



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>

STOFFEN SAXO

UDGIVET AF STATENS ARKIVER • NR. 3, 12. ÅRG. 1995



SIDEN SAXO

Magasin for
dansk historie

Nr. 3
12. årgang 1995

Udgiver:
Statens Arkiver

Ansvarshavende
redaktør:
Bent Blüdnikow

Øvrige redaktion: Henrik
Skov Kristensen, Poul
Olsen og Steen Ousager,

Redaktionspanel:
Anders Bøgh (Aarhus Uni-
versitet), Søren Eigaard
(Odense Universitet), Erik
Gøbel (Rigsarkivet), Lotte
Hedeager og Gunner Lind
(Københavns Universitet)

Lay-out:
Kristin Wiborg

Tryk:
Nofo-Print, Helsingør

ISSN: 01 09 6028

Abonnement:
Tegnes ved henvendelse til
Rigsarkivet,
Rigsdagsgården 9,
1218 København K,
tlf. 3392 3310,
Gironr.: 640-1368.

Pris:
Årgang 1995 kr. 140,-.
Løssalg pr.nr. kr. 60,-.
Udlandsabonnement
årgang 1995: kr. 200,-.

Distribution:
Avispostkontoret, til hvem
flytning meddeles.

© Copyright:
Siden Saxo 1995

I INDHOLD

Søhanen	2
<i>Af Solvei Hoberg</i>	
Søkrig i Amerika	9
<i>Af Charles Gibson</i>	
Farligt møde i Middelhavet	12
<i>Af Dan Andersen</i>	
Krigen mod Algier	20
<i>Af Poul E. Olsen</i>	
Den brasilianske forbindelse	39
<i>Af Steen Ousager</i>	
Opfindelsernes skønneste triumf	46
<i>Af Frank Allan Rasmussen</i>	

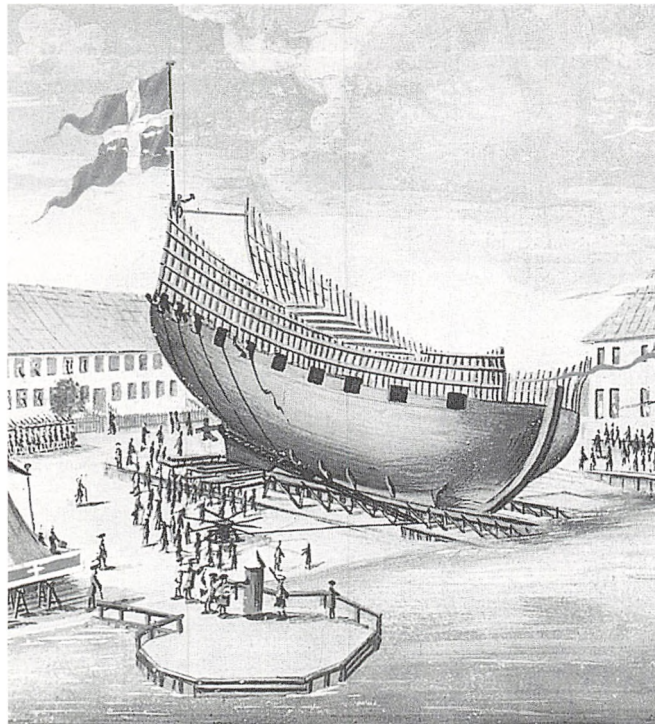
Forside: Titelbladet fra Johannes van Keulens atlas (Amsterdam, 1734)

SIDEN IDST

Desværre blev nr. 2 af Siden Saxo noget forsinket, men til gengæld følger vi hurtigt op med dette nr. 3.

Siden Saxo nr. 3 er et temanummer om dansk søfartshistorie, hvor vi kommer hele kompasset rundt fra Storebælt til Middelhavet, Sydamerika, Island og Nordamerika.

Danmark har altid været en søfartsnation, men det vil måske komme bag på de fleste, at vi ligefrem har ført krig mod Algier for at forsvare vore interesser på havene. Poul E. Olsen har i sin artikel dykket dybt i arkivalierne for at følge vor flåde fra København til Afrikas nordkyst. Hans artikel er blevet en dramatisk skildring af Danmarks måske mest fiaskoprægede krigsindsats.



Baggrunden for vor indsats mod bl.a. Algier var det sørøveruvæsen, der herskede i 1700-tallet. Dan Andersen fortæller i sin artikel – Farligt møde i Middelhavet – hvor galt det kunne gå, når først sørøverfartøjerne dukkede op i horisonten.

Steen Ousager har i en årrække arbejdet med den danske udvandring til Brasilien. I artiklen “Den brasilianske forbindelse” løfter han stor sejlet for den rolle, som den danske skibsfart spillede for Brasilien i 1800-tallet. Også i det brasilianske tilfælde

greb de danske myndigheder til kanonsbådsdiplomati, da man blev utilfreds med forholdene.

Med Frank Allan Rasmussens artikel – Opfindelsesevns skønneste triumf – er vi tilbage i Danmark – eller rettere sagt midt i Storebælt, for Frank Allan Rasmussen fortæller om de store problemer, som overfarten over bæltet vakte. Og så er der iøvrigt spændende historier fra Island og Amerika.

God fornøjelse med dette nummer af Siden Saxo. Næste nummer vil også blive et temanummer, idet vi sætter fokus på brugen af fotografiet som historisk kilde.

*Med venlig hilsen
Redaktionen*



SØHANEN

Didrik Pinings dramatiske liv har interesseret mange historikere og skønlitterære forfattere. Interessen har især samlet sig om hans ledelse af en opdagelsesrejse i Nordalanten i 1470'erne.

Forfatteren Solvei Hoberg, der er cand.phil. i historie, arbejder p.t. med et projekt om kongemagt og rigsråd i Norge i slutningen af 1400-tallet.

Didrik Pining stammede fra den tyske by Hildesheim og var af grevelig afstamning. Det vides ikke, hvornår Didrik Pining forlod barndoms-hjemmet i Hildesheim. Men man kan gætte på, at faderens spillelidenskab og drukkenskab – der er nemlig et læs af politisager på ham i byens arkiver – forholdsvis tidligt har fået sønnen til at søge sin lykke andetsteds. Man kan forestille sig, at Didrik gennem eventuelle sløgtninge i grevskabet Oldenburg er kommet i kontakt med den unge greve, Christian, som i 1448 blev Danmarks konge og i 1450 tillige norsk konge.

Først i året 1478 ved vi med sikkerhed, at Didrik Pining var ansat hos Christian I. Han var da hirdstjore på Island. En hirdstjore var betegnelsen for kongens øverste ombudsmand på øen, der hørte under den norske krone. Hirdstjorens opgaver bestod bl.a. i at opkrøve kongens indtægter, administrere hans godser deroppe og have overopsyn med handel og forsvar. For kongemagten var det derfor særdeles vigtigt at have en fuldt pålidelig mand på denne post. Didrik Pining har givetvis, før han blev placeret her, tidligere på én eller anden måde været i unions-kongens tjeneste og dér bevist sin tro-skab.

ET FÆLLES PROJEKT.

I året 1909 blev der gjort et opsigtsvækkende fund i det danske rigsarkiv: Et brev fra Kiels borgmester, Carsten Grip, til kong Christian III

den 3. marts 1551, hvori der omtales 2 "skippe-re", Pining og Pothorst. Det fortælles i brevet, at kongens bedstefar, Christian I, efter opfordring fra den portugisiske konge – Alfons V – skal have udsendt de to med et par skibe for at opsøge nye øer og lande i de nordlige farvande.

Det drejer sig uden tvivl om Didrik Pining og hans følgesvend, Hans Pothorst. I 1925 fremsatte den danske forsker Sofus Larsen den tese, at expeditionen, som skulle finde nordvestpassagen til Indien, i stedet opdagede Nordamerika 20 år før Columbus.

Fra Østen fik europæerne krydderier, silke og andre luksusvarer, som blev fragtet til Europa ad "silke-vejen" gennem Asien eller ad "krydderiruten" over det indiske ocean og via Arabien. Men araberne skabte undertiden problemer ved at spærre handelsvejene. Trods høje priser p.g.af dyr transport var der stor efterspørgsel efter disse varer på det europæiske marked. Portugiser-

Den nederlandske kartograf Abraham Ortelius' kort over Island. På denne farvelagte udgave (trykt 1595) ses havu-hyrer myldre omkring øen. Disse hørte i middelalderen til den søfarendes forestillingsverden.



ne, der var kendte for at være dristige søfarere, arbejdede målbevidst på finde direkte sejlruter til Østens lande, Indien og Kina. Først og fremmest kunne man forsøge sig ved at sejle sydpå langs Afrikas vestkyst; man kunne også prøve det helt nye at sende en expedition tværs over havet mod vest for at nå direkte til Asien.

Man kan spørge, hvorfor den portugisiske konge dog tog forbindelse med det fjerne Danmark i en sådan sag, men så fjern var Danmark nu heller ikke. Erik af Pommerns dronning, Philippa, havde en faster, der var dronning i Portugal; vi ved, at der eksisterede visse kontakter mellem det danske og det portugisiske hof, og at 2 danskere i henholdsvis 1440-erne og 1450-erne havde deltaget i portugisiske togter til Afrika.

En henvendelse fra Portugals konge i begyndelsen af 1470-erne om en fælles opdagelsesrejse må være kommet særdeles belejligt for Christian I. Efter sit nederlag til svenskerne i slaget på Brunkebjerg 1471 havde han formodentlig et stort behov for at kunne fremvise en succes. Motivet til at udruste denne expedition kan for kongemagten også have været et håb om påny at knytte kontakt til nordbo-beboelserne på Grønland, da der siden 1410 så at sige ikke havde været besejling af øen.

EN OPDAGELSESTOG

Den ovennævnte expedition under ledelse af Didrik Pining og Hans Pothorst synes virkelig at have fundet sted. Forskere har kombineret det omtalte brev fra 1551 med andre oplysninger om opdagelsesrejser i 1470-erne og er nået frem til den slutning, at der desuden antagelig deltog en navigatør, nemlig en nordmand ved navn Jón Skolp og desuden en repræsentant for kong Alfons V, den portugisiske adelsmand João Vaz Cortereal.

Med stor sandsynlighed er det blevet fastslået, at opdagelsesrejsen allertidligst kan have fundet sted i sommeren 1473: Hans Pothorst var indtil i al fald 1. juli dette år i byen Hamburgs tjeneste som kaperkaptajn. Cortereal blev i foråret 1474 vicekonge over øen Terceira i Azorerne – sandsynligvis netop som belønning for deltagelse i denne expedition – og må da være nået hjem.



*Didrik Pinings segl.
Gengivet i A.Heise:
Danmarks Riges
Historie III (1905), s.
43.*

Kritikere har dog hævdet, at sommer- og efterårs månederne 1473 ville være for kort tid til at gennemføre en sådan rejse.

Det må formodes, at expeditionsdeltagerne er sejlet ud fra Norge. Efter et ophold på Island har de sat kursen mod vest. Skibene er da senere nået til Grønlands østkyst, formentlig ved Angmags-salik. Her foran kysten på klippen "Hvidsøerk" – over for Snefellsjökull på Island – indhuggede Pining og Pothorst ifølge Grips brev et mærke, et kompas (der ikke mere kan identificeres). Dette kunne være foretaget som tegn på, at landet var i den dansk-norske konges besiddelse. I Kielerborgmesterens brev fortælles det, at mærket blev lavet som en advarsel til grønlandske "sørøvere", der i stor mængde i kajakker ville angribe skibene.

EN SUCCES?

En notits i en gammel regnskabsbog fra Færøerne, som siden bl.a. blev trykt i London 1625, beretter, at "Punnus" (Pining) og "Pothorse" (Pothorst) boede på Island i adskillige år, drog derfra nogle gange til søs og drev handel på Grønland. Oplysningen kan ikke bekræftes af bevaret dokumentmateriale, men arkæologiske dragtfind fund synes at tyde på, at der sandsynligvis foregik en vis handel med kontinentet efter 1450. Måske var det de to søfarere, der skaffede sidste mode til øen? En konstant besejling af Grønland var der dog ikke tale om.

Nyere forskning synes at have godtgjort, at Didrik Pining nok nåede til Grønland, men næppe til Vinland. Skolp og Cortereal fortsatte måske med et par skibe vestpå fra Grønland og kom til Nordamerika. Expeditionen nåede altså ikke til Asien og må af den grund opfattes som en fiasko.

ISLAND

I 1468 havde Christian I givet nogle hanskekøbmænd ret til direkte sejlads på Island, skønt Bergen ifølge ældre norsk lovgivning var stabelplads for den islandske fisk, der blev ført hertil. Norge var afhængig af korntilførsel, som hanseaterne sørgede for.

Også englænderne sejlede på Island, og de

medbragte blandt andet korn og tekstiler og modtog til gengæld fisk. I en traktat fra 1465 mellem den dansk-norske konge og den engelske bestemtes det, at englænderne kun måtte sejle til Island med speciel licens fra Norges konge. I 1467 drøbte englændere ved Island den islandske hirdstjore, og der herskede derefter krig mellem Danmark-Norge og England indtil 1473. Forholdet var igen spændt i slutningen af 1470-erne.

Som omtalt er Didrik Pining 1478 dokumenteret som hirdstjore på Island; vi ved ikke, hvornår han er blevet det (ca. 1475 sad der en anden i embedet). Måske har Pining fået dette hverv som belønning for eventuel udført opdagelsesrejse succes eller ej.

I Christian Is regeringstid var øen undertiden delt i 2 dele forvaltningsmæssigt. Dette var tilfældet fra 1478: Didrik Pining havde hirdstjoreembedet i det sydlige og østlige Island, mens Torleif Bjørnsson (søn af den i 1467 myrdede hirdstjore) havde den nordlige og vestlige del. Under Torleifs fravær kaldtes Didrik oktober 1480 hirdstjore over hele landet.

NY HIRDSTJORE

Den 21. maj 1481 døde kong Christian. Der blev ikke umiddelbart herefter valgt en ny konge, selv om det norske rigsråd 1458 havde forpligtet sig til at tage Christians ældste søn til konge, og Hans var blevet hyldet som tronfølger på de danske landsting 1467.

På sit møde august-september 1481 i Bergen foretog det norske rigsråd en "oprydning" efter den afdøde konge: Den 25. august udnævnte det velbyrdig (dvs. adelig) mand Torleif Bjørnsson, der var tilstede i Bergen, til hirdstjore over Island og Vest mannaøerne i 3 år. Kongen havde lovet i sin håndfæstnings ikke at give udlændinge len, men havde ikke holdt sit løfte. Derfor forlenede det norske rigsråd nu den islandske væbner med øen. For adelen og for rigsrådet var et len en væsentlig indtægtskilde, som man

ønskede forbeholdt indfødte mænd fra sin egen kreds.

Desuden skrev det norske rigsråd til Lübeck (sept. 1481) om handelen på Island: Uden dets samtykke havde kongen tilladt byen Hamburg og måske andre af hanseforbundets byer at sejle direkte til Island, til stor skade for Norge. Forbundet opfordredes derfor nu til at forbyde sine støeder denne sejlads og i stedet sejle til Bergen, hvortil fisk og andre varer efter gammel sædvanne ville blive ført.

I den skrivelse på 16 punkter, som det norske rigsråd februar 1482 opstillede som krav til en ny konge, blev det gentaget, at Island skulle gives til en indfødt mand, og at udenlandske møends sejlads til øen skulle stoppes.

Måske har Didrik Pining ikke villet acceptere det norske rigsråds "afskedigelse" af ham august 1481: Til trods for udnævnelsen af Torleif til hirdstjore kaldte Pining sig den 31. juli 1482 hirdstjore over hele landet; han opholdt sig da på øen. Men den 20. januar 1483 benævnte Torleif sig på samme måde og var også tilbage. Den 20. juli 1483 fungerede Didrik Pining dog atter i embedet.



De hamburgske Islandsfareres segl. Nederst ses deres våben – dvs. en sammensætning af Islands våben, den kronede stokfisk, og Hamburgs byvåben. Foto: Museum für Kunst und Gewerbe, Hamburg

HALMSTAD-HÅNDFÆSTNING OVERTRÆDES

Den 13. januar 1483 samledes det norske og det danske rigsråds repræsentanter i Halmstad, hvor de blev enige om at vælge Hans til ny konge. Han lovede til gengæld at holde artiklerne i sin håndfæstning. En af paragraferne fastslog, at kongen ikke skulle give nogen udlænding slot, land eller len. Heller ikke nogen "wanbyrding" (dvs. uadelig) skulle få disse. Rigsrådet skulle tages med på råd ved udnævnelser og afsættelser af lensindehavere. I par. 47 lovede Hans endvidere, at han ikke ville tillade nogen købmænd fra hansestøederne at sejle til Island og ej udnævne en udenlandsk høvedsmand der.

Alligevel udnævnte kongen den 26. november 1483 sin "elskelige tjener", Didrik Pining, til



*Kong Hans.
Kongen ses her afbil-
det på Claus Bergs
altertavle, der på ini-
tiativ af enkedronning
Christine udførtes
o. 1520 til Odense
Graabrødre-kirke.
Nu i Sct. Knuds Kirke
i Odense.*

*Foto i Vilhelm la
Cour: Danmarks
Historie (1947), s.
293.*

hirdstjore på Island. Under sit ophold i Norge i juli 1483 i forbindelse med kroningen var Hans ifølge eget udsagn i dette lensbrev blevet enig med det norske rigsråd om, at Torleif Bjørnsson skulle komme til Danmark og aflægge lenseden for Island. Men da det endnu var ikke sket, og da der angiveligt ingen var deroppe til at tage sig af kronens anliggender, forlenede Hans altså Pining med øen.

Hermed overtrådte kong Hans på flere måder sin håndfæstning, idet forleningen blev – som antydet i lensbrevet – givet uden rigsrådets medvirken. Foran Didriks navn i lensbrevet er der ikke tilføjet et “velbyrdig” eller “velbyrdig mand”, hvilket er tegn på, at han var “vanbyrdig”, altså uadelig. Håndfæstningen blev desuden brudt, da Didrik Pining var udloending.

Som vi har set, havde det været magtpålig-

gende for det norske rigsråd under den kongeløse tid, at indfødte adelige fik lenene, og i håndfæstningen blev dette krav respekteret. Denne udnævnelse må derfor klart have været i modstrid med rigsrådets ønsker. For kongen var overholdelse af håndfæstningen på dette punkt af mindre betydning end at have en pålidelig person på øen. En mand, der har tjent sig op og kun havde sin position i kraft af kongemagten.

PIRAT

I 1481 havde islændingene klaget til kong Christian over, at udenlandske møend lå i vinterleje deroppe, og over at de lokkede tjenestefolk fra bønderne, hvis jord derfor ikke kunne blive dyrket. Kongen havde den 20. maj 1481 indskærpet forbudet mod wintersæde, dog uden virkning. Den førende hanseby, Lübeck, var imod enkelte hansestøders direkte sejlads til Island og støttedes heri af det norske rigsråd, der – som vi har set – ønskede Bergen som stabelplads for Islandshandelen. I 1482 besluttede hanseforbundet at forbyde denne besejling af øen, og forbudet gentoges de følgende år. Men Hamburg, der drev den største direkte handel på Island, nægtede at indstille denne.

I en kort indholdsangivelse af et udateret brev fra kong Hans' tid hedder det, at Didrik Pining meddeler, at kongen har befalet ham at “arge paa” (bekæmpe) engløenderne. En af Didriks hovedopgaver var antagelig netop at beskytte kystegnene mod engelske sorthandlere. Han og hans ven, Hans Pothorst, havde en hel lille flåde til rådighed og kaprede i stor stil fra engløenderne. I 1484 befalede den engelske konge Islandsfarere at sejle samlet til øen. To år senere klagede engelske skippere til deres konge og parlament over, at ingen skibe nu kunne sejle sikkert til Island, for tyskerne hjalp danskerne deroppe. Fribyttervirksomheden gik imidlertid ikke blot ud over engløenderne. Søhanerne – Pining og Pothorst – beslaglagde bl.a. også spanske og portugisiske skibe. Under sine fravær fra Island indsatte Didrik tyskere som stedfortrødere.

I KONGENS GUNST

Kaperen, alias søhelten, alias hirdstjoren havde

helt klart kongens tillid i disse år. I 1486 var Hans i Bergen og blev ledsaget dertil af Didrik Pining med to karaveller, en skibstype, som også senere Columbus anvendte. Og i 1487, da kong Hans drog over til Gotland for at forhindre, at øen skulle tilfalde svenskerne, stod Pining i spidsen for en flåde på 6 skibe med kongens mandskab.

På Island havde der dog været tegn på modstand imod hirdstjoren i den første tid. Den 17. august 1484 afgav 4 islændinge endvidere vidneudsagn om bedragerier og overgreb, som Didrik Pining og hans folk havde gjort sig skyldige i over for engelske Islandsfarere. Disse hævnedede sig ved plyndringer, bl.a på Vestmannaøerne. Desuden havde Pining og hans møend angiveligt voldtaget nogle islandske kvinder og frataget nogle bønder deres penge.

Trods disse begivenheder stod Didrik Pining i de kommende år tydeligvis på højden af sin magt: Den 25. juli 1489 beseglede han det norske rigsråds hyldingsbrev til Hans' søn, Christian, som tronfølger i Norge. Dette gjorde han utvivlsomt, fordi han var hirdstjore på Island – i brevet er han udtrykkelig nævnt blandt de adelige, der stod uden for rigsrådet. Bemærkelsesværdigt er det desuden, at han her tituleredes som "aff wabn", dvs. væbner. Han er altså helt klart i perioden 1483 – 1489 blevet adlet af kong

Frimærke fra Grønland – motiv: Hans Pothorst.

Hans Pothorst stammede sandsynligvis fra Hildesheim. I Sct. Marie Kirke i Helsingør har han skabt sig et varigt minde: han ses her afbildet på et kalkmaleri, siddende i en blomst! Pothorst har uden tvivl betalt for udsmykningen, som er fra ca. 1490. Vi ved ikke, hvilken tilknytning han har haft til denne danske by, udover at han i en periode af sit liv var i den dansk-norske konges tjeneste. Hvis han virkelig havde været i unåde ved sin død, skulle man tro, at kalkmalerierne var blevet kalket over. Dette er vist nok ikke sket.



Hans et nyt bevis på den gunst, kongen viste sin "elskelige tjener"! I 1490 kaldte Didrik Pining sig "hovedsmand på Vardøhus (den nordligste fæstning i Norge, i Finnmark), og dette må forstås som endnu et tegn på, at han havde kong Hans' bevågenhed – eller på, at kongemagten i stor udstrækning kunne bruge denne mand.

Det norske rigsråd kunne ikke protestere mod adlingen, da dets samtykke til udstedelse af adelsbreve ikke krævedes i Hans' håndfæstning. Dette dukkede først op 1513 med Christian II's håndfæstning. Rigsrådet havde tilsyneladende også efterhånden forsonet sig med den tanke, at "udlændingen" Pining sad i hirds tjoreembedet, for ved to anledninger var han september 1490 dommer i Bergen sammen med betydningsfulde rigsråder – i det ene tilfælde drejede det sig om en arvesag, hvor de implicerede parter tilhørte Norges højadel.

PININGS- DOMMEN

Den danske kongemagts politik ændrede sig omkr. 1490. Tidligere var der forbud mod sejlad til Island – nu ville man tillade de fremmedes handel og fiskeri for at opnå skatteindtægter heraf. Forhandlinger mellem Danmark og England resulterede den 20. januar 1490 i en fredsaftale. Heri stod der bl.a., at engelske købmænd, fiskere og andre undersætter nu frit måtte sejle til Island for at handle og fiske; dog skulle de betale told og skat og skaffe sig licens af den dansk-norske konge for 7 år ad gangen. Hans ramte herved direkte det monopol, de tyske købmænd i Bergen hidtil havde haft på distribution og salg af tørfisk fra øen.



I traktaten præciseredes det, at der i Bergen og på Island kun måtte ansættes norske eller danske fogeder. Dette var uden tvivl møntet på Didrik Pining og hans tyske embedsmænd.

Samme sommer forelagde Pining fredsftalen for bønderne på det islandske alting. I en lov, den såkaldte 2. "Piningsdom", stadfæstede de englændernes ret til handel på Island, men udelod tilladelsen til deres fiskeri ved øen. Desuden blev forbudet mod vintersæde gentaget, og englænderne måtte ikke hyre islandske tjenestefolk. Tyskerne og de skulle holde fred indbyrdes, så længe de lå i havn deroppe. Tyskerne fik ligeledes ret til handel, når de havde licens. Dette fik den konsekvens, at hanseforbundet gav sine medlemmer ret til fri, direkte sejlads til øen (1494).

Denne Piningsdom synes at være et vidnesbyrd om, at de islandske storbønder på altinget havde fået søhelten Didrik Pining til at slå en streg over kongemagtens fiskeripolitik. Herved beskyttedes deres monopol på islandsk arbejdskraft.

DIDRIK PINING ER DØD

I en beretning fra 1555 hedder det, at Pining og Pothorst var blevet dømt fredløse af de nordiske konger (dvs. den dansk-norske og den engelske), fordi de ikke havde rettet sig efter fredsftalen, men var fortsat med voldsomme røverier og grusomheder mod alle søfarende. De to var søgt til den førromtalte klippe "Hvidsærk" og omkom der. Denne historie lader sig dog ikke direkte bekræfte ad anden vej.

Vi kender imidlertid en anmodning fra altingets medlemmer, den 1. juli 1491, til kong Hans om at udnævne en ny hirdstjøre – hvis det var korrekt, som de havde hørt, at Didrik Pining var død. De bad kongen udnævne junker Einar Bjørnsson (bror til den 1487 afdøde Torleif). Dette skete dog ikke, og op gennem 1490-erne nævnes forskellige, altid udenlandske hirdstjører.

Et brev fra byrådet i Hildesheim den 21. februar 1492, til kong Hans viser, at rytteret havde talt sandt: Didrik Pining var død. Byrådet henvendte sig til kongen for at få udleveret arven efter

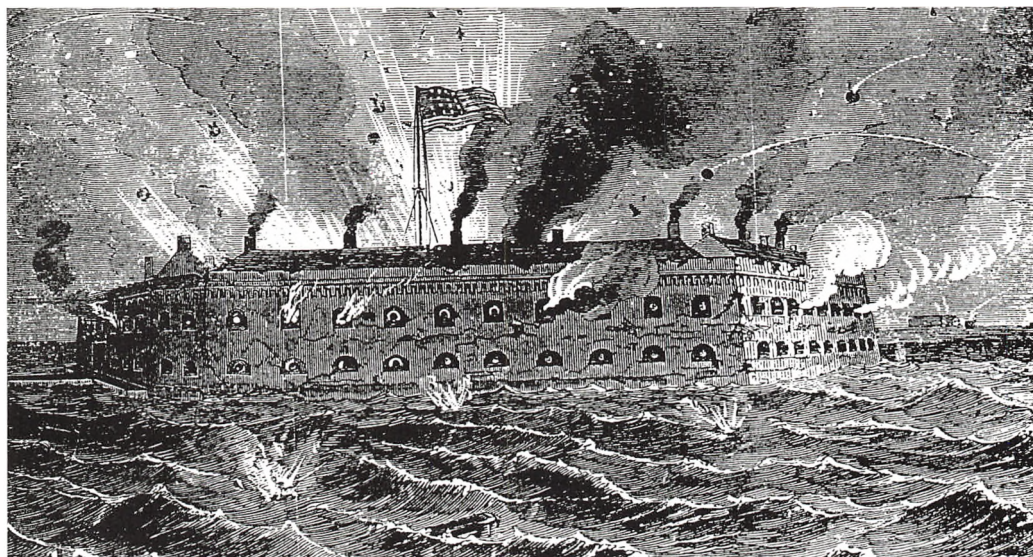
hans tjener og ombudsmand, afdøde Didrik Pining, og skrev på vegne af afdødes søster, bosat i Hildesheim. Samme sommer gentog rådet sin anmodning i et nyt brev, men det vides ikke, om det gav noget resultat.

EN POPULÆR FIGUR

Først i 1933 blev det ved arkivfund opdaget, at Didrik Pining stammede fra Hildesheim. Begejstringen over hans og Hans Pothorst tyske afstamning – sammenkædet med tesen om den af dem ledede expedition til Nordamerika, 20 år før Columbus opdagede denne verdensdel – gav sig udtryk på flere måder i det nazistiske tyske rige: Under et nordisk "ting", som i maj 1934 fandt sted i Bremen under temaet "Das Heldische im nordischen Menschen", blev der indviet et klokkespil med motivet "de store oceanbetvingere"; her afbildes personer som Leif den Lykkelige, Didrik Pining, Hans Pothorst, Columbus, Charles Lindberg, Grev Zeppelin osv.

En forfatter, Hans Friedrich Blunck, med nazistisk indstilling og højt estimeret i Det 3. rige, anvendte Didrik Pining og Hans Pothorst i sin fiktion. Det drejer sig dels om skuespillet "Land in der Dämmerung", dels om romanen "Die grosse Fahrt. Ein Roman von Seefahrern, Entdeckern, Bauern und Gottesmännern" (1934). Heri beskrives i samklang med nationalsocialistisk propagandas bonderomantik en idealiseret Didrik Pining med vision om et mønstersamfund for tyske og islandske bønder i det nyopdagede land i vesten, Vinland. Og i fantasiens produkt er der ikke plads til "tvivl": de to søhelte nåede efter Bluncks opfattelse virkelig til Nordamerika!

Den islandske forfatter Gunnar Gunnarsson har skrevet bogen "Das Rätsel um Didrik Pining" (udkommet i Stuttgart 1939), som er en begejstret beretning om søhelten, der tilmed opfattes som en slags redningsmand for Island.



DANSKERE I AMERIKANSK TJENESTE

Mange danskere var i krig i 1864. De fleste sloges i Sønderjylland i krigen mod Tyskland. Men det er ukendt at adskillige danskere deltog i en større krig langt hjemmefra. Et par hundrede danskere gjorde tjeneste i den amerikanske borgerkrig på såvel Nordstaternes som Sydstaternes side. Dog var der flest på Nordstaternes side.

Veteranerne fra den dansk-tyske krig fik erindringsmedaljer og pensioner i Danmark. De danskere, der havde gjort tjeneste på Nordstaternes side kunne efter en lov af 6. februar 1907 få en såkaldt Bounty. Bounty var benævnelsen på den pension, som de overlevende veteraner fik efter amerikansk lov. Gennem pensionsagerne i de danske arkiver kan man følge de enkelte danskers karriere i amerikansk krigstjeneste.

En af disse danskere var Carl E. Jeppesen alias Carl Gibson. Carl E. Jeppesen var født i Middelfart i 1841. Efter sit ophold i Amerika var Charles Gibson civil sømand i nogle år. I 1871 i april forliste han ved Kap Horn og mistede alle sine papirer. På et senere tidspunkt vendte han tilbage til Danmark og boede et stykke tid i Odense. I Folketællingen fra 1906 finder vi ham i København i Dronningensgade 49, 3. Han betegner sig nu som arbejdsmand og skriver til det danske Udenrigsministerium for at få sin amerikanske pension. I Gibsons sag i Udenrigsministeriet finder man derfor en række spændende oplysninger om hans krigsdeltagelse i USA. Vi gengiver hans beretning om stormen på fort Fischer og hans brev hjem til sine forældre.

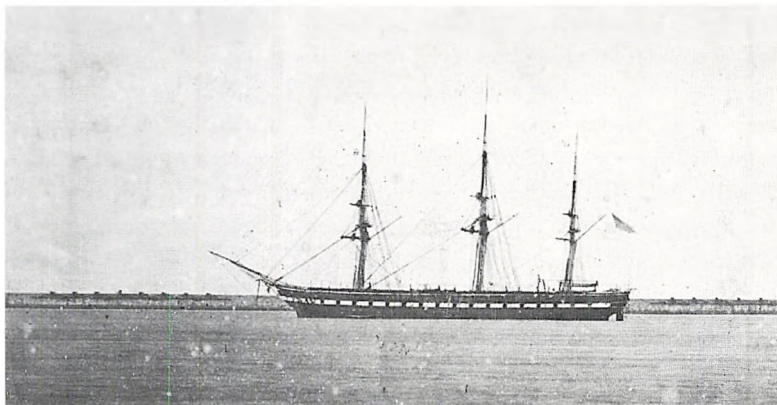
TIL UDENRIGS- MINISTERIET.

I Slutningen af August Maaned eller ogsaa aller først i September i Aaret 1864, lod jeg mig hverve til den amerikanske marine i Byen Portland Main og blev strax sendt om Bord i Korvetten "VANGELIA", som samme Sted henlaa som Logiskib, og hvor jeg opholdt mig nogle faa Dage, hvorefter jeg tilligemed nogle Kammerater blev sendt om Bord i Fregatten "COLORADO", som var ankommen til Portland for at forøge sin Besætning. Vi afgik saa med Fregatten til Port Es man Roth, beliggende ved Gosport Orlogsværft, hvor vi henlaa indtil først i December Maaned, for der at vente paa Resten af Flaaden. Da alle Skibene der vare sammenkomne, ialt 72, afsejlede vi alle sammen til Fæstningen Fischer, beliggende ved Indsejlingen til Byen Wilmington, og hvor vi opankrede langt ude på Reden. Efter at have ligget for Anker der en ca. 4-5 Dage oplæste der en Orkan under hvilken Fregatten "COLORADO", hvor jeg var om Bord, mistede 4 Ankere, og maatte staa ud til Søs i ca. 24 Timer, og blev vi, efter at være indkommen igjen, forsynede med Ankere fra andre Orlogsmænd. Hele Flaaden henlaa nu uden for Fæstningen Fischer til den 24' December, da vi Kl. ca. 8 om Fmd. alle hev op vores Ankere og formede 3 Linier mod Fæstningen, og var Fregatten "COLORADO" i den inderste Linie. Ved Middagstid samme Dag begyndte vi Bombardementer, som vi vedligeholdte til Mørkets Frembrud, hvorefter vi alle hev op og gik ud paa Ankerpladsen igjen. Ved Dagens Frembrud gik vi alle ind igjen, og antog samme Stilling som Dagen forud, og begyndte Bombardementet, som vi holdt gaaende hele Dagen. Ved Mørkets Frembrud hev vi, som den første Dag, alle op og gik ud igjen paa vor første Ankerplads. Den 26' December var kun en Part af Flaaden inde for at bombardere Fæstningen, da vi andre manglede Ammunition. Den 27' December blev Flaadens

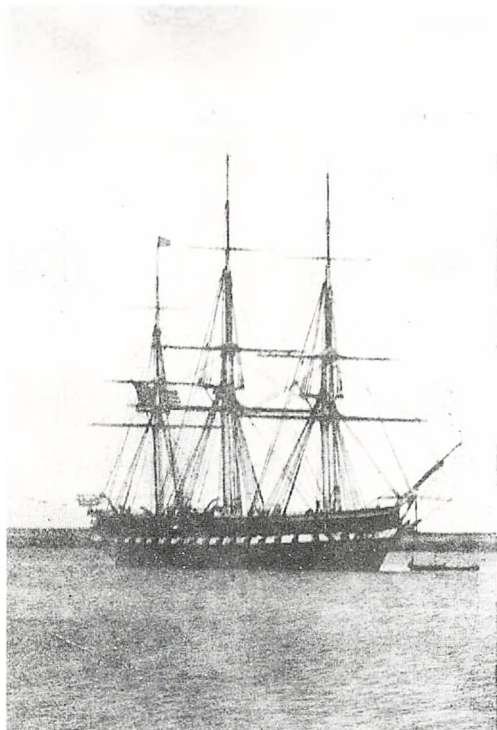
*Forrige side:
Krigen i Amerika var blodig og brutal. Også søkrigen var voldsom, men ved angrebet på Fort Sumter døde der miraluløst ingen mennesker. Fortet overgav sig til sydstaterne efter 34 dages bombardement.*

.....
Skibet Colorado, som Gibsom gjorde tjeneste på.

Skibe beordrede til at gaa til forskellige Havne for at hente Amunition fra ankomne Skibe. "COLORADO" gik til New Port, hvor vi fik Amunition fra en Bark. Efter at være forsynet med Amunition, samledes alle Orlogsmændene igjen udenfor Fæstningen Fischer, og den 13' Januar om Morgenen gik vi ind til Fæstningen i samme Orden som de første Gange og bombarderede hele Dagen. Ved Mørkets Frembrud gik vi igjen ud paa vores første Ankerplads. Den 14' Januar gik vi ligeledes ind og bombarderede Fæstningen fra Morgenstunden af til op ad Formiddagen, da der saa blev Signaliseret fra Land, at Halvparten af Søfolkene skulde komme i Land, for at hjælpe Landsoldaterne med at storme Fæstningen. Om bord paa "Colorado" bestemtes det, at Besætningen til hver anden Kanon, (Kanonerne med de ulige Numre) skulde sendes i Land, og da jeg hørte til No. 15 Kanon, blev jeg altsaa ogsaa sendt i Land. Kaptajn Porter fra Flagskibet "MALVORN" overtog Kommandoen af de landsatte Søfolk, og efter at vi havde opholdt os uden for Fæstningen et kort Tidsrum, blev der kommanderet Storm. Kaptajn Porter havde imidlertid misforstaaet den signaliserede Ordre. Han skulde have formet Matroserne i en Linie klar til at storme, men i Stedet for gik han lige paa, og Følgen var, at han maatte trække sig tilbage med store Tab, da Matroserne kun var daarligt bevæbnede. Vi vare landsatte med kun en Huggert og en Revolver, til hvilken vi kun havde 6 Patroner. Matrosernes Storming havde dog den Virkning, at Landsoldaterne saagodt som uhindret kom ind i Fæstningen fra den modsatte Side, og omkring ved Midnatstid overgav Fæstningen sig. Omkring



Colorado.



5000 Fanger blev derefter sendte ombord i Transport Skibe og bortsendte. Da Besætningen fra Fæstningen Fort Andersen, som ligger paa den modsatte Side af Floden, opdagede at Fæstningen Fischer havde overgivet sig, sprængte de denne i Vejret hvorved ca. 1/2 Bastailon gik til Grunde. Deres egen Fæstning rømte de fra, efter først at have fornaglet alle Kanonerne. Dette skete tidligt om Morgen, og op ad Dagen kom de i Live værende Søfolk atter om Bord i de Skibe, som de tilhørte. Derefter fik Fregatten "COLORADO" ordre til at begive sig til New York, for at reparere og med Saarede, som var bragt om Bord fra Fæstningen. Medens "COLORADO" blev repareret, var jeg om Bord i Logiskibet "NORTH CAROLINE" i Broklyn og kom i Midten af Juni Maaned atter om Bord i Fregatten "COLORADO", og fik da Skibs No. 89, Kanon No. 2 og Køje No. 7. I Slutningen af Juni Maaned afgik vi saa fra New York til vores europæiske Station, og var vores første Ankerplads ved Assorerne, hvor ved Skød vores 4' Juli Salut, med Admiral Golsberg om Bord. Fra Assorerne gik vi til Antwerpen, hvor vi skulde afløse Fregatten "WORBAS", som imidlertid var afsejlet. Vi besøgte derefter adskillige af de største Orlogshave i Middelhavet og det Adriati-

ske Hav, ligesom vi ogsaa besøgte Cherburg og Plymouth. I Cherburg blev vi afløste af Fregatten "FRANKLYN", med Admiral Farigot om Bord, hvorfra vi saa fik Ordre til at gaa til New York, men begrundet paa daarligt Vejr maatte vi gaa ind til Halifax for at tage Kul om Bord. Fra Halifax gik vi saa til New York, hvor hele Besætningen blev afmønstreret om Bord paa Skibet paa Broklyn Orlogsværft den 9' September 1867, og fik jetg, der aldrig havde været straffet i Tjenesten et første Kl. Afmønstringsbevis, paa hvilket stod bemærket at jeg bærer Mærket af et Tyrehovede paa min højre Forarm.

Juledag om Formiddagen 1864 under Bombardementet af Fæstningen Fischer, fik vi en Riffelkugle om Bord i Fregatten "COLORADO" som bortrev 14 Mand af Kanon No. 14 og Kanon No. 15's Besætning, begrundet paa at vi ingen Splinterne havde oppe, og denne Kugle med forgyldt Inskription opbevarede om Bord i Fregatten, saa længe jeg var om Bord.

Allerærbødigst
CHARLES GIBSON.

.....
*Charles Gibson
i amerikansk tjeneste*



F

ARLIGT MØDE I

MIDDELHAVET

Historikeren Dan Andersen tager os med på en dramatisk sejltur til Middelhavet. Et stort problem for den danske stat var det sørøveruvæsen, der havde sit udspring i de nordafrikanske stater. Om dette uvæsen og Danmarks forsøg på at komme det til livs fortæller Dan Andersen, der for tiden som stipendiat på Det Europæiske Universitet i Firenze studerer den dansk-norske skibsfart i Middelhavet.

“De lagde mig uden medlidenhed hen over kanonen på den mest tyranniske måde og gennemtæskede mig, så det havde været nok for to mænd, og jeg i lange tider, måske resten af livet, ikke vil komme over det, og skipper Peter Jürgens fik endnu flere slag, så der er stor fare for, han mister livet af det.”

Sådan beskriver en dansk skipper sit møde med en marokkansk korsar i 1763. Hans beretning er et tragisk vidnesbyrd om de reelle farer, der mødte en søfarende på togt i 1700-tallets Middelhav, men spørgsmålet er, om den på nogen måde er typisk. Lad os følge episoden fra starten af og prøve at udrede trådene, se parternes baggrund og motiver. Vor kilde er den erklæring, skipper Dirk Hendricksen Prat få dage efter hændelsen deponerede hos den danske konsul i Livorno.

EN MYSTISK JAGT

To danske handelsskibe, Masleben fra Ekernførde, skipper Dirk Hendriksen Prat, og Aufgehende Sonne fra Flensburg, skipper Peter Jürgensen, har slået følgeskab på sejladsen fra Cadiz i Spanien mod Italien. (Når der her og i det følgende

tales om dansk og Danmark, menes hele det danske monarki med Danmark, Norge og Slesvig-Holsten) Det var ikke usædvanligt, handelskibe sejlede sammen for at kunne hjælpe hinanden i tilfælde af dårligt vejr, skibsbrud eller forlis. Men hvad de mødte denne dag den 9. august 1763, omkring 150 km. syd for Toulon med kursen øst, med Korsikas kyst i sigte, kunne de ikke beskytte hinanden imod.

Ved 8-tiden om morgenen så de en enmastet tartan passere dem til bagbord i retning mod den spanske kyst, måske Barcelona. Det var et typisk middelhavs fartøj, let og hurtigt, i modsætning til de tunge og langsomme danske galioter. Vi kan kun gætte, hvad man har tænkt om bord de danske skibe. Sikkert ikke meget. Middelhavet var et trafikeret farvand med alle nationers skibe. Skipper har holdt øje med den i kikkerten, måske noteret afstand og kurs ned i logbogen. Men nogen tid senere sker noget mærkeligt. Tartanen vender om, retter sin kurs mod de danske skibe. Forklaringen ses snart efter, idet man bag det ser et andet sejl. At de er vidner til en jagt af en eller anden slags, bekræftes af 3 kanonskud. Imidlertid er de danske skibe så langt væk, at de ikke kan se, hvem der skyder mod hvem.

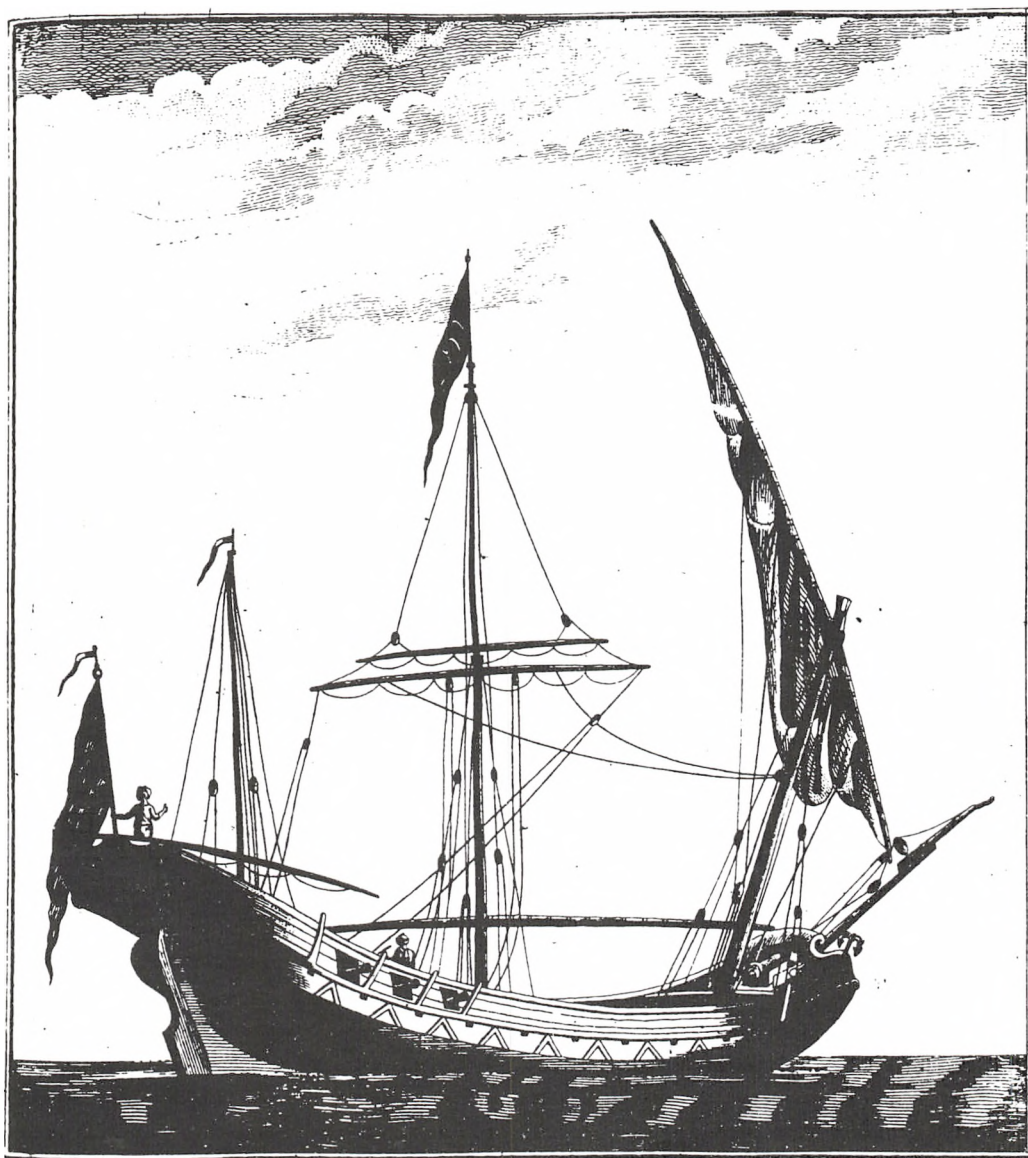
Vi skal ikke forestille os en dramatisk bådjagt som i en James Bond-film. For en moderne iagtager ville stilheden og det langsomme forløb have været det uvante, opvokset som han er i

eksplosionsmotorens larm og videospillet action. Måske ville stilheden netop have næret den spirende uro. Masternes regelmæssige duven, skroget, der giver sig, skipper og styrmands dæmpede tale, de to sejl, der langsomt bliver større. De danske skibe observerede tartanen kl. 8 om morgenen, nogen tid senere vendte den om, men først kl. 5 om aftenen kom den så tæt på, de kunne se hans flag. Det var en franskmænd – eller var det? Det var meget normalt at sætte falsk flag for at lulle et godtroende fartøj i søvn. Men de danske skibe hejste deres danske flag, tog sejlene ind og drejede af for vinden. De havde indset, deres tunge fartøjer ikke kunne sej-

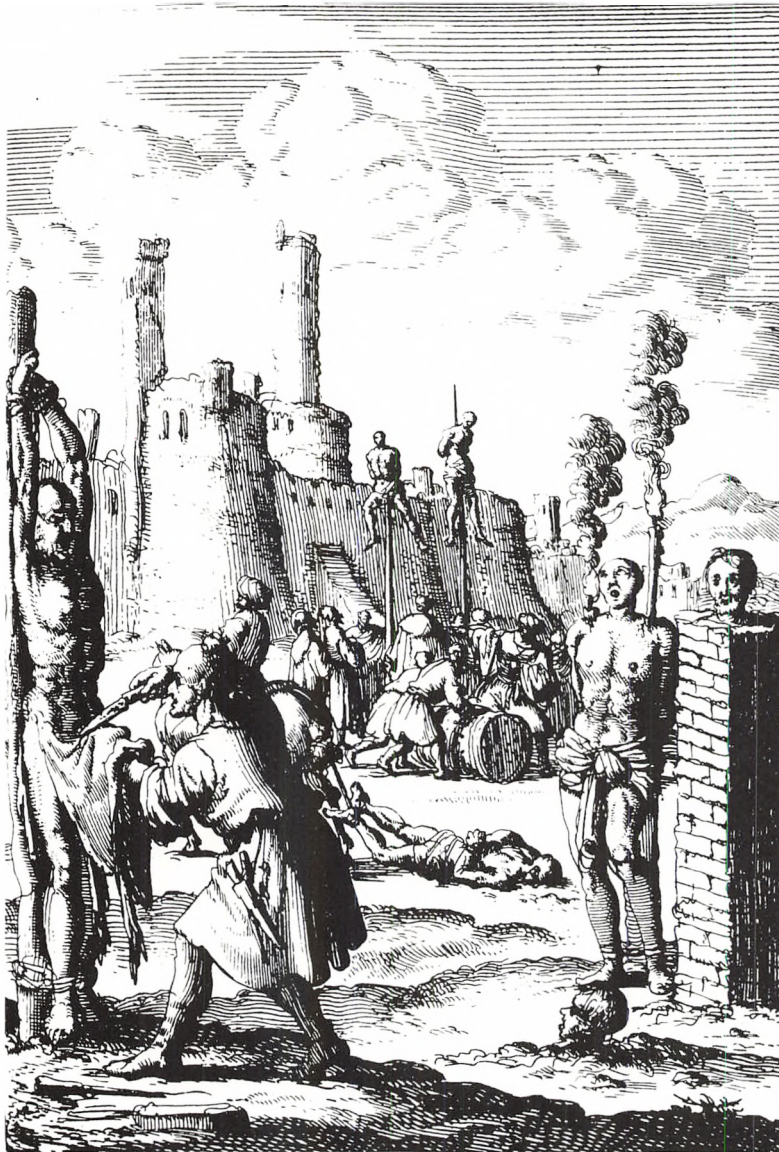
le fra de to hurtigsejlende fartøjer, der var efter dem, eller hinanden. To timer senere kom Tartanen så nær, at dens skipper kunne preje dem – på fransk. Det var virkelig en franskmænd.

EN UMULIGT BØN

Men hvad han råbte over havet, beroligede ikke skipper Dirk Hendriksen Prat. Skibet bag den franske Tartan var en marokkansk korsar fra Salé, som jagtede ham, fordi der var krig mellem Marokko og Frankrig. Derfor bad han den danske skipper beskytte ham og hans besætning på 6 mand.



Marokkansk chergue. Det karakteristiske skrog er bredt med høje stævne, men skarp under vandlinjen. Bemærk det latinerriggede farsøjs halvmånevimpel og figurerne på hækken, der forestiller Allahs Tøfler.



Den samtidige europæiske litteratur udpenslede og overdrev ofte barbareskernes overgreb mod kristne fanger. Her er et typisk eksempel hentet fra *Pieter Dan: Historie van Barbaryen en des xelfs Zee-Roovers* (Amsterdam, 1684).

Der har næppe været meget tvivl i skipper Prats sind.

Han svarede, at som civil kunne han ikke hjælpe ham. Franskmanden sejlede derefter til det andet danske skib, men fik samme svar af skipper Peter Jürgensen. Det har sikkert ikke været nemt for nogen af dem. Blev franskmændene fanget, var de dømt til slaveri under kummerlige vilkår i Marokko, til familie eller indsamlede midler løskøbte dem. Men de danske skippere havde ikke meget valg. Deres skibe var tunge, svære at manøvrere. Bevæbningen bestod sikkert højst af en musket, skipper havde låst inde i sin kahyt. Besætning-

gerne var på 8-10 mand uden krigserfaring.

Nu så man noget mærkeligt på det franske skib. Barkassen blev sænket i vandet, besætningen sprang ned i den og roede forbi de danske skibe mod den korsikanske kyst – og frelsen. Det var et smart træk. Solen var ved at gå ned i vest, og marokkanerne har næppe været i stand til at skelne den lille båd mod kysten. Desuden kan man tænke sig, den franske skipper har holdt de danske skibe mellem sig og marokkanernes spejdende blikke. Nu kan man så spørge, hvorfor de danske skibe ikke sætter sejl og følger efter. Enten har det været så vindstille, at de alligevel ikke har kunnet nå ind under kysten i tide, eller der har ikke været havnemulighed for et større skib på kysten. Under alle omstændigheder blev de liggende tæt på den forladte franske Tartan til det marokkanske fartøj nåede frem. Klokken var nu 9 om aftenen.

OP PÅ KANONEN

Marokkanerne myldrede om bord på det forladte franske skib, men efter at have fundet det tomt anråbte de de danske skibe og bad dem sende en chaloup ombord. Det har næppe været med de bedste forventninger, skipperne Prat og Jürgensen satte fod på det marokkanske fartøj. De blev straks forhørt, om de havde taget den franske besætning til sig. På svaret nej svor man ad dem, at de skulle udlevere dem, eller hvis de havde hjulpet dem til at undslippe, skulle de komme til at bøde for det. Prat svarede, at de var velkomne til at undersøge deres skibe, og at siden franskmændene havde prejet de danske skibe, havde de ikke vekslet et eneste ord med dem.

Det blev åbenbart for meget, for uden varsel blev Prat pludselig grebet, brutalt smidt hen over en kanon og nådesløst gennemtæsket. Derefter kom turen til Peter Jürgensen, der om muligt fik en endnu værre omgang. Samtidig stjal marokkanerne nogle penge, Prat havde på sig. De forslåede danske skippere fik derefter at vide, at havde de beholdt de franske søfolk hos sig, var der ikke sket dem noget. Marokkanerne havde blot taget franskmændene og ladet de danske skibe sejle videre i fred. De tvang dem dernæst til at skrive under på et dokument, at de havde haft

franskmændene hos sig fra kl. 11 om formiddagen til om aftenen, og havde hjulpet dem væk, og at den danske konsul i Salé skulle betale for det.

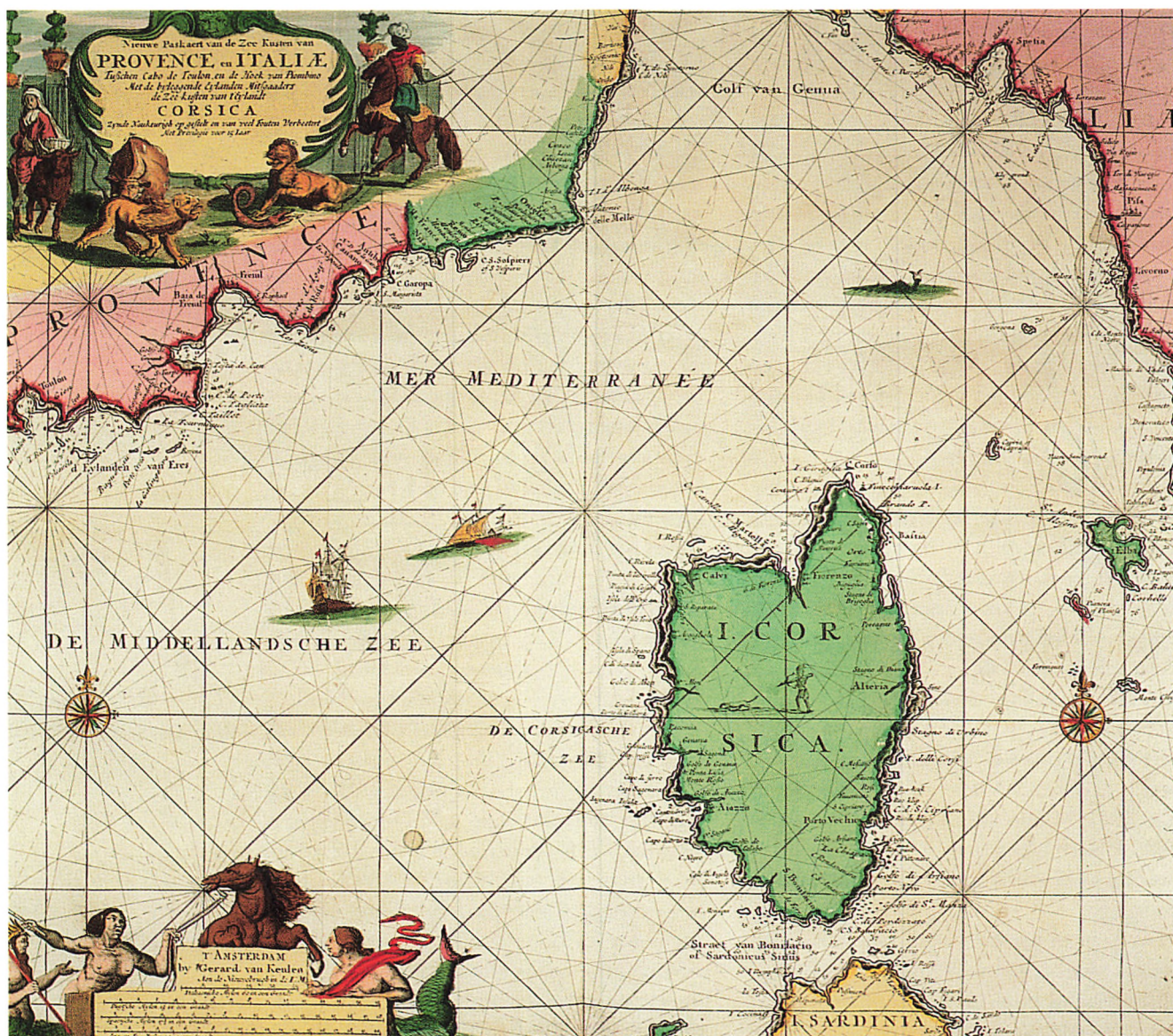
Derefter fulgte de med Prat og Jürgensen tilbage på deres skibe, stjal noget tovværk og andre småting. Hermed var mareridtet endelig overstået, og de danske besætninger kunne sætte sejl og styre mod deres destinationer Genova og Livorno. Kan man gætte på, at sceneriet er blevet betragtet med lettelse, måske en smule skadefryd, af 6 franske søfolk fra den korsikanske kystsikkerhed?

Denne beretning bekræfter vore fordomme om sømandens farlige liv og faren fra de grumme nordafrikanske korsarer. Men er det rigtigt? Hvem var disse korsarer egentlig, og hvor stor var risikoen for som sømand under dansk flag at blive taget som slave?

HELLIG KRIG – OG GOD FORRETNING

Barbareskstatene er den ældre danske betegnelse for Alger, Tunis, Tripoli og Marokko. Befolkningerne her var en blanding af de oprindelige

*J*ohannes van Keulens tegning af Middelhavet fra 1734.



berbere, arabere, tyrkere, samt muslimer og jøder, der flygtede eller blev udvist fra Spanien med den kristne generobring. Herfra udrustedes flåder af skibe til den evige krig mod Kristenheden. I 1500- og 1600-årene var disse flåder en magtfaktor i Middelhavets krige. I første halvdel af 1600-årene foretog de endog togter uden for Middelhavet. I 1627 førte en hollænder, der var konverteret til Islam, således en flåde fra Algier og Tripoli mod Island, hvor de tog 300 fanger. I 1629 var der et angreb på Færøerne, hvor 30 kvinder blev taget. I Danmark var der regelmæssigt indsamlinger til løskøbelse af slaver i Barbareskerne, og fra 1715 var der en egentlig offentlig slavekasse, der financerede løskøbelsen af slaver ved en afgift af skibsfarten.

Når vi når ned til 1700-årene, er Barbareskstatene meget reduceret i styrke, samtidig med at det kristne Europas teknologiske og styrkemæssige overlegenhed er åbenbar. Der havde længe ikke været tale om hellig krig, men ekspeditioner, der udrustedes på forretningsmæssig basis. Staten eller privatpersoner, oftest velhavere, men til tider småsparere som handlende eller håndværkere, skød penge i et togt, og ved dets afslutning skete fordelingen af byttet efter klare regler. Ifølge Koranen skulle Gud have 1/5, men denne del, der normalt reduceredes til 1/7 eller 1/8, gik i Guds fravær til hans repræsentant på jorden, staten. Når gæld fra udrustning og andre udgifter til skibet var fratrukket, kunne man dele netteprovenuet ligeligt mellem mandskab og ejere. Den vigtigste del kom fra salg af søfolk og passagerer på de erobrede fartøjer. De blev solgt på auktion, og priserne afspejlede deres værdi som arbejdskraft og/eller den løsesum, man forventede de kunne indbringe. Rige passagerer fik derfor ofte travlt med at skille sig af med smykker og andre tegn på rigdom ved synet af en korsar. Selve det erobrede skib tilfaldt normalt fyrsten, hvilket bestemt ikke var populært blandt mandskabet. Under den fortsatte jagt var erobrede skibe en hæmsko, og prisemandskab til at føre dem hjem gjorde korsarerne mindre effektive i kamp.

Der er jo en ganske beskidt forretning, men uden at falde for en nutidig politisk korrekthed og vende billedet om, gøre de muslimske korsarer til de gode, europæerne til de onde, kunne

man godt pege på, at billedet er mere nuanceret, end man normalt gør det til. Fra Malta udgik der samme virksomhed, blot rettet mod muslimsk skibsfart. Også her var der tale om ekspeditioner med et forretningsmæssigt formål. Også her blev besætning og passagerer gjort til slaver. Hvad angår de kristnes vilkår i Barbareskstaternes samfund, har deres kår været ganske kummerlige, og det hændte, at flertallet af en besætning døde, før løsesummen var samlet ind og sendt til Nordafrika. Men de kunne dog se frem til friheden, hvilket var mere end f.eks. de afrikanske slaver i dansk Vestindien kunne.

TROLØSE BARBARER?

De fleste europæiske magter indgik traktater med Barbareskerne i løbet af 1700-årene, således også Danmark i perioden 1746-53. Systemet var ganske enkelt. Danske handelsskibe var sikret mod opbringelse mod afsendelse hvert år af, hvad der diplomatisk betegnedes som et gave-skib lastet med penge, ammunition samt sømateriel som master og tovværk. Desuden var de danske konsulter flittige uddelere af penge og gaver til de nordafrikanske fyrster, deres familie og favoritter. Man må ikke se de danske traktater med Barbareskstatene som indgået med uvidende østerlandske despoter, der rygende på vandpiber presser penge af en stakkels dansk konsul, før de (altså despoterne!) begiver sig tilbage til haremsdamers favn. Barbareskstaternes fyrster har udmærket været klar over forholdene i Europa. De havde brug for et godt informationssystem for at kunne fastslå løsesummen på forskellige slaver, og de jødiske samfund i hele Europa stod i tæt kontakt med hinanden og kunne fortælle fyrsten om forholdene i Nord.

Den algierske deys begrundelse for at erklære krig med Danmark i 1769 demonstrerer hans informationsniveau. Han hævdede, at Danmark hjalp Rusland i dets krig med Osmannerriget. Det viser, han havde kendskab til den dansk-russiske tilnærmelse fra midten af 1760'erne. Han beskyldte også danske pas for at dække over ekspeditioner fra Hamburg. Der er næppe nogen tvivl om, det var en korrekt beskyldning. Den store hansastad Hamburg havde ikke turdet indgå traktater med Barbareskerne, men især skibe

Danskernes ophold hos nordafrikanske sørovere spillede en vis rolle op gennem 1700-tallet. Der kom flere skrifter om problemet. Således W. Fr. Ravns: *Kort Underretning om det marrokan-ske Slaverie i årene 1751, 1752 og 1753* Dagviis forfattet på Vær af den ved Expeditionen antagne Casserer. Ravn var nemlig så uheldig at blive taget til fange af marrokanske sørovere. Om dette forhold se *Siden Saxo* nr. 3, 1994.



fra Altona transportere ofte ladninger for købmænd fra Hamburg.

Man kan derfor diskutere, om det er rigtigt, som det ofte påstås, at Barbareskstatene brød freden. En anden fortolkning ville være, at Danmark var gået til kanten i forhold til traktatens bestemmelser. Et punkt, man har tendens til at glemme i forbindelse med de konstant øgede krav fra Barbareskfyrsterne, er det faktum, at dansk skibsfart i Middelhavet voksede kraftigt i løbet af 1700-årene. Det var bl.a. som følge af de europæiske stormagtsopgør, hvor det neutrale danske flag gik ind på de andres markeder og i øvrigt dækkede over mangen en ladning af tvivlsomt ejerskab. I 1750 indløste 96 danske skibe søpas mod den Iberiske halvø og Middelhavet. I 1760 var tallet 182, og går vi frem til 1780, er der 240. Derefter går det hurtigt, og i 1794 top-

per det med 777 skibe. Ikke blot er der otte gange flere end 45 år før, men det er til stærkt forøgede fragtrater. På sin vis er det ikke mærkeligt, at Barbareskerne ønskede deres del af kagen. Den danske konge tjente gode penge på sin Øresundstold, fordi antallet af skibe fordobledes i løbet af 1700-årene. Hvis vi betragter Barbareskstaternes afpresninger som en form for Gibraltarold, ville de have noget ud af det større antal skibe, der passede klippen.

FREDELIG SAMEKSISTENS

Det er på sin vis ganske bemærkelsesværdigt, hvor få gange det udviklede sig til krig mellem Danmark og Barbareskene.

Der var krigsudbrud med Algier 1769, Tripoli 1796, og Tunis 1800. Ved disse lejligheder blev danske skibe kapret og besætningerne taget som slaver, men antallet var ganske ringe. I 1769 var der således kun 39, i 1796 20, og i 1800 86 danske som slaver.

Til sammenligning var det mange tusinde danske og norske søfolk, der under krigen 1807-14 henslæbte deres liv spærret inde på engelske fangeskibe.

Når man læser de danske konsulers indberetninger fra Barbareskerne, så er der konstant problemer af den ene eller anden art. Det årlige gaveskib blev opsnappet under en europæisk storkrig, forulykkede, det tilsendte materiel var ikke godt nok, en fyrstes favorit er blevet knotten på danskerne, men det klares med en forhandling, lidt bestikkelse, nogle løfter om gaver næste år. Skønt miljøet var forskelligt fra andre europæiske hovedsteder, mere rå, kravene mere insisterende, så er der f.eks. ingen eksempler på, at en dansk konsul blev spærret inde eller taget som gidsel. Da Deyen af Algier erklærer Danmark krig, får konsulen 3 dage til at forlade Algier, og danske skibe 40 dages frist, før krigen starter.

Hvad angår de danske skibe, så har deres møde med de frygtede korsarer næsten altid indskrænket sig til en kontrol af passet, måske lidt bestikkelse eller en flaske brændevin diskret langet over til en rettroende muslim, der sikrede, at et dansk skib med varer fra et land i krig med

Barbareskerne passerede uhindret. Den danske skipper kan også have været interesseret i at sørgе for, korsarerne ikke satte fod på hans dæk, men blev i deres båd. Der var strenge karantænebestemmelser i de fleste havne i Middelhavet, og skibe, der havde været i levantinske eller nordafrikanske havne, eller haft folk derfra ombord, skulle i karantæne. Det var 40 dages uvirksomhed i en karantænehavn i Marseille eller Livorno, medens gode fragter forsvandt, og der ikke blev tjent penge til de utålmodige redere derhjemme.

I nogle tilfælde er Barbareskstaternes overholdelse af traktater forbavsende. I 1761 transporterede et dansk handelsskib 150 jesuitter fra Portugal til Civita Vecchia i Pavestaten. Man har svært ved at forestille sig synet af 150 sortklædte munke på et lille handelsskib på måske 20 m. i længden, men den forbavsende transport har nok forbindelse med den samtidige udvisning af jesuitterordenen fra mange europæiske lande, inkl. Portugal. Nu var det hverken bedre eller værre end at skibet blev opbragt af en korsar og bragt til Algier. Nu skulle man tro, at 150 jesuitter, den vantro paves stødtropper, lige var sagen for deyen af Algier. Her var da en løsesum, der kunne vaske sig. Men nej, skibet frigives uden videre, og fortsætter sin rejse mod Italien. Man kunne kynisk, og sikkert ikke uden ret, skyde det hen under deyens kølige vurdering, at den slags folk kun skabte problemer. Men faktisk handlede han her ifølge et princip, som Danmark selv hævdede internationalt, nemlig frit skib-fri ladning. Skibet dækkede ladningen, så selv ladning tilhørende en fjendtlig nation kunne passere uhindret på et neutralt skib.

FORRETNING VIGTIGERE END SYMPATI

Ikke blot var mødet med korsarer normalt en både sjælden og fredelig affære, men mange danske skibe sejlede til Barbareskerne regelmæssigt. De sejlede varer og tribut fra Nordafrika til Alexandria og videre til Konstantinopel (Istanbul). Der var gode penge at tjene på at sejle korn fra Algier til Livorno eller Genova. Vi har endog eksempler på danske skibe, der sejlede i inden-

rigsfart mellem de forskellige Barbareskstater, medens man samlede en fragt mod Livorno til dem. Med nutidige øjne kan man forbavses over, at det lykkedes så radikalt forskellige riger som Danmark og Barbareskerne at opretholde freden så godt, som det faktisk skete. Ja ikke blot det, men også få en form for forretningsmæssigt samkvem.

Sagen er den, at skønt der ingen sympati eller forståelse var mellem parterne, kunne de mødes på markedet, på samme måde som en grønjakke nutildags kan købe sine cigaretter hos den lokale pakistaner, og en muslimsk fundamentalist kan handle ind i Netto. De havde nogle klart definerede interesser, og manglen på fælles sympati gjorde på sin vis blot forhandlingerne nemmere ved at koncentrere dem om det essentielle.

UHELDIGT MØDE

Med denne viden kan vi vende tilbage til skipperne Prats og Jürgensens møde med den marokkanske korsar. Det var ikke en del af en hundredtallig flåde bemanded med krum-sabelsvingende fanatikere, Marokko sendte ud for at bekæmpe de vantro. Det var et delvis privat finansieret togt, der forventedes at tjene penge hjem til investorerne. Besætningen havde set den værdifulde del af fangsten, den franske besætning, forsvinde i sikkerhed på Korsika. Tilbage havde de selve skibet, men det skulle som allerelevnt tilfalde kejseren. Det var kun til besvær, fordi de nu skulle eskortere det hjem. Deres gennembankning af de danske skipper er selvfølgelig forkastelig, men man skal alligevel lægge mærke til den diciplin, de udviser. Ingen andre blev forulempet, og kun lidt tovværk og andre småting bliver stjålet på de danske skibe.

Hvad angår skipperne Prat og Jürgensen, så var de fanget i en situation, hvor de ikke kunne gøre andet end, hvad de faktisk gjorde. De kunne ikke beskytte de franske søfolk, ej heller kunne de udlevere kristne til marokkanske korsarer. De vidste udmærket godt, at det var løgn, når marokkanerne senere påstod, at havde de blot beholdt franskmændene på de danske skibe, så var der intet sket. De var selv blevet taget som slaver og ført til Marokko. De kunne kun holde



tungen lige i munden og håbe det bedste. Deres ærgrelse bagefter skyldtes sikkert ikke blot den modbydelige behandling, de havde været udsat for, men også forsinkelsen af togtet. Medmindre de tog chancen og løj for sundhedsmyndighederne i Genova og Livorno, skulle deres skibe efter at have været i kontakt med marokkanske korsarer i karantæne i 40 dage.

Vi kan konkludere, at efter indgåelsen af traktaterne med Algier, Tunis, Tripoli og Marokko var faren for en dansk sømand at blive taget som slave ganske beskeden. Den eksisterede på linie med forlis, arbejdsulykke, knivstikkeri i Middelhavets havnebyer, men næppe noget, der har hindret en eventyrlysten mand i at stikke til søs for at se fremmede og eksotiske lande, drikke brændende vin, og møde mørkøjede skønheder under Sydens sol. Alt det, der ellers kun var en lille overklasse beskåret i et stands- og stavnsbundet samfund.

LITTERATUR:

C.F. Wandel: Danmark og Barbareskerne, 1747-1845. 1919.

Skipper Dirk Hendrik Prats erklæring er i Kommercekollegiets arkiv, Tyske sekretariat, journalsager, pakke nr. 318

I 1797 sejlede en dansk eskadre ledet af admiral Bille til Tunesien for at bekæmpe Sørovervæsenet. Eskadren ankrede op ved Tripolis og blev ved denne lejlighed malt. Orlogsmuseet.

KRIGEN MOD

A LGIER

I vinteren 1769/70 udrustedes en dansk orlogseskadre. Den skulle afsejle fra København i marts 1770, men først den 3. maj kom den af sted. Eskadren udgjorde en ganske imponerende styrke: Fire orlogsmænd, "Prins Friederich" på 70 kanoner, "Sophie Magdalene" og "Slesvig" begge på 60 og "Mars" på 50 kanoner. Dertil kom to fregatter "Christiansø" og "Havfruen", hver på 30 kanoner, to bombegalioter, "Stå Brav" og "Pak An" samt endelig hospitalsskibet "De Fire Søstre".

Fredag den 6. juli 1770 befandt eskadren sig i Middelhavet, nærmere bestemt ud for byen Algier. Klokkeren halv syv om aftenen holdt chefen for eskadren, schoutbynacht Kaas, og kaptajnen på flagskibet "Prins Friederich" opmuntrende taler til mandskabet. De kommanderendes indtryk var, at talerne gjorde god virkning. Alle ombordværende var rede og villige til at ofre liv og blod for konge og fædreland, hvis det skulle være nødvendigt. Knap kl. 10 minutter i 7 løsnedes de første skud mod byen, to bomber fra galioterne.

Danmark var i krig med Algier. Arkivar Poul Erik Olsen beskriver begivenhederne i en krig, der ikke hører til blandt dem, der er omtalt mest udførligt i Danmarkshistorien.

BARBARESKERNE

De nordafrikanske stater Marokko, Algier, Tunis og Tripolis, der sammenfattende blev kaldt barbareskstatene, havde ud over benævnelsen det tilfælles, at de udrustede kaperfartøjer. Specielt de algierske kapere havde stor aktionsradius. Et par tidlige eksempler med tilknytning til det danske monarki: I 1627 overfaldt algierske sørøvere under anførsel af Murad Reis Vestmannaøerne ved Island, dræbte, plyndrede, brændte og førte i alt 242 gode vestmannafolk bort som fanger. De ældste og svageste blev dræbt og kastet over bord, resten ført som slaver til Algier. To år efter blev 30 kvinder bortført af algierske sørøvere fra Kvalbø på Færøerne.

Men de danske eksempler er ikke enestående. De muhammedanske sørøvere - korsarerne - foretog i tidens løb adskillige raids langt fra Middelhavet. Det sidst kendte eksempel stammer fra 1817, da to tunesiske kapere opererede ud for Themsens munding. Som hovedregel opererede de dog nærmere hjemmet. Middelhavet gav det største udbytte. Specielt var de to flaskehalse, stræderne ved Gibraltar og Sicilien, givtige.

Alle handelsskibe, der vovede sig ind i Middelhavet eller blot gik sydover til Portugal eller Spanien, løb således en ikke ubetydelig risiko for at blive opbragt af hedenske sørøvere. Og dette var ikke noget, man tog let på i søfartskredse. Én ting var nemlig at blive udplyndret af kapere fra kristne nationer, hvilket kunne være ubehageligt nok. Men langt mere rædselsvækkende forekom det at blive taget til fange af hedninge, tilmed

muhammedanske hedninge, for derefter at blive gjort til slaver under tyrkens åg og tyranni, som det hed. Forestillingerne om de pinsler, de kristne slaver blev udsat for, kendte knap nok nogen grænser.

Middelhavshandelen kunne imidlertid ikke opgives af frygt for sørøvere. Dertil var dens økonomiske betydning for stor. Spørgsmålet var derfor, hvordan man bedst og billigst kunne sikre sig mod sørøverne.

TRAKTATERNE

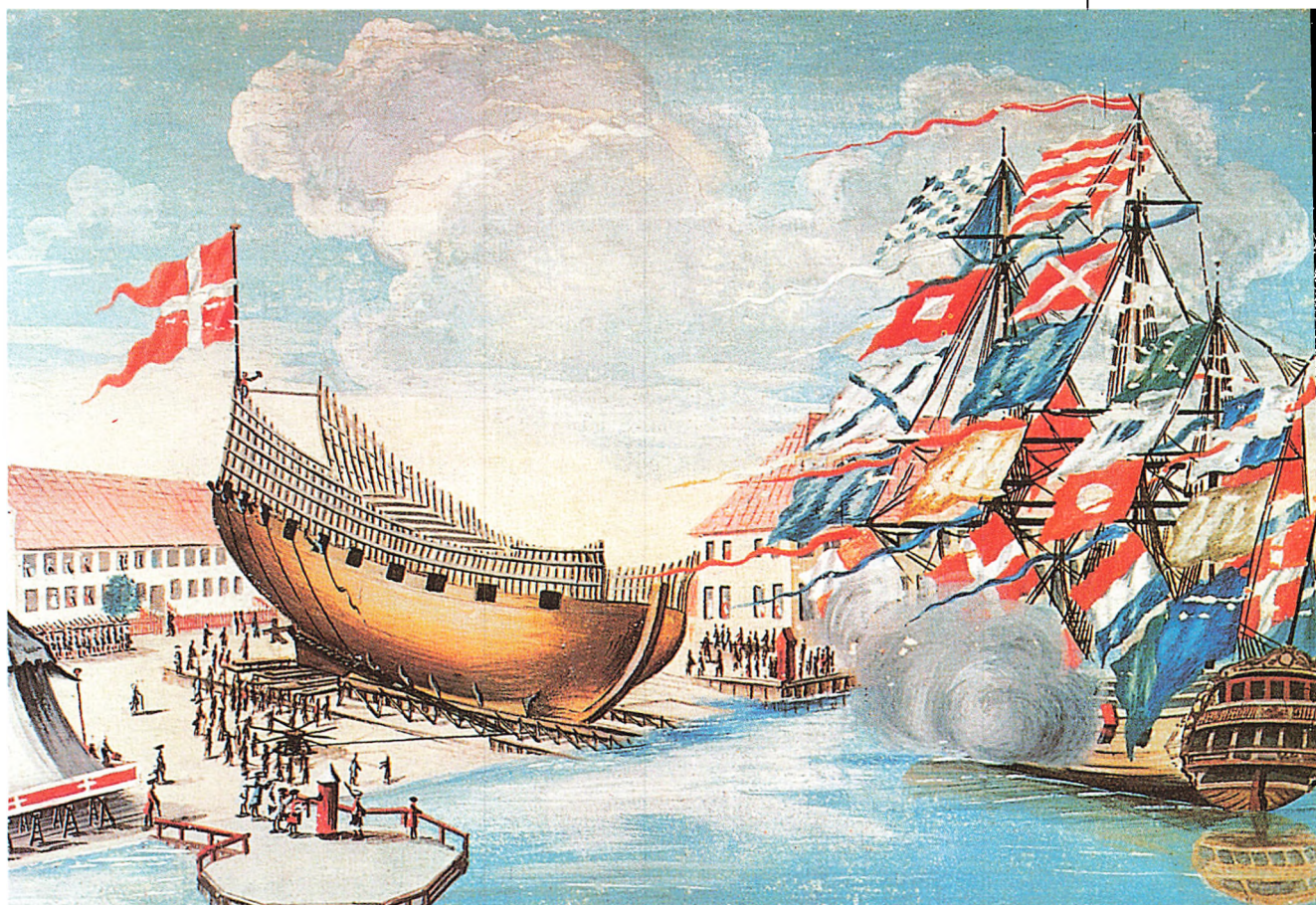
Løsningen for de europæiske søfartsnationer var at slutte traktater med sørøverstaterne. Frankrig gik i spidsen med en traktat med Algier fra 1619, den første engelske traktat med Algier blev indgået i 1662, Nederlandene fik deres i 1712 og Sverige i 1729. Traktaterne var nogenlunde ens. De gik ud på, at der skulle betales en vis sum for

selve traktaten samt en årlig ydelse, den såkaldte present, der bestod af penge, våben og ammunition. Til gengæld skulle sørøverne så lade skibene fra den pågældende nation sejle i fred. Samtidig fik korsarerne gennem leverancerne af kanoner, krudt og skibsbygningsmaterialer langt bedre udstyr til udøvelsen af erhvervet.

SØPAS

For at sørøverne kunne skelne mellem de skibe, der var fredede, og andet jagtbart bytte, betjente man sig af de såkaldte algierske søpas. De var indrettet på samme måde for alle nationer, idet den øverste del af søpasset var klippet af efter en bølgelinie. Den øverste del af passet blev så sendt til Algier, Tunis eller de andre barbareskstaten, den nederste fulgte med skibet. Sørøverkaptajnen behøvede så ikke at besvære sig med at læse teksten på passet. Han holdt simpelthen øverste

.....
Søsætning fra Holmen. Guache fra 1750erne udført af C. Mogensen Rønneby.



og nederste halvdel sammen, og passede de til hinanden, måtte han lade byttet løbe.

Danmark-Norge sluttede den 10. august 1746 traktat med Algier. Derefter kunne danske og norske skibe fare i fred på Middelhavet, forudsat naturligvis, at de var forsynet med søpas. Og forudsat, at de behørige presenter blev behørigt afleveret til dey'en af Algier. Presenten i anledning af traktatens indgåelse beløb sig til ca. 58.000 rigsdaler, den årlige afgift til ca. 28.000.

Udover de årlige presenter var det skik at betale ekstra, når der var tronskifte eller andre større begivenheder i Algier, og derudover flød der en stadig strøm af mindre bestiktelser fra de danske konsulter i barbareskstatene til de underordnede embedsmænd.

KONFLIKTEN

I 1766 kom en ny dey til magten i Algier. Han krævede straks ekstrapresenter. Konsulen i Algier, Andreas Æreboe, blev instrueret hjemmefra om at meddele dey'en, at der snarest ville komme en ekstrapresent, bestående af kostbare juveler, i anledning af tronskiftet. Æreboe skulle dog også forklare dey'en, at det kun var, fordi den danske konge satte så umådelig pris på venskabet imellem dem, at der overhovedet blev betalt presenter ud over det, traktaten krævede.

Men det syntes, som om dey'en på sin side nu ville undersøge nøjere, hvor stor den pris, Danmark satte på venskabet, egentlig var. I november 1768 rapporterede Æreboe hjem, at dey'en var begyndt at presse større afgifter ud af de andre europæiske konsulter, og en måneds tid efter kunne han meddele, at turen nu var kommet til Danmark. Dey'en havde forlangt en ekstrapresent til en værdi af ca. 3.600 rigsdaler; den skulle bestilles i Marseille inden tre måneder. Og så skulle der i øvrigt leveres ekstrapresenter hvert andet år. Argumentet var, at der altid blev givet ekstrapresenter, når en ny konsul tiltrådte. Hvis en konsul nu virkede i Algier længe end i to år, gik dey'en glip af en indtægt, og derfor skulle der betales, selv om konsulen ikke skiftedes ud.

Konsul Æreboe forsøgte, så godt det nu lod sig gøre, at slippe for betalingen. Det var jo imod

traktaten af 1746 at kræve ekstrabetaling. Men Æreboe måtte hurtigt konkludere, at han næppe vil kunne opretholde dette standpunkt. Hollænderne og venetianerne var nemlig allerede gået med til at betale. Æreboe trak imidlertid tiden ud ved stadig at slå på, at han måtte skrive til København for at få instrukser.

KONSUL ÆREBOES TRÆNGSLER

Æreboe rapporterede indgående om sine forhandlinger med dey'en. Den 10. april 1769 fik udenrigsminister Bernstorff at vide, at hvis han vidste, hvor meget Æreboe blev pint og plaget af den algierske regering for den ulyksalige presents skyld, ville Bernstorff få virkelig medlidenhed med den stakkels konsul, der skulle leve med et folk, der satte al menneskelig fornuft til side. Æreboe havde nemlig lige været hos dey'en, som på Æreboes protester blot havde givet til svar, at marinen plagede dey'en, og at dey'en derfor var nødt til at plage Æreboe. Og plagerierne blev stadig mere intense. Konsulen rapporterede den 27. august 1769, at han nu havde benyttet sig af det tilsagn, den danske regering havde givet ham om at måtte levere presenterne, hvis han frygtede for sin personlige sikkerhed. Han havde bestilt varerne i Marseille.

KRIG

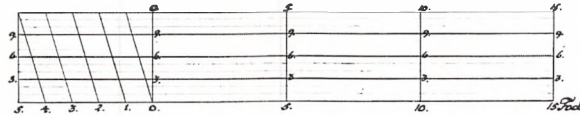
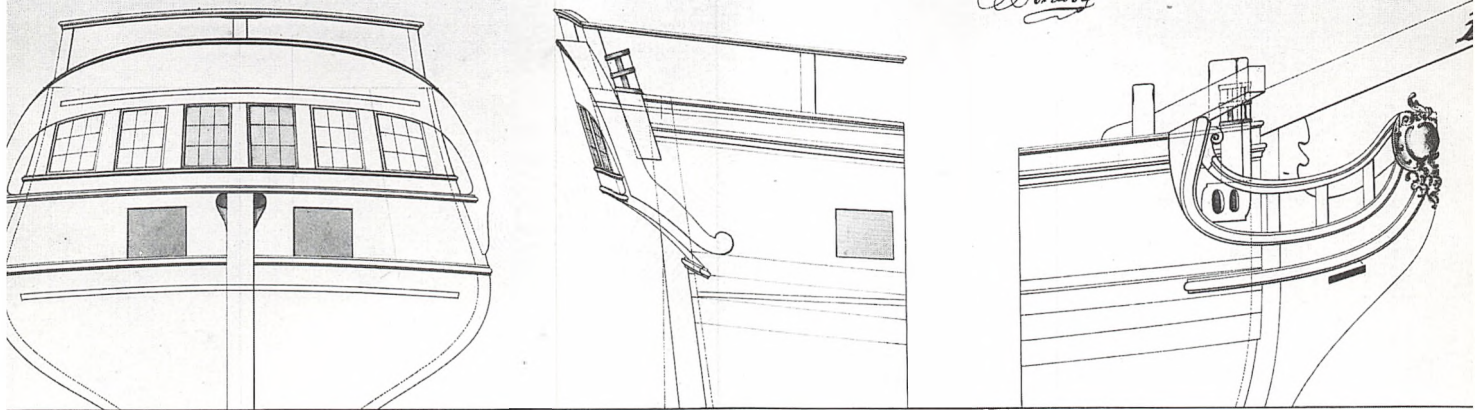
Men nu var den algierske tålmodighed – hvis man kan kalde det sådan – slut. Da Æreboe den 14. september 1769 gik til dey'en for at fortælle, at presenten var på vej, blev han ikke lukket ind. Til gengæld fik han at vide, at han havde tre dage til at forlade landet, og at de algierske krydsere efter 40 dages forløb ville begynde at opbringe danske skibe.

Problemet var nu ikke længere bare present-spørgsmålet, men dey'en hævdede også, at danskerne solgte søpas til hamborgske skibe, og - værst af alt - danskerne hjalp russerne mod den tyrkiske sultan, dey'ens formelle overordnede.

Der var nu ikke andet at gøre for konsulen end at få fat i et skib, komme om bord, sende skri-

Contour
Til Speil, Aabne Buer og Gjallion til Bombardør Hukverterne som Sjiggens
Nijsbolm den 15^e April 1771

W. Wrabbe



velser af sted til de øvrige danske konsulater i Middelhavsområdet for at advare danske skibe mod den truende fare. Æreboe kom da også den 19. september i sikkerhed om bord på et engelsk skib, men da han på vejen fra sit hus til havnen skulle passere kasernen, var han slemt bekymret. Det var nemlig ikke ualmindeligt, at der ved sådanne lejligheder kom flere vildfarne kugler fra de militære områder end ellers. Æreboe fik dog før afrejsen spredt lidt bestikkelse hos sine sædvanlige forbindelser ved dey'ens hof; det kunne jo være, dey'en kunne bevæges til at tage et nyt standpunkt i sagen.

Det var også, hvad man håbede i København. Udenrigsminister Bernstorff var klar over, at en åben krig med Algier burde undgås, og han forsøgte i første omgang med diplomatiske midler. Den tyrkiske sultan, der var dey'en nominelle overordnede, fik en henvendelse via det danske gesandtskab i Istanbul, og sultanen ekspederede straks en udsending til Algier med ordre til dey'en om at genoprette freden. Det ville dey'en ikke. De algeriske kapere var nemlig allerede begyndt at bringe fanger hjem.

JOMFRU CHRISTINA

Den 13. oktober 1769 klokken 5 om aftenen blev det gode skib "Jomfru Christina" af Trondhjem, 64 1/2 kommercelæst, kaptajn Hans Thode Gram, opbragt af en algerisk chebeque cirka 22 mil fra Lissabon. Kaperkaptajnen meddelte Gram, at der var krig mellem Algier og Danmark, erklærede hans skib for prise og tog mandskabet til fange. Der var 10 mand plus en passager.

Niels Nielsen Moss, der var forhyret som matros på "Jomfru Christina", har efterladt en beretning om opbringelsen: "Den 13. oktober [1769] ... klokken 2 om eftermiddagen fik [vi] en sejler at se til luvart, som holdt ned mod os; og som den kom nærmere, befrygtede vi, at det skulle være et tyrkisk røverfartøj; men tænkte mindst på, at det skulle være en algerier, og at de havde brudt freden med Danmark; vi stode på vores tyrkiske pas, som vi for kort tid siden havde bekommet. Da den nu kom noget nærmere, affyrede den en af sine jagere, eller en af de for-

Konstruktionstegning af bombardør-hukkeren Dristigheden. Søetatens arkiv, Rigsarkivet.

reste kanoner, hvor kuglen gik nær vort skib agter om; vi måtte da straks opgive vores undersejl og ligge bi, da også vejret var mest stille; da den nu kom noget nærmere, at den kunne råbe til os, blev vi befalede at komme om bord til dem og fremvise vores pas. Herom blev vi prajede af en dansk kaptajn, som var ombord hos dem, ved navn Nicolaysen, der 9 dage tilforn blev opbragt og førte skibet "Rigernes Ønske" fra København; han tilræbte os på engelsk efter given ordre fra den tyrkiske kaptajns tolk, der forstod lidt engelsk. Vores skipper tog da om bord til dem i skibsbåden og havde 4 mand med sig. De 4 mænd forblev i skibsbåden og ventede på skipperens tilbagekomst.

"Efter de havde ventet i båden en kort tid, kom nedtrende en mængde af tyrker og mohrer, som tog os ved hånden og førte os over på deres skib. Vi blev derover forskrækkede og tænkte at de vist ville tage livet af os. Vi blev da bragte imellem så mange tilskuere, og som månen skinnede lidt mellem skyerne, at det var halvmørkt, så kunne vi se denne mængdes sorte ansigter og underlige klædedragt, og en meget grim støken og underlig pludren fordoblede vores bekymringer. Der vi kom over i skibet, drog nogle os hid og andre did, indtil der kom ordre fra de kommanderende, at vi skulle bringes i kahytten; da vi kom der, forefandt vi vores skipper siddende på gulvet, som også 2 af de tyrkiske kaptajner og formøldte tolk samt nogle mohrer, som havde opvartning, og nogle andre, som havde adgang i kahytten, så og 2 unge mennesker af det førømtalte danske skib var derinde, hvoraf en af de danske, som stod på knæ, tillaede os, at vi intet skulle frygte, thi de gjorde os ikke noget ondt, og fortællede os om ufreden med Algier, samt hvorledes de for 9 dage siden var optagne af dem. Vi befrygtede for det første, at denne





skulle være en renegat og turde ej tro hans ord, men siden fornam vi, at det var sandt, det han fortællede os. Vi blev da af nogle mohrer ved pegen befalede at sidde på gulvet, thi vi forstod ikke deres sprog. Vi fik da høre, hvorledes det stod til med os, og vor smerte fordoblede sig over vor tunge skæbne, da vi mindst forventede os et sådant tilfælde.”

Moss' beretning må holdes for at være ganske nøjagtig. Den danske skipper, han omtalte, hed ganske vist ikke Nicolaysen, men Peter Mickley. Skibet "Rigerenes Ønske", der tilhørte Det almindelige Handelskompagni, var blevet opbragt den 4. oktober 1769 på vej fra Cagliari på Sardinien med en ladning salt. Til Handelskompagniets store fortrydelse var det ikke forsikret mod "TyrkeMolest", da kompagniet ikke havde fået meddelelsen om, at det var afgået fra Cagliari før fredsbruddet mellem Danmark og Algier.

UNDER TYRKENS ÅG OG TYRANNI

Den tunge skæbne, som Moss vidste, at der ventede besætningerne fra "Rigernes Ønske" og "Jomfru Christina", var slaveriet.

Den 4. november 1770 kom fangerne - 21 i alt - i havn ved Algier. Først blev de fremstillet for "generalen over de kristne fanger". Vi lader Niels Nielsen Moss fortsætte beretningen: "Efter vi var opstillede for den ovennævnte general, bragte kaptajnen os videre fra marinen gennem stadens port og de derværende smalle gader iblandt så

mange tilskuere af tyrker, mohrer, jøder og andre nationer, så at vi med stor møjje kunne trænge os igennem, da de alle ville se og beskue os; de glædede sig over at have bekommet så mange danske fanger; nogle belo os, andre spottede os, andre rykkede os i håret, og andre kastede skarn og jord på os og råbte: Dannemarkis, Danne-markis!”

Fangerne blev ført til dey'ens palads, hvor de blev fremstillet for dey'en. De opholdt sig i paladset i tre dage. På den tredje dag blev de 18 sat på auktion på slavemarkedet. Hver fik et nummer med kridt på ryggen. Auktionen var ikke nogen stor succes; kun én blev solgt, nemlig skibsdrengen Sivert Roaldsen. Skipperen kom ikke på auktion, men blev bragt direkte til slavekasernen. Den anden skibsdreng, Ole Bye, kom i dey'ens hus sammen med passageren, købmand Jacob Collin, der heller ikke var ret gammel; ca. 20 år. Niels Nielsen Moss kommenterede: “Tænk, mine læsere! En mand, som nærværende konge eller beilik i Algier, finder ingen behag i det smukke køn, må dog finde sin fornøjelse i noget andet. Disse unge uskyldige, der tildels har den honnetteste opdragelse, opliver ham, enhver efter sine meddelte evner langt mere end hans øvrige forlystelser.” En af fangerne fra “Rigernes Ønske”, Christian Børs, opnåede ligefrem stilling som kaffeskænker hos dey'en.

De andre blev sat i slavekasernen, hvor de, skrev skipper Gram hjem, ikke fik andet end vand og brød. Han kunne derudover berette, at der foruden hans eget var opbragt to andre skibe, et fra København - “Rigernes Ønske” - og et fra Altona.

FORBEREDELSENE

Da dey'en ikke vil adlyde den tyrkiske sultan og genoprette freden, havde Danmark nu kun de hårde argumenter tilbage, nemlig udsendelsen af en flådestyrke. Beslutningen blev taget den 6. november 1769.

Allerede den 9. november 1769 udbad Holmens chef sig tilladelse til at ansætte 4 par savskærere for at få eskadren sejlklar til foråret. Samtidig meddelte han, at flåden ikke rådede over fartøjer, der lod sig indrette som bom-

bardéer. Han foreslog derfor, at der blev købt et par skibe til formålet. Man gav sig straks til at se sig om efter passende fartøjer. Købmanden Niels Ryberg præsenterede to, “Nordstjernen” og “Tvende Brødre”. “Nordstjernen” var imidlertid taklet som snav og kunne derfor kun bruges, hvis den blev taklet om som hukkeret. Så ville den til gengæld være meget bekvem, meddelte besigtigelseskommissionen den 13. november 1769 Admiralitetet. “Tvende Brødre” var ved at blive kølhalet, og det lod sig derfor ikke gøre at bedømme dens egenskaber fuldt ud. Agent Bodenhoff havde også to fartøjer: Galeasen “Caroline” og galioten “Gertrud Cathrine”. Deres tilstand “så vidt som kan ses, synes at være god”, især “Caroline”, som var berømt som en god sejler. Besigtigelseskommissionen anbefalede derfor i første omgang, at man købte “Nordstjernen” og “Caroline”. Senere kom man mere i tvivl om “Nordstjernen”. Den havde, da den havde hukkertrakkelage, været meget rank i søen, “hvilket endog viste sig ved Gammelholms bolværk”, hvor den engang havde losset hamp. Resultatet blev altså, at man købte “Caroline” og “Gertrud Cathrine”.

Fra Holmen måtte man også den 13. november 1769 meddele Admiralitetet, at man ikke havde nogen artillerister, der kunne betjene mortererne. Der måtte derfor straks findes nogle, der kunne gå i gang med træningen. Hvad de skulle træne med, blev fastlagt senere i november måned. De to bombardérfartøjer skulle først hver have to 100 punds morterer om bord; senere besindede man sig og forsynede det ene med 100 og det andet med 50 punds morterer.

I vinteren 1769/70 arbejdede man på højtryk med at få eskadren klar. De fredelige handelsskibe blev ombygget til bombardérfartøjer. “Gertrud Cathrine” blev til “Stå Brav”, og “Caroline” til “Pak An”. Orlogsskibe og fregatter fik en ekstra overhaling, og hospitalsskibet blev indrettet med nye køjer. De sidste blev der god brug for.

SYGDOM OM BORD

Schoutbynacht Kaas lettede som nævnt anker

den 3. maj 1770 i spidsen for den danske eskadre, der som nævnt må have taget sig ganske imponerende ud. Om bord var forholdene imidlertid ikke helt, som man kunne ønske sig dem i en styrke, der skulle i kamp.

På fregatterne "Christiansø" og "Havfruen" var der allerede ved afrejsen en del syge om bord. Nogle af dem blev overført til lineskibet "Mars", hvor sygelisterne også snart blev længere. Skibslivet gav de smitsomme sygdomme, man havde med, rige muligheder for udfoldelse. Efter beskrivelsen var den værste en ondartet, tyfuslignende diarré. Allerede i rum sø i Atlanten måtte man overføre patienter til hospitalsskibet "De 4 Søstre". Hospitalsskibet leverede også et af togetts første ofre, nemlig skibspræsten. Han døde den 8. juni 1770, og dagen efter observeredes hans lig fra "Sophie Magdalena". Han havde ikke været vægтет godt nok. Efter dette onde varsel gik det stadig værre. Den 10. juni var alle skibe, undtagen "Slesvig" og "Sophia Magdalena" smittede, men det tog ikke lang tid, før også de to sidste skibe bidrog til sygelisterne.

PÅ ALGIERS RHED

Ekspeditionen fortsatte dog ufortrødent mod Algier, hvor der blev kastet anker den 2. juli 1770. Schoutbynacht Kaas' instruks lød på, at han først skulle forsøge med det gode. Hvis dey'en ved synet af eskadren var villig til at forhandle en fred og udlevere de erobrede skibe og mandskaber, var alting jo godt. Men sådan gik det ikke. Dey'en opfattede eskadrens tilsynsomst som en personlig fornærmelse og nægtede pure al forhandling, så længe de danske krigsskibe befandt sig på rheden ud for Algier.

Den 4. juli 1770 begyndte eskadren at forberede bombardementet af byen. Dagen efter varpedes bombardérfartøjerne ind på en passende afstand. Men vinden sprang i nord, og man måtte derfor søge væk fra kysten for at få plads til at manøvrere. Næste dag, den 6. juli, gjordes igen et forsøg, og klokken 6 om eftermiddagen var man klar til at begynde bombardementet. De første bomber faldt i vandet, og bombardérfartøjerne gik derfor tættere på; kun fire kabellængder fra land. Hver bombardér havde et lineskib

til dækning og til eventuel hjælp til at komme ud på dybere vand. Galioten "Pak An" kastede 35 bomber, men "Staa Brav" kunne ikke foretage sig noget, da dens kabler brast to gange, måske på grund af beskydningen fra Algier. Hvis kablerne blev skudt over, var det imidlertid den eneste skade, ilden fra Algier gjorde på de danske fartøjer.

BOMBARDEMENTET FRA SØEN

Gennem skibsjournalerne kan man følge bombardementet minut for minut, som det tog sig ud fra eskadren. Kvart over tolv begyndte kaptajn Kierulffs bomber at træffe, en på havnefastningen ved molen, en i byen. Bombe nr. 12, der blev kastet fem minutter over 2, faldt ifølge journalen "mere sydlig, men traf nok ikke". Nr. 15 derimod "var alle enige traf i byen". I alt 14 af "Pak An"s bomber blev regnet som sikre træffere.

Næste dag var vinden ikke gunstig, så bombarderingerne kom ikke i aktion. De algierske chebequer kom ud af havnen, men fortrak igen efter den koncentrerede kanonade fra lineskibene.

Bombardementet blev genoptaget den 8. juli. Chebequerne gik igen ud for at afskære bombardérfartøjerne, men blev uden besvær jaget på flugt. 40 bomber blev kastet, men derefter signalerede galioterne, at de ville trækkes ud. De to kaptajner rapporterede til schoutbynacht Kaas, at galioternes dæk efterhånden var så beskadiget, at der var fare for, at mundingsilden fra mortererne nåede bombemagasinet. I så fald ville ikke bare galioterne, men hele eskadren ryge i luften. Man begyndte straks på reparationerne. Der blev tid til det, for fra den 9. til den 15. juli var vinden ugunstig. Det viste sig imidlertid hurtigt, at bombardérfartøjerne var hinsides al reparation.

Kaptajn Kierulff på "Pak An" berettede, at ved det første bombardement - den 6. juli - sprang værket op mellem dæksplankerne, nogle planker sprang tilmed helt op, så mandskabet havde nok at gøre med at slå dem fast igen. Den anden aften sprang endnu flere op, ligesom egeplankerne i firkanten omkring mortererne begyndte at

give sig, og give sig så meget, at mundingsilden fra mortererne kunne antænde de armerede bomber, der lå i lasten mellem mortererne. "Staa Brav" var dog god nok i bunden; den kunne efter Kierulffs mening holde til at kaste mindst 50 bomber til, men dækket kunne højst holde til 4-6 kast, inden der igen ville være eksplosionsfare.

"Staa Brav" fik kastet i alt 20 bomber under hele ekspeditionen, heraf 18 den 8. juli. Adskillige af dem traf efter de officielle rapporter i byen og gjorde stor skade, men værst gik det dog ud over bombardérfartøjet selv. Værket sprang straks op mellem dæksplankerne efterfulgt af rådne træsplinter, ikke bare af dæksplanker, men også af dæksbjælker. Den tynde fyrreklædning splintredes allerede, da den første bombe blev kastet, og efter 4-5 kast gik egetræsfirkanter om mortererne løs. Efter bombardementet den 8. juli viste det sig tilmed, at en af dæksbjælkerne ved den forreste mortar var brækket midt igennem. "Staa Brav" kunne holde sig flydende; bunden var tæt. Men det var også det eneste positive, der kunne konstateres. Kaptajn Ursin regnede det for højst usandsynligt, at "Staa Brav" ville kunne holde til at kaste blot én bombe mere.

BOMBARDE- MENTET I LAND

Hvor meget skade havde bombardementet så gjort i Algier? Vi vender os til Niels Nielsen





Algier by. Johannes van Keulens atlas.

Moss, som beretter: "Den 6. juli omtrent klokken 4 om eftermiddagen begyndte de danske bombarderer at udkaste nogle bomber, men gjorde ej nogen fortgang, førend det blev mørkt, da de kanonerede hele natten indtil om morgenen temmelig fort, men vi mærkede ej, at deres udkastede bomber gjorde staden nogen skade. O! gid, at nogle af deres bomber havde nået byen! hvor gaderne er så smalle, at næppe to mennesker kan gå jævnsides, og det ene hus hviler på det andet; det ville vist have haft en ønskelig virkning. Men da det nu mislyngede [mislykkedes], blev tyrkerne højmodige og stortalende, bespottede os usle fanger, og anså deres stad uovervindelig; desuden måtte vi hver morgen, såvel mens belejringen varede, som ellers, gå de afløsende vagter fra marinen forbi, når vi gik på arbejde, som just samme tid blev omvekslede, da en del pegede fingre af os, belo os, ja og truede med deres pallas og spyttede på os, ja der vare de, som tog skarn af gaden og kastede på os, og kaldede os Danmarkis, Danmarkis! I falske hunde, I kanaljer, I troløse folk!"

Bombardementet den 8. juli gjorde heller ingen større virkning. Og det gav problemer for de danske slaver. De øvrige kristne fanger, som havde råbt Leve Danmark! ved hver bombe, der sprang, blev så harme

over den ringe indsats, at de næsten var værre mod deres danske kolleger end tyrkerne selv.

“AT SKYDE ET PAR STEN UD AF MUREN...”

Eskadrechefen, schoutbynacht Kaas, fandt sig konfronteret med oplysningerne om bombardérfartøjernes tilstand nødt til at nedsætte en besigtigelseskommission. Den kom til det sørgelige resultat, at “Staa Brav” ikke kunne holde til at kaste én eneste bombe til. Det ville sikkert heller ikke nytte noget, da begge morterer var slået så meget ud af deres lejer, at de ikke kunne rettes ordentlig ind på målet. “Pak An” kunne måske nok holde til at kaste 4-6 bomber - men der var næppe megen mening i at forsøge.

Kaas holdt krigsråd. Skibscheferne blev afæsket deres mening om tre spørgsmål: Skulle man genoptage bombardementet med de elendige fartøjer? Skulle man gå ind med linieskibene og forsøge med kanonerne? Eller var det bedre at gå under sejl med det samme?

Den almindelige mening var, at bombardementet burde opgives. At gå ind med linieskibene var heller ikke nogen god idé. Det gav ingen mening at skyde et par sten ud af muren, når betingelserne var, at man risikerede hele eskadren. Konklusionen blev, at det var bedre at spare krudt og kugler til en anden lejlighed.

Til disse militærtekniske betragtninger kom, at sundhedstilstanden om bord ikke havde bedret sig meget. Sygelisterne talte 287 mand. Kaas forlod derfor Algier og satte kurs mod Port Mahon på Minorca. Da han nåede dertil sidst i juli 1770, måtte mellem 600 og 1000 mand sættes i land som syge. Hospitalsskibet var allerede før ankomsten til Algiers rhed fuldt optaget. Forholdene om bord var heller ikke lystelige. Om bord på flagskibet var der ifølge skibspræsten “så mange lus, at han måtte børste dem af, når han kom op fra de syge.” Men trivedes lusene, var dødsfaldene blandt mandskabet daglige og mange.

I øvrigt rapporterede Kaas hjem, at forholdene ved Algier ikke helt svarede til, hvad man forestillede sig i Danmark. Befæstningen var langt

stærkere og bedre bestykket, og selv om de algeriske artillerister ikke havde haft nogen træffere på de danske skibe, var de kommet ubehagelig tæt på. Skulle Kaas have nogensomhelst chance for at rette op på den danske flådes omdømme hos søøverstaterne, måtte han have 6 bombardérgalioter og, tilføjede han, “sådanne som svarede til betegnelsen”. Hvad mente han med det? Det vender vi tilbage til.

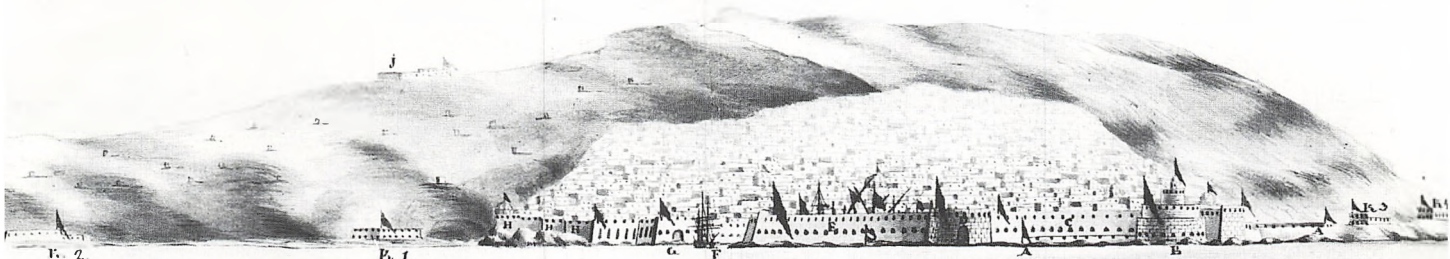
Helt uden effekt var det danske bombardement ikke. Der blev faktisk ødelagt en del ejendom og dræbt nogle mennesker i Algier. Men den ønskede politiske virkning udeblev ganske. Den engelske konsul i Algier kunne meddele, at dey'en havde udtalt, at sålænge han sig sad på tronen, skulle der aldrig blive fred med Danmark.

Kaas lod sig derefter nøje med at lade “Mars” og “Havfruen” krydse ved Gibraltar, mens “Christiansø” og “Slesvig” holdt sig ud for Algier.

BERNSTORFFS AF GANG

Nyhederne om ekspeditionens udfald vakte ikke just begejstring i København. Der blev nedsat en kommission for at finde ud af, hvordan det kunne gå så galt. Hovedparten af ansvaret blev placeret hos udenrigsminister Bernstorff; han havde ventet for længe med at foreslå eskadren sendt ud, han havde ikke sørget for at kræve en tilstrækkelig styrke. At Bernstorff næppe kunne have noget ansvar for de militære fejltagelser ved forberedelsen af ekspeditionen, tog kommissionen ikke i betragtning. Bernstorff blev afskediget den 15. september 1770. En del af kritikken blev dog også rettet mod flådens chef, grev Danne-skjold-Laurvig. Men den 1. november blev kommissionen beordret til at stoppe med undersøgelserne. Man måtte se fremad. Og hovedsagen, Bernstorffs afsked, som iøvrigt næppe havde ret meget med den algeriske ekspedition at gøre, var jo gennemført.

Heller ikke i Det almindelige Handelskompagni kan ekspeditionens bedrøvelige udfald have vakt andet end sorg. Direktionen måtte på generalforsamlingen i januar 1771 meddele aktionærerne, at “Rigernes Ønske” var afskrevet med 16.395 rigsdaler, 5 mark og 11 skilling. Lagde



A. A. Trede nye oprettede Batterier, af 36k. og Mortær.
 B. Le Tour de Janak, hvis største Længde er 42 k. -
 C. Evroppaa er lagt Mortær
 D. paa dette Batterie som er
 E. Batterier som forsvares alle tilkom til Haven og Byen, hvis største Længde bestaar
 F. 2. - R. 1. - G. - F. - A. - B. -
 i form af een sammentykt Linie er 27 og 18 k. - F. Batterie som forsvares alle tilkom til Haven og Byen, hvis største Længde bestaar
 af 36k og 48 k. det største af 108k og 12k. - maad Ende og lagt derpaa Mortær, med hvilke har kastet ud efter os. -
 E. Aludingen til Haven. -
 G. Batterie som forsvares indgangen til Haven. -
 H. H. H. Fortificatien af Byen -
 J. Fort de Compensere, i form af een Steens Trængsel, som naar langs Byen -
 K. 1. Fort de Babelfors af megen vigtighed og Svart Skjold. - K. 2. et nyt oprettet Batterie af Svart Skjold og Mortær.
 K. 3. Fort de Babelfors, af megen vigtighed og Svart Skjold. - K. 4. Fort des Anglois af vigtighed og Svart Skjold - samt Mortær.
 K. 5. er nyt oprettet med Svart Skjold. - K. 6. Fort Capine Evroppaa er Svart Skjold og Mortær. -
 Alle Evroppaa andbragte Skibe ere Skibe; antallet af Kanoner vises paa hvert Sted. -

ved
 Andreas Hendrichs Sibott

man hertil de penge, kaptajn Peter Mickley havde haft med til skibsudgifter og til at betale for saltladningen, blev afskrivningen i alt 17.135 rigsdaler, 3 mark og 10 skilling.

BOMBARDER-FARTØJERNE

Den nedsatte undersøgelseskommission nåede dog at indhente forklaringen på det mislykkede bombardement. De to medbragte bombardérgalioter var i og for sig undskyldt. De var bygget som fredelige handelsskibe. Sagen var, at der i 1769, da det blev besluttet at bombardere algerierne, ikke fandtes bombardérfartøjer i den danske flåde. Den danske flåde var lagt an på at skul-

le kæmpe til søs, ikke på at skulle gennemføre bombardementer. Men bombardérer skulle der til, hvis algerierne skulle knægtes.

Derfor havde man valgt at købe et par handelsskibe og indrette dem til morterer, så godt det nu lod sig gøre. Holmens chef meddelte undersøgelseskommissionen, at "ved Holmen har ikke forhen været nogen ting til oplysning om bombardérer, hvorfor man ved adskillige prøver har ledet sig til disse bombardérs istandsættelse, og efter at samme var færdige, er de på Rheden blevet prøvede og befandtes at være gode, så der ej var noget at erindre til deres forbedring..." Man havde gjort det, så godt man kunne og vidste. Fabrikmester Krabbe henviste i sin betænkning til, at bombardérerne havde holdt sig tætte, og at forbindingerne i lasten havde holdt, og det var

Tegning af Algier by udført af den danske flåde. Soetatens arkiv, Rigsarkivet.



det vigtigste. Skibene kunne holde til morterer-nes rekyle.

Når det i rapporterne fra eskadren hed sig, at bombardementet måtte opgives, fordi dækket åbnede sig, gav det Krabbe anledning til lidt kritiske bemærkninger. Det måtte regnes som småskader, der kunne repareres på stedet. Ansvar for opgivelsen kunne således ikke kun tilregnes bombardéartøjerne, men den megen sygdom - der kunne gøre det svært at få foretaget reparationerne - spillede en lige så stor rolle.

Dog kunne Krabbe medgive, at man først og fremmest havde taget hensyn til rekylen ved konstruktionen. Hvis det havde kunnet lade sig gøre, skulle morternerne have været placeret højere i skibet. Det skyldtes nemlig ikke rekylen, at værket sprang op og at dækket gav sig, men derimod "alene morteren lyd og luftens sitring" og "de gevaldige smæk og drøn". Det havde man næppe i tilstrækkelig grad forudset. Og selv om man havde været mere opmærksom på problemet, havde der ikke været tid nok til at foretage den nødvendige og meget indgribende ombygning af de to fartøjer.

SIMON HOOGLANTS ESKADRE

Der var imidlertid ingen tvivl hos den danske regering om, at algerierne måtte have en alvorlig lektion. Middelhavseskadren skulle forstærkes til 7 orlogsskibe, 4 fregatter og 8 bombardégalionter. Og den skulle have en ny chef. Schoutbynacht Kaas blev afløst af Simon Hooglant.

Admiralitet forespurgte Holmens chef, om der ikke kunne købes større købmandsskibe til bombardéartøjer. Men svaret blev, at købmandsskibe ikke under nogen omstændigheder kunne anbefales. Man gik så i gang med at bygge bombardéartøjer, og denne gang efter alle kunstens regler. Det fandt man sig yderligere overbevist om, da der blev tilvejebragt en tegning af en engelsk bombarder. De danske lignede ganske de engelske, og der var næppe tvivl om, at de var stærkere end disse.

Men prisen var var høj; den beregnedes til ca. 450.000 rigsdaler.

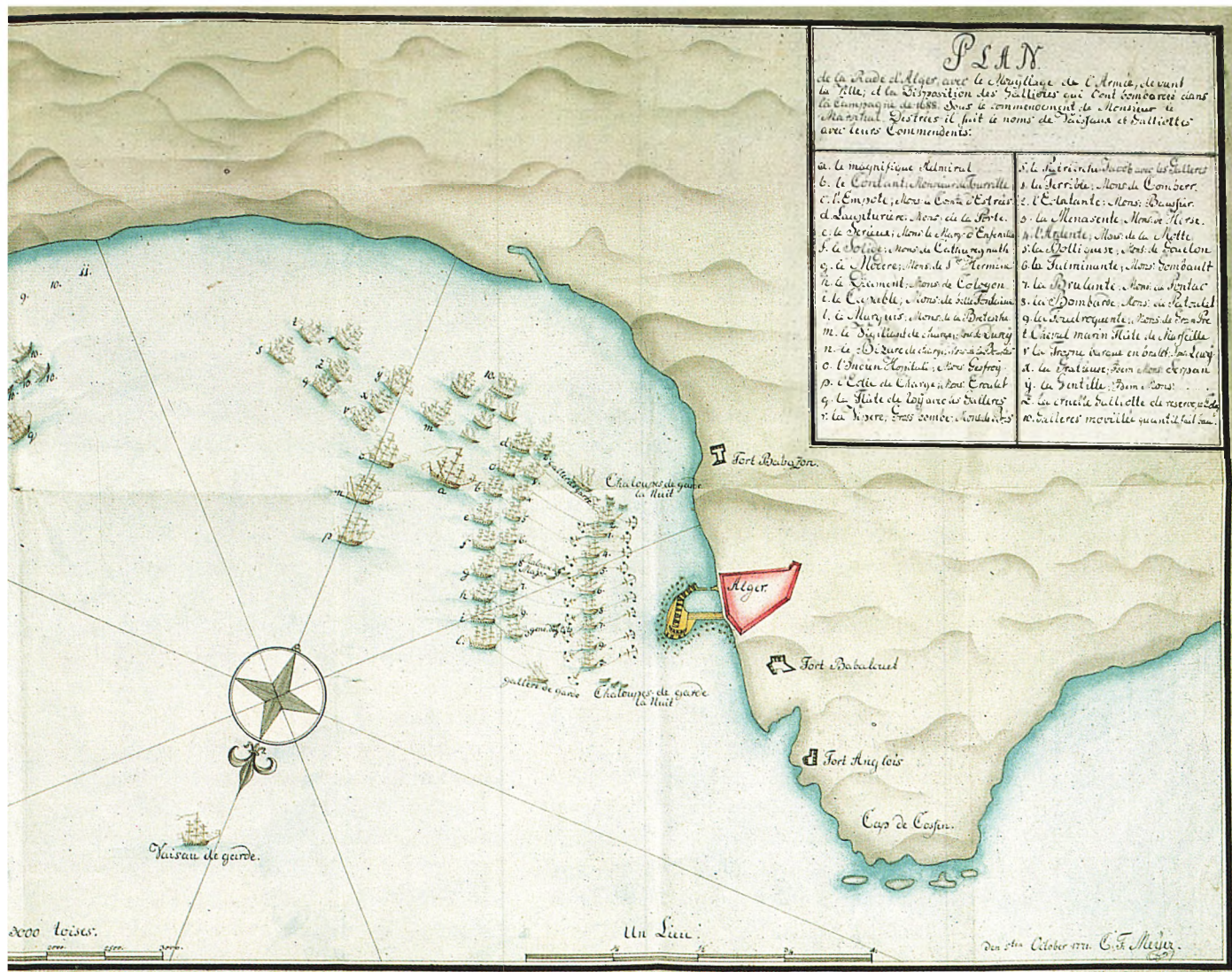
Der var atter travlt på Holmen, hvor 5 af bom-

*Den danske flådes
placering ud for Algi-
er by. Søetatens arkiv,
Rigsarkivet.*



bardéerne blev bygget. Resten udliciteredes til private værfter. Det største problem var at skaffe det nødvendige skibstømmer. Det var nødvendigt at tømme lagrene, og Holmens chef gjorde opmærksom på, at det i bedste fald ville betyde langvarige forsinkelser af de øvrige nybygninger. Han fik at vide, at den algerske ekspedition måtte prioriteres over alt andet.

Den 4. maj 1771 var man kommet så vidt, at det var tid til at tænke på navne til fartøjerne. Fra Holmens chef kom følgende forslag: Grumheden, Bitterheden, Barskheden, Ivrigheden, Vreden, Hævnen, Tugten, Frygten, Dristigheden, Modet, Mandigheden, Alvorligheden, Forskrækkelsen, Den Gloende, Kometen og Dra-



gen. Der var 16 at vælge imellem og tid nok til at gøre det. Alle 8 bombarderer var langt fra færdige. Først hen på efteråret kunne der foretages prøvesjads. Afsendelsen af bombardérfartøjerne blev derfor udsat til foråret 1772. Men den 17. januar 1772 faldt Struensee, og udrustningen standsedes. De kostbare bombardérfartøjer kom aldrig af sted til Middelhavet.

HOOGLANT I MIDDELHAVET

Hooglant kunne derfor ikke foretage sig ret meget. Han blev i Marseille, mens hans skibe

krydsede omkring i Middelhavet, konvojerede danske handelsskibe osv., og freden syntes at have lange udsigter.

Dette var galt, mente Kommercekollegiet - datidens erhvervsministerium. Under normale omstændigheder var der til stadighed 3-400 danske skibe i fart på Middelhavet, men nu var det indtrykket, at hollænderne og svenskerne (som tidligt var gået ind på de algerske krav om ekstrarepræsentanter osv.) var ved at overtage den danske andel af fragtmarkedet på Middelhavet. Kommercekollegiet meddelte tidligt i 1771 Departementet for udenrigske Anliggender, at der nu måtte gøres noget, og Hooglant fik derfor hurtigt ordre til at vise sig mere aktiv. Det

fandt han dog ingen anledning til. Den bedste løsning på situationen var at sulte algerne - eller hvis dette ikke kunne lade sig gøre, i det mindste at blokere havnen. Og det gjorde Hooglant ved til stadighed at lade to af sine fregatter krydse ud for Algier. Der blev ikke skudt eller bombet, men krigen varede formelt ved.

LØSEPENGE FOR EN KAPTJAJN

Til det pres, handelsstanden og Kommercekollegiet udøvede for at få en afslutning på ufreden i Middelhavet, føjede sig forestillingerne om de fangne søfolks pinsler som slaver hos et hedensk folk. De norske søfolks pårørende indkom med adskillige bønsskrifter til kongen, om ikke der kunne gøres noget for at befri fangerne. Kaptajn Mickleys venner og slægtninge havde henvendt sig til Det almindelige Handelskompagni for at få kompagniet til at løskøbe ham, og direktionen havde strakt sig så vidt, at den havde lovet at forelægge spørgsmålet på generalforsamlingen i 1772. Den fandt sted den 9. april. Her kunne direktionen meddele aktionærerne, at løsepenge for en kaptajn erfaringsmæssigt ville udgøre ca. 2.750 rigsdaler. Men direktionen mente anstændigvis ikke at kunne anbefale, at man løskøbte kaptajnen og lod resten af besætningen fortsætte i det tyrkiske slaveri, og skulle man løskøbe dem alle, måtte udgiften anslås til ca. 20.000 rigsdaler. Denne udgift ville direktionen ikke anbefale, især da det i april 1772 så ud til, at der ville blive fred med Algier under alle omstændigheder. Så generalforsamlingen blev kun anmodet om at godkende, at der udbetaltes 5 rigsdaler om måneden til Peter Mickleys kone. Det gjorde generalforsamlingen. Tilmed fordoblede den beløbet. Men derudover blev det pålagt direktionen at indgive en ny og kraftig ansøgning til kongen om at sørge for Mickleys og de øvrige søfolks befrielse.

FRED OG BEFRIELSE

Det almindelig Handelsselskabs direktion viste sig at vide god besked. Krigen var i april 1772

ved at være slut. I januar var dey'en begyndt at blive mør på grund af den ganske effektive blokade. Hooglant fik gennem den engelske konsul i Algier meddelelse om, at sagen - dvs. freden - nok kunne ordnes ved en personlig samtale mellem ham og dey'en. Også i Danmark havde magthavernes indstilling ændret sig. Struensee var fældet den 17. januar 1772, og Guldbergs ministerium ville hellere forhandle end kæmpe sig til en fred.

Niels Moss daterede rygter i Algier om den kommende fred til februar; man var forholdsvis vel underrettet i slavekasernen. Men Hooglant havde tid nok og forlod først Marseille i april, og den 5. maj ankrede orlogsskibene "Grønland" og "Christiansø" ud for Algier.

Dagen efter kom den engelske konsul i Algier, Mr. Fraser, på høflighedsvisit. Han beklagede, at han desværre ikke kunne tilbyde sin assistance i fredsforhandlingerne, da han netop havde fået udtrykkelig ordre fra London om ikke at have noget at gøre med Hooglant. Fraser lovede dog at udvirke et sikkert lejde for den nye danske konsul Suensen.

Hooglant måtte så om morgenen den 9. maj sende Suensen i land sammen med en officer for at begynde fredsforhandlingerne. Dey'en var ganske villig til at tale om fred, men var ikke tilfreds med det tilbud om presenter, konsul Suensen havde med. Dey'en ønskede 1) en present af krigsmmunition, svarende til det, der blev ydet ved indgåelsen af fredstraktaten af 1746, 2) en kontant udbetaling svarende til de algerske krigsomkostninger samt endelig 3) løsepenge for samtlige fanger. Løsepenge skulle fastsættes ensidigt af dey'en.

Det kunne man fra dansk side ikke gå med til. I løbet af en uges tid enedes man så om, at dey'en forærede den danske konge alle de danske slaver, der var offentlig algersk ejendom. Der skulle dog betales udgående told af slaverne. Til gengæld forærede den danske konge dey'en ca. 125.000 rigdaler samt yderligere en present som den i 1746.

PÅ ET EVIGTVARENDE VENSKAB...

Da man var nået så langt, gik Hooglant selv i

land. Han blev modtaget med en salut af 21 skud, aflagde høflighedsvisit hos marinens admiral og gik derefter til dey'ens hus. Han forestillede dey'en, at han håbede, "at det gamle venskab, der nu var fornyet mellem Hans Kongelige Majestæt og Hans Excellence med divan ville være evigtvarende", og, "at om der nogen tid skulle vise sig misforståelse, man da ikke som forhen var sket, bortskikkede konsulen med krigserklæring, men at man i dets sted ville tilskrive Hans Majestæt med oplysning om sagens sammenhæng, på det at dermed kunne have tid til at udfinde middel til venlig at afgøre den, hvortil dey'en svarede at ville gøre samme og tillige alt, hvad der stod i hans magt for at vedligeholde den gode forståelse..."

Men det var ikke så let, som det lød, gjorde Hooglant opmærksom på i sin indberetning: "Det har sandelig ikke været et lidet arbejde at bringe det derhen at formå dey'en til at opgøre denne sag på forestående konditioner..." Og det var da heller ikke dem alle. De konsultspresenter, som i sin tid var årsag til fredsbruddet, blev Hooglant også nødt til at gå ind på. "Dey'en har ikke været til at overtale til at lade den gamle præntation om konsultspresenteres givelse hver to år fare, men sagde, samme regarderer ikke mig, men regeringens officianter, og da alle andre konsulter giver disse presenter, kan jeg derfor ikke fritage den danske nation alene, og må samme være her endnu i år. Disse officianter udlod sig ellers overlydt [højlydt], at om dey'en endog ville, skulle han ikke bortgive deres ret, som er den eneste fordel de har af freden med de kristne magter, og følgelig står det ikke i hans magt."

EN ÆREFULD FRED

Hooglant mente tillige, at Danmarks og den danske konges ære ikke havde lidt skade ved fredsslutningen. Der var ikke betalt mere, end alle andre nationer betalte for fred med Algier; det var ikke den danske konge, der formelt havde ønsket fred med Algier, men derimod dey'en, der havde ønsket fred med Danmark - der var før Hooglants ankomst sendt en ambassadør fra Algier til den tyrkiske port for at åbne forhand-

linger med Danmark ad den vej. Der var heller ikke formelt blevet betalt løsepenge for de danske "offentlige" slaver, og dette kunne ifølge Hooglant være blevet meget dyrt - der var jo flere skippere, styrmænd, sejlmagere og tømmermænd iblandt dem, og sådanne stod i høj kurs. Generelt mente Hooglant således at have udført et godt stykke arbejde. Hans hovederfaring var, "at man med disse folk er nødt til at gå langt anderledes til værks end med alle andre nationer, thi samme kender intet og ingen, undtagen penge og penges værd..."

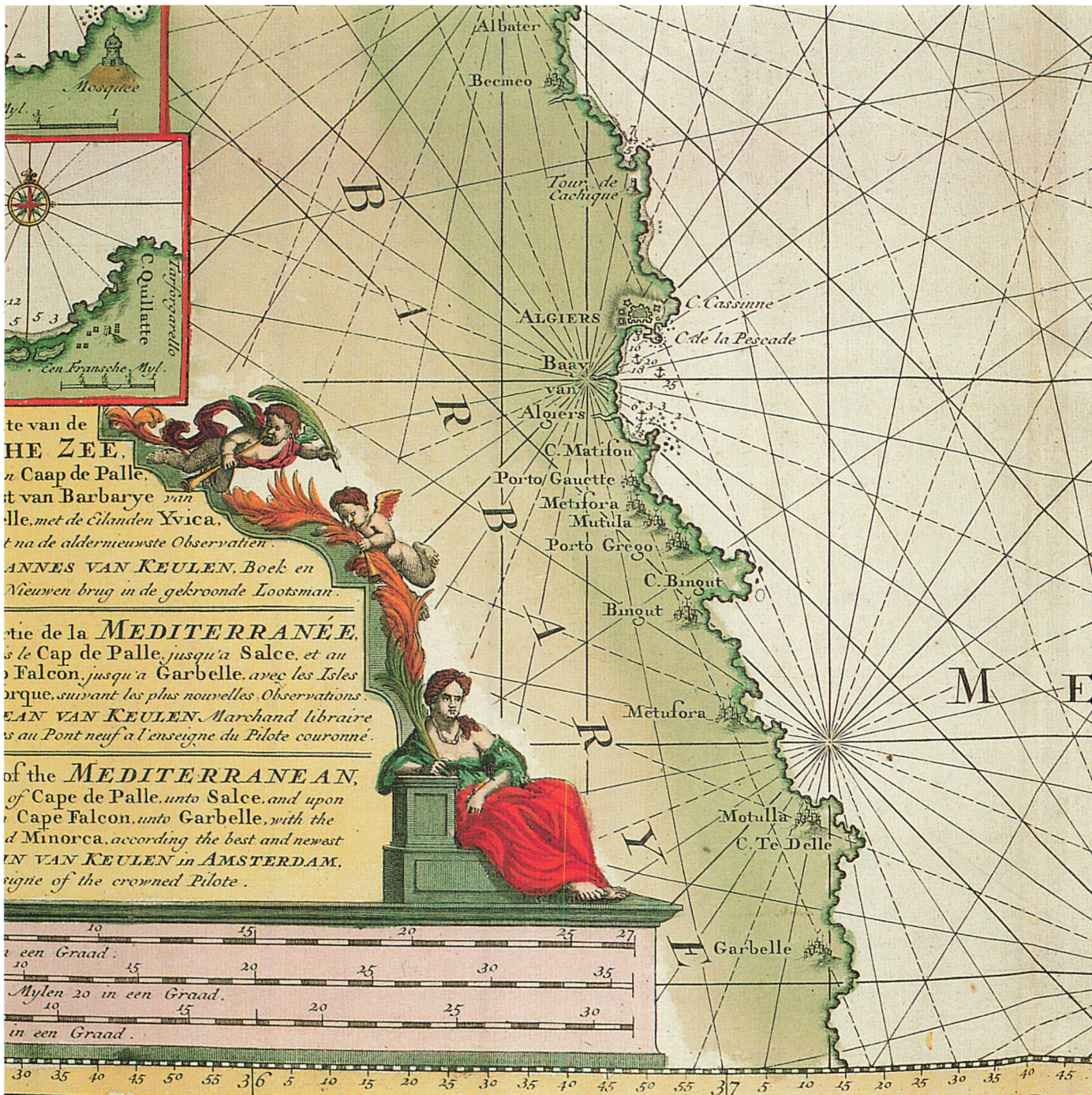
Freden besegledes 16. maj 1772, og de parter salutede hinanden med 21 skud.

Det endte altså med, at Danmark gik ind på at betale. Ikke alt, hvad algerierne forlangte, men tæt på. Presenterne skulle fortsætte, som de var før krigen. Derudover skulle der betales en ekstrapresent i anledning af freden, og for fremtiden skulle der betales to-årige konsultspresenter - det, konflikten i sin tid stod om - og der skulle betales en rund sum. Det lød af meget. Men i forhold til de omkostninger, der var gået til krigen, var det forsvindende lidt. Der er gjort forskellige beregninger af, hvormeget krigen kostede Danmark. Beløbet ligger et sted mellem 1 og 2 millioner rigsdaler. Over for denne svimlende sum var et par hundrede tusinde for freden ikke meget, heller ikke de årlige presenter, der beløb sig til ca. 50.000 rigsdaler.

Det var ikke engang forhandlingerne med dey og divan, der havde været værst. "De private folk i Algier tilhørende ... øvrige 9 danske fanger ransonnering [løskøbelse] har forvoldt mig mere fortræd og bryderi end kan beskrives, da deres ejere holdt dem i en utålelig og uhørlig høj pris, dog endelig, efter at have været nødt til at betjene mig af dey'ens autoritet, [...] erholdt dem alle for 7.332 algierske zechiner", skrev Hooglant.

Nu slog frihedens time omsider for Niels Nielsen Moss og de andre danske slaver.

"Den 18. maj kom admiralen selv for første gang i land, gelejdet af konsulen og de øvrige officerer og taledede med kongen såvelsom de andre høje herrer i Algier. Den 21. blev vi danske slaver, som arbejdede på marinen, sammekaldet og bragt til slavehuset, hvor jernene af fødderne blev afslagne, og i største hast måtte vi sammenskrabe de få pjalter, vi ejede, og derefter



*Kyststrækningen med
Algier by aftegnat.
Johannes van Keulens
atlas.*

blev vi bragte for kongen, og da vi tillige med de øvrige danske fanger blev opstillede på slotsgården (NB. alle som var kongens slaver og i tallet 30, foruden 9 andre, som var partikulære eller solgte til andre herrer i staden), hvor vi af 2 skrivere, som sad derinde i slottet og skrev, blev given hver sin seddel. Da vi nu gik fra slottet

eller beiliks palads ned gennem byen, blev vi først forevist den danske admiral og derpå nedbragte til skibsbådene, som lå i havnen færdig at bringe os om bord i fregatten "Christiansø". Ved indtrædelsen deri måtte vi aflevere vores på slottet bekomne seddel tilbage til en tyrkisk betjent, som der havde sin post, på det ej nogen fremmed

skulle ved samme lejlighed indsnige sig...”

De 9 danske, der var solgt til private, kom først om bord den 27. maj på grund af de problemer, der havde været med at få ejerne til at aflevere dem. Af de i alt 41 danske, der blev gjort til slaver under den algierske krig, kom de 39 hjem igen. 2 var blevet dræbt ved ulykker. Æn kom hjem med en stiv arm, men ellers var alle i god behold.

TEORI OM EN FIASKO: DÅRLIG PROVARIANT

Uanset hvad Hooglant mente om sin diplomatiske indsats, er det svært at fremstille den algierske krig som en succes. Den havde været umådelig dyr, såvel i penge som i menneskeliv, selv om ingen var blevet dræbt af kugler. Og den havde efterladt den danske flåde med 8 bombardérfartøjer, der ikke var brug for, og med tomme lagre på Holmen.

Hvorfor gik det så galt? Dels var der de to elendige bombardérskibe, der omtrent faldt fra hinanden, da de blev taget i brug. Men heller ikke de nye bombardéret, der blev bygget efter alle kunstens regler, fik nogen militær indflydelse.

En teori går ud på, at noget af forklaringen på fiaskoen må søges i den dårlige sundhedstilstand blandt orlogsskibenes mandskab. Allerede fra togtets start plagedes eskadren af uopholdelig tyndskid. Årsagen kunne være, at drikkevandet om bord var slet og inficeret. Det kan have været Københavns elendige vandforsyning, der bar en del af skylden.

Skibslægernes journaler beretter dog ikke kun om diarré. Der forekom også enkelte tilfælde af koldbrand. Koldbrand kan forekomme, hvis patienten lider af meldrøjeforgiftning, og meldrøjeforgiftning får man, hvis man spiser rug, der er inficeret af meldrøjesvamp. Flådens mandskab levede for en del af rugbeskøjter, og netop den rug, der høstede i årene omkring togtet, var stærkt inficeret.

Der er dog næppe grund til at tro, at al den medbragte proviant har været direkte giftig. På den anden side kan den næppe have været befordrende for sundheden. Ugerationen for det

almindelige mandskab bestod af bl.a. 3 pund salt oksekød, 1_ pund flæsk, 6 pund beskøjter foruden ærter og byggryn, øl og 1 pægl brændevin. Erfaringen viste, at øl og drikkevand holdt sig nogenlunde frisk til søs i ca. 2 måneder. Derefter kunne det kun indtages med overvindelse og nogen risiko for sundheden. Ølrationerne blev derfor byttet ud med vin under opholdet i Middelhavet, men matroserne vænnede sig til at tømme deres vinration i et drag; så mærkedes virkningen bedre.

Holdbarheden var også et problem med hensyn til den faste føde. Da eskadren i 1770 kom til Port Mahon, lod Kaas provianten se efter. Det viste sig, at ærterne var så fordærvede, at de måtte kastes over bord, sikkert til lettelse for alle; de stank forfærdeligt. Under opholdet i havn kunne provianten naturligvis suppleres. På Minorca blev der således givet frisk oksekød og grøntsager 2 gange ugentlig. Samtidig havde mandskabet også lejlighed til at supplere den udleverede proviant med egne indkøb. Det var dog skibslægens mening, at indkøbene nok ikke bestod udelukkende af frugt og grøntsager. “Brystsukker” blev nævnt som en populær artikel, men ligeså sandsynligt er det, at de danske søfolk har indhandlet væsentlige kvanta vin og spiritus til konsumtion på stedet.

Det kan også være en del af forklaringen, at den danske flåde i 1769 simpelthen ikke rådede over det tekniske know-how, der skulle til for at udføre et flådebombardement af en befæstet by.

EN VELLYKKET EKSPEDITION

Mange undrede sig i samtiden over, at de små – og militært set ikke særlig magtfulde – sørøverstater var i stand til at spille de europæiske magter ud mod hinanden, og over at disse fandt sig i at skulle betale beskyttelsespenge, endda i flere århundreder. Forklaringen er ligetil: Hvis sørøverne opbragte den ene nations skibe, fik de andre nationer fordele på markederne i Sydeuropa og i Middelhavet.

I 1816 lykkedes det imidlertid at stable en europæisk enighed på benene. Man ville ikke længere finde sig i at se sine søfolk gjort til slaver

Samtidig akvarel viser
linieskibet Grønland
og fregatten Falster ud
for Algier i 1772.



i Algier. Den engelske admiral, Sir Edward Pellew, dukkede derfor op i Algier med et krav om, at samtlige kristne fanger - i alt ca. 3.000 - skulle frigives mod rimelige løsepenge. Den algerske regent stoledede imidlertid ikke på, at Pellew havde fuldmagterne fra de øvrige europæiske magter i orden, og vægrede sig ved at efterkomme kravet. Samtidig blev den engelske konsul og andre englændere udsat for overgreb i Algier. Pellew besluttede sig derfor til at sætte magt bag kravet. Til sin rådighed havde Pellew 12 linieskibe, 6 fregatter, 5 korvetter og 4 bombarderfartøjer samt en hollandsk styrke på 6 store fregatter og en korvet.

Denne kombinerede styrke skød den 26. august 1816 ikke mindre end 52.000 kugler og kastede 960 bomber mod Algier by fra en afstand af ca. 100 meter. Dertil kom det nye våben, Congreve's raketter, der satte store dele af byen i brand. Efter 8 timers bombardement var Algier reduceret til en ruinhob. Alle algerske batterier var stille. Den algerske marineminister blev stranguleret efter ordre fra dey'en. Den engelske admiral blev adlet som lord Exmouth.

Allerede året efter udrustede algiererne nye flåder, og sørøveriet fortsatte, omend i mindre målestok, til Algier i 1830 blev erobret af Frankrig.

KILDER

- Christian VII's kabinetsarkiv.
Søetaten. Holmens Chef. Memorialprotokoller 1769-1772.
Søetaten. Kommission ang. det algerske togt 1770-72.
Søetaten. Admiral F.C. Kaas' papirer.
Kommercekollegiet. Korrespondancesager vedr. Algier 1769-71.
Tyske Kancellis Udenrigske Afdeling.
Departementet for Udenrigske Anliggender.
E. Ehlers: Danmarks Flaadetoget 1770-71 mod sørøverstaten Algier (Tidsskrift for Søværnen 1911).
H.F. Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie, 1852.
Erik Gøbel: De algerske søpasprotokoller (Arkiv, bd. 9, 1982).
C.F. Wandel: Danmark og Barbareskerne 1747-1845, 1919.
P. Vedel: Den ældre Grev Bernstorffs Ministerium, 1892

DEN **B**RASILIANISKE FORBINDELSE

I 1833 udkom der i København ikke mindre end to skrifter om Brasilien. I det ene, som en lang række ansatte i hær og flåde abonnere på, fortalte forfatteren L. Belmann om sit ophold i Brasilien mellem 1825 og 1831, og i det andet, som var oversat fra tysk, fik man historien om den første brasilianske kejser, Dom Pedro I, og hans første 9 regeringsår efter løsrivelsen fra moderlandet, Portugal i 1822. Noget kunne tyde på, at Brasilien spillede en vis rolle i Danmark, og at offentligheden forholdsvis stort set end fx i dag beskæftigede sig med landet.

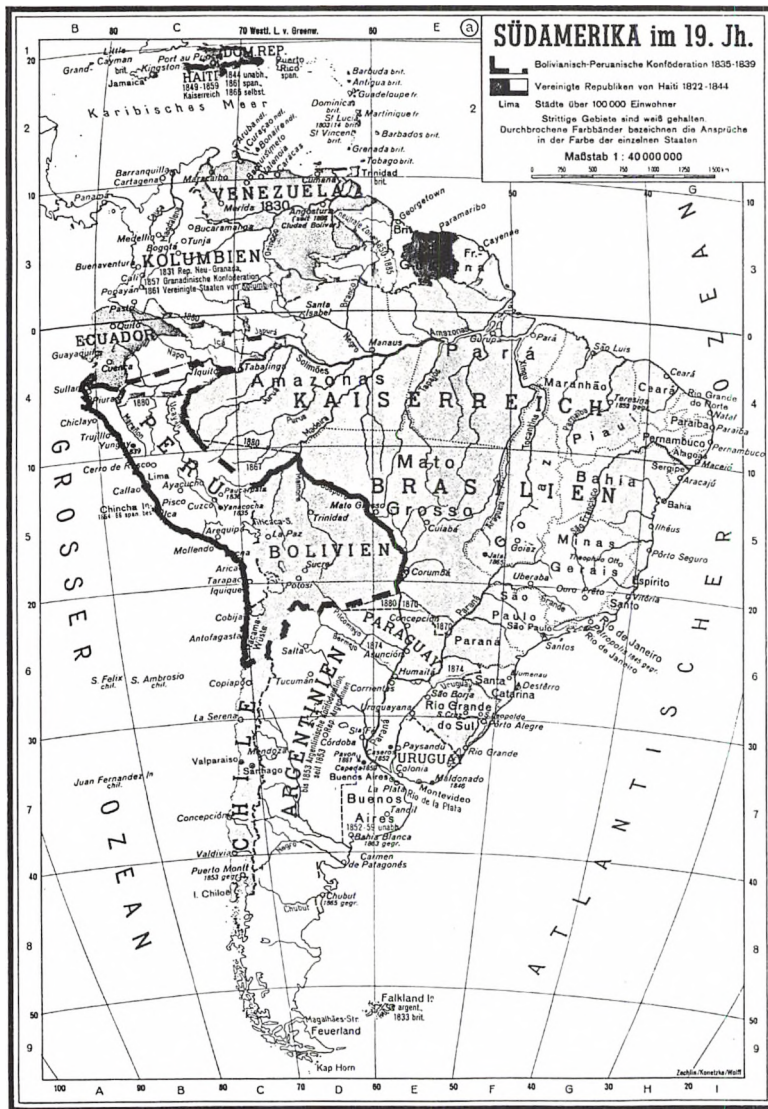
Ser man nærmere på den første beretning, formede den sig imidlertid ikke mindst som et voldsomt angreb på en tysk-russisk eventyrer, der som den brasilianske kejserindes livlæge havde vundet indpas ved hoffet i Rio, som i 1823 sendte ham til Europa som hverveagent. Bogen udkom dermed i forlængelse af et skrift, der var udsendt i 1826 i Altona og Slesvig, og som også rummede kraftige anklager mod samme major von Schäffer, som han hed.

MAJOR SCHÄFFER

Baggrunden for anklagerne var den hverveaktivitet, Schäffer havde udøvet fra Hamburg og Altona fra 1824, og som havde ført til, at et antal

officerer, herunder flere danske, sammen med flere tusind rekrutter og kolonister fra det nordtyske område incl. Slesvig-Holsten, var udvandret til Brasilien. Landet var netop blevet selvstændigt i 1822, men måtte i kraft af sin tidligere status som koloni nu opbygge både hær og flåde, infrastruktur, erhvervsliv, administration og meget mere fra grunden af. Og dertil var bistand fra udlandet nødvendig, ikke mindst i den krig, der i kejserdømmets første årti blev ført mod spansk Sydamerika i regionen omkring La Plata, det nuværende Uruguay.

Ankommet til Brasilien fandt de danske officerer imidlertid intet i orden, men blev til gengæld udsat for en betydelig animositet fra de brasilianske soldaters og officerers side. Flere af udvandrerne blev da heller ikke ansat i de lovede stillinger, og en del af kolonisterne, der ankom med familie, blev tvunget til militærtjeneste. En enkelt dansk officer blev endda sat for en krigsret efter kun nogle måneders ophold: Dels skulle han have anstiftet et komplot, dels ville han ikke finde sig i en løjtnantsstilling, når han i kejserens nærværelse af krigsministeren i øvrigt var blevet udnævnt til kaptajn. Han blev da også frikendt, men de løfter, som major Schäffer havde stillet i udsigt, blev altså øjensynligt brudte så snart de hvervede satte benene på den så eftertragtede brasilianske jord.



Sydamerika i slutningen af 1800-tallet.
Fra: Grosser Historischer Weltatlas, III (München 1967, s. 151)

ANERKENDELSE AF BRASILIEN

Samme major Schäffer havde imidlertid også til opgave at få bl.a. Danmark og hansesæderne til at anerkende Brasilien. Som en koloni, der løsev sig fra sit moderland, var det i samtidens europæiske magtbalance med et handelsorienteret England på den ene side og et stærkt konservativt Rusland på den anden side et problem. Så længe Portugal ikke selv havde anerkendt sin koloni, kunne de europæiske stater heller ikke gøre det. Det var et grundfæstet dogme, som Den hellige Alliance, der med Rusland som

ledende kraft stod for bevarelsen af et absolutistisk Europa, ikke kunne fravige.

Schäffer udsendte derfor i 1824 i Altona et flere hundrede sider langt skrift, der fortalte om Brasiliens lyksaligheder, kejserdømmets nye forfatning, der rummede valgte organer, handelsmulighederne, hvorledes man skulle emigrere til landet - og hvorfor de europæiske lande lige så godt med det samme kunne anerkende Brasilien. Selv om bogen, der altså udkom i det danske monarki, ikke var rettet specielt mod Danmark, var Danmark nævnt, og specielt rostes Danmarks udenrigsminister siden 1824, greve Ernst Schimmelmann heri.

Bogen vakte faktisk en del opsigt i Danmark, hvor den blev læst, og særlig i Hertugdømmerne lykkedes det Schäffer at få kontakt med ledende handelskredse og embedsmænd. Der er ingen tvivl om, at det blandt andet var disse kontakter, der var med til at åbne vejen for Danmarks anerkendelse af Brasilien og indgåelsen af den dansk-brasilianske handels- og skibsfartstraktat. Den var blevet undertegnet i Rio i april 1828 - efter at det svage Portugal af England var blevet tvunget til at anerkende sin tidligere koloni.

FAVORISERING AF DANMARK

Imidlertid hørte Schäffer, som det også tydeligt fremgik af bogen, til på kejseren, Dom Pedro I's, side. Og mod ham var kritikken fra brasiliansk side voksende. Man mente, at udlandet med handelstraktaterne, som Brasilien indgik med en række lande samtidig med den danske, blev favoriseret, og man anså Dom Pedro I som søn af en portugisisk konge for at være mere orienteret mod Portugal end mod Brasilien.

Da der tilmed var stor utilfredshed med den forfatning, som Dom Pedro havde gennemtruffet i 1823 - og som Schäffer jo havde berømmet - var et indre opgør tilsyneladende på vej i Brasilien, da Brasiliens første kejser overraskende i 1831 valgte at abdicere. Dermed var der banet vej for en ny forfatning og indsættelsen af hans søn, der ganske vist kun var 5 år, men som var født i Brasilien og dermed var brugelig som symbol for den nye selvbevidste brasilianske garde af politikere.

EN KOMMENDE SUPERMAGT

Det var samtidig indholdet i den anden publikation, der som nævnt udkom i København i 1833. Den beskrev, hvorledes Dom Pedro I's regime, som Schäffer jo havde repræsenteret, var faldet til jorden, og hvorledes alt nu var vendt til det bedre. Brasilien var nemlig en kommende supermagt, der ikke ønskede europæisk dominans, men som på den anden side gerne ville opbygge landet til europæisk standard. Dermed var skriftet ligesom Schäffers, men på et andet grundlag, i virkeligheden en opfordring til at udvandre til Brasilien: Nu kunne det ske på et ordentligt grundlag - i modsætning til den måde, Schäffer og dermed Dom Pedro's parti havde grebet det an!

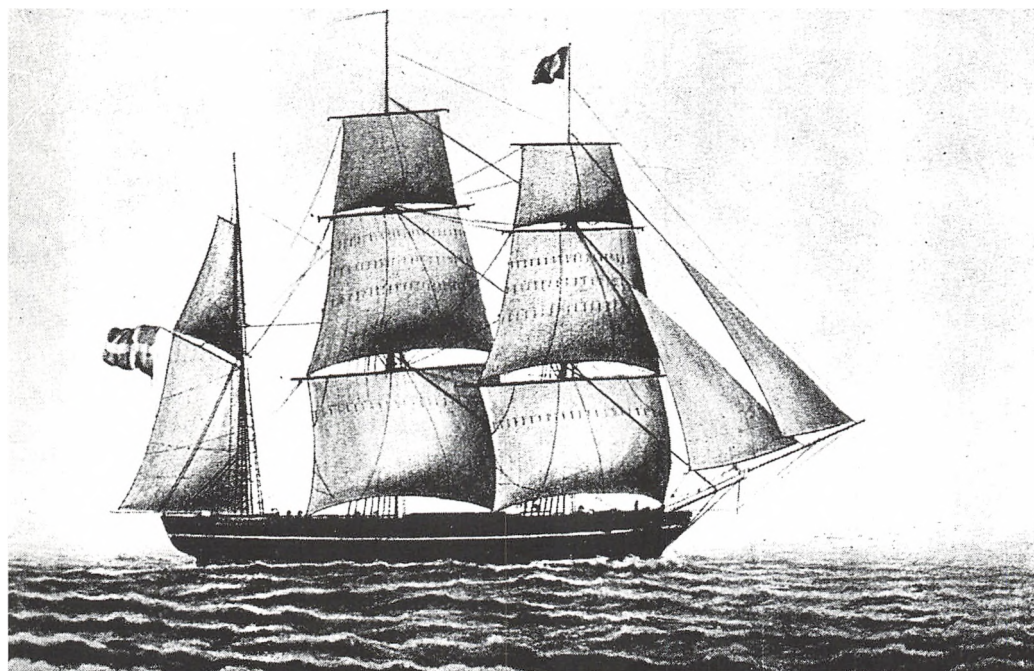
At skriftet, der oprindelig må være forfattet i Brasilien, også udkom i Danmark var således et indirekte resultat af Schäffers kritisable hverveaktiviteter nogle år forinden, og udgivelsen måtte da også synes at kunne betragtes som et led i den åbenbart vedvarende kampagne mod ham. På den måde var brasiliansk uden- og indenrigspolitik pludselig blevet en del af den offentlige debat i 1830'ernes Danmark, og dermed synes

det også klart, at Brasilien nok var et fremmedartet og eksotisk land. Men nærværende var det åbenbart dengang i 1800-tallets begyndelse - måske i virkeligheden i langt højere grad end i dag.

SEJLADS PÅ BRASILIEN

Baggrunden for den kendsgerning hang sammen med den handelstraktat, der blev omtalt ovenfor. Som nævnt var den blevet indgået i 1828, og i et eller andet omfang havde det også været Schäffers opgave at få den danske regering interesseret i noget sådant, ligesom Schäffer i det hele taget søgte indflydelse i det nordvesteuropæiske område. Men ikke bare brasilianerne var interesserede i en sådan forbindelse. Det var der også en række købmænd i det danske monarki, der var.

Efter bombardementet af København og flådens rov havde det været slut med den voldsomme udenrigshandel, som Danmark havde profiteret af i 1700-tallets slutning, og tiden var efter fredsafslutningen i 1814 inde til at se på nye veje. Med åbningen af de sydamerikanske kolonier var Brasilien blevet en mulighed, der blev endnu mere aktuel efterhånden som internationale investeringer i og spekulationer med Brasi-



.....

Barken JACOB ved Rio de Janeiro formentlig i 1850. JACOB besejlede i en årrække Brasilien for rederiet Jacob Holm & Sønner. Gengivet efter Danmarks Søfart og Handel II, s. 25



*CREOLE af Åbenrå.
En typisk brasiliens-
farer fra 1800-tallets
første del.*

lien og Sydamerika i øvrigt nåede et kæmpe-mæssigt omfang i begyndelsen af 1820-erne. Den ny verdensdel så i manges øjne ud til at blive fremtidens verdensdel.

Siden 1816 havde købmænd i Altona og andre havnebyer i Slesvig og Holsten udrustet skibe til denne fart i skarp konkurrence med Hamburg, og i 1820-erne, hvor også København havde haft interesseer i denne fart, var de kongerigske provinsbyer også så småt begyndt at røre på sig i denne forbindelse - ved udsendelse af et enkelt skib eller to. Mellem 1818 og 1826 blev Rio anløbet 88 gange af skibe fra det danske monarki, og ved indgåelsen af handelstraktaten, der skulle sikre, at danske skibe ikke blev forskelsbehandlet i brasilianske havne, stod da også en række redere på spring for at investere i denne fart. Samtidig begyndte det officielle Danmark så småt at opbygge et dansk konsulatsvæsen i Brasilien.

DANSKE KONSULOPGAVER

Det var ikke mindst problemerne med de mange slesvig-holstenske kolonister, der ikke kunne klare sig, som konsulterne i den første tid måtte

tage sig af. Sagen var, som hed i samtiden, at: "I øvrigt er (det) faktisk bevist, at de første kolonister, som bestemte sig til Brasilien, havde fattet en så forunderlig ide om dette forjættede land, at de virkelig troede, man der ikke behøvede at arbejde, og at en familiefader blot fordrev tiden med at sove og ryge tobak, mens børnene i småposer opsamlede guldsand og stene."

Men først og fremmest var det selvfølgelig for at støtte skibsfarten, at konsulaterne blev oprettet, og godt 30 år senere havde alle vigtigere brasilianske havne da også fået en dansk konsul. Værdien af et konsulat lå i, at konsulen på stedet kunne overvåge, at traktatens bestemmelser faktisk blev overholdt. Men konsulen kunne også hjælpe danske redere, der fx havde fået opbragt et skib, sådan som det skete for en Åbenrå-reder med skibet FORTUNA. Åbenrå blev i øvrigt hjemsted for en handelsflåde, hvis vigtigste arbejdsfelt i en årrække netop var Brasilien.

Lokalkendskab var i det hele taget af stor betydning, når danske skipper, der ofte var deres egen reder, skulle vejledes i det ukendte brasilianske system, hvad enten det bredt sagt drejede sig om handelskultur, retssager, betalingsfrister, de nødvendige bestiklinger eller noget andet. Af største vigtighed var det selvfølgelig også at give fædrelandet mulighed for at blive orienteret om forholdene via indberetninger, der fx kunne offentliggøres i samtidens handels- og skibsfartstidsskrift.

SKINKER OG MØBLER?

Ser man heri, var der da heller ikke så få omtaler af Brasilien. Således blev der fra slutningen af 1820erne grundigt redegjort for emner som valuta, mål, vægt og pengevæsen i Brasilien, priser på skinker, kød og smør samt meget andet. Særligt var det brasilianske marked og dets ind- og udførsel imidlertid blevet behandlet i 1830ernes begyndelse, hvor kaffe og sukker blev nævnt som vigtigste udførselsartikler. Dernæst kom bomuld, brændevin, tobak, oksehorn, icarandatræ til møbelproduktion, tælle og huder samt produkter til apotekerne.

Brasilianerne - regnede man med - havde især fra Østersøområdet brug for sejldug, tovværk,

tællelys, linolie, sæbe, planker og trævarer, jern, stål, beg og tjære, men var i det hele taget importører af alt som fx møbler, der"... bør være smagfulde og, efter det simple engelske mønster, ikke overlæssede med for mange og plumpe zirater .. Flygler i form af forte-Pianos, af udvortes elegance og god tone, sælges ret fordelagtigt ... En hovedfordring ved handlen på Brasilien er, at

man nøje retter sig efter de ordrer, som gives af de brasilianske købmænd og consumerter."

Løbende havde også dagspressen rapporteret om priser og valutakurser m.m. i Rio. Men både der og i "Handelstidende" blev det understreget, at Brasilien nok havde en stor udenrigshandel, men at konkurrencen om ladninger og fragter blandt de søfarende nationer var meget hård.



Til at forhandle en dansk-brasiliansk handelsaftale igennem udsendte Danmark i 1827 baron v.Löwenstern. Han brugte en del aftiden i Brasilien på at tage, bl.a. denne brasilianske rytter.

No. 854 of 1870

PRICES CURRENT, RIO DE JANEIRO, 30 Sept 1820

ARTICLES.	QUALITY.	PRICES.		PER	ARTICLES.	QUALITY.	PRICES.		PER
		FROM	TO				FROM	TO	
CAMPOSUGAR } FineWhite or } Ord. do. or } Muscovado do.	Redondo, or 1st,	2100	2200	arroba	HIDES.	River Plate	116	118	lb.
	½ ditto, or 2nd,	2000	2100	ditto.		Rio Grande	110	112	ditto.
	Batido, or 3rd,	1900	2000	ditto.		Horse	640	700	each.
	½ ditto, or 4th,	1800	1900	ditto.	HORSE HAIR	—	—	arroba.	
Santos Sugar	1st Qualr or Yel ^r	1100	1200	ditto.	RICE	6400	7200	Sack Garr.	
	2nd do. or Brown	—	—	ditto.	BARK	—	—	lb.	
Muscovado do.	Fino, or 1st,	1900	2000	ditto.	Peruvian	—	—	ditto.	
	Redondo, or 2nd,	1500	1550	ditto.	Yellow	—	—	ditto.	
COFFEE	1st Quality	5650	5700	ditto.	ITECACUANHA	1360	1380	ditto.	
	2nd ditto	5200	5400	ditto.	RUM	—	—	pipe.	
TOBACCO, roll	Mapedim	5120	—	ditto.	Cachaca	48000	—	ditto.	
	Piedade	3200	—	ditto.	HORNS	4600	4700	100	
COTTON	Minas Novas	6100	6200	ditto.	SPANISH DOLLARS	926	—	each.	
	Rio	5100	5200	ditto.	DOUBLOONS	13200	13400	ditto.	
TALLOW	River Plate	2850	2900	ditto.	PORTUGAL GOLD, in Bars	17	18	premium	
	FUSTIC	2320	260	ditto.	half Stvs in Specie	15	16	ditto.	
TAPIOCA		4500	1600	ditto.	EXCHANGE ON LONDON,	56	55 1/2		
FREIGHT TO ENGLAND. Heavy Goods <i>L4. 10. 0/100</i> Hides <i>7/5 - " 8</i> Cotton <i>3/4 - 1 " 8</i> Ditto to the North Sea Ditto to the Mediterranean					WEIGHTS. 1 arroba = 32 lb. 4 arrobas, = 1 quintal, or 128 lb. N. B. 100 lb. Brazils, = 102 lb. English nearly.				
					EXPORT DUTY. <i>60 days</i>				

Wm. LENNOX & Co.

Brokers.

New Sugars 2300 - 2400

On the 30th of Sept Exchange 55 1/2 today

Priskurant fra Rio 1820. De blev jævnlige fremsendt til den danske udenrigstyrelse via den udsending, Danmark havde sendt til Rio efter det portugisiske hofs flugt til kolonien Brasilien i 1808. (Departementet for de udenrigske Anliggendes arkiv, Rigsarkivet)

FART PÅ I PROVINSEN

Tilsyneladende havde den indgåede handelstraktat ikke den store betydning for den danske besejling af Brasilien - i første omgang. Sammenbruddet i de europæiske millionspekulationer i Sydamerika omkring 1825 reducerede vel også i danske kredse lysten til en investering her, og besejlingen af Brasilien nåede i de følgende år ikke over niveauet fra før traktatens indgåelse. Faktisk kom der ikke rigtig gang i besejlingen, før end brasilianerne i 1830-erne begyndte at true med at ophæve traktaten - uden at der dog af den grund bestod nogen årsagssammenhæng.

Til gengæld gik det nu stærkt, og i 1840 nåede tallet for danske skibsanløb i Rios havn op på over 100. For brasilianerne var den danske skibstrafik dermed blevet af væsentlig betydning, og i det danske monarki levede en række byer især i Slesvig og Holsten som Åbenrå og Sønderborg foruden Flensburg og Altona så at sige af denne fart.

BELLONA

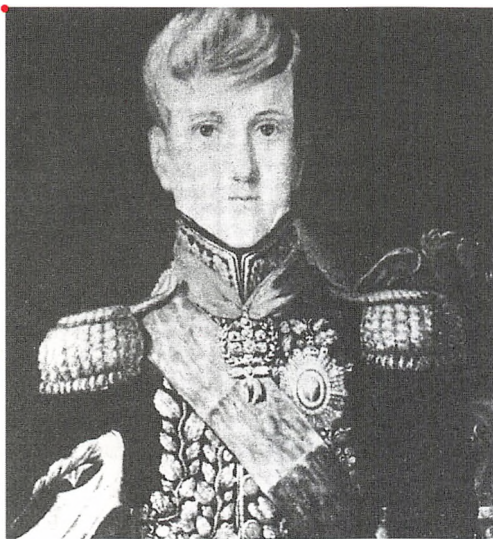
Handelstraktaten havde alligevel bevist sin værdi, og da brasilianerne som nævnt på dette tidspunkt varslede dens opsigelse, udløste det et ramaskrig i danske rederkredse, der i forvejen havde set med bekymring på de mange piratoverfald ved de brasilianske kyster, og som ikke var helt tilfredse med de danske konsulere i Brasilien.

Resultatet blev, at den danske regering vedtog at udsende et orlovsfartøj, BELLONA, der dels skulle lægge pres på brasilianerne for en forlængelse af traktaten, dels undersøge om de danske konsulere optrådte med tilstrækkelig værdighed - hvad der ikke var tilfældet i Bahia. Endelig skulle rejsen udstrækkes til det øvrige Sydamerika med henblik på ligesom i Brasilien at skabe faste rammer for en dansk satsning dér.

BELLONA kom af sted og indledte en tradition i de dansk-brasilianske forbindelser. Og den danske skibsfart: Den klarede sig rigtig godt århundredet ud på dette marked. Københavnerne med deres kaffeimport måtte ganske vist efterhånden opgive. Men provinsen var i stand til at holde fast og gjorde det med bl.a. Fanø og Svendborg som førende på området. Faktisk var det ikke slut før end efter 1. verdenskrig: Med sine mindre fladbundede sejlskibe havde Marstal på Ærø fundet en niche med besejling af lagunen ved Porto Alegre i Sydbrasilien. Huder og skind udskibedes dér i kolossale mængder, og først da selskibenes æra endelig var forbi, måtte marstallerne også opgive.

Da var den dansk-brasilianske handelstraktat for længst ophævet. Men med til at sætte det hele i gang, havde den været. Og deri havde den brasiliansk-russiske major, der en overgang havde slået sig ned som konge af Sandwich-øerne, også en andel. Denne lykkeridder var det, der havde åbnet så manges øjne for det nye land.

Dom Pedro I. Den første brasilianske kejser var Dom Pedro, men hans orientering var for europæisk efter brasilianernes smag. I 1831 abdicerede han og overlod tronen til sin lille søn. Det var kampen imod Dom Pedro I, der også i Danmark gav sig udslag, idet partiet imod ham og hans hverveagent, major Schaffer, lod udsende en anklageskrift imod ham på dansk.



Men også de kongerigske provinsbyer var ved at komme med, og i årene op til 1840 begyndte skibe fra byer som Helsingør, Vordingborg, Århus, Ålborg samt Rønne, Randers, Nyborg og Nakskov mere regelmæssigt at anløbe de brasilianske havne i det tropiske Nordøstbrasilien, i Rio og Santos og Rio Grande og Porto Alegre mod syd.

KILDER:

Departementet for de udenrigske anliggender, alm. del: Militaria IV (Rigsarkivet); L.Belmann: Erindringer om mit ophold og mine reiser i Brasilien (København 1833); Don Pedro I. og Brasilien. Oversat fra det tyske ved L.Belmann (København 1833).

OVER **B**ÆLTET

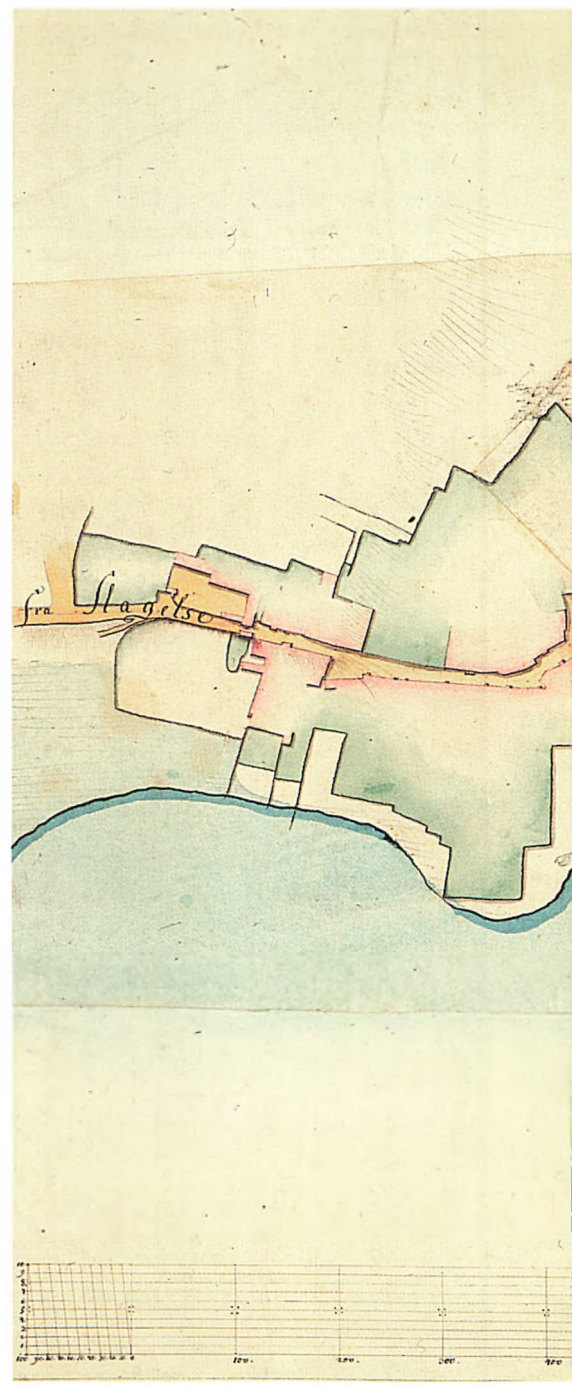
INDEN BROEN -

ET KAPITEL

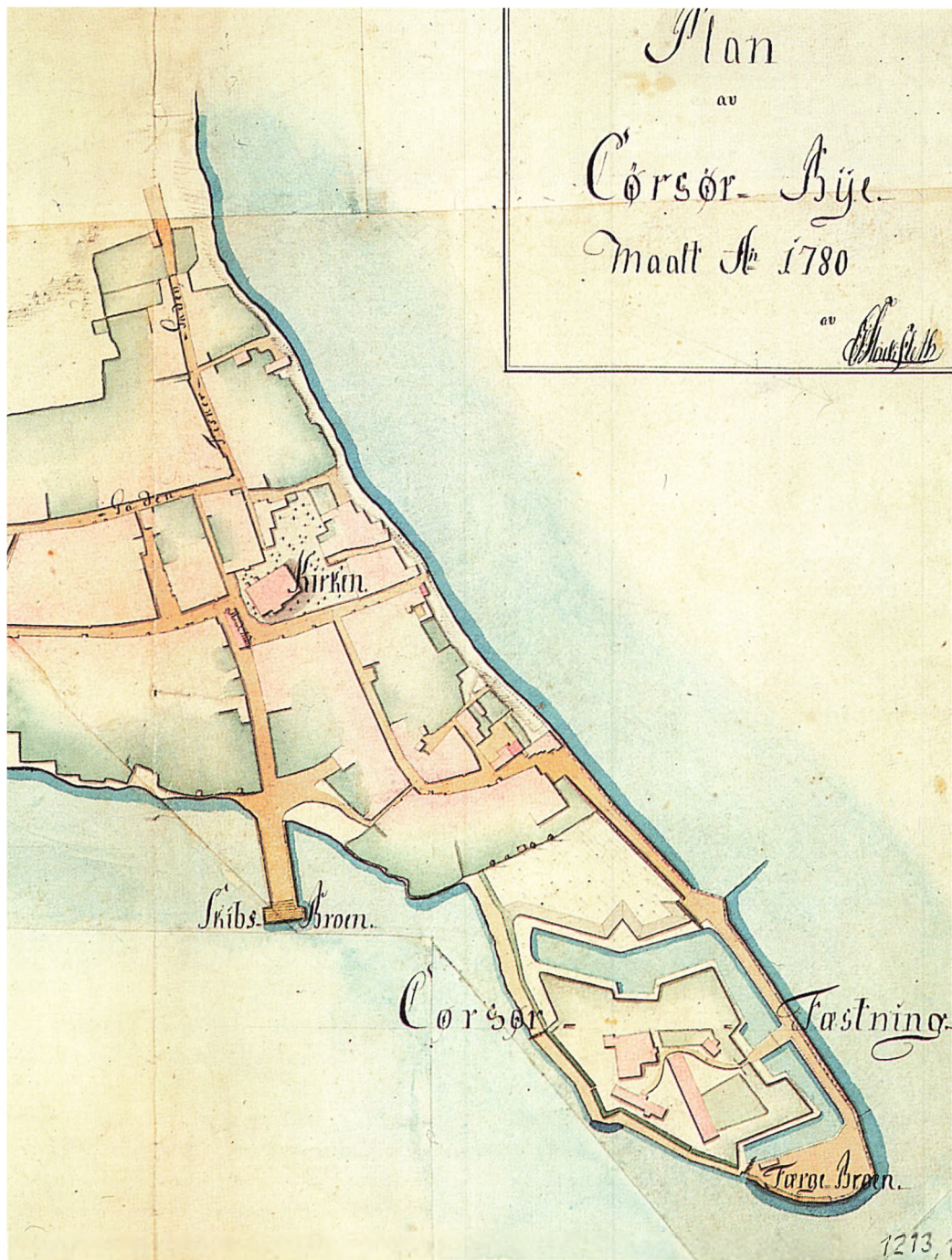
AF DANSK

SØTRANSPORT

I disse år forbindes de danske øer og landsdele med broer og tunneller. Bælter og sunde betragtes som unaturlige forhindringer for udviklingen af en moderne infrastruktur, men sådan har det ikke altid været. Frank Allan Rasmussen beretter her, om hvordan man omkring 1800 arbejdede med en række forskellige maritimteknologiske løsninger på den farefulde besejling af Storebælt.



“**D**et er i al Evighed sandt, at Danmark ligger mellem de to blaa Have, grønt om Sommeren, rustent om Høsten og hvidt under Vinterhimlen. De danske Strande viser sig vidunderligt vinkende, Agrene derinde runder sig fortroligt, de klædes med Korn og fælder Kornet igen. Solen staar i Vifer over



Oversigt over den
beskedne færgeby Korsør
som den så ud i 1780. I
lø af pynten ligger skib-
sbroen, som blev brugt
af de mange små han-
delsfartøjer som ankom
til byen med varer,
medens færgernes
anløbsplads ligger ube-
skyttet på spidsen af
landtangen.
Rigsarkivet, Kort- og
tegningsamlingen.

Bakkerne ved Limfjorden, hvor Vestenvinden blæser hjemligt; Dagens Vekslen i Danmark er altid forskellig og altid den samme. De smaa Fjorde og Bifjorde gentager Danmark hundrede Gange, Øresund som en Port ind til det endelige Land. Her rinder Aerne ud mod Havet, Skovene gror i Havets Nærhed, du ser en Maage, du

øjner en sættende Hare i Heden, Sol og Sorgfrihed, det er Danmark.”

Således beskriver Johannes V. Jensen i sin roman “Kongens fald” det Danmark som Christian II oplevede i 1523, hvor den tvivlrådige konge en kold februarnat lod sig færges mellem landsdelene.

Losse- og lastestederne var således ikke blot placerede ved havne eller anløbsbroer, men ofte på selve stranden hvor de fladbunde skibe kunne løbe op. Lastningen foregik fra hestevogne som blev kørt op på siden af fartøjet og købmandsvarer, tømmer, sten og brændsel transporteredes på denne enkle og økonomiske måde fra producent til forbruger.

TIL RETTE TID OG STED?

Danmark havde, og har stadig et veludviklet færgevæsen. Statsmagten var tidligt involveret i styringen af dette ikke mindst af hensyn til fastholdelsen af kommunikationen mellem landsdelene.

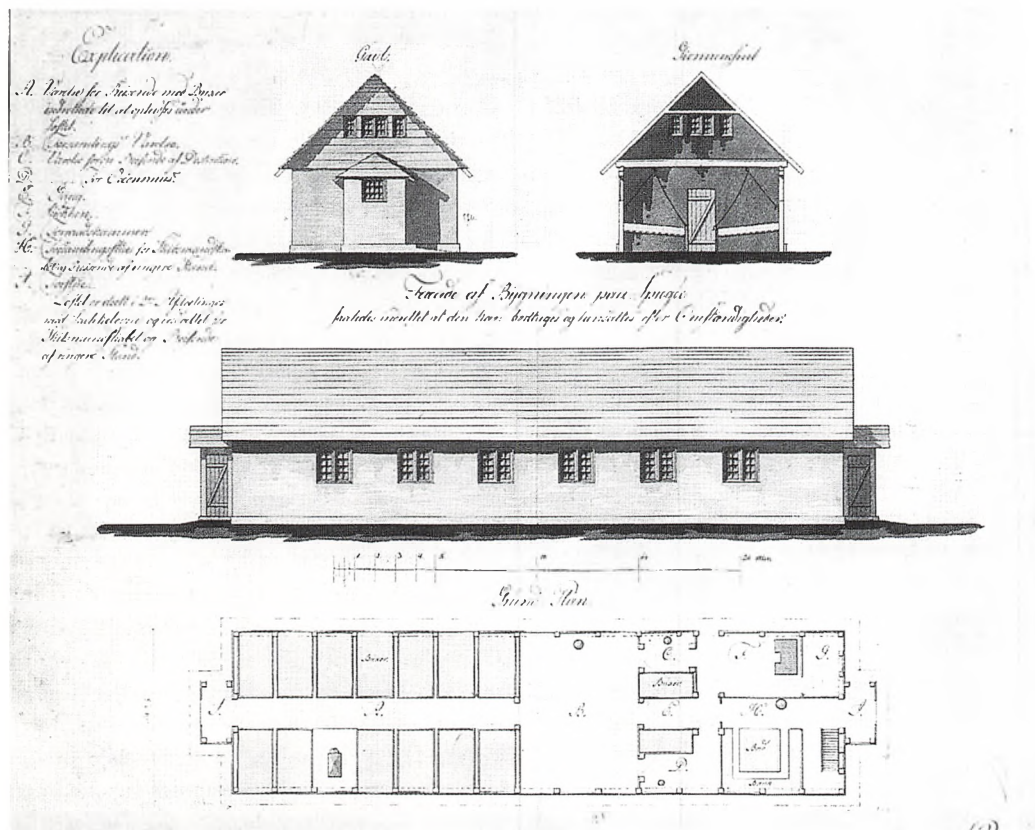
Allerede fra begyndelsen af det 17. århundrede var færgevæsenet blevet organiseret i lav der fik en form for eneret på farten på alle hovedruter, men som samtidigt måtte forpligte sig til at overholde visse bestemmelser og takster.

Den ridende posts transport over bæltene var

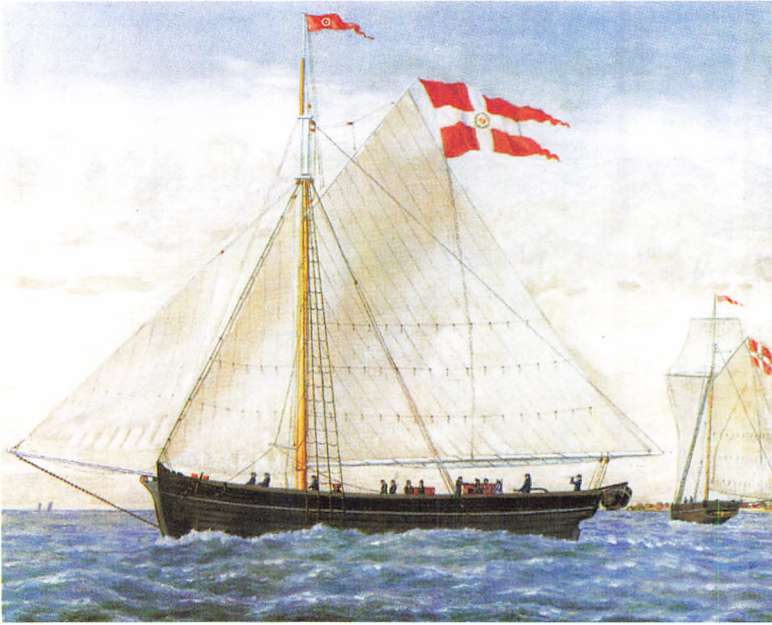
lagt i hænderne på kontraktmæssigt forpligtede privatpersoner de såkaldte transportforvaltere. I begyndelsen af 1700-tallet var der ansatte sådanne ved overfartsbyerne Korsør og Nyborg samt i Assens og Årøsund. I kontrakterne var det bestemt, at de skulle holde en postjagt med gode sejl og alt andet nødvendigt tilbehør, og desuden holde et mindre rofartøj således at posten også i tilfælde af vindstille kunne befordres.

Transportforvalteren havde ret til at medtage passagerere, men måtte ikke medtage heste eller vogne. Han var desuden forpligtet til at føre en transportjournal, hvori skibenes ankomst og afgangstider, vindens retninger samt hvad der passerede på turen skulle nedskrives.

Den agende post var, som de ordinære passagerere henvist til færgelavet, hvor de overførtes med de almindelige færgesmakker. Udover dette delvist statsstyrede transportsystem kunne rejssende betjene sig af de privatejede handelsfartøjer, hvis skipperne supplerede fragterne ved mod betaling at medtage passagerere. Skipperne annoncerede i de lokale aviser, hvori man angav



Da man var blevet træt af, at englenderne satte ild på bygningerne på Sprog, udformedes i 1809 dette samlesæt, en transportabel barak, der om sommeren kunne hjemtages til et mere sikkert sted.



Ørnen, postjagten fra Storebælt, der blev sat ind til varetagelse af postgangen til og fra Bornholm. Kopi af P. Hansens billede fra 1845.

.....

sin destination samt et omtrentligt afgangstidspunkt.

Aviserne vrimlede med sådanne annoncer, men de rejsende måtte væbne sig med tåmodighed fordi vind og vejr og ønsket om en fuld last ofte førte til en udsættelse af afrejsetidspunktet. Men i denne sammenhæng må man erindre at tidsopfattelsen dengang og nu er ganske forskellig, og tanken om præcise afgangs- og ankomsttidspunkter lå begge parter ganske fjernt.

VI VOVEDE OS I HERRENS NAVN UD

I 1760erne rejste Johan Arndt Dyssel rundt i Danmark for at indsamle oplysninger om landets almindelige tilstand. Købstæder, landsbyer, marker og frugthaver blev beskrevet i en for den lærde teolog passende nøgtern og vurderende stil. Kun enkelte emner syntes for alvor at kunne få følelserne frem, og et af de sikre var det danske søtransportvæsen. Dyssels beskrivelser indeholder således en række hårrejsende eksempler på de anstrengelser som han på sine utallige sørejser over sund og bælt blev udsat for. Sejladsen hvorunder de "træskoede bønder og slet befarne færgemænd" og deres elendige plimsollere, havde sat den ærværdige præsts humør på prøve og hans liv og lemmer på spil.

En af hans rejser bragte ham til Als, hvor han i Mommark søgte færgelighed til Ærø. Det var en rejse på godt 8 sømil eller ca. 15 km, men ondt vejr udsatte afsejlingen i hele fire dage. Færgemanden, en af de lokale bønder, drev denne forretning ved siden af sit landbrug. Han var desuden ejer af et mindre gæstgiveri, hvor Dyssel tvunget af omstændighederne var nødsaget til at opholde sig indtil et omslag i vejret måtte vise sig. Dyssel jamrede over de kummerlige forhold og det var han øjensynligt ikke ene om: "Jeg så, at mange rejsende før mig havde været ligeså misfornøjede; thi på bjælker, vinduer [og] døre læses manges ynkelige klager over ophold og slet beværtning". Dyssels mismod forstærkedes af en fæl mistanke om at færgemandens uheldige sammenblanding af landbrug, færgeri og krophold øvede en større indflydelse på afsejlingstidspunktet end vejruderne.

På femtedagen havde Dyssel og de øvrige rejsende fået nok, nu ville de sættes over og det uanset vejret: "...vi vovede os, i Herrens navn, ud endskønt det kulede hårdt, og kom efter 4 timers krydsen, mange byger og overhalinger, ganske våde til Ærø; men mine hurtige matroser, den ene en skrædder, den anden en skomager, formåede ikke at sætte os i land på det rette sted, som er Søby, men en halv mil derfra..." Selskabet måtte derfor drivvåde og med ødelagt bagage til fods tilbagelægge den sidste strækning til Søbye. Men både Dyssel og de øvrige passagerere var lettede, ingen blandt det forkomne selskab nærrede noget ønske om at opholde sig yderligere i den "mådelige båd". De faldt på knæ i sølet og takkede Gud, at de i det mindste havde overlevet.

BØRSJAGTER OG BÆLTSMARKER

Storebælt er et af de bredeste danske stræder med en afstand mellem Korsør og Nyborg på godt 16 km. Som gennemsejlingsfarvand havde bæltet oprindeligt ikke den store betydning, og årsagen var den enkle at det var vanskeligt at besejle. De primitive navigationsmidler og de mange banker, grunde og stenrev gjorde det yderst farlig, og kun folk med et solidt lokalkendskab vovede sig ned gennem farvandet. Langt størsteparten af

trafikken foregik således på tværs af bæltet. Mod slutningen af århundredet kunne man fra Korsør tage den såkaldte "Børsjagt" eller "Smakke" to gange ugentligt året rundt. Jagten afgik om sommeren kl. 8 og én time senere om vinteren.

Fra Nyborgsiden afsejlede postjagten søndag og torsdag, og børsjagten tirsdag og lørdag. Prisen for at blive sat over var om sommeren 7 og om vinteren 8 rigsdaler. For en karet eller rustvogn måtte der betales 3, for en bondevogn 1 mark, medens en vadsæk kunne medtages for den beskedne sum af 4 skilling. Hvis en bonde insisterede på at overføre et "Qvægshoved", måtte han betale 3 skilling for dyret.

De såkaldte færgejagter målte ikke stort mere end ca. 20 kommercelæster, og det er derfor overraskende, når det i samtidige kilder anføres, at man mageligt lastede 32 heste, 40 staldstude og godt 45 andre kreaturer samt over 200 svin og får. Alene lastningen må have skabt et vist postyr og det er ikke svært at forestille sig, hvordan denne 1700-tals udgave af Noa Ark har lydt, når den i hårdt vejr arbejdede sig over bæltet.

Om vinteren når farvandet var lukket af is, og færgerne lå indefrosne i Nyborg og Korsør, måtte man lade sig befordre med de såkaldte "isbåde". Det var kraftige rofartøjer, som i åbent farvand blev drevet fremad ved hjælp af årerne,

.....
Smakke på vej over bæltet.

Maleri af C. W. Eckersberg, 1830. Ny Carlsbergfondet.



GØR RET FRYGT INGEN

men som i det øjeblik man nåede frem til iskan-
ten skulle trækkes op på denne og bevæges frem-
ad ved håndkraft, indtil der igen viste sig isfrit
farvand. Under disse rejser var det ofte nødven-
digt at gøre ophold på Sprogø, hvor der fra gam-
mel tid var indrettet nogle træskure, hvor man
kunne søge ly for sne og kulde.

Det kan, når man betænker de livsfarlige for-
hold der knyttede sig til isbådsfarten, virke gan-
ske urimeligt at der ved denne lidet charmeren-
de overfartsform – oven i den ordinære pris –
skulle betales de såkaldte "Ispenge" svarende til 2
rigsdaler.

Ud over de to hovedruter over bælteerne eksiste-
rede der en række andre overfarter med faste
takster og regelmæssige afgangsdage. Men den
erfarne rejsende vidste, at det var så som så med
regelmæssigheden, ofte måtte der "accorderes
efter vejrligets og vanskelighedens beskaffenhed
ved overfarten", forhandlinger som altid faldt ud
til færgemandens fordel.

DEN STORE ULYKKE

Den maritime teknologi som man i denne peri-
ode betjente sig af, var som det måske fornem-
mes ikke særlig avanceret. Sikkerhed og komfort
var ukendte begreber, og der skulle et par alvor-
lige ulykker til før man satte fart i produktud-
viklingen.

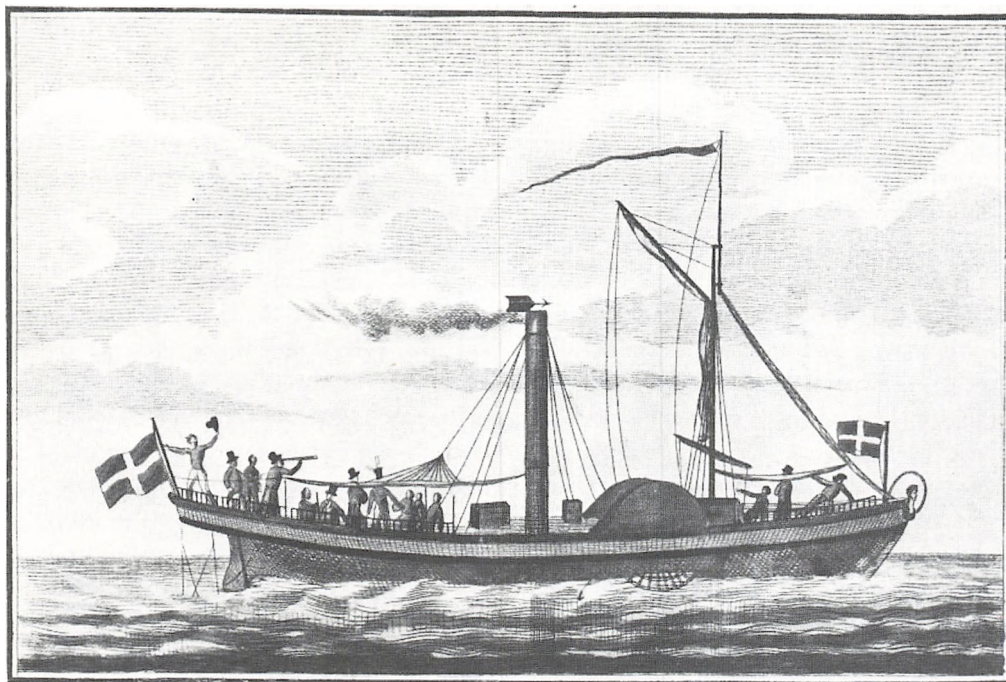
Den første indtraf ved overfarten mellem
Assens og Årøsund. Det var i slutningen af marts
1784, og farvandet var – på trods af de første
forårstegn – stadig isfyldt og skæbnen førte en af
færgerne mod en isskosse. Fartøjet sank og skip-
peren, to matroser og 12 passagerere led drukne-
døden i det iskolde vand. Men hvad værre var,
over 14.000 rigsdaler i bankosedler samt 400
ditto i klingende mønt gik tabt sammen med det
øvrige gods som fartøjet medførte. Efter ulykken
rejste der sig en voldsom kritik af sikkerhedsfor-
holdene. En kritik der blev afvist fra højeste sted.
Men en lignende ulykke i 1792 på overfarten
mellem Korsør og Nyborg tvang myndighederne
til at tage affære. Nu måtte der gøres noget for
at forbedre sikkerheden til søs.

I første omgang var det imidlertid Grosserersoci-
etetet der tog affære. Det udstedte straks en
bekendtgørelse, hvori det offentliggjordes at
man på grund af de to forlis ville udsætte en
præmie, til den eller de som kunne fremsætte
forslag til hvordan sådanne ulykker i fremtiden
kunne undgås.

Vi skal her kort opholde os ved de to besvarel-
ser som blev præmieret. Dels fordi de siger en del
om datidens transportforhold, dels fordi de spej-
ler et menneskesyn som vi næppe vil vedkende
os idag.

Under mottoet "Gør ret frygt ingen" indsendte
P.A. Jansen sit forslag, angiveligt selv en erfaren
sømand og flittig bruger af bæltoverfarterne.
Indledningsvis foreslog han – og det kan vel
næppe overraske når man tager hans metier i
betragtning – at man skulle give skipperne og
matroserne bedre løn, afskaffe last på dækket og
forbyde druk og tobaksmøgning ombord. I og
for sig rimelige forslag som man må formode de
fleste kunne tilslutte sig.

Det samme kan næppe siges om den forhærde-
de sømands hovedforslag, som vedrørte sikker-
heden i forbindelse med den førnævnte issejlad.
Hans forslag gik i al sin afstumpethed ud på, at
man lod nogle drenge lære at svømme og dykke,
således at de under issejladsen kunne varsko
skipperen om dravis og andre af havets farer. For-
slaget virker målt med en nutidig alen så grotesk
at det fortjener at blive citeret: "At jeg haver
recommanderet så unge børn til drenge i denne
tjeneste, sker med vilje, for fra ungdom op at få
dem oplærte til ret at blive bekendte med van-
det, og at læres til at svømme og dykke under
vandet, samt til hårdført levnet, hvorfor jeg dis-
se drenge særdeles vil have skipperne anbefalede,
samt at postmesterne, paa Generalpostamtets
vegne, tillige vilde have tilsynet dermed, at sam-
me ikke blev holdt som urene kokkedrenge,
hvilket i denne tjeneste ikke behøves; men deri-
mod ved alle lejligheder tilholde dem at svøm-
me, og excercere sig i vandet, endog langt ud på
året, samt at klæde dem renligt med sådanne
klæder, som de let kunne kaste fra sig, når de fal-
de, eller hastig skulle springe i søen, så og at have



Dampskibet "Caledonia"

Dampskibet "Caledonia" for fuld damp. Som det fremgår af vimplen og Dannebrog dsejler hjulskibet mod vinden, hvilket må have aftvunget respekt hos selv den mest forhærdede sejskibsentusiast. Skibet kom til København i 1819 og blev ophugget så sent som i 1843.

deres hår altid så kort, at det ikke kan nå deres øjne, og være dem hindring i vandet." Den fuldbefarne sømand havde øjensynligt sejlet i langfart i sine unge dage, for han henviste til de erfaringer man havde med negre og indianere, og fortsatte: "Hvorfor skulde da ikke vort folk endnu kunde forbedre vildmandens anstalter, allerhelst når de fra barndom først havde lært at svømme og dykke under vandet, eller med de samme anstalter kunde exercere sig således, at en kongelig ordre eller expres, altid vil kunde blive befordret i dette farvand." På trods af at Jansen i sit foreslag også nåede at kaste smuds på akademierne og universitetet – eller måske netop derfor – vandt forslaget stormende bifald, og grossererne tildelte det førstepræmien.

Andenpræmien blev vundet af Nicolai Bøtcher, som havde et mere humant og måske realistisk syn på forholdene. Han var "Doctor Medicinæ", og havde skrevet en del naturvidenskabelige afhandlinger. Hans anbefaling gik først og fremmest ud på, at man skulle forbedre skibenes kompasser, forsynede fartøjerne med støvnforsærkning af kobber, samt udruste både sømænd

og passagere med hvad han betegnede som "Svømme Kjoler" -en slags redningsveste.

Man har svært ved at forestille sig, at man udenfor grosserernes egne rækker har taget det først omtalte forslag alvorligt. Der gik da heller ikke lang tid før en henvendelse fra post- og færgevæsenet nåede den ypperste maritimteknologiske ekspertise i landet.

SAMARBEJDE MELLEM STATSINSTITUTIONER

Admiralitetet nedsatte et hurtigtarbejdende udvalg bestående af kontreadmiral Andreas Lous, kommandør R.H. Tønder og fabrikmester E.W. Stibolt, og allerede i marts 1793 fremkom de med en række konstruktive forslag. Kernen i disse var for det første en anbefaling til Postvæsenet om for fremtiden selv at bygge sine skibe, og det efter konstruktionstegninger udarbejdede på Holmens konstruktionskontor. For det andet, at man på grund af de vanskelige besejlingsforhold, især ved Korsør, skulle lade anbringe lygtefyrt ved indsejlingen og udlægge en

række fortøjnings- og forhalingsstønder.

Det var fabrikmester Stibolt der personligt fremstillede konstruktionstegningerne, efter at to ansatte ved modelkammeret havde inspiceret og opmålt nogle af de eksisterende postsmakker. Byggeordren gik til skibsbygmester Hans Møller på Tåsinge, og her må prisen have været afgørende, for den ubehjælpssomme kontraktunderskrift tyder ikke på at Møller kunne "læse" en konstruktionstegning. Med tegningerne fulgte da også to tømmermænd fra Holmen, som skulle vejlede ved skibenes bygning. Efter tegningerne byggedes to fartøjer og de fik traditionen tro navnene "Mercurius" og "Ørnen".

Begge fartøjerne var gode sejlere, og med deres komfortable indretning vakte de generel tilfredshed. Hidtil havde man selv skulle sørge for proviant på overfarten, men nu kunne man mod betaling få brød, smør samt for de tørstige øl og brændevin. Fartøjerne var indrettede på samme måde som de små kongelige jagter og udrustede med en rummelig kahyt, kabys samt en "Commode Indretning for Passagerer", hvis der skulle blive behov for at forette sin nødtørft ombord. Det blev ligeledes bestemt, at det for fremtiden skulle være en søofficer, som skulle føre postjagterne ligesom mandskabet skulle forøges. Som

noget nyt blev der udarbejdet en 12 punkts instruks for kaptajnen.

De uheldige erfaringer med istransporterne førte til at man i det omfang det var muligt undlod at overføre penge og andre værdisager i forbindelse med istransporterne. Når det undtagelsesvis skete medbragte man en nykonstrueret såkaldt "svømmende cylindrisk lædermaskine", der var belagt med kork, således at den kunne flyde og i tilfælde af forlis holde i det mindste værdisagerne oven vandet. Den rodfæstede skik med at lade

kvinder og børn komme i første række ved skibbrud, er øjensynlig af nyere dato.

EN VERITABEL ELIKSIR

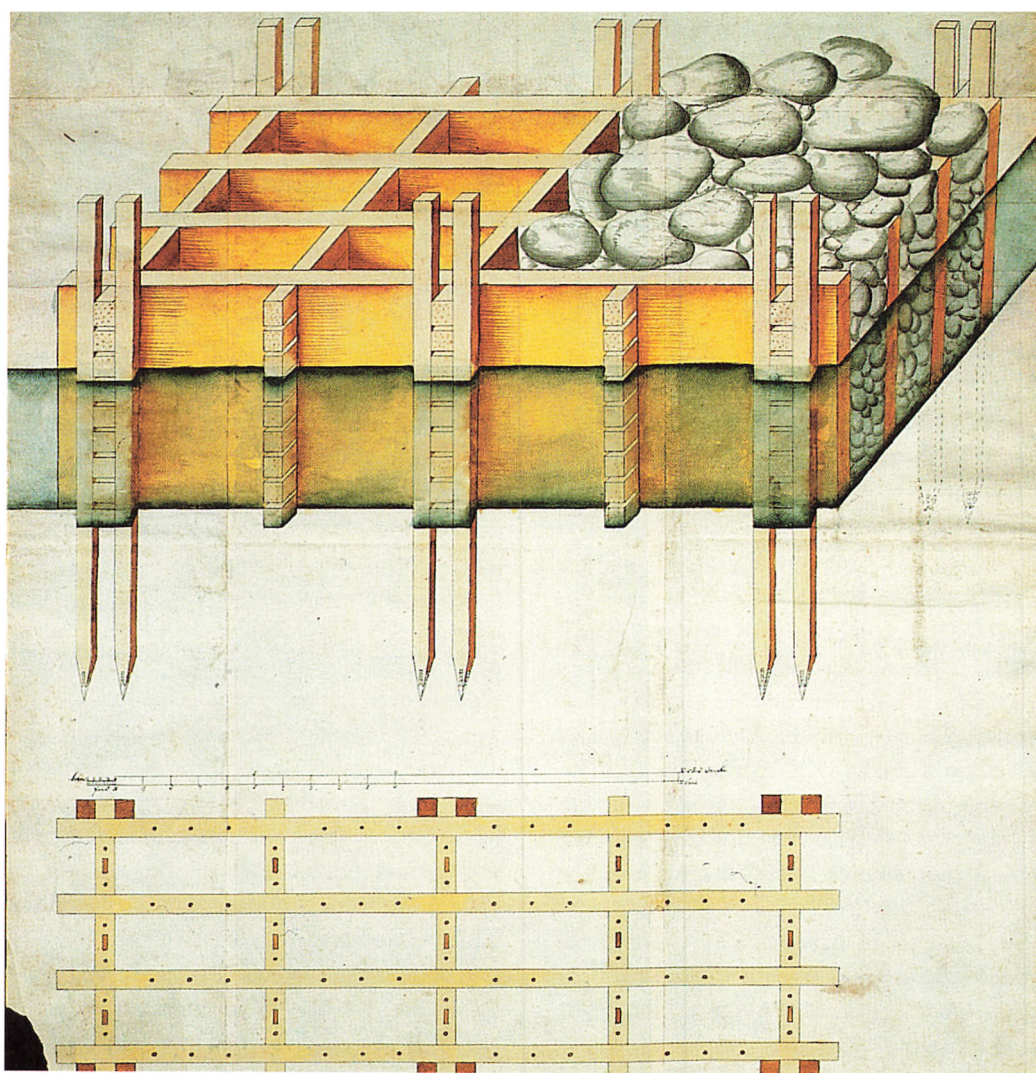
Et af de problemer som i høj grad optog de rejsende – ud over de ovenfor nævnte – var søsygen. Ikke mange af datidens rejsende havde sømands erfaring, så midler mod denne plage var stærkt efterspurgt. Det blev groft udnyttet af en række plattenslagere, som ved overfarterne faldt bød forskellige miksturer, der alle havde det tilfælles at de ikke havde nogen nævneværdig virkning. I Korsør holdt den lokale apoteker J. W. Minck, sig ikke for god til at blande sig med dette slette selskab. I en af tidens mange rejsekalendarer bragte han en annonce under overskriften: "En præservativ mod søsyge". Annoncen fortsatte: "Hos mig undertegnede er at bekomme en veritabel minereleksir, som jeg efter nøje undersøgning har befunden meget nyttig og probat for rejsende til vands, der incommoderes af kvalmen og brækningen...". Medicinen kunne købes for 2 mark og 12 skilling glasset, men hvad de forseglede flasker indeholdt meddelte annoncen intet om.

At det ofte voldte besvær at holde måltiderne indenbords i hårdt vejr vidner følgende beretning om. Den stammer fra en overfart på Storebælt i sommeren 1804, hvor zoologen J.S. Holten ledsagede arveprins Frederik på en rejse til Tyskland. Selskabet havde ventet en rum tid i Korsør på grund af kraftig blæst og regn, mens bagagen og de kongelige vogne blev overført med de ledige smakker. Holten brugte tiden til lokalstudier, som dog ikke kan siges at have udpræget videnskabelig karakter. Byen beskriver han som infam og afskyelig, dens borgmester som døvstum og byens kvinder som djævelsk stygge. Ikke noget under at Holten længtes ud på det friske og salte hav. Under et omslag i vejret – der dog skulle vise sig at være af en temporær karakter – fik Holten lokket prinsen og hans følge ombord i postjagten "Ørnen". Et voldsomt ryk indikerede at det spinkle fartøj var kommet fri af land, og hermed overlader vi ordet til Holten: "Vi krydsede med storm og glubsk søgang i 7 timer, efterhånden blev alle søsyge [undtagen] arveprinsen, prins Christian, Malling, Harboe, løberen og en dreng. Her stod hofdamen ved frisøren, og prinsen ved stuepigen – prinsessen [blev] holdt af en matros, kammerherren hæn-

.....

David Monrad spillede som generalpostdirektør en vigtig rolle for postvæsenets anskaffelse af dampskibe. Maleri af C.A. Jensen, Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg





Der var ikke mange egentlige havne i Danmark omkring 1800. Men i takt med den stigende samhandel udbyggedes en række provinshavne og også i denne sammenhæng leverede Søetaten teknisk ekspertise. Man foretog opmålinger og var behjælpelig med de komplicerede opfyldnings- og pælearbejder. Rigsarkivet, Søetatens Kort- og tegningssamling.

gende over rælingen – en lakaj liggende paa dækket ved siden af arveprinsen, som med en ubegribelig kontenance [selvbeherskelse], så og belo denne bataillons brækning.” Det høje etatsråd og prinsens kabinetssekretær var rystede. I kampen mod Neptun opløstes de eller så fastlåste klasseskel, idet denne havets Gud øjensynligt ikke skelnede mellem høj og lav. Enhver måtte klare sig som han bedst kunne. Prinserne var søstærke, men det øvrige kongelige selskab led mere eller mindre. Men hvem ved, måske kunne de have undgået deres sølle skæbne, hvis de havde brugt ventetiden i Korsør til et besøg hos apoteker Minck.

OPFINDELSESEVNENS SKJØNNESTE TRIUMF

Kun femten år efter disse begivenheder kom det

første dampskib til Danmark, og med det en ny tid for søtransporten. Men hjuldampskibets indførelse i Danmark skabte både bestyrtelse og næsegrus beundring. En af de danskere der først sejlede med “Caledonia” var S. Petersen, og han var en fanatisk tilhænger af den nye teknologi. Anderledes forholdt det sig med hans hustru, som var oprigtig bekymret over sin ægtemands nye lidenskab.

I et brev til sin svoger, dateret den 3. juni 1819, ville Petersens begejstring ingen ende tage, og det var hans udtalte ønske hurtigst muligt igen at komme ud og sejle med hjulskibet: “Det er nemlig prægtigt, min ven, aldeles prægtigt! I begyndelsen rigtignok lidt benovende at høre larmen af dampen, af hjulene og af hele denne kunstige mekanismes mange stænger og andre indretninger som fare op og ned eller frem og tilbage. Lidt ængstende er det også, at se de store

kulbål under kedlerne og tænke sig sådan prisgi-
 ver ild og vand; men man vænnes dertil, og hver
 øjeblik vokser beundringen, medens man gribes
 af begærlighed efter ret at forstå det mesterværk,
 som man befinder sig lige overfor og efter at fat-
 te dets interessante mekanisme.” Men som det
 vil fremgå, så måtte den entusiastiske Petersen
 senere sande at det prægtige maskineri med de
 mange mekaniske dele kunne udvikle sig til et
 sand mareridt. Hans stakkels hustru var rystet,
 men Petersen skrev overbærende: “Hun lever i
 denne tid stedse i en feberagtig ængstelse for at
 se mig vende hjem fra mine lystture i en eller
 anden defect forfatning. Det kjære væsen!” I et
 brev dateret den 10. juni 1819 til sin bror for-
 søgte hun at overtale ham til at gribe ind: “...hvis
 du ikke vil se din stakkels søster gå tilgrunde i
 angst. Min mand er betaget af en sand lidenskab
 for maskiner, og sætter bestemt engang livet til
 ved sådan et uhyre.” Den nærmest sygeligt inter-
 esserede ægtemand havde i mellemtiden fået
 arrangeret det sådan at han under en af sejl-
 dserne kunne komme under dæk for nøjere at
 tage maskineriet i øjesyn. Det skæbnessvangre
 besøg refereres af hustruen i et efterfølgende
 brev: “ [pludselig] så griber det ham i hans ene
 frakkeskjøde og haler ham til sig, indtil han står,
 trukket fast op til noget, som nok kaldes en
 stempelstang, der af alle livsens kræfter bliver
 ved med at gnide op og ned og ned og op af hans
 syndige ryg, ... medens noget, der nok kaldes en
 krumtap, i et kjøre væk dunker ham oven i hans
 gode hat.” Nu var gode råd dyre for den arme
 Petersen, men en af de øvrige entusiaster, en
 ung kunstmaler, handlede resolut idet han med
 en kniv skar frakkeskøderne fri af maskineriet.
 Hvis man skal tro hustruen – som i et af breve-
 ne til sin bror har svært ved at skjule sin skade-
 fryd – så måtte Petersen yderligere lide den tort
 at blive ilandsat, og i en lånt storblomstret
 slåbrok lade sig transportere i vogn tilbage til
 hovedstaden.

DEN STORE ISBÅD

Langsomt men sikkert begyndte de små sejlfar-
 tøjer at blive afløst af hjuldampskibene. De var
 ikke så afhængige af vind og vejr, og dermed
 kunne rederne tilbyde faste ruter og præcise

afgangstider. Men problemerne med isen, havde
 man endnu ikke løst.

I 1831 fremkom der et interessant forslag til
 forbedring af bæltoverfarterne. Foreslagsstilleren
 – den senere direktør for de sjællandske jernba-
 ner Søren Hjort – havde udtænkt et princip såle-
 des at man, også selv om farvandet var isfyldt,
 kunne anvende de nymodens dampskibe. Hjort
 sendte i første omgang sit forslag til General-
 postdirektionen, der søgte vejledning hos Søeta-
 tens konstruktionskommission.

Det fremgår af hans beskrivelser at han havde
 tænkt sig et fladbundet hjuldampskib, hvis skovl-
 hjul skulle forsynes med jernpigge, og hvis stævn-
 parti var udformet således at skibet uden vanske-
 ligheder, og ved egen kraft, kunne arbejde sig op
 på den faste is. Et rørsystem skulle lede over-
 skudsampen fra kedlerne ud i hjulkasserne, og
 herved forhindre overisning. Formuleringen “ved
 egen kraft” var imidlertid et af de svage punkter i
 det ellers gennemarbejdede forslag. Sagen var nem-
 lig den, at når fartøjet nåede frem til iskanten så
 måtte hestekræfterne suppleres med knofedt. Et
 par raske matroser skulle sættes over på den faste
 is medbringende et par jernkæder, som ved hjælp
 af en tøjrekølle og nogle kraftige jernspigrer skul-
 le fastgøres i isen. Når dette var gjort skulle
 kæderne kobles til dampmaskinens aksel, hvorefter
 skibet ved egen maskinkraft skulle trække sig
 op. Vel oppe på isen skulle skibet bevæge sig
 fremad ved hjælp af de med ispigge forsynede
 skovlhjul, hvis blade var ophængt således, at de
 kunne bevæges op og ned i forhold til det ujæv-
 ne underlag og hermed forcere skruringer og
 hulninger i isen. Et sindrigt udvekslingssystem
 tilpassede skovshjulenes hastighed i forhold til
 terrænet, og i det hele taget er beskrivelsen fyldt
 med tekniske raffinementer. Det virker imidler-
 tid som om den gode Hjort i sin teknologibe-
 gejstring helt glemte hensynet til passagerne.
 Man må imidlertid antage, at skibets stærke
 hældning i forbindelse med opstigningen på isen,
 og de voldsomme rystelser forårsaget af gangen
 hen over det mildt sagt ujævne underlag, må have
 medført kaotiske tilstande i kahytten. Men på
 dette punkt er den berømte opfinder ganske tavs.
 Konstruktionskommissionen holdt sig da også i
 sine vurderinger til det rent tekniske, og bemær-
 ker at man aldeles savnede oplysninger om ski-

bets dimensioner, besætningens størrelse og hvad Hjort forestillede sig hvis dampmaskinen pludselig satte ud.

Da den endelige indstilling blev udarbejdet var man mindre afvisende, i det mindste overfor grundideen, hvorfor man anbefalede at Generalpostdirektionen i det mindste ydede økonomisk støtte til det fortsatte arbejde med den avancerede dampdrevne isbåd.

Opstemt over sit held rejste Hjort året efter til England for at studere dampmaskineri og i 1840 var han klar med et nyt projekt. Som bilag til beskrivelsen og tegningerne var der vedlagt en rapport om den dobbeltvirkende dampmaskine som Maudslay, Sons & Field netop havde taget patent på i England. Han mente således at den nye type netop havde den fornødne effektivitet og kraft til at kunne anvendes i hans fartøj. Den fyldte og vejede mindre og den var mere økonomisk.

I det nye projekt skulle det dobbelte skrog bygges i jern, og i hulrummet skulle overskudsdampen ledes ind for på denne måde at forhindre isen i at sætte sig fast. Det nye system gav samtidigt den fordel at varmen ville fordeles til kahytten, og dermed gøre overfarten mere behagelig for passagererne.

I Glasgow, hos James Napier havde han drøftet sagen og indhentet priser på hvad det vil koste at få fremstillet et sådant specialsprog, og også John Penn i Greenwich havde haft sagen til positiv overvejelse.

På trods af de fornemme referencer blev det vidtløftige projekt afvist, og både Konstruktionskommissionen og Postdirektionen henlagde sagen. Den utrættelige opfinder tabte imidlertid ikke modet og så sent som i 1848 fremsendte han en fornyet og forbedret udgave af dampisbåden. Men da denne delte skæbne med de forudgående projekter, tabte Hjort interessen for denne noget specielle transportform, og kastede sig over den Sjællandske jernbane.

FORTIDEN I NUTIDEN

På Storebælt rejser nutidens teknologer deres svar på fortidens problemer. Et gigantisk projekt i stål, jern og beton bestående af en højbro og en dobbelt tunnel. Anlægget vil om føje tid forbin-

de Sjælland og Fyn, og hermed vil den århundredre gamle og traditionsrige færgeforbindelse være overflødiggjort.

I forhold til dette avancerede projekt kan fortidens tekniske problemløsninger let komme til at virke ubehjælpssomme og en kende latterlige. Men vi skal huske på, at der var tale om seriøse forsøg på at løse påtrængende samfundsmæssige problemer, og at samtidens teknologer ikke havde den samme viden og de samme midler til rådighed som vi har nu. Hvem ved, måske vil fremtidens teknologihistorikere muntre sig over de mageløse skotske tunnelboremaskiner, og karakterisere den katastrofale oversvømmning af det underjordiske anlæg som et udtryk for manglende indsigt og forældet teknologi.

LITTERATUR OG KILDER

Anders Monrad Møller, Poststrytter, dagvogn og fodpost, P&Ts Historie 1711-1850, København 1992

Johannes Lehmann, Jacob Holm. En dansk Storkøbmand, København 1944

Frederik Olsen, Postvæsenet i Danmark som Statsinstitution indtil Christian VII's død 1711-1808, København 1903

Reise=Veiviser i Danmark og Hertugdømmerne, med Reise og Post Taxter samt alt hvad en Reisende bør vide, Odense 1796

Johan Arndt Dyssel, Forsøg til en Indenlands Reise, København 1774

Hans Holck, Reise veyviser i Dannemark, med Reise Taxter, og alt hvad en reisende bør vide, Odense 1776

J. Holten, Breve fra J.S. Holten til hans Hustru, omhandlende hans rejse med Arveprinsen i 1804, Personalthistorisk Tidsskrift, København 1904

P.U. Jansen, Forsøg til at fremme Posternes gang over Belterne. Belønnet med Grosserer Societetets første Præmie, København 1793

Nicolai Bøtcher, Forsøg til Besvarelse af Spørgsmaalet om Posternes bedre Befordring over Bælterne. Tilkiendt Præmie af Grosserer=Societetet her i Staden, København 1793

Rigsarkivet, Generalpostamtet, Søetatens Arkiv og Kort- og tegningssamlingen

Den her viste mudder-
maskine blev konstrue-
ret på Holmen i Køben-
havn i 1786 og blev
anvendt til uddyb-
ningsopgaver i Korsør
havn og i sejltrenden.
Ved hjælp af de to "kur-
ve" skræbde man sand
og mudder op fra bun-
den. Det var hårdt og
opslidende arbejde, som
udførtes af lokale dagle-
jere, der for en ringe
betaling måtte "gå i det
store hjul".

