gikk Jacob Christensen i land og etablerte seg som skipsreder. Han overtok disponeringen av D/S »Bergen« og D/S »August« som

Hans Konow hadde hovedinteressene i³. Jacob Christensens rederi utviklet seg raskt til et av byens største. Hans Konow ble medeier i flere av de skip som rederiet etterhvert anskaffet. Han var en av de største parthaverne i D/S »Jacob Christensen«, 1763/1357 rg. tonn bygget i 1882 i England og D/S »Marie«, 2051/1646 rg. tonn, bygget 1891 også i England⁴.

Hans Konow døde i København i 1897, og den danske familien Konows nære forbindelse med den bergenske skipsfart opphørte.

NOTER

- ¹ Norges offisielle statistikk (NOS) C No 3c. Tabeller vedkommende Norges Skipsfart i Aaret 1871. Chra. 1873.
- ² Opplysning i fartøysregisteret, Bergens Sjøfartsmuseum.
- ³ Nationalitetsbevisprotokollen for Bergen 1861-1903. Statsarkivet i Bergen. Bergens Skibsassuransforening. Interessenters konti B.Sj.3287.Ms3/a 2/IV.
- ⁴ Ibid.

LITTERATUR

Bruenech, G. W.: Konow - Personalhistorie og genealogi 1260-1936. Oslo 1937.

AUGUST OG HANS KONOW TWO NORWEGIAN SHIPOWNERS IN COPENHAGEN

Summary

The article gives an account of August and Hans Konow, a father and son who were Norwegian merchants and shipowners. They moved to Copenhagen in 1860 but continued to own ships registered at Bergen. They were second and third generation citizens of Bergen and the author describes the position the family quickly attained both in trade and politics.

They owned a number of sailing ships before coming to Copenhagen. At that time sail was beginning to give place to steam and it was due to the two men's initiative that the first large steamship for the Black Sea trade were built. The first, the »Bergen« was built by Burmeister & Wain, Copenhagen, and launched in 1871.

MENS GRÆSSET GROR... HAVETS HUSMÆND OG DEN MARITIM-HISTORISKE FORSKNING

Af

ALAN HJORTH RASMUSSEN

Forfatteren er leder af Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, der blev åbnet i 1968. Ved opbygningen af museet har Hjorth Rasmussen prioriteret indsamlingen af nutidsmateriale under mottoet: Hvad der er nutid i dag er fortid i morgen.

De maritimt orienterede danske museer udgør en broget flok på højest forskellige trin i dokumentationsstigen - fra egns museer med et enkelt skibsbillede og lidt sømandssouvenirs til helt eller delvis landsdækkende specialmuseer, der søger at dokumentere enkeltområder eller perioder heraf inden for den maritime kulturhistorie. Fælles for museerne er, at de kun sjældent har haft ressourcer til at gå i offensiven for selv at samle sig en tilbundsående repræsentation af materiale om emner, som de har fundet dækkende for deres målsætning.

Kræfterne har gennem det sidste århundrede nødvendigvis været brugt på at modtage og registrere de rester af fortiden, som ældre tiders museumsløse samfund ikke har set nogen bevaringsinteresse i.

Den ensidige jagt på fortiden er dog ved at være et overstået stadium. Nyere og allernyeste tid vinder stadig større museumsinteresse. Det skyldes nok dels, at museumsfolk til en vis grad kan dulme deres samvittighed over for fortiden ved at se tilbage på stærkt bugnende magasiner med ældre museumsmateriale, dels fordi museumsfolk har lært af erfaringerne og de ord, de så ofte er blevet præsenteret for i deres arbejde: »I skulle bare være kommet for 14 dage siden...« etc.

Det må forventes, at et af de overordnede synspunkter, som i de kommende årtier vil sætte sit præg på såvel specialmuseernes som de øvrige kulturhistoriske museers indsamlingsplanlægning, bliver en langt højere prioritering af indsamling og undersøgelser med emner fra samtiden end tilfældet er i dag. Det vil da sandsynligvis ske ud fra det museologiske



Udvalget til sikring af skibstegninger og andet dokumentarisk materiale samlet på fyrskipet i Nyhavn den 1. juni 1979. Deltagerne er set fra venstre: Anders Monrad Møller, Alan Hjorth Rasmussen, Birger Thomsen, Hans Jeppesen, Holger Munchaus Petersen og Hanne Poulsen. Nordisk Pressefoto A/S.

In 1978 a joint subcommittee was set up by the most important maritime museums and the National Business Archives under the auspices of the Committee for the Study of the History and Sociology of the Sea. Its task is the preservation of drawings of ships and other documentary material of the modern period which are otherwise in danger of being lost. The members of the committee, whose names will be known to readers, were photographed in Copenhagen in 1979.

hovedsynspunkt, at repræsentativ indsamling og undersøgelse foretages bedre i og af samtiden, end ved at museerne fortsat lader tidens tand eller tilfældige afleveringer være hovedkriterium for tilgang af museumsmateriale.

Det kan byde på ganske store vanskeligheder at overbevise bevilgende myndigheder om, at museumsverdenen bør have muligheder for at kunne følge med tiden, ligesom der naturligvis også blandt museumsfolk kan eksistere træghed og afmagt over for det væld af dokumentations-



Lastmotorskibet »Kamina« af Asaa losses brosten i Køge. Lasten blev indtaget i Kolberg, Polen. Forf. fot.

The m.s. Kamina of Asaa, unloading a cargo of stone from Poland in the port of Køge, east Denmark.

opgaver, som ligger for vor dør, men som smuldrer og forsvinder mellem fingrene på os, inden vi når at reagere.

En måde at drive maritim samtidsindsamling på kan bl.a. være, at museumsfolk selv går ud i det maritime næringsliv for at skildre og fastholde karakteristika, som findes bevaringsværdige ud fra forskernes eller det pågældende museums specifikke målsætning. Thi hvem andre end netop museumsfolk måtte forventes at ville føle dokumentationsforpligtelse over for en maritim samtid, som forsvinder? Det maritime erhvervsliv selv bevarer normalt kun dokumentations- og regnskabsmateriale i det antal år, som loven foreskriver.

Gennem dannelsen af et samarbejdsudvalg i 1978 mellem repræsentanter for danske maritime museer, Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning samt Erhvervsarkivet i Århus omkring sikring af maritimt kildemateriale, som ellers går tabt, er konsekvensen af de nævnte overvejelser delvis søgt realiseret. I udvalget har man erfare, at forståelsen for bevaring af maritimt kildemateriale, medens tid er,

af og til kan støde på modstridende interesser inden for erhvervs- eller privatlivet, men at resultaterne, når det endelig lykkes at sikre et totalarkiv, til gengæld kan være så meget desto mere værdifulde.

Tilsvarende overvejelser var grundlaget for et forskningsprojekt, som Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg deltog i 1976-1979. Gennem medarbejder-ophold på fiskefartøjer og dagligt samkvem med danske fiskere under fiskeri samlede museet et omfattende dokumentationsmateriale om fiskeren på hans arbejdsplads (optegnelser, båndoptagelser, fotos, films, video m.m.). Materialet er af ganske særlig værdi, når man bl.a. betænker, at det ikke vil kunne erstattes af andet kildemateriale. De gængse landbaserede kildesamlinger, som forskningen ellers senere vil kunne betjene sig af vedrørende vor egen samtid (pressearkiver, aviser, tidsskrifter, rederi- og personarkiver, statens arkivvæsen m.v.), kommer ganske til kort, så snart vore fartøjer i fiskeriet eller den lille skibsfart lægger fra kaj og går i fart!

På et møde i foråret i 1979 mellem Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg diskuteredes disse synspunkter, og det vedtoges, at forfatteren med udgangspunkt i erfaringerne fra det nævnte Esbjerg-forskningsprojekt skulle undersøge, om der var grundlag for evt. at igangsætte tilsvarende indsamlingsprojekter vedr. den lille skibsfart. På baggrund af øget konkurrence fra de landbaserede transportmidler m.v. er den lille skibsfart i de senere år taget så meget af, at den risikerer at forsvinde uden at efterlade sig spor i de maritime museers og forskningsinstitutioners arkiver, måske lige bortset fra enkelte billeder af coastere og lastmotorskibe - normalt fotograferet i havn. Kildemæssigt set er den store skibsfart anderledes bedre repræsenteret og veldokumenteret på museerne og andetsteds end småskibsfarten.

For at få et førstehåndsindtryk af den lille skibsfarts betingelser tog forfatteren i dagene 16.-25. maj 1979 på rejse med lastmotorskibet »Kamina« af Asaa (bygget 1955 i Svendborg, forlænget 1966, 214 BRT, 313 TDW). Påmønstringen fandt sted i Randers, hvor skibet udlossede sojaskrå fra Frederikstad. Derfra gik »Kamina« i ballast til Kolberg, Polen, hvor der blev indtaget brosten til Køge. Skibet ankom hertil søndag morgen den 20. maj og returnerede den følgende eftermiddag i ballast til Kolberg, hvor der indtoges mursten samt dækslast af drænrør til Bergqvara i Kalmarsund. Forfatteren afmønstrede i Bergqvara.

Indtil den 16. maj 1979 (lang vinter) havde »Kamina« foretaget 9 rejser med korn fra Danmark og Tyskland til Polen, 5 rejser med karbid, gødning og sten fra Polen til Danmark samt 2 rejser mellem danske havne med henholdsvis sten og gødning. Skibet havde i 1977 og 1978



Frokost ombord på m/s »Kamina«. Forf. fot.

Lunch aboard the m.s. »Kamina«.

henholdsvis 69 og 60 laster, hovedsagelig til destinationer på Østersøen og i Kattegat.

Søfartsoplysningerne til efterstående sammenligning mellem fiskeriet og småskibsfarten m.v. stammer fra forfatterens ophold ombord på »Kamina« samt interviews med skipper Aage Poulsen, styrmand Jørgen Marker og skibets øvrige besætning. Andre kilder er ikke inddraget. Optegnelserne, der er suppleret med fotooptagelser af skibsinteriører og dagligdag på søen og under ophold i Randers, Køge og Bergqvara, fylder 52 håndskrevne sider. De skal naturligvis ikke gengives her, men kun udnyttes til brug for artiklens problemstilling.

Allerførst kan det slås fast, at indsamlings- og forskningsbetingelserne ombord på et lille fragtskib er fuldt ud lige så gode, ja på en række punkter endog bedre, end i fiskeriet. Medens en betydelig del af fiskerens dagligdag optages af fiskeriprocessen og således vanskeligt kan udnyttes til interviewarbejde, bruges en væsentlig del af tiden i den lille skibsfart på regulær sejlads eller som ventetid i fremmedhavn. Begge situationer kan i de fleste vesteuropæiske havne og farvandsområder med fordel anvendes til interviewarbejde, fotografering og filmoptagel-

se vedrørende søfartens betingelser og arbejds- og dagligdagen ombord m.v. Hertil kommer de ydre fysiske rammer for museumspassageren, nemlig lukaf- og pladsforholdene, som i et lille lastmotorskib normalt er langt bedre end i fiskefartøjer af tilsvarende årgang.

Den lille skibsfarts udøvere kaldes ofte havets husmænd, en betegnelse som de har tilfælles med hovedparten af de danske fiskere. Selvejet i småskibsfarten er en markant parallel til ejendomsforholdene inden for fiskeriet. Kommanditselskaberne hører til i den større skibsfart.

En fiskeskipper, som er navigator, men ikke fisker, vil ikke kunne overleve længe i fiskerierhvervet. Tilsvarende er navigatorisk dygtighed ikke i sig selv en færdighed, som kvalificerer til skipperjobbet i småskibsfarten. Skipperen i en del af den lille skibsfart må kunne tage stilling til tilbudte fragter, idet disse i sig selv er handeler bestemt af udbud og efterspørgsel. Monopoltilsynsfragtrater følges stort set kun af skrotsejlerne. Skipperen må kunne kalkulere og vurdere, må kunne handle selvstændigt, må først og fremmest kunne sige nej til fragtrater, der er for lave, kort sagt, han må have samme slags købmandsblod i sine årer, som skipperne, der har båret dansk søfart frem gennem århundreder. Hvor skipper og fartøjsejer er een og samme person, som tilfældet er i den lille skibsfart, bestemmes destinationerne ikke souverænt af skibsmæglere eller rederier i land. Skipperen har den endelige afgørelse. Mægleren kan dog på skibets vegne slå til omgående, hvis en god fragt er i sigte. På »Kamina« stod skipperen normalt i radiotelefonisk forbindelse med mæglerfirmaet Chr. Jensen, Ålborg, et par gange i døgnet, og der udveksledes synspunkter på de tilbudte fragter.

Samspillet i den lille skibsfart mellem mægler og skipper omkring fragterne, sejladsens livsnerve, vil være et af de væsentlige områder, som skal dokumenteres og uddybes gennem sammenlignende analyser af eksempelmateriale fra mange skibe. Et materiale af denne art, medregnet de overvejelser, som gøres i konkrete situationer på henholdsvis mæglerkontor og i styrehus, aflejres ikke i form af arkivalier nogetsteds, men må fastholdes og uddybes ved interviews umiddelbart efter, at overvejelserne er gjort og afgørelserne truffet. Tilsvarende gælder med hensyn til udredningen af begrebet »købmandsmægler« i den lille skibsfart. Klarlægelse af det nævnte forhold vil være en oplagt opgave for en kommende maritim-historisk samtidsindsamling og forskning.

Et andet emne, hvis ældre historie ikke mindst dr. Henning Henningsen har ofret stor interesse, men som dog er uudforsket, hvad angår nyeste tid, er søfolks varekøb og varebytte i udlandet, hjembringelse af souvenirs m.v. Der er fremdeles kulturkontakt på dette område, ikke



Klar til opvask i kabyssen på m/s »Kamina«. Forf. fot.

Washing up in the galley, m.s. »Kamina«.

mindst i den del af småskibsfarten, der karakteriseres ved korte rejser og mange udenlandske havneanløb. Muligheden for udbygget kontakt er bedre her end i den store skibsfart og i fiskeriet, hvor størstedelen af de søfarendes tid tilbringes på søen. Det vil være af interesse at få samlet materiale om de overvejelser og interesser, som ligger bag søfolks indkøb i udlandet. En sådan materialesamling kan med fordel tage sit udgangspunkt i konkrete situationer under ophold i fremmedhavn. Emnet er eksempel på en kildegruppe, der nok med tiden lejr sig genstandsmæssigt og opsamles som dele af søfolks boliginteriører, men som ellers undgår enhver offentlig registrering, og hvis baggrund og sammenhæng går tabt, hvis ikke maritimt orienterede forskere eller museumsfolk gør optegnelser herom i tide. I forbindelse hermed må der nødvendigvis også foretages fotografering og registrering af hjembragte effekter i nutidigt sømandsmiljø, så det ved sammenligning med andre erhvervsgrupper kan fastslås, i hvor høj grad søfolks boligkultur rummer påvirkninger fra den maritime livsform.

Småskibsfartens betingelser er på en lang række punkter væsensforskellige fra den store skibsfart. Adskillige mennesker foretrækker den lille skibsfarts livsform med sejlsads på et væsentligt antal destinationer,

mulighed for kontakt med mange mennesker, hyppigere familiekontakt, mulighed for udnyttelse af selv kortere ferier omkring årets højtider m.v. Værdierne, som småskibsfartens udøvere tillægger deres erhverv og specielle livsform i forhold til andre maritime livsformer, er også udforskede emner, som ikke vil give sig arkivmæssige udslag, med mindre der optegnes om dem nu.

Småskibene med deres varierede arbejdsrytme og arbejdsbetingelser har alle dage fungeret som uofficielle skoleskibe for den søfarende ungdom, og mange unge har her fået afprøvet, om deres hu til søen var alvorligt ment eller blot flyvetanker. I dag håndhæves bemandingsreglerne imidlertid så strengt, at ingen må forhyres, uden først at have gennemgået et længerevarigt ophold på en af statens søfartsskoler. Først derefter skal det vise sig, om den nye sømand har lyst til søen. Det siger sig selv, at frafaldsprocenten er høj. Ikke mindst rekrutteringen til småskibsfarten kom i klemme imellem teori og praksis, da der i en periode ikke kunne skaffes mandskab med de nødvendige papirer til bemanningen i den lille skibsfart. Når en ung mand eller kvinde først havde skaffet sig papir på sin viden, blev forhyring ofte et prestige- eller kompetencespørgsmål, og den store skibsfart løb af med sejren. - Man kunne måske forestille sig, at dele af den lille skibsfart - i det mindste i en overgangsperiode - fik dispensation og særstatus som sejltdsgivende uddannelses- eller praktikskibe i forbindelse med erhvervsvejledning eller reformer inden for søfartsuddannelsen.

Det er ikke umuligt, at en række unge med papirer efter nogle år i den store skibsfart vil prioritere de trivselsmæssige værdier i den lille skibsfart så højt, at de går ind i den. En sådan udvikling er set før i det maritime næringsliv, bl.a. i kystfiskeriet, hvis udøvere i en række tilfælde er vendt tilbage efter at have prøvet det bundne liv som kutterfiskere fra de store havne.

Oplysninger om rekrutteringsbaggrund, motivation, forventning og tilpasning til erhvervet, oplæring ombord, arbejdsdeling m.v. er også vigtige emner, som naturligt kan indsamles og uddybes ved interviews med de enkelte besætningsmedlemmer under sejladsen.

I det foregående er udvalgt nogle ganske få emner inden for den lille skibsfart, som vil glide den maritim-historiske forskning af hænde, hvis ikke der i nærmeste fremtid rettes en indsats imod den. Til eksemplerne kunne føjes en lang række andre emner vedrørende forhold ombord, som dog ikke skal uddybes nærmere her. Artiklen er ment som en appetitvækker til indsamling og forskning omkring en maritim livsform, der ligger lige for, og som med stor fordel kan studeres under ophold ombord.



m/s »Kamina« af Asaa lastet med mursten og drænrør på vej fra Kolberg til Bergquara.
Forf. fot.

*The m.s. »Kamina« bound for Bergquara, Sweden with a cargo of bricks and drain-pipes
from Kolberg in Poland.*

Det ville være ønskeligt, om danske maritime museer samt maritim-historiske forskere og andre med interesse for den lille skibsfart løftede i flok for at bære et indsamlings- og forskningsprojekt igennem, medens der endnu er liv og repræsentativitet i denne del af vort lands søfart.

NO TIME LIKE THE PRESENT MUSEUMS AND RESEARCH INTO THE HISTORY OF THE SEA

Summary

Comparatively few of the maritime museums in Denmark, have money or staff enough to shoulder for themselves the burden of gathering together documentary material in any depth relating to subjects within their particular sphere. This is especially true with regard to modern developments in small shipping.

The expansion of land traffic has created an infra-structure in which the small shipping of the country has had difficulty in surviving. The writer believes that a representative collection and study can better be made in the present rather than letting chance and the tooth of time continue to be the main criteria for determining the documentary material museums acquire.

The structure of small shipping in Denmark is of a nature that does not automatically give rise to source material, as is the case, for example, with larger vessels. The researcher has to live on board if he wishes to find his material. From experience at the Museum of Fisheries and Shipping at Esbjerg and from his work on the Committee for the Study of Maritime History and Sociology the writer recommends that museums and scholars should cooperate in a project for the collection and study of material on certain specific aspects of small shipping. The day may not be far off when this particular branch of Danish shipping no longer exists in all its variety. If a collection is to be made it must be done now.

PÖTTER-SCHIFFER
EIN BEITRAG ZUM MARITIMEN KULTURAUSTAUSCH
IM SÜDLICHEN OSTSEERAUM WÄHREND DES
18. UND 19. JAHRHUNDERTS

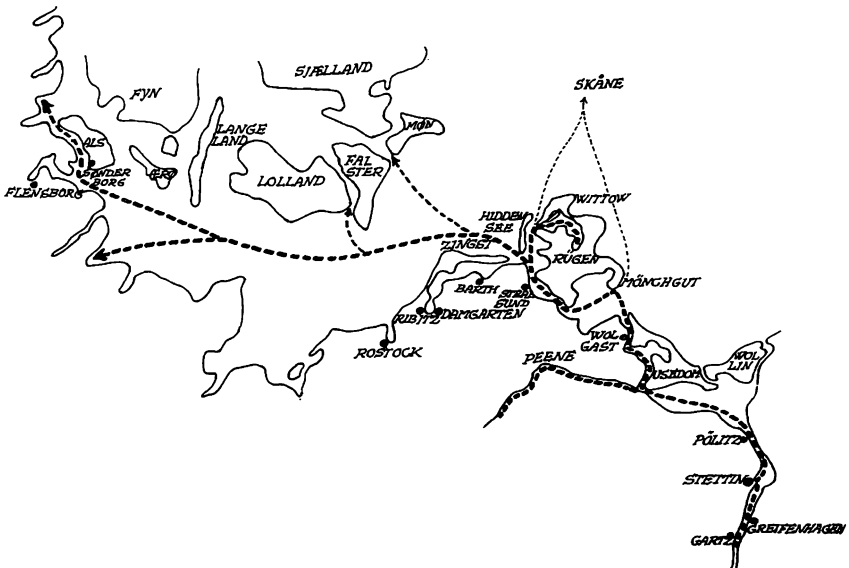
Von

WOLFGANG RUDOLPH

Forfatteren har gennem mange år beklædt en forskerstilling ved Akademie der Wissenschaften der DDR og har som en af foregangsmændene inden for studiet af den maritime kulturhistorie publiceret en lang række afhandlinger over lokale småfartøjer, både og småskibsbygning samt sejladser i de østtyske kystegne og indre vandveje. Også andre sider af kystbefolkningens tilværelse er i de senere år blevet behandlet.

Die Keramikgattung Stettiner Gut war im Volksleben der südlichen Teile Dänemarks seit dem 18. Jahrhundert gut bekannt. Man versteht darunter - nach Nørregaard - eine einmal gebrannte, nur auf der Schauseite zinglasierte Irdenware mit apartem Dekor in den Scharf-feuerfarben blau, türkisgrün, gelb und manganviolett. Jetzt haben wir neue Beweise, dass die Ware zweimal gebrannt wurde, wie Fayence. Diese Ware geriet jedoch erst vor wenigen Jahren in das Blickfeld der wissenschaftlichen Forschung, als Kaj Uldall in seiner kleinen Schrift »Fra Frilandsmuseets samlinger: Keramik« (1959) kurz auch *Stettiner-gods* erwähnte und dazu eine Abbildung brachte. Den ersten Hinweis komplettierte Jørgen Ahlefeldt 1967 durch zusätzliche Angaben. Seit 1978 arbeitet Anker Nørregaard sehr intensiv an der Publikation eines umfangreichen Katalogwerkes über das Gesamtvorkommen an Stettiner Ware und an der Erforschung der Probleme um die Herkunft dieser Stücke, für die Kaj Uldall einen Ursprung in Schlesien, Sachsen und Böhmen angenommen hatte¹. Auf den ersten Blick scheint die Beschäftigung mit dieser Keramik nichts mit der Erforschung des maritimen Kulturaustausches im Ostseeraum zu tun zu haben. Dieser Schein trügt jedoch.

Auch in den verschiedenen Landesteilen des südlichen Ostseeküsten-gebietes zwischen Schleswig und Pommern war die Gattungsbezeichnung »Stettinische Töpferarbeit« (Stralsund 1755), »Stettiner Gut«



Die Produktionszentren des Stettinergerates und die Wege des Keramikexports.

Kort over stettinergodssets produktionssteder og vejene ad hvilke lertøjet blev ført til Danmark.

(Flensburg 1762), »Stettinisches Zeug« (Rostock 1764), »Stettiner Töpferzeug« (Barth 1835) früher wohlbekannt, wie neue Funde von Archivmaterial und Literaturquellen beweisen. Alle Belege handeln vom Import dieser Keramikgattung, und zwar - wie für Rostock, Schleswig und Flensburg ausdrücklich erwähnt wird - vom Import auf dem Wasserwege, der seinen Ausgang in Stettin genommen hat².

Kaj Uldall bezweifelte, daß die Stettiner Keramik in dieser Stadt oder deren Umgebung auch hergestellt worden ist: Betegnelsen stettinergods betyder ikke, at genstandene var tilvirket i Stettin. Auf Grund neuer, gesicherter Erkenntnisse muß diese Annahme revidiert werden. Bei der Stettiner Ware handelt es sich tatsächlich um pommersche Keramik, die im 18. und 19. Jahrhundert in denjenigen Städten produziert wurde, die Brüggemann (1779 und 1784) als Hauptorte des Töpferhandwerks in Pommern aufzählte. 1782 gab es in den 55 pommerschen Städten, die in dem größeren Teil des Landes lagen, der zum Königreich Preußen gehört hat, insgesamt 175 Töpfermeister, die 86 Gesellen und 54 Lehrburschen beschäftigt haben³. Es gab damals 9 Städte, in denen die



a



b



c

Schüsseln mit Architekturmotiv. a. Von Insel Usedom (Wahrscheinlich aus dem Lieper Winkel). Muzeum Narodowe, Szczecin. Foto Dr. Rudolph. b. Von Mönchgut auf Insel Rügen. Kulturhistorisches Museum, Stralsund. Foto Dr. Rudolph. c. Von Lolland. Lolland-Falsters Stiftsmuseum. Museumsfoto.

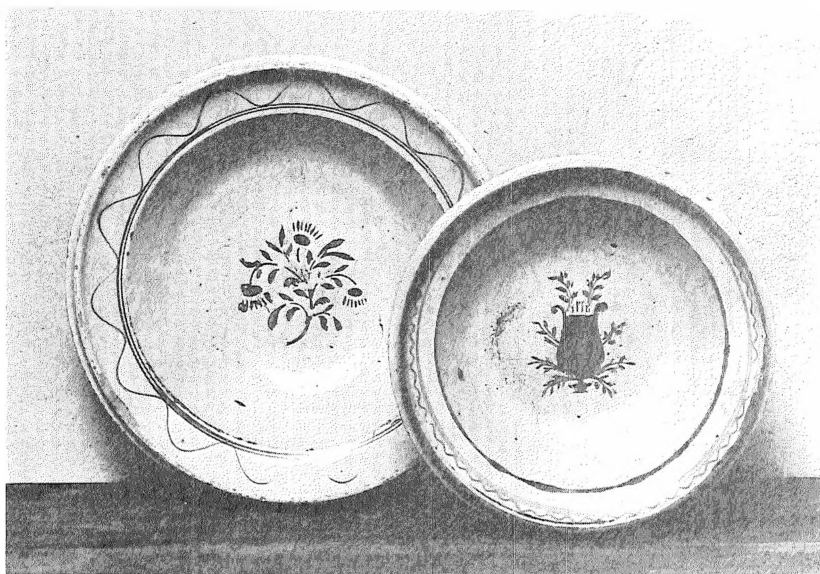
Fade med en kirkefremstilling, et arkitektonisk motiv hvis baggrund ikke kendes. a. Fra øen Usedom. b. Fra Rügen. c. Fra Lolland.

Anzahl der Töpfermeister mehr als doppelt so groß wie der Landesdurchschnitt (von 3,1) war - nämlich (von West nach Ost betrachtet): Pasewalk, Stettin, Gartz an der Oder, Greifenhagen, Stargard, Freienwalde, Treptow an der Rega, Tempelburg und Stolp. Deutlich zeichnen sich also zwei Produktionszentren ab: ein westliches mit Pasewalk (6), Ueckermünde (4), Pölitze (4), Stettin (6), Stargard (6), Gartz (6), Greifenhagen (11), Pyritz (5) und Freienwalde (8) - und ein östliches

Zentrum mit Rügenwalde (3), Köslin (5), Schlawe (4) und Stolp (7)⁴. In Stolp lagen alle sieben Werkstätten am Ufer des Flusses Stolpe in einer geschlossenen Vorstadtsiedlung, die den Namen »Töpferstadt« trug. Diese Bezeichnung ist 1793 und 1831 literarisch bezeugt⁵. Anfang der siebziger Jahre fanden Mitarbeiter des »Museum Pomorza Środ-kowego« in Słupsk, bei Baggerarbeiten am Flußufer der früheren Stolper Töpferstadt große Mengen Keramikscherben: sämtlich von zinnglasierter, einfach gebrannter Ware, die in Manier des bekannten Stettinergutes bemalt war. Einige Scherben zeigten Datierungen, die zwischen 1767 und 1820 lagen. Diese Funde, sowie eine entsprechende Ausgrabung in der Altstadt von Koszalin, bei der 1971 ebenfalls Stettiner Ware, datiert von 1827, ausgegraben wurde, beweisen die Provenienz der zinnglasierten »Halbfayence« aus pommerschen Töpferwerkstätten. Damit wird eine bereits früher von Walter Borchers geäußerte Ansicht bestätigt, daß im 18. Jahrhundert in mehreren pommerschen Städten auch fayenceartige Waren in größeren Mengen hergestellt worden sind. Walter Borchers war in den dreißiger Jahren Kustos für die volkscundlichen Sammlungen des früheren »Pommerschen Landesmuseums« in Stettin und hat 1931 und 1933 Studien zur volkstümlichen Keramikproduktion in Pommern publiziert⁶.

Schlichte zinnglasierte und bemalte Irdeware wurde in Mittelpommern noch bis zum ersten Weltkriege in größeren Mengen hergestellt und auf den alljährlichen Topfmärkten von Stettin und Pölitz verhandelt. Trotz schwerer Einbußen durch die Kriegereignisse von 1945 ist der Musealbestand an Stettiner Ware in den beiden Kerngebieten der pommerschen Töpferei noch immer ganz beachtlich. Das »Museum Narodowe« in Szczecin besitzt 30 Stücke von Stettiner Ware, davon 21 Exemplare aus der alten Sammlung des »Landesmuseums« vor 1945. Im »Museum Pomorza Środkowego« in Słupsk finden sich 26 zinnglasierte pommersche Halbfayencen; auch darunter wieder ein größerer »Altbestand« aus den früheren Heimatmuseen von Stolp, Rügenwalde und Köslin. Die schöne Sammlung an Stettiner Ware, die das Staatliche Museum für Volkskunde in Berlin früher besaß, ist im zweiten Weltkrieg vernichtet worden. Kleinere Bestände an Stettinergut finden sich aber in den Museen von Stralsund, Göhren auf Rügen, Hiddensee und Zingst. Umfangreicher werden die Sammlungen von pommerscher Irdeware mit Zinnglasur dann erst wieder in Schleswig: in Flensburg sind es 27 Exemplare, in Sønderborg 29 Stück. Aabenraa besitzt 9 Exemplare, und die Museen auf der Insel Ærø können nicht weniger als 67 Stücke vorweisen.

Gelang es also kürzlich, das Problem der Herkunft von Stettinergut



Paartopf (Essenträger), von Insel Hiddensee. Heimatmuseum Insel Rügen, Garz. Foto Dr. Weinhold.

Dobbeltpotte fra øen Hiddensee.

einwandfrei zu klären, so bleibt jetzt die Frage, ob sich auch Einzelheiten über die Wege der Vermittlung zwischen Produzenten und Konsumenten erhellen lassen. Das ist der Fall, denn der Keramikexport, die Verschiffung von Töpferwaren aus dem mittelpommerschen Gebiet rund um Stettin dauerte bis in die Jahre vor dem ersten Weltkrieg. Aus dieser Schlußphase der Entwicklung liegen sowohl Belege der mündlichen Überlieferung als auch ein interessantes Literaturzitat vor. 1936 teilte Fritz Adler, der damals Direktor des Museums zu Stralsund war, in seiner Monographie über die Volkskultur der rügischen Halbinsel Mönchgut mit: »Im 19. Jahrhundert gab es keine eigene Töpferei auf Mönchgut. Darum kam einmal im Jahr der Töpfer aus Bergen oder aus Wolgast in die einzelnen Dörfer und breitete seine Ware auf Stroh am Strand oder auf einen freiem Platz zwischen den Häusern aus. Für die Frauen und Kinder war dieser Einkauf fürs ganze Jahr ein Festtag. Es handelte sich um die gleiche anspruchslose Töpferware, welche sich für diesen Zeitraum fast an der ganzen pommerschen Küste wiederfinden läßt: außen meist unglasiert, innen auf weißgrauer



Zwei Schüsseln, von Insel Rügen (links: aus Lobbe, rechts: aus Altenkirchen). Mönch-guter Museum, Göhren. Foto: Herre.

To fade fra Rügen.

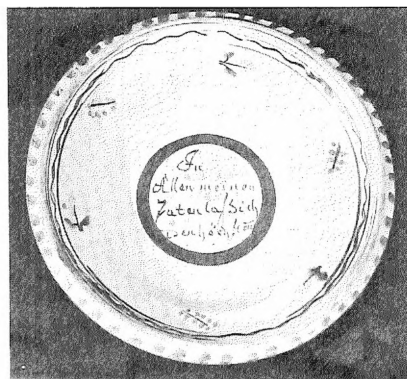
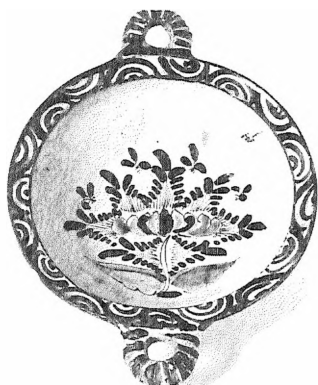
Glaser eine grünblaue Blume, ein Tier oder ein Spruch. Von diesen sehr phantasiearmen Arbeiten heben sich deutlich eine Reihe großer Teller ab, die in einer breiten, grosstupfigen Manier mit springenden Pferden. Laubwerk und Architekturstücken äußerst reich bemalt sind. Sicher älteren Ursprungs dürften sie noch ins 18. Jahrhundert zurückreichen und aus einer anderen Gegend eingeführt worden sein⁷.

Adlers Beobachtungen werden durch Scherbenfunde aus ungestört aufeinanderfolgenden Bodenschichten, die erst jüngst (1979) an mehreren Dorfstellen der Halbinsel Mönchgut gemacht wurden, aufs Beste bestätigt. Es handelt sich dabei wiederum eindeutig um Stettinergut, und zwar auch bei den Stücken mit reichem Dekor, aus den 18. Jahrhundert⁸.

In den Norden Rügens, zur Halbinsel Wittow, gelangten mittelpommersche Töpferwaren auf dieselbe Weise. Darüber schrieb ein Auskunftsgeber im Jahre 1952: »Mein Großvater, der Schutenschiffer Johann Wiedemann (1838 bis 1900) hat alljährlich in Stettin, wo ein

großer Topfmarkt abgehalten wurde, eine Schutenladung Pöttergeschirr gekauft«, und eine alte Dame berichtete damals: »Da gab es den »Pötter« Päsche (das war der Schutenschiffer Johann Päsche, 1818 bis 1894) aus Breege. Der kam alle Jahre mit seinem Fahrzeug voll Tonwaren, ganz vollgepackt in Heu. Dann kamen die Bauern und die Frauen, und kauften Töpfe, Milchsüsseln, Teller und Tassen«⁹. Von dem im Museum der Insel Hiddensee befindlichen Essentragetopf gibt es die Überlieferung, daß er aus Greifenhagen an der Oder stammt. Die Fahrten der Töpferschuten führten bis in den äußersten Winkel des vorpommerschen Boddenreviers: 1969 erinnerte sich der um 1890 in Damgarten geborene Töpfermeister Schultz, daß sein Vater noch Geschirr gebrannt hatte. Infolge der Konkurrenz durch massenhaft in ganzen Schiffsladungen eingeführte Stettiner Ware gab er aber um die Jahrhundertwende die eigene Geschirrerstellung auf und brannte später nur noch Ofenkacheln. Daß diese Familienüberlieferung absolut richtig ist, bezeugt eine andere Angabe von 1955, die sich auf den Kahnschiffer Gustav Bentzien (1824 bis 1895) bezieht, der in Ribnitz beheimatet war - in jener mecklenburgischen Hafenstadt, die genau gegenüber von Damgarten auf der anderen Seite der Mündung des Flusses Recknitz liegt. Bentzien hat die Verfrachtung von mittelpommerscher Keramik offenbar sehr intensiv wahrgenommen. Sein dreimastiger Segelkahn konnte 240 t laden - eine pommersche Schute hingegen nur 20 bis 40 t. Der Enkel von Gustav Bentzien teilte mit, daß sein Großvater einst in Ueckermünde eine volle Ladung Töpferwaren gekauft hatte. »Da nun gerade Pfingsten vor der Tür stand und sich der große Rostocker Pfingstmarkt näherte, fuhr mein Großvater von Barhöft statt nach Ribnitz um den Darßer Ort herum über See nach Warnemünde. Die Lotsen dort wunderten sich sehr, als sie diesen »Dreimastschoner« einlaufen sahen«. Die gewagte Fahrt widersprach der Schiffsfahrtsordnung, denn die ungedeckten pommerschen Haffkähne waren nur für Binnengewässer zugelassen, nicht aber für das Segeln auf der offenen Ostsee¹⁰. Auf Fahrzeugen der Art und Größe wie Bentziens Haffkahn hat man »Stettiner Geschirr« noch um 1900 regelmäßig auf dem Binnenwasserweg über Oder, Havel, mecklenburgische Seen, Elde und Sude bis ins Innere von Mecklenburg verschifft. Der Altmeister der mecklenburgischen Volkskundeforschung, Richard Wossidlo, notierte damals die Auskunft eines Gewährsmannes aus einem Dorf nahe Boizenburg: »In Besitz kam früher im Frühling und im Herbst ein *Pottschiip* mit *Pötterwoor*«¹¹.

Soweit unsere Kenntnis von der »Pötterschiffahrt« der pommerschen Schuten und Kähne. Auf welchem Wege aber gelangten Stettiner



Links: Doppelhenkelschüssel, von Flensburg. Städtisches Museum Flensburg. Museumsfoto. Rechts: Schüssel, mit Spruch: In Allen meinen Taten lass ich Den höchsten. Von Sønderborg. Museet på Sønderborg Slot. Museumsfoto.

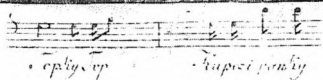
T.v. øreskål fra Flensburg. T.h. fad med fyndord fra Sønderborg.

Keramikwaren an die Schleswiger Küste, nach Flensburg, Sønderborg, Aabenraa, Haderslev und nach Ærø? Dazu wurde jetzt ein aufschlußreicher Beleg von 1756 bekannt. In jenem Jahre erließ die Stettiner Schifferkompagnie eine neue »revidierte Ordnung«, die auch die Zahlungen an die Armenkasse dieser Korporation regelte. Danach hatte jeder fremde, in Stettin einlaufende Schiffer 6 Pfennige pro Last der Ladung abzuführen, »die holsteinischen Kahnschiffer aber, welche am Bollwerk lagen, von jeder Last einen Groschen (= 12 Pfennige)«. Und der Kommentator dieser Ordnung erklärte 1866 den Sachverhalt noch etwas genauer: »Holstein führte in Stettin Butter, Käse, Speck und Bücklinge ein, welche am Bollwerk stückweise im Kleinhandel verkauft wurden. Diese Verbindung unterhielten in der Regel Holsteiner Schiffe«. Als Rückfracht nahmen diese Jachten dann - wie aus Archivmaterial von Schleswig und Flensburg bekannt ist - Stettiner Keramikwaren mit nach Hause¹². Im Flensburger Museum befindet sich ein Teller, der vom pommerschen Töpfer mit dem Namenszug des Flensburger Jachtschiffers Asmus Christian Puck verziert wurde, der ab 1759 die in Kappeln erbaute Jacht »Die Liebe« führte¹³.

Gelang es uns also, die für den Keramikexport aus dem Odermündungsgebiet relevanten Schiffahrtsverbindungen innerhalb des Reviers der pommerschen Haffe und Bodden sowie nach der Ostküste

der Herzogtümer Schleswig und Holstein (einschließlich der Insel Ærø) zu erhellen, so bleibt doch vorerst die Frage noch offen, auf welche Weise das Stettinergut nach Seeland, Møn, Falster und Lolland gebracht worden ist. Wohl gab es auch dorthin stabile Frachtrouten der pommerischen Kleinschiffahrt: nämlich die »Peenefahrt« oder »Copenhagenaufahrt«. Sie ist seit etwa 1690 aktenkundig und erreichte ihren Höhepunkt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Um 1850/1860 kam sie dann allmählich zum Erliegen. Dabei handelte es sich um die regelmäßig drei- bis fünfmal pro Jahr durchgeführten Reisen der sogenannten »Holzjachten«, zur Versorgung der süddänischen Städte mit Bau- und Brennholz aus den großen Forsten entlang der Peene, rund um das Oderhaff und im Gebiet zwischen Rügenwalde, Stolp und Leba. Leider ist bislang kein einziger Hinweis darauf bekannt geworden, daß diese pommerischen Holzjachten als Beiladung auch Pötterwaren aus Stettin oder aus Stolp transportiert haben. Daß derartige *Vörlukfrachten* aber üblich waren, beweist das Beispiel der Tourenschiffer von der Insel Rügen, die auf diese Weise das Hotelporzellan aus den pommerischen Hafenstädten in die Seebäder der Insel beförderten, als man dort um 1890 begann, den Badebetrieb in größerem Stil zu betreiben.

Über den Verkauf des Stettinergutes im Bestimmungshafen besitzen wir eine außerordentlich aufschlußreiche Nachricht von 1812 aus Flensburg. Damals wurde im »Flensburger Wochenblatt« annonciert: »Ein kleiner Theil Stettiner Steinzeug ist preiswürdig zu haben bei Nis Carstensen auf der Brücke«. Offenbar haben also die Jachtschiffer den Detailverkauf aus dem Laderaum selbst übernommen. Über eine andere Variante des Kleinhandels importierter Töpferwaren in den Hafenstädten der südlichen Osteeküste geben zwei prächtige Kupferstiche von Matthäus Deisch Auskunft, die um 1770 die Danziger Ausrufe »Sternerne Bottertepp« und »Topky, Top, kupczy« (=Töpfe! Kauft Töpfe!) illustrierten (Abb.). Wie es am Strand der Dörfer bei Ankunft der Schuten mit Pötterwaren zugegangen ist, haben Fritz Adler von Mönchgut und unsere Gewährsleute von Wittow auf Rügen beschrieben. Schließlich gibt es dann noch einen farbenfrohen Literaturbeleg aus einem Reisebericht über die Kurische Nehrung im Jahre 1866: »Der Aufenthalt bei Pillkopen diente übrigens zu beiderseitiger Zufriedenheit, denn unter den durch die verschiedenen Wimpel oder die Gestalt der Segel den Haffanwohnern schon aus der Ferne nach ihrem Heimatort kenntlichen Kähnen lagen auch verschiedene Niederunger Boote. Zwei dieser Kähne waren mit irdenem Geschirr aller Art beladen, das zum Teil auf dem Sand des Ufers ausgestellt, schon Frauen und Mädchen des Dorfes in großer Zahl herbeigelockt hatte, die teils



Keramikverkauf am Bollwerk von Danzig. Blatt 1 aus: Matthäus Deisch, *Danziger Ausrufe*, Danzig um 1770.

Omvandrende handelsmand sælger potter i Danzig omkring 1770. Hans melodiose gaderåb ses i noder og tekst under tegningen. I baggrunden pram fyldt med potter under et interiørmistisk dække.

handelnd, teils wenigstens ihr Urteil abgebend den Platz umdrängen«¹⁴.

In dieser kleinen Studie über die Schutenfahrt mit Keramikladung wollten wir darauf aufmerksam machen, welche oft recht bedeutsame Rolle die über Jahrhunderte hinweg stabilen Schutenschiffahrtswege früher für den internationalen Kulturaustausch gespielt haben, und welche Bedeutung die Schutenschiffer als Mediatoren in der Kulturkommunikation - als raumüberbrückende und niveausausgleichende »Zwischenträger« für die Vermittlung von Innovationen - besaßen. Diese Prozesse wurden in ihrer ganzen Breite und Tiefe von der maritimen Ethnologie bislang noch viel zu wenig erforscht. Hingewiesen sei in diesem Zusammenhang nur noch auf einige Relationen, deren kulturgeschichtliche Erkundung besonders vielversprechend sein dürfte, und die daher mit Vorrang unter die Lupe genommen werden sollten: zum Beispiel die Holz- und Fayenceschiffahrt zwischen Holland bzw. Friesland und Norwegen, dann die Schutenschiffahrt zwischen Südnorwegen und Jütland, die unter anderem zum Import der eisernen Plattenöfen in ganz Jütland geführt hat, sowie der maritime Kulturaustausch im traditionellen Küstenhandels-Dreieck Mittelschweden/Südfinnland/Estland, und nicht zuletzt auf die mit der Entwicklung der kleinen Küstenfahrt untrennbar verbundene eigentümliche maritime Kulturentwicklung im Revier der Buchten und Haffe zwischen der Halbinsel Hela und dem Mündungsdelta der Memel, wo auf kurzem Küstenstreifen vier Nationen im engen Kulturkontakt standen: Deutsche, Kaschuben, Litauer und Kuren, die obendrein noch teils zur römisch-katholischen, teils zur evangelisch-lutherischen Kirche und teilweise zu regionalspezifischen Sektenbewegungen (den Surimkininikern) gehört haben.

ANMERKUNGEN

- ¹ Kaj Uldall. Fra Frilandsmuseets samlinger: Keramik, Kbh. 1959 Jørgen Ahlefeldt. A look at ceramic in Brøste's Collection, Kbh. 1967, S. 27 ff. Anker Nørregaard, Stettinergods, Lolland-Falsters Stiftsmuseum 1978, S. 5-39.
- ² Archivmaterial volkskundliche Inventarisierung Maritime Kultur. Akademie der Wissenschaften der DDR, Zentralinstitut für Geschichte, Berlin.
- ³ Ludwig Wilhelm Brüggemann, Beiträge zur ausführlichen Beschreibung des Hzt. Pommern, Stettin 1800, Bd. 1, S. 394.
- ⁴ Ludwig Wilhelm Brüggemann, Ausführliche Beschreibung des gegenwärtigen Zustandes des Hzt. Pommern, Stettin 1779 und 1784, Bd. 1, 20. Hauptstück, Seite 299; Bd. II, 5. Hptst., S. 94. (Ziffern in Klammern = Anzahl der Töpferwerkstätten).

- ⁵ Christian Friedrich Wutstrak, Historisch-geographische Beschreibung von Pommern, Stettin 1793, S. 610; J.E. Benno, Die Stadt Stolp, Cöslin 1831, S. 43.
- ⁶ Walter Borchers, Volkstracht und Volkskunst im Lieper Winkel auf der Insel Usedom, Monatsblätter der Gesellschaft für Pommersche Geschichte Stettin, 1931, S. 1-10; Mittelepommersche Töpfereien, Heimatkalender für Pommern, Stettin 1933, S. 72-74.
- ⁷ Fritz Adler, Mönchgut, Greifswald 1936, S. 95 ff.
- ⁸ Laut freundlicher Mitteilung des Mönchguter Museums in Göhren auf Rügen, 1980.
- ⁹, ¹⁰, ¹¹ *wie Anm. 2.*
- ¹² Theodor Schmidt, Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins, Baltische Studien, Stettin 1866, S. 191, 196.
- ¹³ *Nach freundlicher Auskunft des Stadtarchivs Flensburg.*
- ¹⁴ Anker Nørregaard, 1978, S. 8; G. Behrendt, Reise über die Kurische Nehrung, Alt-preußische Monatsschriften, Königsberg 1867, S. 305.

Alle Ortsnavne werden in historischen Zusammenhängen in der früheren Schreibweise, bei Gegenwartsbezügen aber in der heute amtlichen Schreibung angeführt.

POTTESKIPPERE ET BIDRAG TIL DEN MARITIME KULTURUDVEKSLING I DEN SYDLIGE DEL AF ØSTERSØEN

Resumé

Den keramik, man kalder stettinergods, kan defineres som en gruppe halvfajancer, dækket af hvid tinglasur på den side, der vender mod beskueren og påmalet en egenartet dekoration. Varen blev ofte og sidst i perioden for det meste brændt to gange som fajance. Stettinergodset var i 1700- og 1800-årene velbekendt i Danmark og især udbredt i Sønderjylland, på Ærø, Fyn, Lolland, Falster og Sjælland. Det synes at have været en slags prestigekeramik, der hovedsagelig blev anskaffet af småfolk, der ikke havde råd til at købe den ægte hjemlige danske eller hollandske fajance.

Indtil fornylig var man ikke helt klar over, hvor stettinergodset kom fra i Tyskland. Ved nye undersøgelser, foretaget dels af Anker Nørregård, Vordingborg, dels af denne artikels forfatter, fremgår det dog klart, at Stettinergodset er blevet fremstillet i Pommern siden omkring 1720. Det blev produceret af pottemagere, der var organiseret i lav. Der var tale om to fremstillingsområder. Det ene omfattende byerne Pölitz, Ueckermünde, Pasewalk,

Stargard og Greifenhagen havde landsdelshovedstaden Stettin som midtpunkt. Byen Stolp i Østpommern var centrum i det andet distrikt. I Stettinområdet fortsatte man at fremstille det tinglysede, enkelt dekorerede lertøj op til første verdenskrig.

Fra de pottemarkeder, der hvert år blev afholdt i Stettin og Pölitz, blev denne keramik endnu omkring 1900 regelmæssigt på flodpramme og med båd bragt rundt til de fjerneste afkroge i de forpommerske vådområder og - gennem det nordtyske flod- og kanalsystem - helt til Mecklenburg. Vi har arkivalske oplysninger om, at jagtskippere fra Slesvig og Holsten siden midten af 1700 årene regelmæssigt bragte stettinergods til Slesvig og Ærø som returlast. På udturen var der kød, flæsk, smør, røget fisk og frugt i lasten. En skudefart, den såkaldte Peene-København fart, lader sig påvise fra omkring 1690 til 1860. Fra de midt- og østpommerske skove sejlede man bygningstømmer og brænde til København. Man har lov at antage, at man ved siden af træet også har fragtet stettinergods til hovedstaden på disse ture. Artiklens forfatter vil her gerne - pars pro toto - pege på skudeskippernes rolle som formidlere i den internationale maritime kulturudveksling i Østersøområdet.

S:T BARTHÉLEMY - SVENSK KOLONI 1784-1878

Av
GÖSTA WEBBE

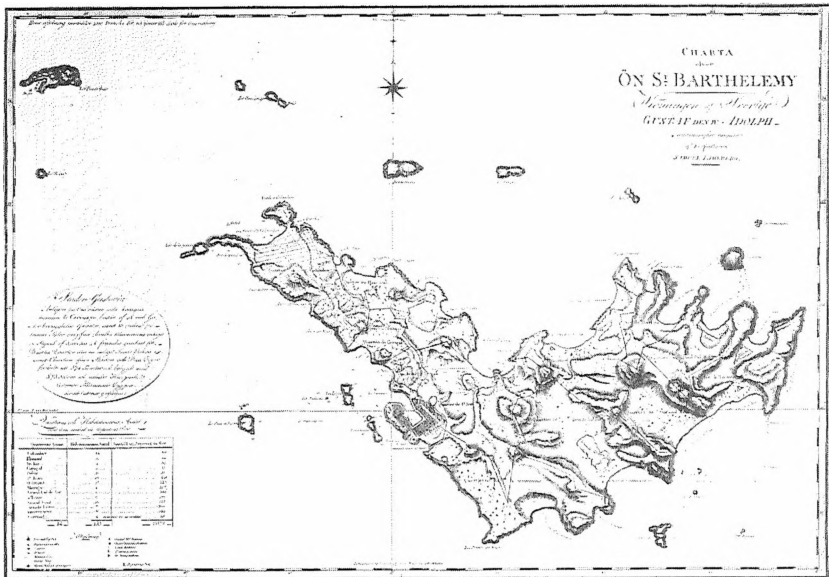
At Sverige også har haft sin besiddelse i Vestindien - sin vestindiske ø - vil sikkert være en overraskelse for de fleste danske læsere. Fra sjøhistoriska museet i Stockholm fortæller 1. intendent Gösta Webe om den svenske besiddelse, der ligger blandt de øverste øer i de Små Antillers bueformede gruppe, ca. 170-200 km vest for de danske øer.

ÖN I VÄSTINDIEN

Omkring 200 km från S:t Thomas, den gamla danska kolonin i Västindien, ligger svenskön S:t Barthélemy. Den har fått sitt namn av att den blev fransk besittning den 24 augusti 1648, den korsfäste aposteln Bartolomeus åminnelse dag. Ofta kallas ön endast S:t Barth.

Under årens lopp har mycket skrivits om S:t Barth. Redan 1786 utkom skeppsprästens på fregatten »Sprengtporten«, Sven Dahlman, »Beskrifning om Svenska Öen S. Barthélemy uti Westindien«. Ön har varit ämne för akademiska avhandlingar, ett flertal böcker och åtskilliga artiklar. Det svenska förvaltningsarkivet från ön är bevarat (Andersson 1965:8) i det franska departementsarkivet på Guadeloupe och har mikrofilmats av det svenska riksarkivet (RA). Sistnämnda arkiv äger dels den s.k. S:t Barthélemysamlingen, dels handlingar rörande Västindiska kompaniet (förtecknade i Hildebrand 1951) och dels registratur, protokoll och inkomna skrivelser avseende den forna svenska kolonin. Dokumentära bilder och personliga ting i statens sjøhistoriska museum (SSHM), hos Barthélemysällskapet och dess medlemmar kompletterar vår kunskap om ön.

Skildringarna av S:t Barthélemy ger oss bilden av en liten karg vulkanö. Det inre skoglösa berglandet når över 300 m höjd. I norr ligger en bred bukt, som utåt är avstängd av korallrev. Vid östra kusten finns ett stort antal klippor och mindre öar, nätt och jämt synliga över vattnet. I nordväst ligger en skyddad vik, som man förr ansåg vara en god hamn.



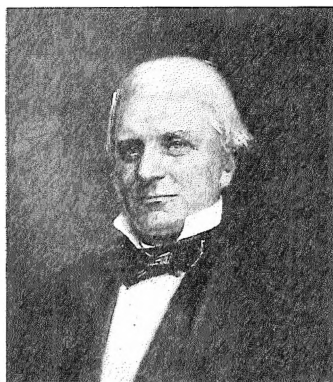
Charta öfwer St. Barthélemy, Konungen af Sverige i underdånighet tillegnad af Författaren Samuel Fahlberg. Kopparstick.

Map of St. Barth, an island in the West Indies in Swedish possession from 1784-1878. Gustavia, the capital, in the middle of the picture.

Mindre fartyg som t.ex. skonserter kunde ankra här, men större skepp var tvungna att ankra långt från land. På sydvästra sidan av ön finns inne i en vik en naturlig hamn, Le Carénage. Till storleken 25 kvadratkilometer brukar ön jämföras med Visingsö i Vättern. Längden i väst - östlig riktning är 13 km. Ön saknade eget vatten, som antingen fick hämtas från grannön S:t Kitts eller vid regn uppsamlas i cisterner. I Kungl. Maj:ts instruktion (RA), punkt 3, indgick i guvernörens uppdrag att låta upprätta en karta över själva ön, utstaka de platser, som redan tillhörde öns invånare samt utmärka de lokaler, som kunde användas till bostäder, magasin och plantager. Vägarna var nästan obefintliga. Kartor över ön och staden upprättades (Hildebrand 1951/74) bl.a. 1786 av Samuel Fahlberg. De trycktes och finns bevarade bl.a. i Krigsarkivet och sjöhistoriska museet. Guvernören Bagge meddelar i juli 1792 i rapport till Sverige att mätning har utförts av de norr om S:t Barth liggande öarna. På ett sjökort kan man urskilja förutom de fyra stora Antillerna och



a



b

a. S:t Barthélemys förste guvernör (kommendant), 1784-87, friherre Salomon Mauritz von Rajalin (f. 1757, d. 1825), major vid Arméns flotta. Gouache på elfenben. Enskild ägo.
 b. Den svenska kolonins siste guvernör, 1868-78, Bror Ludvig Ulrich (f. 1818, d. 1887), kommandörkapten av 1:a graden. Oljemålning i statens sjöhistoriska museum.

a. The first governor of St. Barth's (1784-87) Salomon M. von Rajalin. b. The last governor of this Swedish colony (1868-78), Bror L. Ulrich.

några tiotal mindre öar flera tusen bankar och rev sammangyttrade i rader.

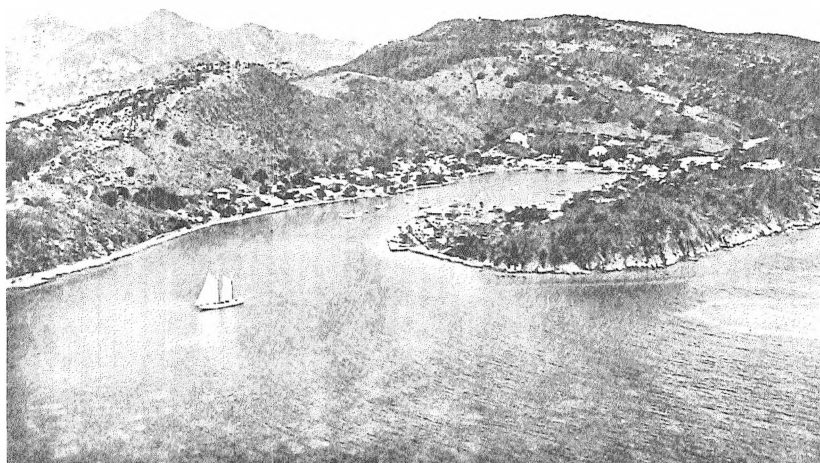
KOLONIN GRUNDAS

Sverige hade den 25 april 1741 givit Frankrike tullförmåner för varor som med skepp fraktades till Wismar. På grund av dess mindre fördelaktiga läge överflyttades förmånerna till att gälla Göteborg. Det innebar bl.a. att fransmännen erhöll avgiftsfri nederlagsplats. Som kompensation avstod Frankrike ön S:t Barthélemy. Fördraget, bevarat i riksarkivet (RA), stadfästes på Drottningholms slott den 10 augusti och i Versailles den 26 juli 1784. Fördragets artikel 8 lyder i utdrag: «--- afstår Hans Aldra christligaste Majestät för ewärderlig tid åt konungen och Kronan Sverige till fullkommelig ägo öfwer Herrskap, ön Sanct Barthélemy i West Indien, med alla länder Haf, Hamnar, Redder och Wikar, samt therunder Lyda, så väl som alla therstädes upförde Byggnader«---»I then vidsträcktaste form och sätt utan inskränkning eller förbehåll«. Till kolonins förste guvernör och kommendant utnämndes den 22 september 1784 majoren vid arméns flotta, friherre Salomon von Rajalin (f.

1757, d. 1825). Under den 94-åriga svensktiden hade S:t Barth 12 guvernörer varav 5 hade anknytning till örlogsflottan. Styresmannens titel ändrades med tiden från kommandant till guvernör, senare landshövding.

Den första expeditionen till den nya kolonin avgick med fregatten «Sprengtporten», som avseglade från Göteborg med guvernören von Rajalin ombord, enligt en rapport (RA) av den 4 december 1784. Efter en svår storm på Nordsjön, reparation i Portsmouth efter att ha sprungit läck, ankrade skeppet den 6 mars 1785 på S:t Barthélemys redd. (Hildebrand 1951/75). Fregatten, utrustad med 26 kanoner, hade ca 200 mans besättning. Den svenska flaggan hissades den 7 mars 1785 på ett batteri med fem kanoner överlämnat av den franske kommandanten Chevalier de Durat. Förhållandena på ön var vid svenskarnas övertagande inte de bästa. Sven Dahlman, skeppsprästen, har skildrat tillståndet: »Hvid vår ankomst funno Wi öens kosteliga trän nedhuggne, folket utarmat, största delen av marken öde och ouppodlad« (Dahlman 1786). Vattencisternerna var förfallna, indigofabrikerna borta. Fregatten »Sprengtporten« låg kvar i hamnen i 8 månader. Det fanns mycket att uträtta och att åter sätta i stånd. Besättningen arbetade i land, förbättrade byggnader. En väg anlades tvärs över ön. Man försökte i mån av resurser stadsplanera och främja sjöfart och näringsliv. För svenskarna gällde det att söka anpassa sig till en främmande tropisk miljö.

S:t Barths naturliga hamn ligger inne i viken, vid foten av höga, gröna kullar. Den lilla staden kring hamnen har fått namnet Gustavia efter den regerande kungen. I en rapport (RA) den 24 februari 1786 skriver guvernören von Rajalin: »Jag får i all undergifenhet anhålla att Eder Maj:t värdigas i Nåder givfa namn till staden«. Den 9 februari 1787 är en rapport (RA) för första gången daterad Gustavia, ett namn som sällan användes, då namnet S:t Barth täckte såväl ön som staden. Svenskarna tog redan vid ankomsten initiativ till att planera området kring hamnen, Le Carénage. I Kungl. Maj:ts instruktion (RA) gavs order om att hamnen skulle undersökas till storlek och djup samt redd och inlopp. Fregatten »Sprengtporten«s besättning arbetade även på att förbättra hamnen. Hamnens uppgrundning hade fortgått länge och gjorde det nödvändigt att anlägga kaj och strandväg utmed viken. Den var fram till 1830-40 talen tillräckligt djup för ganska stora fartyg, men grundades alltmer upp för varje år av det som regnen sköljde ned från branterna. På 1860-talet måste djupgående skepp ankra längre ut på redden (Palander 1866/50). Man hävdade ofta att kolonins välstånd skulle öka om hamnen kunde muddras och uppgrundningen stoppas. Kring hamnen växte staden. Den 25 juni 1786 kunde guvernör von Rajalin rapportera (RA):

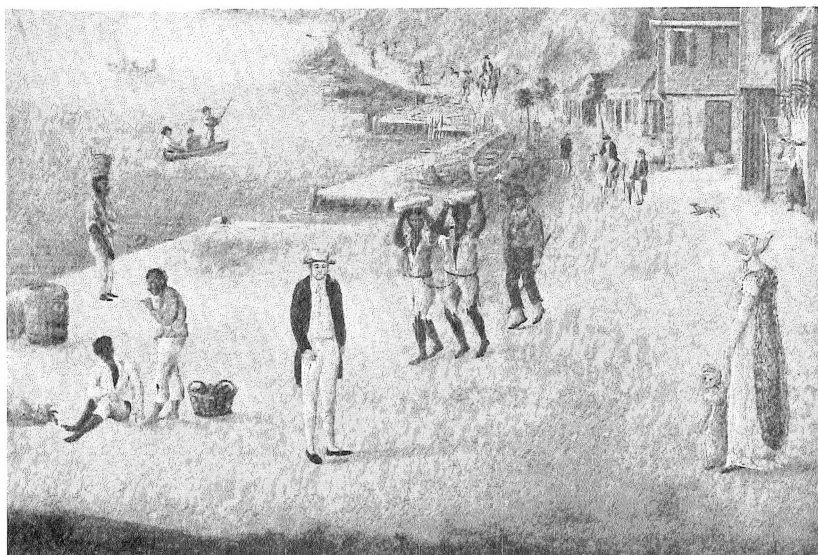


Panorama över staden Gustavia med hamninloppet. SSHIM.

Panorama of the town of Gustavia, looking towards the harbour entrance.

»Ön tilltager dageligen genom förmögna och ansedda handlande som komma hit, köpa sig tomter, bygga och sätta sig ner, att utseende är att detta blir ett betydligt ställe inom kort tid«. Invånarnas antal växlade starkt under årens lopp. 1784 var öns befolkning liten och uppgick till 739 personer. Det rikssvenska inslaget uppgick till något hundratal. Det engelska elementet blev på 1860-talet övervägande hos den burgna delen av stadsbefolkningen. Franska var lantbefolkningens språk men även en del av stadsbornas (Palander 1866/50). Europeerna härstammade huvudsakligen från normandiska lantarbetare, som skickats ut på 1600-talet för att odla tobak.

Akvareller i sjöhistoriska museet återger vita hus kring hamnen, en befästning som behärskar inloppet från en höjd och med den blågula flaggan på flaggstången. Från höjden går en väg ned mot staden, vid Kungsgatan ligger guvernementshuset, nära hamnen kan man tänka sig sjömanskrogar och värdshus. En målning från ca 1800 med motiv från Gustavia med svenska skepp på redde och promenerande på kajen ger en bild av ett stycke Sverige, som vi idag har svårt att föreställa oss: några med kedjor sammankopplade negerslavar går med bördor på huvudet. Bakom dem går en pådrivare med en lång påk. Slaveriet var ett faktum i den svenska kolonins tidigaste historia. Den transatlantiska slavhandeln



Kajmotiv från staden Gustavia, S:t Barthélemy, 1800-talets början. I bildens mitt sammankedjade negerslavar. Detalj av oljemålning i statens sjöhistoriska museum. Osignerad.

Negro slaves at work on the quayside, Gustavia.

existerade ännu och en del av den västindiska övärldens ekonomi byggde på slaveriet (Sjögren 1975/40). Vid den svenska kolonins grundande hade man räknat med att slavhandeln skulle göra kolonin inkomstbringande (Hildebrand 1950/55 + 95). Någon av Västindiska kompaniet utsänd slavexpedition har inte dokumenterats, trots att privilegierna gav rätt till att driva slavhandel. Däremot är det känt att en köpman i Gustavia sände ut slavskepp till Afrika och drev slavbod vid Östra Strandgatan (Sjögren 1975/40). S:t Barthélemys tulltaxa 1790 lyder avseende inkommande varor: »Fri införsel och handel av svarta slavar eller så kallade nya negrer från Afrika förunnas alla nationer utan att erlägga någon avgift vit utlossandet«. En mindre avgift erlades vid export, den var lägre för svenska fartyg. Amerika, England och Frankrike beskyllde på 1820-talet i depescher den svenska kolonins styrelse för att vara släpphänta mot slavhandlare, smugglare och sjörövare. Viss sanning ligger i detta påstående då tulltaxans formulering gav frihet att anlöpa redden »af hvad annan orsak som hälst« vilket

gav stor rörelsesfrihet (Sjögren 1975/43). Man har varit mån om att dölja människohandeln för eftervärlden (Hildebrand 1951/226). På öarna runt S:t Barth förberedde man slavernas frigivande. I engelska besittningar skedda detta efter hand. På ön fortsatte slavsmugglingen så långt det var möjligt, trots att Sverige förbjöd slavexporten 1813. Vid 1820-talets slut förekom rasoligheter på S:t Barthélemy. 1822 hade kommandanten Norderling i rapport till konungen skrivet att »piskan och påken« är »de enda lagar den arme negern begriper« (Åberg 1975/29).

Befolkningen bestod till att börja med av 458 vita, 281 neger-slavar och 10 fria negrer. Ön blomstrade. 1821 uppgick den till 5003 personer av vilka 1911 var slavar och 1220 »fri couleure«. 1836 ingick Sverige traktat (Svensk författningssamling N:o 25/1836) med Frankrike om slaveriets avskaffande på S:t Barth, men först den 9 oktober 1847 kungjordes officiellt på ön att slaveriet upphävts. Befolkningen indelas inte längre efter hudfärg. Sedan riksdagen anvisat medel till neger-slavernas friköpande hade i kolonin en slavvärderingskommitté tillsatts. Öns 523 ofria män och kvinnor hade undan för undan uppköpts och frigivits. Tillsammans hade de kostat 44.690 riksdaler specie, i genomsnitt 341 guldkronor per svensk undersåte. Idag finns det få negrer på ön i motsats till Guadeloupe där de utgör 98 procent.

Kolonins ursvenska medlemmar kände sig isolerade från hemlandet. Underrättelser tog lång tid sjövägen. Nyheten om t.ex. Gustav III:s död nådde ön först i augusti 1792 - kungen avled den 29 mars. Svenska örlogsfartygs besök var efterlängtade och ön levde upp. Guvernören gav då stor middag med bal. Guvernörsdottern Ella Ulrich har i en s.k. »Scrap Book«, bevarad i sjöhistoriska museets arkiv, tecknat av guvernörshemmets stora sal med kungaporträtten på väggarna. Här dansade sjöofficerarna och honoratiores med öns damer. Officiella visiter avlades och i många gustaviahem sporades foton av gästerna från skeppen (SSHM arkiv). Efter nära hundra år har dessa bilddokument återbördats till hemlandets museiarkiv. Vid ett besök av korvetten »Balder« 1876 på S:t Barth blev guvernörsfamiljen Bror Ulrich fotograferad ombord tillsammans med officerarna. Posten från kolonin fördes med första lägenhet til Europa, oavsett nationaliteten. Postförbindelsen med ön S:t Thomas, »Västindiens generalpostkontor« upprätthölls på 1860-talet med segelfartyg över S:t Kitts, som anlöptes av en engelsk postbåt (Palander 1866/53). Posten till S:t Barth fick ligga och vänta för att föras vidare. Svenska kolonialfrimärken har inte utgivits, inte heller präglades kolonialmynt. Spanska, franska och amerikanska mynt kontramarkerades med stamp inslaget krontecknen (Olrog 1973).



Korvetten »Balder« besökte S:t Barthélemy 1876. Guvernören Bror Ulrich med familj fotograferad ombord. SSHM.

Governor Ulrich and his family photographed aboard the Swedish naval corvette »Balder«, 1876.

VÄSTINDISKA KOMPANIET

Ett handelskompani för att driva handel med kolonin föreslogs 1784 av statssekreteraren Johan Liljecrantz (Börjesson 1932/310). Den 31 oktober 1786 utfärdades privilegier för Västindiska kompaniet under 15 år från den 1 januari 1787 med ensamrätt till sjöfart och handel på S:t Barthélemy, övriga Västindien och Nordamerika (Hildebrand 1951/117). Kompaniet fick uppbära kolonins inkomster av hamnumgälder, tull-, pass- och vågavgifter samt från saltdammarna. En fjärdedel av inkomsterna skulle kompaniet avstå till staten. Kronans byggnader överläts med undantag av sådana för guvernören, garnisonen och försvaret (Hildebrand 1951/118). Som villkor uppställdes att de skulle återställas till oktrojen i gott skick. Västindiska kompaniet ålåg att iståndsätta och underhålla hamnen. Staten skulle bestrida kostnaderna för guvernör och garnison medan kompaniet skulle avlöna de tjänstemän, som

upprätthöll lag och ordning. Förvaltningen av ön omhänderhades till att börja med förutom av den av regeringen utnämnde guvernören av det 1786 grundade Västindiska kompaniet. Svenska lagar och förordningar gällde i kolonin. En konselj med åtta ledamöter och guvernören som ordförande avgjorde, enligt ett fastställt reglemente, alla justitie- och ekonomiärenden (Seitz (1934/8)). Två kompanitjänstemän var självskrivna ledamöter. Öns inkomster uppbars av tre tjänstemän för kompaniets räkning (Börjesson 1932/310).

Den första konseljen på S:t Barth hölls den 24 januari 1789. Konseljen fungerade både som regering och domstol. Förhållandet mellan kolonins styresman och det västindiska kompaniet var från början inte utan irritationer. Guvernören Rosenstein meddelar i rapport till hemlandet den 27 februari 1790 (RA): »Westindiska Companiets betjänter hafva ifrån början av deras hitkomst tagit sig en sjelvmyndighet som jeg så mycket mindre kunnat emotstå som jeg varit tvungen att hämta mina upplysningar ifrån dem och de Handlingar de medfördt«.

Västindiska kompaniet fick rätt att utrusta ett obegränsat antal skepp. De fick utklaras antingen i Stockholm eller Göteborg (Börjesson 1932/310). Även utländska skepp fick befraktas. Huvudkontoret skulle förläggas till Stockholm. Till kompaniets privilegier hörde rätten att bedriva slavhandel på Afrikas kust (Hildebrand 1951/118). Det var även tillåtet för andra än Västindiska kompaniets skepp att bedriva handel med ön, men utan förmåner.

Den 6 juli 1787 skriver von Rosenstein till Sverige (RA): »Fartyg begynna nu att komma från alla orter i Westindien«. En rapport den 10 juni 1788 är optimistisk: »Öns handel torde väl genom det Westindiska Companiet vinna den märkeliga förbättring som en så betydande inrättning bör försöka«. På grund av kriget med Ryssland 1788-90 gjordes inga resor dessa år (Börjesson 1932/311). Kompaniets skepp började åter segla ut till S:t Barth. Bland skeppsnamn och seglationsår kan nämnas »L'Amérique« (1791, 1793, 1794, 1795, 1797), »L'Apparance« (1791, 1792, 1793, 1795, 1796, 1798, 1799, 1800), »S:t Barthélemy« (1797). »Fredrika Dorothea Wilhelmina« (1797) och »Triton« (1799, 1800, 1804). »L'Amérique« var en i Uddevalla byggd brigantin, som mätte 95 läster. Hon var bestyckad med 8 kanoner. Resan 1794 från Marstrand tog 66 dagar. Under denna färd var sjukligheten i passaden stor ombord. En skeppsgosse gick överbord och kunde inte räddas (Börjesson 1932/312). Barkskeppet »Triton«, som seglade på ön 1799-1806, var byggt på Djurgårdsvarvet i Stockholm 1798 och mätte 131 läster. På hemväg kapades skeppet i närheten av ön.

Ur ekonomisk synpunkt blev Västindiska kompaniet mindre fram-

gångsrikt. Kompaniet som uppbar en tredjedel av kolonins inkomster och 50% mindre tullavgifter hade under sin 19-åriga verksamhet färre befraktningar än övriga handlanden. Den första oktrojtiden utgick 1801, men kompaniet utverkade en ny oktroj på fem år, men därefter övertog staten ledningen. Efter några misslyckade handelsförsök upplöstes Västindiska kompaniet den 2 maj 1805 (Börjesson 1932/311).

Redan guvernören Rajalin hade föreslagit att skepp borde sändas ut med lämpliga varor som t.ex. redskap, kvarnar och pannor för sockerberedning eller kontanter för att återvända med socker från grannöarna. På ön kritiserade man även på 1820-talet att de svenska intressena inte togs bättre tillvara då öns produkter behövdes i Sverige och svenska varor behövdes på ön. Efter orkanerna behövdes t.ex. för byggnadsverksamheten spik och andra järnvaror. Man saknade förmåga att välja lämpliga exportartiklar.

Genom ett nytt reglemente för Västindiska kompaniet den 15 oktober 1805 anförtroddes förvaltningen åt enbart guvernören. Kompaniets förbindelser med ön upphörde. År 1811 fick S:t Barthélemy ett nytt styrelsereglemente, som gav konseljen ökade befogenheter. Konseljen behöll i stort sett samma karaktär under hela svensktiden. Kolonin var under årens lopp plats för intriger, avundsjuka m.m. mellan de styrande och mellan tjänstemän (Börjeson 1932/310). Från kolonin sändes emellertid pengar någorlunda regelbundet.

OROSTID

Öns huvudbefästning kallades av svenskarna än Gustavsvärn än batteriet Gustav III eller stora batteriet. Detta beskrivs av skeppspredikanten Sven Dahlman 1786: »För många år tillbaka hade Franska Kronan på en högd wid sjön, låtit uppbygga en Fästning, som med 5 canoner kunde beskjuta fientliga fartyg eller djerfwa kapare, som nalkades hamnen. « Corp de Garde för soldaterna bestod av ett litet stenhus utan dörrar (Seitz 1943/7). Guvernören Bagge lät, enligt rapport i januari 1795, uppföra en byggnad åt soldaterna, till skydd för regn och oväder samt förvaring av gevären. Svenskarna ställde upp två 24-pundiga kanoner och en 18-pundig kanon med årtalet 1766. Fransmännen hade hämtat sina kanoner, vars lavetter var murkna (Melander 1866/108). Guvernören Trolles rapport (RA) i april 1800 nämner anläggandet av ett batteri på sydvästra udden av inre hamnen med anledning av ökad oro och hotet från kaperi i farvattnen. Det gustavianska fortet och dess motsvarighet på udden skulle behärska inloppet till hamnen.

Krigsrykten nådde S:Barth i maj 1785. Guvernören anhöll i sin rapport (RA) om instruktion hur han skulle förhålla sig. 1787 fanns två

örlogsjakter i hamnen, »Gå på« och »Triton«. Rosenstein skriver i sin rapport (RA) den 21 januar 1788: »Kongl. örlogs Jachten »Triton« gör som Vagt-Skepp mycken nytta. Jag har nyligen försedt den med sex fyra pundiga Canoner nödvändiga till besvarandet af de saluter, som ofta af främmande fartyg göras«. Underrättelser om Gustav III:s ryska krig nådde ön den 1 september 1788 och guvernören var angelägen att sätta kolonin i försvarstillstånd. Guvernören Rosenstein befarade 1789 att Ryssland skulle bemäktiga sig ön och föreslår en ökning av garnisonen. Det hade även framhållits att de danska öarna hade så obetydliga försvarskrafter att de var lika rädda om sina öar (Hildebrand 1951/79).

De västindiska farvattnen var under en lång tid de europeiska fribytarnas tummelplats och bas. Gränserna mellan legalt kaperi och sjöröveri var vaga (Hornborg 1927/5,227,246). 1791 var det oroligt i farvattnen kring S:t Barth. Den engelska amiralen Sir John Laforey, chef för Antiguastationen, kryssade den 1 juni runt ön och undersökte utan att kasta ankar alla vikar, hamnar och befästningar.

Guvernören Bagges rapport (RA) i maj 1793 innehåller uppgifter om att kolonins handel blev lidande av »Engelska corsairer«, som uppehöll sig nära ön och uppbringade allt. Han ansåg att det skulle vara tillräckligt med en korvett för att hålla dem på avstånd. Jakten hölls i beredskap när kaparna blev alltför närgångna. En kapare förföljde ett svenskt skepp nästan in i hamnen under kanonerna, som sköt skarpt och tvingade in förföljaren.

1795 har man nästan daglig erfarenhet av engelsmännen, som guvernören Bagge i sin rapport (RA) i januari kallar »alla Neutrala Nationers Tyrann«. Ön hade svårigheter med vattenförsörjningen då engelsmännen i februari nekade svenskarna att hämta färskvatten från Guadeloupe och S:t Christopher. Man led av törst. Jakten »Gå På« hade använts för vattentransport, men ett större fartyg behövdes varför man köpte en brigg, som på sin första resa uppbringades av engelsmännen. I majrapporten (RA) från guvernören heter det: »S:t Barthélemy är belägen i centern utaf West Indiska Krig Theatern och krigande magters kryssare omringa ständigt ön«. 1798 seglade kutterbriggen »Husar« från Sverige till S:t Barth för att upprätthålla ordningen i farvattnen och för att visa flaggan. »Husar« byggdes 1788 av F.H. Chapman (Seitz 1934/25). En samtidig modell av en kutterbrigg i sjöhistoriska museet avbildar ett 100 fot långt fartyg, bevärat med 18 kanoner och med 120 mans besättning. År 1800 seglade kutterbriggen till Sverige som konvojsskydd, förolyckades påföljande år i Kattegatt. Omkring år 1800 oroades ön av ökade attacker från kapare. Endast vid sjöskador tilläts deras skepp att ankra för nödvändiga reparationer.

Enligt guvernören Trolles rapport (RA) uppgick i juni 1800 den s.k. lantmilisen till 4 officerare, 8 underofficerare och 136 man och var utrustad med kasserade men reparerade gevär av 1784 års modell. 1801 års väpnade neutralitet på ön medförde att engelsmännen besatte ön med en större eskader den 20 mars (Seitz 1934/9). Den engelska styrkan uppgick till 16 segelfartyg, varav 2 linjeskepp, 4 fregatter, 4 briggar och 6 skonare, vilka var utrustade med 378 kanoner. 2100 man tog den svenska kolonin.

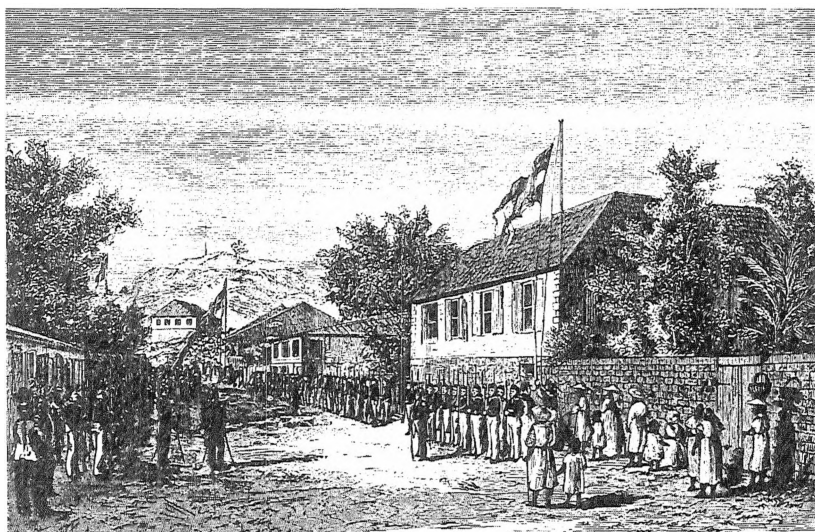
Garnisonen var liten. Då engelsmännen ockuperade ön bestod den av 18 man (Seitz 1934/14). Milisen uppbyggdes men ställde inte upp. Besättningen på den svenska örlogsjakten »Triton« och garnisonen togs till fånga. Även öns myndighetspersoner blev fångar. Guvernören Ankerheim kapitulerade sedan konseljen tillfrågats. Svenska flaggan hissades åter på ön den 10 juli 1802. En fregatt anlände från hemlandet.

Vid upprepade tillfällen klagade kolonins ledning över garnisonens otillräckliga storlek samt svenska soldaternas oduglighet. I januari 1795 skriver guvernören Bagge (RA) angående den från Sverige utsända truppen: »i stället för ärligt och nycktert folck har jag icke emottagit annat än liderliga och skälmar hvilka intet slags straff kan corrigera«. Det störste antalet svensk militär som batteriet Gustav III lär ha haft var 30 artillerister, som skickades ut 1815. Garnisonsstyrkan bestod 1865 av 21 fransktalande vita. Soldaterna bar svenska, blå vapenrockar, som var olämpliga i värmen (Palander 1866/51).

Gustav IV Adolfs fientliga hållning mot Napoleon föranledde även ett franskt överfall på ön 1807 (Seitz 1934/9). Mot stormakternas styrkor fanns inga möjligheter för öns försvar att hålla stånd. Då de spanska koloniernas frihetskamp var avslutad var det västindiska fribyteriet över, men fortsatte som piratväsen (Hornborg 1927/248,255). Efter 1830-talet förekom inte längre något egentligt sjöröveri i Västindien och det blev lugnt krig S:t Barth. Besökande på ön på 1860-talet fällde omdömet att befästningen endast gjorde nytta som salutbatteri och en plats att hissa flaggan på (Palander 1866/51).

TRANSITOHAMNEN GUSTAVIA

Vid övertagandet föranstaltade Gustav III att S:t Barthélemy förklarades för frihamn. Den 16 april 1785 utfärdade guvernören Rajalin följande kungörelse (RA): »I kraft af den magt och myndighet som hans Majestät förlänat mig, får jeg härmed Kungöra att fartyg af alle Nationer äga att fritt inkomma i Carrenagen på öen S:t Barthélemy och dit införa alla slag af handelsvaror, hvarvid utlovas att ingen tull skall utkrävas dem



S:t Barthélemy vid återlämnandet till Frankrike den 16 mars 1878. Fregatten Vanadis deltog vid ceremonierna och hemförde guvernören. Guvernörsdottern Sigríd Ulrich halade guvernörshusets flagga. Illustration ur Ny Illustrerad Tidning 1878.

On 16th March 1878 St. Barth was handed back to the French. One of the governor's daughters hauled down the Swedish flag. In the roads the crew of the frigate »Vanadis« took part in the ceremonies, after which the frigate carried the governor back to Sweden.

än en och half gourde vid affären till dess Hans Maj:t behager annorlunda förordna«.

Man ansåg att S:t Barth hade för små förutsättningar att vara lönande för enskild affärsverksamhet (Seitz 1934/8). Av denna anledning inriktade man sig på transitohandel d.v.s. ön blev mellanhand vid transport av varor mellan länder. Läget var mycket lämpligt för främst nordamerikansk handel med Västindien och Europa. Under krigen mellan England och Förenta Staterna samt Spanien och de sydamerikanska republikerna blev frihamnen Gustavia ekonomiskt givande (Hildebrand 1951/302).

Till Amerika räknade man med att sälja västindiska produkter som socker, kaffe och rom och nordiska varor som järn, tågvirke och segelduk. Det blev en betydande transitohandel under napoleontiden med höjdpunkt 1812-14. Välståndet rådde fram till 1830-talet. Öns ekonomi var beroende av krigskonjunkturerna. Freden kom och 1831 öppnade

engelsmännen sina kolonier för amerikansk handel. Direkthandeln gjorde S:t Barthélemy som transitohamn överflödig. Kolonin gick därefter med förlust. Öns handel repade sig aldrig. Besökare på 1890-talet konstaterade att den amerikanska sjöfarten gick förbi S:t Barth och att hamnen inte besöktes av många fartyg i kontrast till hundratals under frihamnstiden (Melanders 1896/109).

ÅTERLÄMNANDET DEN 16 MARS 1878

Tillbakagången var definitiv och kolonin hade inte längre pengar att skicka hem. Man blev tvungen att begära medel för sina utgifter från Sverige. Till nedgången bidrog de återkommande orkanerna, som förlamade sjöfarten under lång tid. 1819 blev många av fartygen i hamnen vrak. Kolonin åsamkade Sverige återkommande utgifter. Redan 1816 hade man gjort försök att göra sig av med kolonin (Nilsson 1959/557). Man ville göra det på ett värdigt sätt. Förenta staterna erbjöds att köpa ön, men svaret blev avböjande. Även Italien tillfrågades. Efter 1844-45 års riksdag återfördes S:t Barth under rikets allmänna drätsel. De ökade underhållskostnaderna medförde att 1868 års riksdag uppdrog åt regeringen att försälja ön. Besökare på ön på 1860-talet sade sig ha svårt att se vilka fördelar Sverige hade av att äga ön och som skulle anses uppväga den årliga utgiften av ca. 20.000 riksdaler från den svenska statskassan (Palander 1866/53). Den negativa inställningen gav kolonin öknamnet »Bartolomejan«.

Ytterligare prövningar drabbade kolonin den 2 mars 1852, då staden Gustavia brann. 135 av de tätliggande spåntäckta trähusen lades i aska och 500 människor blev hemlösa. På de kringliggande västindiska öarna samt även i New York och London insamlades mer än 27.000 riksdaler till de nödställda. I Sverige hade man vid denna tid förlorat intresset för den fjärran belägna ön och endast 3.000 riksdaler hopsamlades, mindre än en tredjedel av den summa, som den danska kolonin S:t Thomas skänkte.

Der var först 1877 som man lyckades förmå Frankrike att återköpa sin gamla koloni. Uppgårelsen godkändes av riksdagen 1878. Återlämnandet blev inte någon god affär. En avträdelssumma skulle användas till byggandet av ett sjukhus eller annan institution. Franska staten skulle dessutom betala 320.000 frs till pensioner åt öns ämbets- och tjänstemän. Kvarblivande svenskar skulle med iakttagande av vissa bestämmelser få behålla sin nationalitet. En folkomröstning anordnades. Befolkningen torde ha varit emot återlämnandet men röstsammanräkningen gav endast en röst för Sverige (Sjögren 1966).

Traktaten (RA) angående kolonins återlämnande till Frankrike

undertecknades den 10 augusti 1877 i Paris men själva överlämnandet skedde den 16 mars 1878. Den svenska fregatten »Vanadis« besökte ön på regeringens uppdrag för att närvara vid akten och föra hem guvernören. En fransk eskader med skeppet »La Victoire« låg på redden. Traktaten undertecknades av guvernören B.L. Ulrich som svensk representant och guvernören från Guadeloupe för den franska republiken. Ceremonin avbildades i samtida tidningar med xylografier. I sjöhistoriska museets ägo finns den svenska kolonins flagga från guvernörens hus. Den hade sytts av guvernörens fru och döttrar, som var med vid ceremonierna, när ön återlämnades till Frankrike. Guvernördottern Sigrid Ulrich har beskrivit hur det gick till när flaggan för sista gången halades på ön (SSHM föremålsbilaga).

När traktaten undertecknades av den svenska och franska guvernören gavs signal til batteriet, när svenska flaggan långsamt sänktes efter 94 år och trikoloren hissades under salut från fästningen och skeppen på redden. Samtidigt halades flaggorna på de offentliga byggnaderna. Musikkåreerna från de båda ländernas örlogsfartyg stod uppställda framför kanslihuset. Den svenska folksången och marseljäsen sjöngs. Sorgerop hördes från åskådarna när den blågula duken sänktes. Guvernördottern hade blivit utsedd att hala guvernementshusets tretungade flagga med unionsmärket. Flagglinan löpte när signalen från batteriet hördes. Som medhjälpare hade hon en af officerarna från Vanadis, Arnold Munthe. Båda överväldigades av ögonblickets innebörd, när de beslog flaggan.

S:t Barthélemy föll efter 1878 i glömska i Sverige men 100-årsdagen av återföreningen med Frankrike firades för några år sedan på ön med nostalgiskt intresse och deltagande från svensk sida. Svenskminnena på ön har börjat restaureras, gatuskyltar på svenska har satts upp och vårderna av den svenska kyrkogården planeras. Ett svenskt Barthélemy-sällskap är sedan 1964 mycket aktivt och ön har återupptäckts av svenskarna. Den skulle enligt traktaten 1784 vara svensk för »ewärderlig tid«.

LITTERATUR

Andersson, Ingvar: Arkivalier från S:t Barthélemys svenska tid. Arkivvetenskapliga studier, 1956.

Börjesson, D. Hjalmar T.: Stockholms segelsjöfart. Minneskrift 1732-1932, 1932.

Dahlman, S.: Beskrifning om svenska öen S.Berthelemy uti Westindien. Upfostrings- sällskapets historiska bibliotek 1, 1786.

- Euphrasén, B. A.*: Beskrifning öfwer svenska vestindiska ön St. Barthélemy samt öarna St. Eustache och St. Christopher. 1795.
- Fahlberg, S.*: Utdrag af samlingar till naturalhistorien öfwer ön St. Barthélemi i Westindien. KVA. 1786.
- Goës, A. Th.*: Minnen från vår förra besittning S:t Barthélemy. Ymer 1882.
- Henningsen, Henning*: Virgin Islands. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1967.
- Hildebrand, Ingegerd*: Den svenska kolonin S:t Barthélemy och Västindiska kompaniet fram till 1796. Akademisk avhandling. 1951.
- Hornborg, Erik*: Segelsjöfartens historia. 1927.
- Holmberg, Ernst*: Då S:t Barthélemy blev svensk koloni. Nautisk tidskrift, 1917.
- Holmberg, Ernst*: Kronojakten Tritons och kuttern Falkens äventyrliga expeditioner till S:t Barthélemy, 1784-1786. Nautisk tidskrift, 1935.
- Högström, E. O. E.*: Barthélemy under svenskt välde. 1888.
- Larsen, Kay*: Dansk Vestindien, 1666-1917. 1928.
- Melander, Richard*: På långtur. Friluftsbilder från korvetten Frejas expedition till Västindien vintern 1895-96. 1896.
- Nilsson, Gunnar*: Strandhugg på Saint Barthélemy - Sveriges sista koloni. Jorden runt, 12/1950.
- Olrog, Frank*: S:t Barthélemys kontramarkeringar. Numismatiska Meddelanden XXXI, 1973.
- Palander, F. A.*: Skizzer från Nord-Amerika och Vest-Indien, tecknade under fregatten Vanadis resa under 1864-65, 1866.
- Seitz, H.*: S. Barthélemy - en svensk koloni 1784-1878. 1934.
- Sjögren, Bengt*: Ön som Sverige sålde. 1966.
- Sjögren, Bengt*: Gustav III och negerlaveriet. Recip Reflex, 8/1975.
- Taube, N. E.*: Svenskarna på S:t Barthélemy. 1916.
- Åberg, Bertil*: Det svenska negerlaveriet 1784-1847. Recip Reflex, 5/1975.

ARKIVALIER

Riksarkivet (RA).

Barthélemysamlingen. Guvernörernas rapporter till finansdepartementet.

Västindiska kompaniets arkiv. Handel och sjöfart, utrikeshandeln, Amerika. Anm.: Förtecknat av Ingegerd Hildebrand i »Den svenska kolonin S:t Barthelemy«. 1951.

Krigsarkivet (KRA)

Handlingar rörande expeditioner till S:t Barthélemy.

Statens sjöhistoriska museum (SSHM)

Guvernörsdöttrarna S. och E: Ulrichs »Scrap Book« från S:t Barth, ca. 1873.

Excerptsamling (Irène Åberg, f. Haasum). Utdrag ur Guvernörernas på S:t Barthélemy rapporter till Finansdepartementet i Riksarkivets (RA) Barthélemysamling. Maskinskri-ven avskrift.

Akvareller av läkaren på S:t Barthélemy A. Middleship och batteribefälhavaren A. Molander. Sigrid Ulrichs samling.

Kabinettsfoton, ett 40-tal, av besökande svenska sjöofficerare på ön, invånare i Gustavia, ca. 1870. Överlämnade till SSHM 1952 som gåva av miss Julia Dinzey genom kapten T. Hagström vid skolskeppet »Sunbeam«s besök på ön.

ST. BARTHÉLEMY: A SWEDISH COLONY 1784-1878

Summary

Gösta Webe of the National Maritime Museum in Stockholm writes about St. Barthélemy, an island in the West Indies, which was once in Swedish possession. Commonly known as St. Barth it is a small volcanic island in the Lesser Antilles, only twenty five square kilometres, which was surrendered by the French in 1784 in exchange for certain customs privileges.

When Sweden acquired the island its plantations, buildings and cisterns were in a very neglected state and the island itself was too small to support any industries of its own. So the first governor declared its small natural harbour a free port in 1785 and thereafter trade became all important, including the slave trade. A West Indies Company was founded in 1786, possessing privileges and monopolies, one of which was the traffic in slaves (not verified). However trading was unsuccessful and the company was dissolved in 1805.

At first the population of St. Barth was 458 whites, 281 negro slaves and 10 free negroes. By 1821 the population had grown to 5003, of which 1911 were slaves and 1220 free coloured. In 1836 Sweden signed a treaty with France abolishing slavery on St. Barth though not until the 9th October 1847 was slavery actually done away with.

In the 94 years the island was under the Swedish Crown it had 12 governors, 5 of whom were connected with the navy. The capital was named Gustavia, the fort Gustavsvaern. Swedish law and order applied in the colony but the rural population and many townspeople spoke French. In the 1860's most of the better off class of townspeople were English speaking. Sweden did not issue colonial stamps or coinage. Spanish, French and American coins were countermarked.

Island and port were geared to transit trade - between North America and both the West Indies and Europe. During the American war of Independence and the war between Spain and the South American republics the free port of Gustavia profited financially. Transit trade reached its peak in 1812-14 and prosperity lasted until the 1830's. But when, in 1831, England started direct trading between her colonies and the USA the need for Gustavia as a free port ceased to exist and thenceforth St. Barth became a financial burden to Sweden.

On the 2nd March 1852 Gustavia, which mainly consisted of closely built wooden houses thatched with palms, burned to the ground. More than 27,000 riksdaler were collected in relief on the neighbouring islands of the West Indies and even in New York and London. Only 3000 came from Sweden, less than a third of the amount collected on the Danish island of St. Thomas.

On the 16th March 1878 the island was handed back to France and the governor and his family left for home in the Swedish naval frigate »Vanadis«.

After a long period in oblivion the Swedes are again taking a nostalgic interest in St. Barth. A St. Barthélemy Society, founded in 1964, is very active and once again the Swedes are discovering the island. Swedish relics are being restored, street names being put up in Swedish and the Swedish cemetery put in order. As the treaty of 1784 said of the island, it shall be Swedish for all eternity.

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef TAGE MADSEN*, R¹., formand
Fængselsbetjent KAJ ORLA ANDERSEN
Professor, dr.phil. AKSEL E. CHRISTENSEN
Direktør JENS DEGERBØL*, R., næstformand
Direktør JENS FYNBO, R¹.
Underdirektør, kaptajn S.C. NYGAARD
Direktør, civilingeniør H.J. ESMANN OLESEN
Grosserer, direktør KNUD OLESEN*, R¹.
Rigsantikvar, professor, dr.phil. OLAF OLSEN*
Skibsreder CARL RENTZ-PETERSEN
Direktør, cand.jur. TAGE G. SØRENSEN*, R¹.
Viceadmiral S.S. THOSTRUP, SK.
Skibsfører E. UDBY-HANSEN, R¹.

Komiteens sekretær

Ekspeditionssekretær i Industriministeriet, cand.jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

PERSONALE

(pr. 1/9 1981)

Museumsdirektør: Dr.phil. HENNING HENNINGSEN, R.

Museumsinspektør: Mag.art. fru HANNE POULSEN

Museumsassistent: ERIK SCHOU ANDERSEN

Konservator: CHRISTIAN NIELSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Bogholder, Fru KAYA HANSEN

Assistent, museumspædagog: Fru HANNE BESSER

Kustoder: SVEND JOHANNESSEN og

HANS HENNING JØRGENSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR ÅRET 1980

Som omtalt i årbog 1979, s. 160 og 1980, s. 168 f. har afdøde arkitekt *Jens Friis-Pedersen*, Lyngby, ved testamente indsat Handels- og Søfartsmuseet som universalarving til alle sine ejendele, deriblandt hus og indbo, sine samlinger af grafika, bøger, modeller og konstruktionstegninger, og til sine efterladte egne fotos, negativer, opmålinger, tegninger og akvareller, især vedrørende danske sejlskibe bygget af træ. Boet blev færdigbehandlet og sluttet i august 1980, og hele det nævnte materiale, der er registreret ved cand.mag. (nu dr.phil.) Anders Monrad Møller, er derefter overgået til museet. Kort opregnet drejer det sig om flg. originale Jens Friis-Pedersen-ting: 85 blyantstegninger, 63 akvareller, 14 opmålinger, 148 store fotos, 943 negativer og aftryk i mindre størrelse, 5 kopier af ældre skibsportrætter, en del kalker, kopier osv. Hertil kommer flere mapper med private papirer, dagbøger, notater og manuskripter. Hans øvrige samlinger omfatter 49 konstruktionstegninger, to originale skibsportrætter (brig »Cimbria« ud for Helgoland og det kgl. vagtskib ved Altona, begge usignerede og udaterede), 72 stik, litografier, tegninger og akvareller. Fremdeles modeller af en færingebåd og en kragejolle, samt en halvmodel af en jolle. Desuden en ankerlanterne. Registreringen af dette særdeles righoldige materiale omfatter ialt 511 numre i museets genstandsprotokol, 416 numre i Søhistorisk Registratur-protokollen, samt 547 negativer.

Efter bestemmelsen i Jens Friis-Pedersens testamente skulle Handels- og Søfartsmuseet forpligte sig til at sørge for, at et repræsentativt og fyldigt udvalg af hans egne tegninger, akvareller, opmålinger og fotos blev udgivet i smukt bogarbejde, samt at en række søfartsmuseer og biblioteker i ind- og udland skulle modtage hver et gratis eksemplar af det udgivne værk. Efter aftale med Høst & Sønns Forlag i København har dette påtaget sig selve udgivelsen. På museets vegne har Anders Monrad Møller i samarbejde med bogtilrettelægger på Nationalmuseet, Jens Lorentzen foretaget udvalget af materialet, udarbejdelsen af manuskriptet og tilrettelæggelsen af værket i tre bind under titlen »Sejlskibe«, omhandlende I. Danskbyggede træskibe; II. Grønlandsfarere og III. Svenske skibe og danske både (med biografi af Jens Friis-Pedersen).

Før trykningen har billedstoffet været vist på *særudstillinger* på Handels- og Søfartsmuseet, arrangeret af tilrettelæggerne. I 1979 vistes således materialet til bind I, som udkom i efteråret 1980, i 1980 materialet

til bind II, som er færdigtrykt til udsendelse i efteråret 1981, og fra september 1981 vil materialet til bind III blive udstillet.

Det er en stor glæde for museet, at første bind har fået en særdeles god modtagelse af det maritimt interesserede publikum, både i Danmark og i udlandet. Som flere af anmeldelserne har udtrykt, er det primært stof af størst betydning for studiet af de træbyggede sejlskibe.

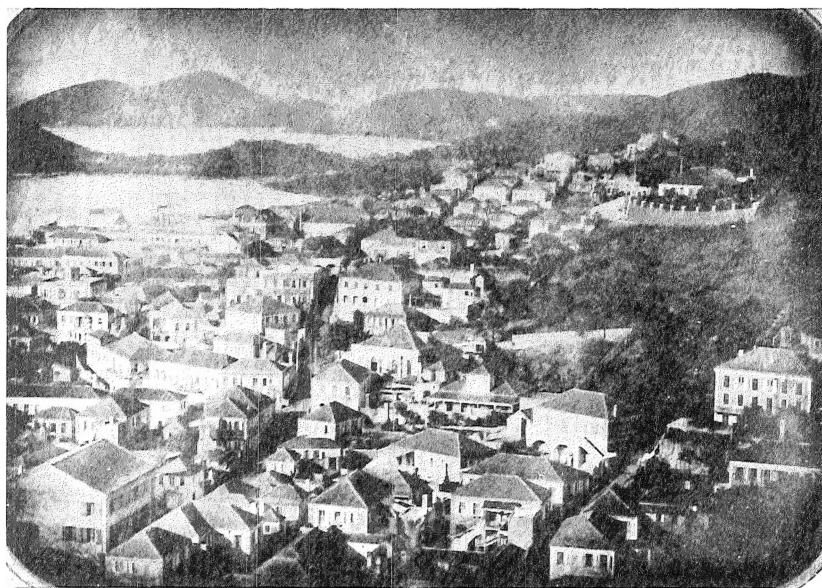
Ved siden af har Jens Friis-Pedersens testamentariske dispositioner betydet en vigtig økonomisk fordel for museet, ligesom dette får indtægter af de solgte eksemplarer. Under museets regnskab er der redegjort herfor. Komiteen har vedtaget at opstille et særligt regnskab for kontoen »Arkitekt Jens Friis-Pedersens Arv« og har fastlagt bestemmelser om anvendelsen af renter, provision og kapital.

Af andre større gaver til museet skal følgende nævnes:

Skibshistorikeren, fhv. prokurist Frederik Frederichsen, Lyngby, har foræret sin maskinskrevne *registrant over danske damp- og motorskibe*, med meget fyldige data. Den omfatter for tiden 18 permer med skøns-mæssigt omkring 6700 beskrivelser, ordnet alfabetisk på løsblade, og den forøges stadigt, indtil den endelige samling vil omfatte over 10.000 skibe. Med dette grundige og nøjagtige materiale har museet fået et enestående opslagsværk til brug i sit daglige arbejde.

Fra læge A.H. Riise, Hørsholm, er modtaget to *daguerreotypier* fra 1850'erne med udsigt over Charlotte Amalie og St. Thomas havn. Det drejer sig om de ældste kendte fotografier fra Dansk Vestindien, og de må derfor karakteriseres som en meget værdifuld og sjælden gave. De er optaget af provisor på St. Thomæ Apothek Hans Hansen (1819-82) på sølvbelagte kobberplader, målende 14.7 x 19.5 cm, og de er indrammet i dybsort lakerede trærammer med rige stukforsiringer i 1850'ernes stil. De har hængt i apotekerfamilien Riises stuer i Vestindien indtil 1917 og blev derefter taget med under flytningen til Danmark.

Et par af de efterhånden meget kostbare *skibsportrætter* er skænket af ingeniør Bror Kruuse, Fåborg. De er begge malet i olie af de produktive skibsportrætmalere i Altona, halvbrødrene L. Petersen og P. Holm, som stammede fra Flensborg, og forestiller to af Korsør-skibsrederen Jørgen Kruuses skibe, bark »Helgesen«, ført af kapt. H.A. Kruuse (udateret), og bark »Dan«, ført af kapt. N. Haagensen, 1859. Sammen med disse fulgte et *maleri* af Sophie Esche af Lilleø ved Korsør, hvor Jørgen Kruuses skibsværft lå, en *søkkikkert* (Silberrad, London) og en *spadsere-stok af hajrygrad*, forsynet med elfenbensknop med sølvplade, hvorpå er indgraveret: »Jürgen Kruuse 1843«. Det drejer sig om et tidligt eksemplar af disse populære stokke, som søfolk fremstillede af fangne hajers ryghvirvler.



Udsigt fra Government Hill over Charlotte Amalie, St. Thomas, i slutningen af 1850'erne. Affotograferinger af de to originaldaguerreotypier, som Handels- og Søfartsmuseet har modtaget som gave fra læge A.H. Riise, Hørsholm. De er optaget af Hans Hansen (f. 1819 i Helsingør, død 1882 i San Francisco), der var provisor på St. Thomæ Apotek, og er de ældste fotografier, der kendes fra Dansk Vestindien.

View of Charlotte Amalie, St. Thomas, in the 1850s. Daguerrotypes by Hans Hansen. The oldest known photos from the former Danish West Indies.

En stor samling *konstruktionstegninger*, især til fiskekuttere, udført af ingeniør Martin Chr. Normand (1896-1975), er skænket af dennes enke, fru Esther Normand, Herlev.

Skibstegneren Per Bøgh, København, har overladt os 10 *plancher* fra særudstillingen »En dansk skibstegner«, som var arrangeret i museet i sommeren 1979, og som viste prøver på hans originale, maritime skitser, tegninger og grafik (jfr. årbog 1980, 166). Per Bøgh har desuden foræret os sin originaltegning (bly) af Vitus Bering som russisk kaptajn og sin rekonstruktion af Vitus Berings andet ekspeditionsskib, brigantinen »St. Peter«, udarbejdet i forbindelse med festlighederne i Horsens i 1981 i anledning af 300-året for den berømte opdagelsesrejsendes fødsel.

Fra tefirmaet Lipton A/S, Tåstrup, er modtaget interessant materiale



De to fotos hører sammen. T. v. ser man ud over en del af den beskyttede havn med talrige skibe. På det tidspunkt var St. Thomas den vigtigste havn i Vestindien. T. h. udsigten mod vest med Charlotte Amalies huse mellem og op ad højdedragene. Den var en af de største byer i det danske monarki.

Left: view of St. Thomas harbour, the central harbour in the Caribbean. Right: the town of Charlotte Amalie.

til belysning af *tehandelens historie*, nemlig dels en stor, hessianbetrukket, kinesisk »*tea-chest*« af finér (ply-wood), indvendig beklædt med papir, dels forskellige prøver på *te i ældre emballage*: tre pakker te fra Kina, deriblandt Mandarin og Congo (Congo) te; tre pakker fra Ceylon og fire pakker blandingste. Endvidere en plade af den sammenpressede *murstenste*, som eksporteredes på kamelryg ad den gamle Silkevej fra Kina over Turkestan til Rusland og videre.

Endelig har Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner bekostet fremstillingen af en kopi af *middelspantet* af galioten »Fortuna« af København (1742), udført efter originaltegningen på Rigsarkivet i naturlig størrelse (1:1) af konservator Christian Nielsen og opsat på nordvæggen af skibsbygningsrummet. Museet ejer i forvejen en model af galioten,

som havde en længde på 75'6", en bredde på 20'8" og en højde på 14' og målte 75 læster. Kopien af middelspantet giver et slående indtryk af de indeklemtede forhold ombord.

Fra Lund og Lommer A/S, København (ved dir. John Jørgensen) har vi som gave modtaget 600 fortrinlige *farvereproduktioner* af fire af museets skibsportrætter til salg ved indgangen.

Som sædvanlig er der efter denne beretning opstillet en liste over de øvrige modtagne gaver, som ikke er omtalt her. Vi takker giverne for deres venlighed med at ville overlade museet disse værdifulde genstande.

Museet retter også en varm tak til de firmaer, fonds, institutioner og privatpersoner, som har støttet os med kontante beløb. Disse bidrag er specificeret under museets regnskab i en særlig liste.

I sidste årbog er allerede nævnt *sommersærudstillingen* 1980: Skibe i serier. Niels Truslew og hans forudsætninger, arrangeret af Anders Monrad Møller og Jens Lorentzen. Den efterfulgtes af den af samme personer opstillede særudstilling *Danske Grønlandsfarere*, visende materialet til bind II af Jens Friis-Pedersens værk. I sommeren 1981 har vi i anledning af det store besøg fra de tidligere dansk-vestindiske øer, som finder sted hvert fjerde år, arrangeret en særudstilling: Frederik Visby, en dansk kunstner i Vestindien, omfattende Handels- og Søfartsmuseets bestand af Visbys malerier og akvareller fra hans ophold på St. Thomas og St. Croix 1865-66 og 1880-82, ialt godt 50 numre, som praktisk talt er ukendte for offentligheden, idet de med en enkelt undtagelse opbevares i museets magasiner og arkivskuffer.

Indsamlingen af *konstruktionstegninger*, som blev indledt i 1978 i samarbejde med andre interesserede institutioner, arkiver og museer (jfr. årbog 1979, 156 f.), er fortsat i 1980. De indkomne tegninger opbevares på Grønlandske Handels pakhuis i København.

Museet har i årets løb *udlånt* enkelte genstande til udstillinger i andre museer, bl.a. til Nationalmuseets Bredeudstilling om industrialismen, ligesom det har *deponeret* en lang række toldhistoriske billeder, dokumenter og genstande - deriblandt det store skab fra Øresunds Toldkammer - til Dansk Toldmuseum, som under ledelse af Holger Munchaus Petersen blev åbnet i juni 1981.

Efter ønske er museets model af en dieselmotor fra 1923 afleveret til B&W-museet, hvorfra den i sin tid var deponeret, og vi har fået løfte på en maskinrumsmodel af M/F »Povl Anker« i stedet«

Konserveringen af museumsbilleder er fortsat, idet Venneselskabet har bevilget en sum til dette nødvendige, men desværre meget bekostelige og langsommelige arbejde. Konservator Mads Harttung, Nivå, har

konserveret flere malerier, og konservator Bjarne Thorsøe, Albertslund, har konserveret en farvelagt tegning af Jacob Petersen og flere af Jacob Admiraals værdifulde serie af sepiategninger, forestillende forskellige skibe strandet på den hollandske kyst i perioden omkr. 1700-20.

Med hensyn til indlæggelsen af *elektrisk lys* i museets udstillingsrum (jfr. årbog 1980, 168) er der ikke sket fremskridt i 1980, men for at foregribe begivenhedernes gang kan det nævnes, at komiteen i 1981 har henvendt sig til statens rådgivende arkitekt for de kongelige slotte, professor Wilhelm Wohlert, hvis tegnestue nu er i gang med at udarbejde et skitseprojekt med hensyntagen til museets ønsker.

Det kan ligeledes nævnes, at *magasinproblemet* nu har fundet en løsning, idet museet fra 1. maj 1981 ved bryggeridirektør, cand.pharm. Bjørn Madsens velvilje har kunnet leje et særdeles velegnet, ca. 350 m² stort lokale på Wiibroes Bryggeri i Helsingør. Der er sat de nødvendige reoler op, og en del af genstandene fra de overfyldte magasiner på Kronborg er allerede overflyttet hertil.

Museumsundervisningen er fortsat med fru Hanne Besser som pædagogisk leder og i samarbejde med Skoletjenesten, strækkende sig over skoletiden mellem 1. april og 31. oktober, foreløbig tre dage om ugen efter forudgående anmeldelse. Flere og flere skoler benytter sig af vort tilbud, efterhånden som landets skoler har opdaget, at en sådan museumsundervisning gives. Skoletjenesten har påtaget sig at betale fremstillingen af de benyttede materialer: emne- og arbejdsark, hvorfor vi takker. Det er glædeligt at kunne fastslå, at undervisningen efter kun få års virksomhed viser en stadig fremgang.

På grund af inddragelsen af rum 1 til skolestue, rum 2 til opholdsstue for kustoderne og rum 6 til arkivrum er der sket en omstilling af første del af museet, idet udstillingen i rum 3 er blevet stærkt koncentreret og rum 5 er indrettet til studierum for oldtidens og ældre middelalders skibstyper.

I 1980 deltog museumsdirektøren og museumsinspektøren i Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforsknings møde i Svendborg. Museumsdirektøren deltog i juli i et tysk-fransk symposium i Lübeck om skibsmedicinens og -hygiejnens historie, ledet af medicinhistorikeren, professor, dr.med. Hans Schadowaldt, Düsseldorf, og i august i den 15. internationale historikerkongres i Bukarest, under hvilken den maritimhistoriske sektion drøftede emnet sømanden ombord.

Hanne Poulsen har repræsenteret museet i forhandlinger med Skoletjenesten og i Frederiksborg Amts museumråd, hvor hun er medlem af forretningsudvalget. Ved et i maj nedsat udvalg til oprettelse af en øst-

dansk konserveringsanstalt for kunst blev Hanne Poulsen indvalgt som repræsentant for kulturhistoriske museer.

Konservator Christian Nielsen har foruden at deltage i konserverings- og opstillingsarbejde ydet *konsulenttjeneste* for inden- og udenlandske privatpersoner, forskere og institutioner, som han har hjulpet med råd og vejledning under restaurering af ældre træskibe, ligesom han har været rådspurgt af danske kommuner, som har erhvervet lejrskoleskibe. Han har i årets løb leveret ca. 80 fotokopier af sine opmålingssæt og af detailplaner, specielt vedrørende sejl og rig, både til ind- og udland. Han har bistået unge lærlinge, bl. a. med spørgsmål om og demonstration af klinkbygning efter de gamle bådebyggertraditioner. Han har i årets løb repræsenteret museet på Træskibsejernes Sammenslutnings pinsestævne i Æbeltoft og på sommerstævnet i Odense og Hobro.

Til kirkeministeriet og landets bispeembeder har museet som sædvanligt givet en række udtalelser vedrørende ansøgninger om ophængning af *kirkeskibsmodeller* i danske kirker og har i flere tilfælde bistået med praktisk hjælp til kirkeskibsbyggere og -restauratorer.

Om museets *personale* kan meddeles, at museumsassistent Morten Kjærø som nævnt i sidste årbog fratrådte sin stilling i 1980 og afløstes af Erik Schou Andersen. Helle Nordfjeld, der var lønnet af Helsingør kommune som led i beskæftigelsesforanstaltningen for arbejdsløse, forlod museet i januar 1980 og afløstes af Gorm Schmidt, som specielt beskæftigede sig med opmålinger af og ændringer i udstillingslokalerne. Ingeniør Niels Georg Larsen har gjort tjeneste som civil værnepligtig fra september 1980.

Pr. 31. maj 1981 er arkivassistent Elisabeth Henningsen fratrådt på grund af alder. Det program, der blev lagt ved hendes tiltræden i 1951, er i det store og hele blevet opfyldt, idet hun i de forløbne 30 år har udskrevet et stort arkivmateriale fra danske og nordtyske arkiver om danske skibe og kaptajner fra 1700-årene og op til ca. 1850 til museets stikordsarkiv. Hun afløstes af Hanne Besser, der ved siden af at varetage museumsundervisningen også vil bistå med forskellige arbejder på kontoret og museet.

Det kan nævnes, at museumsdirektør Henning Henningsen falder for aldersgrænsen og trækker sig tilbage pr. 31. oktober 1981 efter mere end 33 års tjeneste på museet.

Inden for *komiteen* er der sket en del ændringer siden 1980. I årbog 1980, s. 161 er det allerede nævnt, at museets formand gennem 20 år, afdelingschef i Handelsministeriets søfartsafdeling, Jørgen Worm, trak sig tilbage i marts 1980 og afløstes af sin efterfølger i embedet, afdelingschef Tage Madsen. Direktør William Heering, der nu er fast bosat i ud-

landet, er efter eget ønske udtrådt af komiteen og er afløst af skibsreder C. Rentz-Petersen. I foråret 1981 har rigsantikvar, professor, dr.phil. P.V. Glob på grund af sin fratræden fra Nationalmuseet ligeledes trukket sig tilbage og er i komiteen blevet afløst af sin efterfølger, rigsantikvar, professor, dr.phil. Olaf Olsen. Næstformanden, generalkonsul Victor B. Strand er efter mange års arbejde i komiteen udtrådt af denne på grund af alder. Til hans efterfølger er udnævnt grosserer, direktør Knud Olesen. Næstformandskabet er overtaget af direktør Jens Degerbøl. Endelig har direktør Svend Storm-Jørgensen trukket sig tilbage og er afløst af underdirektør, kaptajn S.C. Nygaard.

Komiteen har haft den sorg, at skibsreder H.K. Jensen, der har været medlem siden 1973, er afgået ved døden.

Der skal her udtales en varm tak til de afgangede komitémedlemmer for deres indsats og interesse for museet og for det gode samarbejde inden for komiteen og med museets personale.

Besøgstallet nåede i 1980 op på 109.000, hvilket var en lille nedgang i forhold til de 114.000 i 1979. Alligevel må det noteres med tilfredshed, at det trods den ifølge statistikken almindelige svigten i turistbesøget i Danmark ikke blev værre. Handels- og Søfartsmuseet hører stadig til de danske museer, der har det største besøgstal. Fra 1. marts 1981 har museet sammen med Kronborg slot kunnet hæve sine billetpriser.

Henning Henningsen

GAVELISTE FOR ÅRET 1980 (supplement til de i årsberetningen omtalte gaver)

Billeder, konstruktionstegninger m.m.

Tage Ekelund, Vanløse: forskellige planer til M/F »Danmark« 1968; *Frederikshavn Værft* (ved *Finn Frydensberg*): tegn. til kabelskib M/S »Peter Faber«; bankfuldmægtig *Grethe Hansen*, Snekkersten: 9 prospektkort fra Dansk Vestindien 1907-09; sognepræst *Jørgen Juul*, Gistrup: sejl- og sidetegn. af orlogsfregat »Jylland«; kriminalassistent *Thormod Larsen*, Hellebæk: tegn. i blæk og sepia 1814 af fregat med engelske betegnelser på sejlene; *J. Ritchie*, Barnsley, England: sejltegn. til H/S »Iris« af Ålborg, rekonstrueret 1980 af skibskonstruktør J. Henderson, Aberdeen; auditor *Torben Topsøe-Jensen*, Rungsted: samling af arrangementsplaner for DSB's færger fra 1927 til 1968; ingeniør *J. Zangenberg*, København: et sæt konstruktionstegninger til skoleskibet »Georg Stage« (I) som det var 1882, udført af giveren; *Aalborg Værft A/S*: lustryk af generalarrangementstegn. til M/S »Canadian Reefer« 1979; *anonym*: stik af J. Haas efter maleri af Hörner: Michael Tønder, den senere viceadmiral og første Kinakaptajn, da han under en søtræfning 22/7 1715 mistede sit højre ben på orlogsskib »Ditmarsken«.

Arkivalier, småtryk, manuskripter o. lign.

Børge Foltman, Kastrup: mandskabsliste for skonn. »Hafnia« af Kbh. 6/2 1867; fru *Paula Laursen*, Kbh.: forsk. papirer, især vedr. sejlmager og 2. styrmand Anton Emil Hansen (1844-74); *Orlogsmuseet*: tryksager fra Riggernes og Sejlmageres Forbund (fra Sejlmagerloftet på Holmen); *Rigsarkivet*: journal (kopi) ført af kaptajn og superkargo Otto de Bruyn van Tromp 1800 på fregat »Matilde Marie« af Kbh. (Blacks Enke & Co.); *J. Ritchie*, Barnsley, England: bilbreve (kopi) for H/S »Iris« og H/S »Juno«, begge af Ålborg, dat. Aberdeen 1842 og 1851; auditor *Torben Topsøe-Jensen*, Rungsted: Lov om Understøttelse til Personer, som have henhørt til Helsingørs Færgelaug, 1859.

Diverse

Irene og ing. *Poul Fr. Bach*, Fredericia: en pose knapper fra ældre DFDS-uniformer, samt 3 hueemblemer, som har tilhørt maskinchef Fr. Poul Jensen, der sejlede 1911-32; toldvagtimester *Mads Bøye*, Vordingborg: flaskeskibsmodel af jagt »Olivia« af Marstal (bygget 1855); *Skoleskibsforeningen »Danmark«*: et sæt af foreningens årspalter 1976-80 (med skibsbilleder); *Tage Ekelund*, Vanløse: porcellænskaffekop med DFDS' monogram; skibskonstruktør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn: skydelære til at måle godstykkelse i en skrogplade; *Grønlandske Handel*: førstedagskuverter med nye grønlandske frimærker; *Fritz Neve*, Glamsbjerg: førstedagskuvert med grønlandske frimærker.

Fotogaver

Modelbygger *Aksel Andersen*, Juelsminde; *Henrik Bo Bahrenscheer*, Helsingør; museumsinspektør *Benny Boysen*, Struer; skibstegner *Per Bøgh*, København; *Dragør Museum*;

Forlag *Edition Leipzig*, Leipzig, Østtyskland; *Fritz Falk*, Wyck auf Föhr, Tyskland; *Grønlands Landsmuseum*, Godthåb; læge *Chr. Hou*, Ålborg; *P. Høybye*, Sæby; skibshandler, borgmester *C.T. Jacobsen*, Vesterø, Læsø; fhv. maskinmester, kirkeskibsbygger *D.A. Jensen* (†) Glud, Horsens; sognepræst *Jørgen Juul*, Gistrup; *Herbert Karting*, Oldendorf, Tyskland; fotograf *Holger Knudsen*, Helsingør; fotograf *Lennart Larsen*, Nationalmuseet; grafisk formgiver *Jens Lorentzen*, Humlebæk; fotograf *Arne Magnussen*, Helsingør; *Marinmuseum*, Karlskrona, Sverige; *A.P. Møllers Rederi*; *Nakskov Skibsværft A/S*; vice-skoleinsp. *Erik Nielsen*, Skælskør; toldinspektør *A. Nissen*, Varde; *Orlogsmuseet*; *John Pri*, Frederikssund; *Randers lokalhistoriske Arkiv*; museumsinspektør *Alan Hjorth Rasmussen*, Esbjerg; *Arne Bruun Rasmussens Kunstauktioner*, København; Chefredakteur *Jochen Seelhoff*, Lübeck, Tyskland; *Skagens Bibliotek*; *Struer Menighedsråd*; *Städtisches Museum*, Flensburg; Museet på *Sønderborg Slot*; stud.mag., dykker *Michael Teisen*, København; forstander *Henning Thalund*, Svendborg; fru *Lizzi Ter-Borch Thorsen*, Brønshøj; auditor *Torben Topsøe-Jensen*, Rungsted; *Vikingskibshallen*, Roskilde; ing. *Jan Zangenberg*, København; *Aalborg Værft A/S*.

Boggaver

Jarkko Aarniala, Helsingfors; *Aschehoug Dansk Forlag A/S*, København; *Otto Ballantine*, Søby, Ærø; Dr. *Helge Bei den Wieden*, Bückeberg, Tyskland; *Bent Bergsøe*, Søborg; *Biblioteca Geral da Universidade*, Coimbra, Portugal; *Borgens Forlag*, København; mus.-inspektør *Benny Boysen*, Struer; fil.dr. *Jan-Erik Börman*, Helsingfors; *Forlaget Carlsen*, København; Curator *Kee Il Choi*, Boston, USA; *R. Bang Christensen*, Søborg (større samling); mus.-inspektør *Ole Crumlin-Pedersen*, Roskilde; *Holger Dam*, København; velfærdssekretær *Erik Dannesboe*, Singapore; *Dragør Museumsforening*; Dr. *John H. Eberstein*, Farmingdale, N.Y., USA; Ausbildungsoffizier *Gerhard Eckardt*, Bremen, Tyskland; *Edition Leipzig*, Leipzig, Østtyskland; *Roger Finch*, Ipswich, England; *Fiskeri- og Søfartsmuseet*, Esbjerg; ing. *Anders Franzén*, Stockholm; *Fredningsstyrelsen*, Fortidsmindeforvaltningen, København; maler *Ib Gertsen*, Valby; dr.phil. *H.V. Gregersen*, Haderslev; *G.R. Grieve*, School of Navigation, London; arkitekt *Morten Gøthche*, Roskilde; Privatdozent, Dr.med. *Hartmut Goethe*, Hamburg; *J.C. Hempels Skibsfarvefabrik*, København; President *John R. Herbert*, Quincy, Mass., USA; *Arne J. Hoem*, Oslo; *Erik Housted*, København; *Ivarans Rederi A/S*, Oslo; fil.dr. *Jóan Pauli Joensen*, Tórshavn, Færøerne; prof. *C. de Jong*, Pretoria, Sydafrika; *Den Kgl. Kobberstiksamling*, København; arkivar *Peter Korsgaard*, Rigsarkivet; ing. *Bror Kruuse*, Fåborg (større samling bøger); *Langelands Museum*, Rudkøbing; Förlaget *Liber Läromedel*, Lund, Sverige; mus.-inspektør *Ole Mortensøn*, Rudkøbing; *Museum für Hamburgische Geschichte*, Hamburg; dr.phil. *Anders Monrad Møller*, København; cand.mag. *Bo Nielsen*, Fredensborg; *Max Nielsen*, Charlottenlund; *Norske Veritas*, Oslo; *Paul Philippsen*, Flensburg; *Eva Riebeling-Brückmann*, Goslar, Tyskland; *Sandefjordmuseene*, Sandefjord, Norge; Prof. Dr.med *Hans Schadewaldt*, Düsseldorf, Tyskland; Medizinaldirektor Dr. *Johann Schmidt*, Oldenburg, Tyskland; *Sjöfartsstyrelsen*, Helsingfors; *Smithsonian Institution*, Washington, D.C., USA; *Statens Museum for Kunst*, København; *Statens sjöhistoriska Museum*, Stockholm; Ministerialrat Dr. *Heinrich Stettner*, Emden, Tyskland; auditor *Torben Topsøe-Jensen*, Rungsted; *Udenrigsministeriet*, København; Dr. *J. Peter White*, Sydney, Australien; *Ølgod Museum*; *Århus Havnevesen*.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB FOR 1980

Indtægter

Indtægt ved forevisning	278.698	
Statens tilskud	1.198.729	
Private bidrag ifølge specifikation	49.000	
Renter	26.922	
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske skrifter, kort, billedbog, postkort, skibstallerkner m.v.	46.726	
Salg af inventar	20.740	
		Kr. 1.620.815

Udgifter

Administration og drift:

Lønninger, honorarer, pensionsudgifter m.m.	1.275.262	
Renholdelse af lokaler	167.251	
Opvarmning	59.909	
Kontorhold og diverse	59.867	
Kørsel og transport	4.591	
Assurance og ATP	20.825	1.587.705

Museets samlinger:

Nyerhvervelser og opstillinger m.v.	29.810	
--	--------	--

Afskrivninger:

Inventar	7.619	
----------------	-------	--

<i>Underskud overført til kapitalkonto</i>	÷4.319	
		Kr. 1.620.815

STATUS PR. 31. DECEMBER 1980

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	2.498	
Den Danske Bank	<u>344.499</u>	346.997

Udestående fordringer 99.419

Beholdning af kataloger, farvepostkort, skibstallerkner, bøger m.v. 48.000

Mellemregning med Generalkonsul L.O.G. Amundsens gave 3.363

Inventar:

Saldo pr. 1. januar 1980	29.490	
Tilgang	<u>8.606</u>	
	38.096	
Afskrivning ifølge driftsregnskab	<u>7.619</u>	30.477

Samlingen:

Saldo pr. 1. januar 1980	3.990.043	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v.	29.810	
Modtagne genstande m.v.	<u>149.285</u>	4.169.138
	<u>Kr. 4.697.394</u>	

Passiver

Diverse kreditorer:

Omkostninger	9.638	
Merværdiafgift	6.019	
Forudmodtaget statstilskud	<u>300.000</u>	315.657

Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil
udgifterne endnu ikke er afholdt 12.000

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

Saldo pr. 1. januar 1980	137.037	
Overført til eget regnskab	<u>÷137.037</u>	0

Kapitalkonto for museet:

Saldo pr. 1. januar 1980	4.194.961	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v.	29.810	
Modtagne genstande m.v.	149.285	
Underskud ifølge driftsregnskab	<u>÷4.319</u>	4.369.737
	<u>Kr. 4.697.394</u>	

Specifikation af private bidrag i 1980

Otto Ballantine	100
BP Olie-Kompagniet A/S	250
C. Clausen Dampskibsrederi	500
Concord-Line A/S	500
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond	500
Danmarks Rederiforening	5.000
Den Danske Bank	2.500
A/S De Danske Sukkerfabrikker	500
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	2.500
Helsingør Kommune	9.500
J.C. Hempels Legatfond	2.000
Holdingaktieselskabet Dannebrog	1.000
A/S Kjøbenhavns Handelsbank	2.500
Kryolitselskabet Øresund A/S	1.000
Magasin du Nord's Fond	3.000
A.P. Møller	5.000
Nordtramp I/S	1.000
Privatbanken A/S	2.500
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab	200
A/S Em.Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	700
A/S Dampskibsselskabet Torm	250
Wm. Vetts Fond	5.000
A/S Det Østasiatiske Kompagni	3.000
	<u>Kr. 49.000</u>

De efter 1. januar 1981 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret.
København den 20. januar 1981.

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

BJARNE HANSEN
statsaut. revisor

GENERALKONSUL L.O.G. AMUNDSSENS GAVE

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1980

<i>Indtægter</i>	
Renter af obligationer	8.460
Renter af bankindeståender	4.328
	<u>12.788</u>
<i>Udgifter</i>	
Lysprojekt, museet	13.700
Registreringsarbejde	7.200
Depotgebyrer	224 21.124
Underskud overført til kapitalkonto	<u>kr. - 8.336</u>

STATUS PR. 31. DECEMBER 1980

<i>Aktiver</i>	
<i>Likvide midler:</i>	
Den Danske Bank	37.943
<i>Obligationer (kostpriser):</i>	
62.000 kr., 8% Dansk Statslån 1981 I	55.418
50.000 kr., 7% Danmarks Skibskreditfond, 1982	38.703 94.121
(kursværdi 31.12.1980: 104.570 kr.)	<u>kr. 132.064</u>
<i>Passiver</i>	
Mellemregning med museet	3.363
<i>Kapitalkonto:</i>	
Saldo 1. januar 1980	137.037
Underskud ifølge driftsregnskab	8.336 128.701
	<u>kr. 132.064</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.

København, den 20. januar 1981

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

ARKITEKT J. FRIIS-PEDERSENS ARV
DRIFTSREGNSKAB 23. MAJ TIL 31. DECEMBER 1980

<i>Indtægter</i>	
Indvundne renter	40.819
Fortjeneste ved salg af bøger og plakater	<u>418</u>
	41.237
<i>Udgifter</i>	
Gave til museet (arvet løvsøre)	10.400
Gave til museer (bogen Sejlskibe)	5.564
Honorarer for forarbejder til bogen Sejlskibe	29.121
Særudstilling samt trykning af plakater	2.403
Revisor	<u>1.220</u>
Underskud overført til kapitalkonto	<u>kr. + 7.471</u>

STATUS PR. 31. DECEMBER 1980

<i>Aktiver</i>	
<i>Likvide midler:</i>	
Den Danske Bank	60.513
<i>Obligationer: (arvebeløb)</i>	
1.000 kr. 5% Stabiliseringslån 1957/92	580
4.000 kr. 5% Husejernes Kreditk. 2.1.s.	1.250
2.000 kr. 4½% Husejernes Kreditk. 2.8.s.	660
26.000 kr. 4½% Husejernes Kreditk. 2.7.s.	10.270
4.000 kr. 4% Husejernes Kreditk. 2.6.s.	1.430
14.000 kr. 4½% Ny Jydske Kjøbstad Cred.f. 10.s.	4.760
6.000 kr. 4½% Østifternes Kreditf. 16.s.1.	1.920
6.000 kr. 4% Østifternes Kreditf. 16.s.1.	1.950
240.000 kr. 10% Krf. Danmark alm. Real. 62.s.2001	<u>142.200</u>
(Kursværdi for obligationer andrager 31.12.1980 167.518 kr.)	165.020
<i>Pantebreve (arvebeløb):</i>	
148.799 kr. 16% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby	111.599
318.865 kr. 9% pantebreve i matr.nr. 23 ey Lyngby	<u>176.970</u>
Tilgodehavende merværdiafgift	2.097
Beholdning af bøger	<u>7.105</u>
	<u>kr. 523.304</u>
<i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger	1.220
<i>Kapitalkonto:</i>	
Arv	530.753
Kursfortjeneste afdrag på pantebreve	5.255
Udgifter ved bogbehandling	÷ 6.453
Underskud ifølge driftsregnskab	÷ <u>7.471</u>
	<u>522.084</u>
	<u>kr. 523.304</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.
 København, den 20. januar 1981

EIGIL BRUHN
 statsaut. revisor

BJARNE HANSEN
 statsaut. revisor

MARITIM KUNST

Udsendt af
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Kompasplatter

Af den siden 1970 udsendte kompasplatterserie er endnu et mindre oplag af følgende årgange på lager:

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

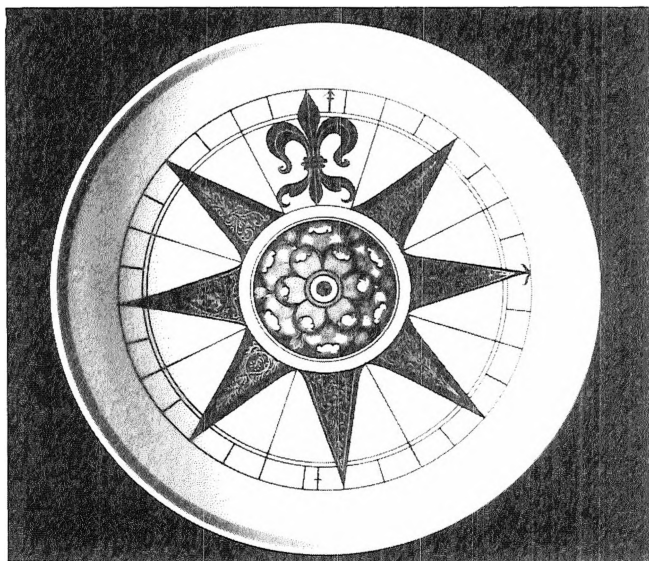
Platte 1977 (Joh.Ph. Weilbach, København ca. 1800), kr. 150,00

Platte 1978 (Iver Jensen Borger, København, omkr. 1760-80), kr. 170,00

Platte 1979 (Peder Nielsen Brenøe, København, omkr. 1750-65),
kr. 183,00

Platte 1980 (Christian IV's skibskompass fra 1595 på Rosenborg),
kr. 205,00

Alle priser er ekskl. moms og ekspeditionsgebyr

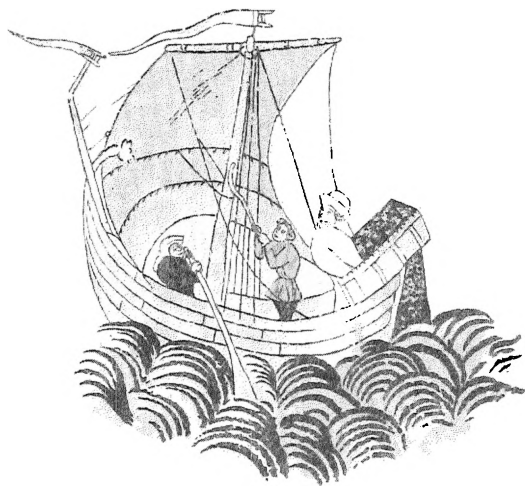


Kompasplatte 1980

Som afløsning for kompasplatterne er det besluttet at udsende følgende to nye serier:

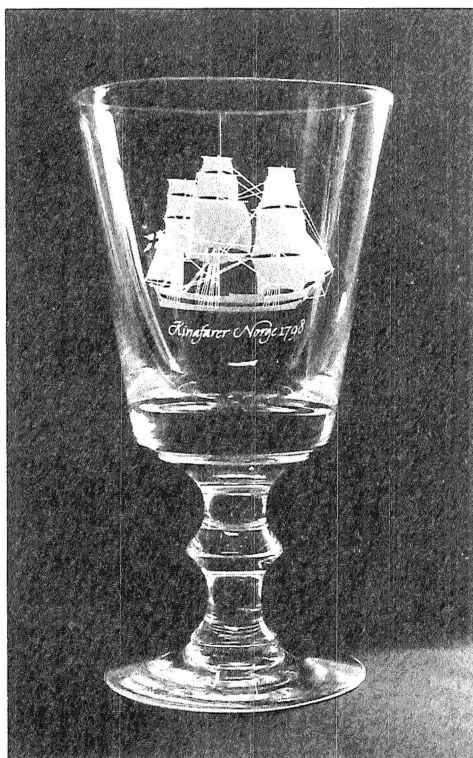
Kalkmalerifliser

med gengivelse af skibe på kalkmalerier i danske kirker, i fajance (15x15 cm), i de originale farver, udført af Den Kongelige Porcelainsfabrik. Flise 1981 gengiver et motiv fra Højby kirke i Odsherred fra ca. 1350: Harald Hårderådes skib fra Helling Olav-legenden. Pris kr. 158,85 (ekskl. moms og ekspeditionsgebyr).



Glaspokaler

med indslebne gengivelser af danske langfarere fra 1700-årene, udført i pokaltypen Wellington (159 mm høj) af Holmegaards Glasværker. I 1981 udsendes Kinafarerpokalen med fremstilling af Asiatisk Kompagnis fregat »Norge« 1798 i skibstegneren Per Bøghs streg. Pris kr. 155,75 (ekskl. moms og ekspeditionsgebyr).



Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg,
3000 Helsingør. Tlf. 02-210685.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

BERETNING FOR 1980-81

Til selskabets generalforsamling onsdag den 19. august 1981 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg var mødt godt 100 medlemmer.

Formanden, museumsdirektør Knud Klem, bød velkommen. Til dirigent valgtes arkitekt, m.a.a. Mads Drosted. I sin beretning oplyste formanden, at selskabets medlemstal pr. 1. august lå på 1527, hvoraf de 114 var livsvarige. Selskabets største gave til museet var som sædvanlig årbogen, men desuden havde det ydet økonomisk hjælp til opsætningen af det andetsteds omtalte middelspant af galioten »Fortuna« (1742) i størrelse 1:1 og havde afsat et beløb på 15.000 kr. til konservering af malerier, akvareller og tegninger. Museet har for tiden en model af defensionsfregatten »Frederiksdahl« (bygget 1782 af skibsbygmester Johs. Halkier i Flensborg) i arbejde hos den dygtige modelbygger, toldinspektør A. Nissen, Varde. Otto Mønstedts Fond har for en del år siden bevilget 12.000 kr. til denne model, og selskabet har på sit seneste bestyrelsesmøde vedtaget at yde restbeløbet, når modellen bliver færdig, formodentlig i oktober.

Selskabets serie af kompasplatter afsluttedes sidste år med platte nr. 11, hvis motiv var taget fra Christian IV's skibskompass fra 1595 på Rosenborg. Som afløsning havde man besluttet at udsende følgende to nye serier: en kalkmaleriserie bestående af fajancefliser, fremstillet på Den kgl. Porcelainsfabrik med motiver i farver efter skibsfremstillinger på middelalderlige kalkmalerier i danske kirker (den første viser Harald Hårderådes skib fra Højby kirke, Odsherred, ca. 1350-1400, forøvrigt den samme, der er brugt til selskabets og museets bomærke, som i sin tid blev tegnet af Poul Sæbye); dernæst en pokalserie, fremstillet af Holmegaards Glasværker i glastypen Wellington og med indslebne fremstillinger af danske skibe fra 1700-årene i Kina-, Ostindie-, Vestindiefarten og andre farter, tegnet af skibstegneren Per Bøgh, efter skibsportrætter på museet (den første forestiller Asiatisk kompagnis Kinafarer »Norge« 1798). Der er sendt brochurer herom ud til selskabets medlemmer og andre tidligere kunder, og selskabet håber, at der vil være interesse for at købe disse smukke og værdifulde kunstgenstande. Overskuddet ved salget bliver som sædvanlig brugt til gaver til Handels- og Søfartsmuseet.

Formanden meddelte, at han efter at have siddet i formandsstolen siden 1971 nu agtede at fratræde denne post pr. 20. oktober, da hans

efterfølger på museet, Henning Henningsen, den dag bliver 70 år og afgår som direktør. Årbogen for 1981 er formet som et festskrift til Henningsen, og han glædede sig til på fødselsdagen at overrække ham dette det 40. bind i rækken af årbøger. Med bestyrelsens godkendelse ville han foreslå, at Henningsen blev valgt som hans efterfølger som selskabets formand.

Generalforsamlingen tiltrådte dette med akklamation. Henningsen takkede for denne tillid og hyldede formanden for hans indsats for museet i 42 år (1928-1970), i hvilket tidsrum han havde tilvejebragt de fleste af museets talrige værdifulde skatte, som havde givet det en international fin position. Han fremhævede, at det var formanden, som i 1940 havde taget initiativet til oprettelsen af venneselskabet og i 1942 havde startet udgivelsen af museets årbøger, hvis betydning vi alle kender. Henningsen lykønskede formanden til, at hans livsværk, den bindstærke redegørelse for skibsbygningen i Danmark og hertugdømmerne i 1700-årene, nu stod foran sin udgivelse.

Efter at formandens beretning var godkendt, fremlagde kassereren regnskabet 1980-81 for selskabet og for skibsfører H.L. Barfoeds legat, som begge udviste et pænt overskud. Regnskaberne, der er trykt efter denne beretning, godkendtes.

På valg til bestyrelsen var i henhold til lovenes § 5 direktør Jens M. Barfoed, direktør Niels Hahn-Petersen og kommandørkaptajn Arne Holm. Alle genvalgte.

På grund af de stadig stigende udgifter, bl.a. til trykningen af årbogen, så bestyrelsen sig desværre nødsaget til at foreslå kontingentet hævet fra og med i år fra 50 til 65 kr. for medlemmer og fra 200 til 250 kr. for firmaer og institutioner. Efter nogen diskussion, hvorunder bl.a. en større forhøjelse blev drøftet, vedtoges ved afstemning det fremsatte forslag, idet flertallet hellere ville hæve kontingentet gradvis fremefter i takt med inflationen end fastlægge så stort et kontingent, at en del medlemmer måske så sig foranlediget til at melde sig ud.

Under eventuelt rettede direktør Barfoed på bestyrelsens og egne vegne en varm tak til formanden for hans store livsindsats i venneselskabet, og forsamlingen rejste sig og hyldede ham.

Generalforsamlingen sluttede kl. 16.30. Efter en pause med en lille forfriskning i den sædvanlige hyggelige atmosfære holdt Henningsen et lysbilledforedrag om linedåbens historie.

Før mødet havde museumsinspektør Hanne Poulsen for en kreds af ca. 25 interesserede medlemmer forevist museets nyopstillinger, tillige med særudstillingen »Frederik Visby - en dansk kunstner i Vestindien 1865-66 og 1880-82«.

**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 (tlf. 02-21 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),
1978-79 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 65,00),
1980 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 70,00).

(Årbog 1942, 43, 51, 52, 56-58, 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, 1978-80: kr. 50,00 pr. stk.

Alle priser er inkl. moms, ekskl. porto og forsendelse.
Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02-210685).

Kontingentet er for tiden:

kr. 65,00 årligt for personer, kr. 250,00 for institutioner eller firmaer.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1980 TIL 31. MARTS 1981

<i>Indtægter</i>			
<i>Kontingenter og bidrag fra medlemmer</i>			76.431
<i>Fortjeneste ved salg af kompasplatter:</i>			
Salg af platter ekskl. moms		283.958	
÷ Forbrug:			
Beholdning af platter pr. 1. april 1980	54.188		
Købspris for 1500 platter	189.788		
Gage og feriepenge	55.098		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v.	21.381		
		<u>320.455</u>	
÷ Beholdning af platter pr. 31. marts 1981	71.278	249.177	34.781
<i>Renter af bank, postgiro og obligationer</i>			28.231
<i>Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoed's legat</i>			13.288
			<u>Kr. 152.731</u>

<i>Udgifter</i>			
<i>Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:</i>			
<i>Årbog 1980:</i>			
Udgivelse af årbog	88.510		
Porto til udsendelse	5.394		
		<u>93.904</u>	
÷ Salg af årbøger og særtryk	15.370		
Tilskud til årbog 1980	10.127	25.497	68.407
Gaver i øvrigt			<u>37.314</u>
			105.721
<i>Diverse omkostninger:</i>			
Porto, fragt m.v.	4.170		
Kontorhold	6.950		
Revision og regnskabsassistance	9.100		
Diverse udgifter	2.338	22.558	128.279
<i>Overskud, der overføres til kapitalkonto:</i>			24.452
			<u>Kr. 152.731</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1981

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	241	
Den Danske Bank, Helsingør:		
Checkkonto 11130-6	31.372	
Bankbog 6-60047	13.649	
Bankbog 91440-9	201.516	
Postgiro	<u>12.569</u>	259.347

Debitorer:

Tilgodehavende vedr. årbog og platter	606	
Mellemregning med fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoed's legat	6.300	
Beholdning af platter		71.278

Obligationer:

Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998 à 54	5.400	
Kr. 42.000 7% Østift.Kreditf. 16.s.4. 2028 à 40¾	17.115	
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 15.s.4. à 45	4.500	
Kr. 33.000 7% Københ.Kreditf. 15.s. 1.a. 2018 à 42¼	<u>13.942</u>	40.957
	<u>Kr. 378.488</u>	

Passiver

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger	43.765	
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver		15.000

Reservefond:

Saldo pr. 1. april 1980		50.048
-------------------------------	--	--------

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. april 1980	242.896	
+ overskud ifølge driftsregnskab	<u>24.452</u>	
	267.348	
+ kursregulering af obligationer	<u>2.327</u>	269.675
	<u>Kr. 378.488</u>	

JENS M. BARFOED
MIKAEL SINDING

NIELS HAHN-PETERSEN
ARNE HOLM
HENNING HENNINGSEN

KNUD KLEM
OVE THELIN

Skattedepartementet 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 postgiro-indestående er afstemt.

København, den 25. maj 1981

BJARNE N. HANSEN
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

**FHV. SKIBSFØRER
HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT**

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1980 TIL 31. MARTS 1981

Indtægter

Renter og udbytter:

Bankindestående	947	
Obligationer	11.640	12.587
		<u>Kr. 12.587</u>

Udgifter

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet	10.448	
Depotgebyrer	330	10.778
Overskud, der overføres til gevinst- og tabskonto		<u>1.809</u>
		<u>Kr. 12.587</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1981

Aktiver

Likvide midler:

Den Danske Bank, Helsingør, bankbog 19.493

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. 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. 55.000 7% Østift.Kreditf. 19.1.	32.335
Kr. 5.000 10% Kreditf.Danmark alm. 43.2004.	4.038
Kr. 6.000 10% Kreditf. Danmark alm. 44.2014.	4.460
Kr. 36.000 10% Kreditf. Danmark alm. 44.2019.	23.487
Kr. 2.000 10% Kreditf. Danmark alm. 64.2022.	1.150
	<u>102.093</u>

+ kursreguleringskonto 7.250 94.843

Kr. 114.336

(Kursværdi pr. 1. april 1981 kr. 73.622)

Passiver

Mellemregning med Selskabet Handels- og

Søfartsmuseets Venner 6.300

Kapitalkonto:

Legat ifølge testamente 100.000

Gevinst- og tabskonto:

Saldo pr. 1. april 1980 6.227

Overskud ifølge driftsregnskab 1.809 8.036 108.036

Kr. 114.336

JENS M. BARFOED

MIKAEL SINDING

NIELS HAHN-PETERSEN

ARNE HOLM

HENNING HENNINGSEN

KNUD KLEM

OVE THELIN

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med legatets bøger, som vi har revideret. Værdipapirbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bankindestående er afstemt.

København, den 25. maj 1981

BJARNE N. HANSEN

statsaut.revisor

EIGIL BRUHN

statsaut.revisor

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

BESTYRELSE (pr. 1/9 1981)

Museumsdirektør, cand.mag. KNUD KLEM, formand
Direktør, civilingeniør JENS M. BARFOED, R.
Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN
Marinebibliotekar, kommandørkaptajn ARNE HOLM, R.
Arkitekt m.a.a. MIKAEL SINDING
Borgmester OVE THELIN
Museumsdirektør, dr.phil. HENNING HENNINGSEN, R., kasserer og sekretær

Personale

Assistent Liselotte Jacobsen

NYTILKOMNE MEDLEMMER (fra 1. september 1980 til 15. august 1981)

Algren, Poul René, Ålborg
Andersen, Gert Normann, dykker, Holstebro
Andersen, Niels, København
Andersen, Per, Rødovre
Arenkiel, Poul, lærer, Jelling
Bang, Henrik, Valby
Boeg, Henning, Hellebæk
Bonde, Jens Peter, læge, Hjørring
Breining, Carl, Frederikshavn
Brink-Jensen, W., maskinmester, Helsingør
Bæk, Edith, Gilleleje
Christensen, Aage Møller, afdelingsleder dr.phil., Helsingør
Christiansen, Arne, Holte
Christiansen, Arne Thykjær, Næstved
Christiansen, Hans Henri, Hornbæk
Clement, Max, Hørsholm
Cornelius, Kurt, ingeniør, Sæby
Dahl, Jens, København
Espersen, Ole, Nivå
Granø, Peter, København
Haagesen, Leif H., overstyrmand, Egå
Hansen, Frank Lenvig, lektor ingeniør, Helsingør
Hansen, Gunhild Lind, cafeteriabestyrer, Søborg
Hansen, Kuno, København F.
Hansen, Poul René, Helsingør
Hansen, Troels Max, Nr. Sundby
Harbou, H.W., afdelingschef, Charlottenlund

Hejlsø, Erik, ingeniør, Jyllinge
Henriksen, Kaj Lykke, Svendborg
Holm, Arne, kommandørkaptajn, Skovlunde
Høj, Niels, Malling
Jensen, Finn, Aarhus
Jensen, Frede, Brønshøj
Jensen, Hans Arenkiel, snedker, Tørring
Jensen, Leo, restauratør, Lemvig
Jensen, Niels, tolder, Frederikshavn
Johansen, Bent, Sønderborg
Johansson, Kenn, tekn.assistent, Helsingør
Jouttijärvi, Arne, Brønshøj
Jørgensen, H.O., Fredensborg
Kjølens, F.H., admiral, København
Kristensen, Peter, fiskeskipper, Lemvig
Larsen, Niels Georg, Helsingør
Larsen, Rolf, Bylderup Bov
Lauritzen, Ebba, Odense
Lindholm, Jens, Marstal
Lund, Knud Erik, overtrafikkontrollør, Rødovre
Melau, Kurt, Næstved
Mortensen, Jonas, Frederiksværk
Nicolaisen, Henrik, Viborg
Nielsen, Erik Møller, Svendborg
Nielsen, Jens Hellerup, radiotelegrafist, Løgstrup
Næsted, Ole, Helsingør
Pedersen, Lene, Snedsted
Petersen, Bent, Ålsgårde
Petersen, Hans, Vesterø Havn
Pilø, Henning, København V.
Quist, Oskar, tolder, Frederikshavn
Rasmussen, Flemming, Århus
Rasmussen, Ib Klarskov, Korsør
Rosbach, Niels, Værløse
Rosenkvist, Kaj, Thyborøn
Serup, Bo, Silkeborg
Skovsted, Peter, tømrer, Holstebro
Skaalegaard, Hans, Carmel, California
Smith, Kim, autoel.-mekaniker, Holstebro
Steiner, Bert, Danderyd, Sverige
Stillhoff-Hansen, Anne, Helsingør
Strøm, Erik, Byrum
Svenstrup, Ole, lods, Løgstør
Sølvtoft, Hans Jørgen, Næstved
Sørensen, Birthe, Ålborg
Trock, Carl, København
Werner, Hanne, Helsingør
Willumsen, Henry A., Helsingør
Wodschow, Adam, tandlæge, Nærum
Zangenberg, Jan T., Brønshøj

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:

SOPHUS BERENDSEN A/S

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

CARLSBERG BRYGGERIERNE

DANMARKS NATIONALBANK

DANSK ESSO A/S

DEN DANSKE BANK A/S

DEN KONGELIGE PORCELAINSFABRIK A/S

A/S KJØBENHAVNS HANDELSBANK

A/S DET KONGELIGE OCTROIEREDE ALMINDELIGE
BRANDASSURANCE-COMPAGNI

KØBENHAVNS HAVNEVÆSEN

LEMVIGH-MÜLLER & MUNCK A/S's FOND

E. NOBEL, CIGAR: & TOBAKSFABRIKKER A/S

PRIVATBANKEN A/S

SABROE MARINE

TEXACO A/S

TOMS FABRIKKER A/S

TUBORGS BRYGGERIER A/S

IVER C. WEILBACH & CO. A/S

AALBORG VÆRFT A/S

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS PUBLIKATIONER M.M.

Af serien Søhistoriske Skrifter kan fås:

- I. *Louis E. Grandjean*: SKIBBRUDDETS SAGA. En fremstilling af den danske bjergningslovgivning gennem tiderne (1947). - Medlemspris kr. 7,50, bogladepris kr. 11,25.
- IV. *Louis E. Grandjean & Knud E. Hansen*: DE DANSKE GOTLANDSFARERE (1950). - Medlemspris kr. 6,25, bogladepris kr. 9,00.
- VI. *Jørgen H.P. Barfod*: DANMARK-NORGES HANDELSFLÅDE 1650-1700 (1967). - Medlemspris kr. 23,00, bogladepris kr. 34,50.
- VII. *Christian Nielsen*: DANSKE BÅDTYPER (1973), nu i 3. oplag. Bogladepris kr. 103,40.
- VIII. *Niels Truslew*: SKIBE I SØEN 1805 (1979). Bogladepris kr. 187,70.
- IX-X. SEJLSKIBE, opmålt, tegnet og fotograferet af *Jens Friis-Pedersen*. I: Danskbyggede træskibe (1980); II: De sidste i Grønlandsfarten (1981). Bogladepris pr. bind kr. 295,00.
- XII. *Henning Henningsen*: SØMANDEN OG KVINDEN. Et kapitel af sømandslivet i sejskibstiden (1981).

Hanne Poulsen: GALLIONSFIGURER OG ORNAMENTER på danske skibe og i danske samlinger (1976). Bogladepris kr. 200,85 (nedsat). Samme bog i engelsk oversættelse: FIGUREHEADS AND ORNAMENTS on Danish Ships and in Danish Collections (1977). Bogladepris kr. 306,05.

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 Hansen og litograferet i 11 farver. - kr. 10,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inklusive den nugældende moms.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02-21 06 85).