



## **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 vores arbejde – 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>

# Skipper Jørgen Anderskov

## Levnedsløb



I.

MIN TIPOLDEFAR  
S K I P P E R J Ø R G E N A N D E R S K O V ' S  
L E V N E D S L Ø B

SOM JEG FORESTILLER MIG, AT HAN SELV HAVDE KUNNET  
BESKRIVE DET I 1830.

Udarbejdet af Jørgen Anderskov, Esbjerg - 1981.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	side
Forord 1981	1
Forord 1830	4
Min fødsel - Mor - Far - Bådførere - Farfar - Navnet - Farmor	6
Dåb - Børnekopper og vaccination - Vejen til Kirke - Mine Faddere	7
Skibhusene - Vejen til Odense - Marielund - Sukkerraffinaderiet - Husene og beboerne i Skibhusene	8
Farbror Peder og tante Sophie Amalia - Faster Grette	11
Skibsbygning og Skibhusene	11
Vinteroplægning	13
Niels Pedersen Fischer	14
Den franske revolution - Ildebrandene i Københ.	14
Christians bryllup med Sophie Nielsdatter - Hendes familie	15
Mine andre brødre	16
Vort hjem i Skibhusene	17
Roepstorff - Petersdorf - Hans Nisted	18
Min fætter Hans	19
De gode år op til århundredskiftet - Buchwald og Odense	19
Herremændene i Odense om vinteren	20
A.P.Bernstorff og søhandelen op til århun- dredskiftet	21
Postvæsenet	21
Aviser i København og Odense	22
Kanalen	23
Christian og Far dør	25
Hyre - Session - Skipper	26
Hendrich bliver gift	27
Stige	27
Toldforordningen af 1.februar 1797	28
Forholdet til England	29
Søslaget på Københavns red	29
Første skib ad kanalen til Skibhusene	30
Kanalen tages i brug helt op til bassinet	31
Fortsat gode år for os	32
Lodsbøger og søkort	33
Fyr og vagere	35

	side
1807	36
Kanonbådene	37
Certifikater - Mørklægning	38
Mangel på varer - Tab af skibe	38
1808	39
Spanierne i Odense	40
Kaperfarten	41
Frue Marie	42
Mine brødres skibe	42
Købmænd og redere	43
Norge og kornhandelen	44
Tante Sophie Amalia dør	44
Min kone, Lovise	44
Overgade 29	45
Overgade	46
Familien i de første år af vort ægteskab	47
Det økonomiske sammenbrud	47
Freden i Kiel	49
Før og efter Wiener-kongressen	49
Guvernøren i Fyen	51
De første fem, seks år efter krigen	52
Sejladsen i årene efter krigen	53
Handelen i årene efter krigen	54
Dampskibe	54
De nære begivenheder i tyverne	55
Sousereglement	57
Slutningen af tyverne	58
Mercurius	59
Ifjor og iår	59
Noter til ovenstående	60
note nr.1 og 2	61
" " 3 og 4	62
" " 5 og 6	63
" " 7, 8, 9, 10 og 11	64
" " 12,13, 14 og 15	65
" " 16, 17, 18, 19 og 20	66
" " 21, 22, 23, 24 og 26	67
" " 27, 28 og 29	68
" " 30, 31, 32, 33 og 34	69
" " 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 og 42	70
" " 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52 og 53	

## FORORD 1981.

Vi læser og hører dagligt om alle verdens og især Danmarks fortrædeligheder, om valutaunderskud, statsgæld, for store offentlige udgifter, skatter og afgifter, devaluering af kronen, fiskerikrise, fiskestrid med England, spændte forhold i Mellemøsten, uroligheder i Afrika, voldshandlinger, protestaktioner og meget mere og tænker måske af og til: nu kan det da ikke blive meget værre.

For nogle år siden skrev jeg en lille bog om slægten Anderschou og dens tilknytning til søen. De oplysninger, jeg havde indsamlet hertil, har jeg senere fulgt op og kompletteret, og efterhånden har jeg koncentreret min interesse om den periode, hvori min tipoldefar, skipper Jørgen Anderskov levede i Odense. Det var i årene 1781 til 1834, et overordentlig interessant og begivenhedsrigt halvt århundrede, som jeg kortfattet kan illustrere ved blot at nævne nogle årstal, som de fleste vil nikke genkendende til: 1788 for stavnsbåndsløsningen, 1797 med de liberale og frihandelsvenlige toldlove, 1801, hvor man troede, at vi havde klaret os ganske godt mod Englænderne i slaget på Reden, 1807, hvor København blev bombarderet og flåden bortført som indledning til syvårskrigen mod England, 1810 for den tvungne koppevaccinations indførelse, 1813 hvor den danske stat gik bankerot, 1814 hvor Danmark fik dikteret Kieler-fredens både nedværdigende og ødelæggende betingelser og endelig 1828, hvor Dampskibet Mercurius sættes i fart mellem Korsør og Nyborg; det sidste årstal har jeg medtaget som udtryk for, at Danmark endelig var ved at komme på fode igen efter et kvart århundredes modgang og trængsler. Når hertil føjes årstallene 1796-1804 for anlæggelsen af Odense kanal og havn og 1814 for den fynske guvernements tids begyndelse, som værende af lokal interesse, vil man få mere end en anelse om, at det var store og for hele befolkningen meget væsentlige begivenheder, der var knyttet til dette halve århundrede.

Sætter jeg de to perioder, den, vi nu befinder os i, og min tipoldefars levetid, op imod hinanden og måske især sammenligner dagen idag med årene omkring 1813, ja, så har vi vel ikke så meget at beklage os over idag; så forekommer det mig, at det har været meget værre; og Danmark har trods alt overlevet.

Det, som netop min tipoldefars generation havde været igennem, beskriver Jul.Schovelin i sin bog: Fra Kongegunst til Selvstyre på ypperlig vis således:

"Den slægt, som i tyverne stod i sin kraftigste manddom, hvad havde den ikke oplevet, hvad havde den ikke været vidne til? I sin tidligste barndom havde den set de ældre fælde tårer over Ludvig XVI's henrettelse og hørt dem med angst og afsky i alle miner fortælle om revolutionens rædselsscener. For deres øjne var en februar-dag kongeborgen med dens rige indhold af møbler og kunstværker bleven fortæret af flammerne. Knap halvandet år efter hører den en sommerdag kirkeklokkerne på nye ringe brandalarm - den stolte Nicolai Kirke og hele kvarteret deromkring går op i luer. Og da det gamle århundrede gænger mod hæld, går en handelskrise hængende gennem Hovedstaden.

Så oprinder en ny og glansfuld tid med hin skærtorsdag



morgen den 2. april 1801, da deres unge hjerter banker vildt af spænding ved at lytte til kanontordenen ude fra Kongedybet. Og derpå i slægtens ynglingeår flyver Napoleons kejserørne sejrrikt gennem verden, Europas stormagter synker en for en blødende for den store Korsikaners fod, kun det lille Danmark og dets norske tvillingland ligger smukt i fred, Dannebrog går gladelig på langvejsfært til de store have, og fra skibenes køl stimer sølvet ind til de danske kyster.

Men brat skifter tidsbilledet, om: i efteråret 1807 hvisler de britiske bombers ildregn ned over staden, Frue Kirkes statelige tårn synker i grus - og sejrherrene drager bort med den flåde, som var landets stolthed og trøst. Og nu må hin slægt se på, hvorledes en æreløs "halvkrig" og et forsømt pengevæsen vender op og ned på fredens og en glørværdig fortids overflødhedshorn, og lidt efter lidt, år for år, lader dets rige indhold løbe ud og ud, indtil der tilsidst ikke er en dråbe tilbage. Vore skibe tages fra os, vore tilførsler afskæres, vore kolonier spærres vi ude fra, vor handel lægges øde, skatter og afgifter breder sig kvælende som ukrudt, og hjemlandet oversvømmes endelig af papirpenge, så at tilsidst i 1813 staten må gøre bankerot og er lige ved samme år at måtte gøre det en gang til.

1810 brister et rimeligt håb om en dynastisk forening med Sverige, 1813 et forsøg på udsoning med England. 1814 følger den beskæmmende Kieler-fred og det svidende Norges-tab. 1815 knuses de ved Napoleons genkomst fra Elba vakte forhåbninger på Waterloo-sletten - og ydmygelsen er omsider tømt til bunds med den definitive vished om, at Danmark må være glad til for overhovedet at få lov at bestå.

Så kommer den lille lysning i pengelig og forretningsmæssig henseende omkring 1817 - men det mørknes hurtigt igen, i stedet for den ventede bedring kommer nye kvaler. Og endelig udefra (stadig udefra) den store landbrugskrise."

Udfra de oplysninger og data, jeg fra mangfoldige sider og kilder har indhentet, har jeg dannet mig et overblik over, hvad min tipoldefar kunne have fortalt om sit eget liv og om denne periode af Danmarks, men især Odenses liv og udvikling i lyst og nød. Ydermere har jeg fået en fornemmelse af, hvorledes han ville have fortalt om dette, hvis han havde skrevet sin egen biografi.

Det følgende skal da tages som et forsøg på på tipoldefars vegne at skrive en sådan selvbiografi, som jeg forestiller mig datteret i 1830, altså godt 3 år før hans død.

Selvom sproget bliver mit eget, vil jeg bestræbe mig på, hvor det har betydning for den rette kulturhistoriske datering, at benytte datidens benævnelser på ting og begreber.

Med henblik på senere komplettering og yderligere uddybning af de omtalte emner og begivenheder vil der som bilag blive vedføjet kildefortegnelse, og nogle noter.

Ofte har jeg, når jeg syntes, at vi i dagens Danmark opførte os lidt mærkeligt og især letsindigt, søgt trøst i en sammenligning med den her omhandlede periode; det skal derfor være mit håb, at de, der ulejliger sig med at læse denne "biografi", må finde en tilsvarende, med nutiden formildende og overbærende, trøst.

  
J. Anderskov.



FORORD 1830

Det har vel altid været sådan, at vi, der sejler og tilbringer en stor del af vort liv til søs, har en særlig tilbøjelighed til at blive lidt filosofiske, til at tænke lidt mere i tankerækker end de fleste, til at tænke tanker til ende. Når man er på søen, har man almindeligvis god tid; man har ringe mulighed for at øge skibets fart, som alene er afhængig af vind og søs virkning på sejl og fartøj. Selvfølgelig kan og skal man opøve evnen til at udnytte omslag og ændringer i vindens retning og styrke, afpasse sin kurs efter sø og strøm; men det bliver rutine, det bliver altsammen en vane ligesom alt andet arbejde ombord. En vis distance til søs tager ihvertfald en vis tid, og undervejs har man, det være sig som matros eller skipper, tid og lejlighed til at lade tankerne gå deres egne veje.

Når man så om vinteren er lagt op og er færdig med fartøjets overhaling og måske reparationer, ja så fortsætter man sin tankevirkosomhed ikke mindst i de lange, mørke vinteraftener. Bliver man så bundet til lediggang og et stille liv af sygdom, som nu for mit eget vedkommende af den brystsyge og de anfald af rørelse, som jeg har været plaget af i det sidste par år, ja så får man endnu mere tid til tanker og overvejelser.

Hvad er det så, disse tanker gælder? Ja, det kan være mangeartede emner og materier; måske har man, som de fleste nu om dage, pengesorger; måske har man vrøvl med sin købmand eller reder; måske har man besvær med børnene; måske er man angstelig for sit helbred, netop nu hvor sygdommen plager en; det kolde og våde liv ombord er jo ikke det bedste for brystet; eller måske har man fået en vis ro i sindet netop ved at have været de mange tankerækker igennem, og så begynder man måske at repetere for sig selv, hvad man har oplevet af stort og småt i sit liv, hvordan man har været påvirket af de ydre begivenheder og af udviklingen til det bedre eller dårligere i omgivelserne.

Forleden dag slog det mig pludseligt, at jeg jo egentligt, hvis jeg gennemgik mit hidtidige livs 50 år, må konstatere, at jeg har været deltager i, eller rettere en meget lille brik, i en overordentlig vekslende og indholdsrig periode, en voldsomt varierende del af mit fædrelands historie, en periode vekslende mellem rigdom og armod, fremgang og tilbagegang, fred og krig, opbygning og nedbrydning. Danmark og dermed alle vi, dets borgere, har indenfor min levetid fra 1781 til idag i 1830 været igennem en strålende og glørværdig handelsperiode i slutningen af forrige århundrede efterfulgt af blokade, konkurser, falitter endende med statens bankerot i 1813 og endelig den meget langsommelige genopbygningsperiode, der endnu ikke er sluttet.

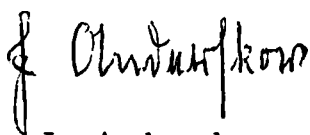
Vi har oplevet, at danske penge var et af de bedste betalingsmidler i Europa, og vi har oplevet, at vore penge intet var værd; Vi har levet, da såvel vor koffardiflåde som vor orlogsflåde hørte til blandt de største; vi har oplevet, at hele vor orlogsflåde blev bortført på forsmædelig vis, og at vor koffardiflåde indskrænkedes ved opbringninger, arrest og kaperinger under blokaden og krigen med England 1807-1814; vi har

oplevet Danmark i krig med England og Sverige; vi har oplevet fredsslutningen i Kiel, hvor vi mistede vort broderland Norge efter i flere år ikke at have kunnet brødføde denne del af riget.

Vi har her i Odense oplevet Spaniolernes invasion, men vi har også oplevet byens genopblomstring, da den kongelige familie ved guvernøren over Fyn gjorde Odense til hof- og residensstad, og vi har oplevet, hvorledes det endeligt lykkedes at få fuldført kanalen fra Stige ind til en ny havn ved Aalykke, og vi er begyndt at føle, hvor stor betydning denne kanal vil få for handelen og skibsfarten, nu da man kan føre skibene med deres laster helt ind til Odense. Ja, og så er der begyndt at komme skibe, der drives frem af skovlhjul på siderne, som trækkes af en dampmaskine; måske kan sejlene en dag helt undværes og disse "bjaske-malener" klare hele skibsfarten.

Nu, da jeg har god tid, efterhånden mere og mere lænket til stol og seng, vil jeg prøve at fortælle lidt om alt dette, og det tror jeg, jeg gør bedst ved at berette om mit eget liv.

I den hensigt at gøre denne beretning så fuldstændig som muligt bliver jeg nødt til også at omtale begivenheder og personer, som jeg ikke selv kan huske eller ikke selv har kendt, men som jeg har hørt berette om. Det gælder selvfølgelig især de første år af mit liv, men også enkelte andre år.



J. Anderskov

## MIN FØDSEL - MOR - FAR - BÅDFØRERE - FARFAR - NAVNET - FARMOR

Note Fra min mor ved jeg, at jeg blev født søndag morgen kl.4 den 12.august 1781, og at begivenheden fandt sted i Skibhusene ved Baagø Strand omkring en halv mil nord for Odense.

1. Min mor hed ANNA SOPHIE og havde efternavnet Abrahamsdatter. Mors forældre har jeg aldrig kendt; de var begge døde, før jeg blev født. Men jeg ved, at de boede inde i Odense i Store Graabrødre Strædet, og at morfar hed ABRAHAM STEINBRÜCHER og mormor hed MARIE DORTHEA SCHØNSTED. Morfar var født i Rendsborg, lærte som baker i København og kom senere til Odense, hvor han blev gift med mormor, som var født i Graabrødre Strædet i Sct.Knuds sogn. Mor var født i 1743 og var altså næsten 38 år, da jeg kom til verden. Da mor i 1767 blev viet til far, boede hun i Lumby sogn ligesom far, der da boede i Stige, der ligger ud til Fjorden, en lille fjerdingvej nord for Skibhusene. Her boede de så begge i de første år af deres ægteskab, indtil de i 1774 flyttede til Skibhusene.

2. Far var født i ryttergarnisonen i Odense den 18.april 1737 og blev søndag den 21.april døbt i Sct.Hans Kirke af garnisonspræsten og fik navnet JOHANN FRIDERICH. Han boede det første år hos sine forældre i garnisonen indtil hans far deserterede, og hans mor med børnene flyttede til Stige. Far var ikke rigtig skipper, men baadfører, det vil sige, at han førte de søgående skibes laster fra udlosningshavnen til skibbroen i Skibhusene og omvendt.

Det fortælles, at en hollandsk skipper i året 1682, da han af stormen blev dreven ind i Fjorden, fandt den passage, hvorigennem skibene uden synderlig vanskelighed kunne gå til Klintebjerg. Der blev herefter i en hel sommer anstillet opmålinger, og fra den tid har Odenses vinterhavn været ved Klintebjerg, senere kaldet Odense havn. Om sommeren kunne skibene gå lidt længere ind i Fjorden, og der opstod derfor en sommerhavn ved Stigestrand, hvor en del af skipperne boede. Herfra førtes varerne så i både, de såkaldte eeger, den sidste kvarte mil ind til Strandhuset, der nu kaldes Skibhusene, hvor der var en skibbro. Det var førerne af disse både, man kaldte bådførere.

Således vedblev tilstanden uforandret at være, indtil kanalen blev gravet og taget i brug, hvorefter skibene med deres varer kunne trækkes i kanalen fra Stige og helt ind til den nye havn, et bassin, ved Aalykke.

Bådførerne var altså et mellemed mellem skipperne og købmændene, derved at de modtog varerne i Stige fra skipperen og afleverede dem til købmanden i Skibhusene eller omvendt. Manglede der nu nogle varer eller var disse beskadigede ved leveringen til Købmanden, ville skipperen, som vel var den ansvarlige overfor Købmanden give bådføreren skylden, medens bådføreren hævdede, at han havde leveret det samme, som han havde modtaget. Da bådførerne ydermere ikke ville vide af nogen takst og ikke ville danne Laug med Oldermænd, var de ikke yndede, men kun tålte som nødvendige af såvel skipperne som købmænd.

3. Min fars far var rytter ved Holstenske Lansenerregiment, som var garnisoneret i Odense, men i et par år var udlånt til erstatning for de eskadroner, som var afgivet til den tyske kejser i anledning af den polske arvefølgekrig, og i disse år, før min fars fødsel, var garnisoneret i Haderslev. Da min farfar i 1738 sammen med 15 andre underofficerer og ryttere deserterede og herfor blev dømt til at skulle hænges, når han blev pågrebet, ved jeg ikke, hvad der senere hændte ham. Hans navn var PEDER PEDERSEN, og da han var født i Aggerschou i Haderslev amt, fik han tilnavnet AGGERSCHOU. Nu lå der jo også et rytterregiment i Anderschou ved Slagelse, og da præsten i Lumby skulde indføre PEDER PEDERSENS trolovelse, copulation og børnenes dåb, må han have troet, at PEDER PEDERSENS tilnavn angav, at han var overført fra regimentet i Anderschou til regimentet i Odense; ihvertfald kom der i kirkebogen for Lumby kirke og Sct.Hans Kirkes garnison til at stå ANDERSCHOU for far og hans ældre bror Peder, medens de øvrige tre søskende blev døbt Aggerschou.
4. Farmor var ANNE CHRISTIANSDATTER fra Stige; hun var datter af skibsmand i Stige CHRISTIAN MARCUSSEN, som stammede fra Asserballe på Als, og ANNA RASMUSDATTER i Stige. Anne Rasmusdatter var datter af fæstebonden RASMUS JØRGENSEN i Stige og MARGRETHE NIELSDATTER, hvis far gamle NIELS HANSEN før havde haft den samme gård i fæste fra omkring 1640.

#### DÅB - BØRNEKOPPER OG VACCINATION- VEJEN TIL KIRKEN -MINE FADDERE.

- 3 dage efter, at jeg var kommet til verden, blev jeg den 15.august 1781 døbt i Sankt Hans Kirke af sognepræsten H.Chr.BUNKEFLOD.
- 5.

- Man var dengang meget bange for, at de nyfødte børn skulle dø, inden man nåede at få christnet dem ved dåben; derfor blev de fleste børn døbt enten i kirken eller, hvis de var svagelige, hjemme med senere bekræftelse i kirken, allerede en af de første dage efter fødslen. Der var da også grund til at være ængstelige, når man så hvor mange småbørn, der døde først og fremmest af de frygtelige børnekopper, der optrådte i hyppige epidemier. Alene i min nærmeste familie døde i 1773 en søster på 6 år og en bror på 2 år, i 1770 døde en kusine på 8 år og i 1764 en fætter på kun 3 fjerdingår, alle af børnekopper. Man kendte ikke noget middel mod denne frygtede sygdom, før en læge i England i 1796 fandt ud af, at hvis man påførte de små børn sygdommen i mild form, ville de ikke dø af det, men tværtimod blive uimodtagelige for sygdommen senere i livet. Denne såkaldte vaccination kom dog først her til landet i dette århundrede, men blev i 1810 påbudt ved lov for alle børn inden de fyldte 7 år.
- 6.

Vi var herefter ikke så bange for smittefaren, så vi turde vente lidt længere med at lade børnene døbe. Mine egne

børn er døbt flere måneder, de tre af dem syv måneder, efter fødslen, bortset fra den ældste, som, fordi han var et lille skravl, blev hjemmedøbt to dage efter, at han var kommet til verden; han blev så døbt i kirken tre måneder senere.

Det kunne nu også være en drøj tur, hvis man om vinteren skulde til dåb i kirken. Skibhusene ligger i Sankt Hans' landsogn, så vi skulle køre den halve mil lange vej til Sankt Hans Kirke, og det var i forrige århundrede en meget slet vej at køre på og det, hvad enten den var opblødt i våde perioder eller tilsneet og frossen om vinteren. Godt det halve af vejen gik igennem skoven, som vi kaldte Ladegaards Skov, og snoede sig ind og ud mellem træerne, kun ud for hovedgården Marienlunds bygninger, som vi passerede midt inde i skoven, var vejen nogenlunde fremkommelig. Når vi så kom ud af skoven, skulde vi passere et mosedrag, der gik fra Tollelund over til Paaskes krog, før vi kom op på Kræmmermarken, der så strakte sig ind til Aaløkken og Sortebrøderløkken. Derfra skulde vi ind igennem Nørreport og var så inde i Odense og ikke så langt fra kirken.

Der var såmænd ikke noget at sige til, at man gerne udsatte denne rejse, til barnet var blevet lidt ældre og mere robust.

Jeg havde fem faddere ved min dåb. Nu blev der jo lykkeligtvis ikke brug for dem i henseende til deres egentlige formål, da min far levede, til jeg var 16 år, og min mor til jeg var 27 år, men ihvertfald de tre af fadderne døde inden min konfirmation.

Allerede fem måneder efter min dåb blev min fadder inspecteur ved consumptionen hr. KOCH fundet at have hængt og ombragt sig selv på sit kammer. Tre dage senere blev hans lig tidligt om morgenen af vægterne båret til kirkegården og nedlagt bag den nærmere pille ved den nordre kirkedør.

7. Rådmand BIØRNSSEN døde i 1795 efter at have været rådmand i  
 8. 22 år; rådmand MATHIAS KURRELBAUM var også min fadder; han var tillige postmester i Odense og boede i den såkaldte Priorgården på hjørnet af Vestergade og Grønnegade Sti, der indtil KURRELBAUMS død i 1793 var posthus. Nu ligger Posthuset  
 8 i Overgade næst ved Postgaarden. KURRELBAUM var gift med ANNA MARIE ERREBO, der kom fra en Stige-slægt.

Mine øvrige faddere var jomfru JUHL og madam HANSEN, der, såvidt jeg ved, bar mig i dåben.

#### SKIBHUSENE - VEJEN TIL ODENSE - MARIELUND - SUKKERRAFFINADERIET - HUSENE OG BEBOERNE I SKIBHUSENE.

Som allerede fortalt, blev jeg født i Skibhusene, hvor jeg også tilbragte min barndom og ungdom, når jeg ikke var på søen. Skibhusene lå, som ligeledes nævnt, ved Baagø Strand, som egentlig var en fortsættelse af Fjorden, der gik helt ind til den nuværende kanal, og som gennem Næsby Aa havde forbindelse med Næsbyhoved Sø, der igen nåede helt ind til Aaløkken, hvor havnebassinet senere blev gravet og inddæmnet. Til sejlads



hayde vi dog ikke megen fornøjelse af alt dette vand, da dybden var meget ringe. Man måtte derfor i Klintebjerg eller ved Stige Strand omlade varerne fra de dybgående galeaser og jagter til de fladbundede både, som af bådførerne førtes ind over Baagø Strand til landingsstedet eller ladepladsen, der oprindeligt hed Strandhuset senere Skibhuset og i min barndom Skibhusene. Byen havde da omkring en snes fartøjer, der var søgående; Det var mestendels galeaser.

Når så varerne var kommet til Skibhusene, skulde de køres ad den meget ringe vej, Skibhusvejen, ind til byen, hvor de skulle toldklareres, før købmændene kunde sælge dem. Skibhusvejen er dog senere, omkring den tid, hvor jeg blev konfirmeret, blevet grundigt forbedret samtidig med, at Skibhusene selv og mængden af varer, der skulde køres, er vokset. En toldbød lige ved havnen fik vi først, da kanalen og bassinnet var taget i brug. Før den tid var fortoldningsstedet i Claus Bergs Gård i Overgade og tidligere endnu i Rådhusets nederste stokværk.

15 Jeg har tidligere omtalt, at vi på vejen ind til byen kom forbi hovedgården Marielunds bygninger. Marielund blev oprettet af købmand PEDER EILSCHOU, da man i 1764 begyndte at sælge ryttergodset til private. I min barndom var det EILSCHOU's enke, der drev gården; da hun døde i 1799, blev den solgt til justitsråd HANSEN og kancelliråd HILLERUP, som få år efter solgte bøndergårdene til fæstere, som jo var blevet løst fra stavnsbåndet i 1788. Man havde tidligere flere gange talt om at bygge en flydebro over Næsby Aa, således at hoveribønderne i Lumby sogn bekvemt kunde komme til Marielund; men da disse fæstebønder nu selv havde købt deres gårde, blev denne bro jo overflødig.

16 Udenfor Nørreport havde købmand ØSTRUP sin gård; her lå også Hollænderhuset på Kgl. Majestæts Frihed og Magdaleneløkken. Nørreport stod på det gamle sted ved vandløbet indenfor Frelserens Krog, hvor også consumptionsboden lå. På vejen til Skibhusene passerede man også Gamle Ladegaardshuset og flere skov- og markhuse, som beboedes af daglejere.

9 I Skibhusene var der kun en halv snes huse deriblandt det vi kaldte Store Pakhus. Det ejedes indtil 1792 af Sukkerraffinaderiet, som da solgte det til generalguvernør ROEPSTORFF's søstersøn CHR. ALEX VON PETERSDORF, der lod det nedrive omkring 1810. Pakhuset, der var en bindingsværksbygning på lofag med en stor kvist, var opført af Sukkerraffinaderiet samtidigt med, at dette i 1751 anlagde den såkaldte Sukkergaard i den modsatte ende af byen, nemlig ude ved Mølleport.

Odense havde altid været blandt de byer, som havde ret til direkte handel på udlandet, altså udenom København; så da der i 1750 udstedes forbud mod import af raffineret sukker, og Vestindisk Kompagni fik eneret til at raffinere det fra Sct. Croix indførte råsuksker og samtidigt forpligtede sig til at holde sukkeroplag i hver Stifts-hovedstad, fik Odense ikke alene et sådant oplag, men også, ved en indskrænkning i Kompagniets privilegier, lov til at oprette sukkerraffinaderi med lokalt monopol. Da råsukskertilførslerne standsede i 1807 som en følge af de liberale toldlove i 1797, gik raffinerierne i stå.

I de første år, jeg kan huske, da jeg var en fem-seks år var der, som sagt, en halv snes huse i Skibhusene. Vi boede i et andet af Sukkerraffinaderiets huse, der lå ved siden af Store Pakhus på sydsiden af en lille vej, der førte ned til ladestedet ved stranden, hvor senere kanalen blev anlagt; vi, det vil sige far, mor og fem drenge. Vor nærmeste nabo eller rettere genbo var skipper HANS TANGGAARD og hans kone CHRISTINE PEDERSDATTER; hun havde tidligere været gift med skipper JES JESSEN fra Langeland og havde sin søn med denne: PEDER JESSEN boende hos sig; han var godt 20 år gammel og meget mærkelig, de sagde, han var vanvittig; PEDER JESSENS bror JES JESSEN, der var en fire år ældre, var skipper og boede i Stige; han var gift med KAREN MICHELSDATTER, der før havde været gift med ADAM LEOPOLD. En søster til CHRISTINES første mand, JYTTE MAGDALENE JESDATTER, boede også i huset; hun var enke efter bådfører ANDREAS HANSEN; også hendes søn HANS ANDREASEN, der var matros og en snes år gammel, boede der, og endelig var der HANS TANGGAARDS søn med CHRISTINE, JOHAN FREDERIK TANGGAARD, som var en halv snes år. Hans Tanggaard boede i det ældste hus i Skibhusene; han holdt pakhus for købmandslauget i Odense og havde ret til at brænde brændevin. Det var et stort hus med to sidebygninger.

På den anden side af vejen til byen boede HANS TANGGAARDS søster MARGRETHE, hendes mand skipper JEPPE HANSEN og deres to drenge på omkring min alder og pige på et par år.

I de næste huse boede SIMON ANDERSEN, hans kone og en søn på 16 år, JENS WICHELSØE, hans kone og deres to drenge JOHAN og ANDERS, der begge var enroullerede.

Bådfører RASMUS HANSEN med kone og dennes søsterdatter på 8 år boede i det næste hus.

I det samme hus boede de to brødre CHRISTEN HANSEN og LARS HANSEN, begge søfarende og begge gift; den første havde sønnen HANS, der var lidt yngre end mig; LARS HANSEN havde tre piger, alle lidt over min alder.

Bådfører NIELS HANSEN boede alene med sin kone; de havde ihvertfald ingen børn hjemme.

Endelig var der NIELS HANSEN, en bror til afdøde ANDREAS HANSEN, og hans kone KAREN JENSDATTER; de havde fire børn hjemme, som altså var fætre og kusiner til HANS ANDREASEN, der boede hos HANS TANGGAARD. Der var HANS NIELSEN, da 28 år og enroulleret. Den næste var JENS NIELSEN, da 25 år og ligeledes enroulleret; han blev senere skipper og købmand af ret stort format. Den tredje søn hed også HANS, han var da 15 år, blev senere skipper og blev gift med KAREN WINTHER af rebslager-slægten.

NIELS HANSENS datter KAREN på 14 år boede ligeledes hjemme, medens datteren SOPHIE på 20 år, der senere blev gift med min ældste bror, var ude at tjene. Den tredje søster MARIE CATHRINE, var ligeledes ude at tjene.

Der boede således i min barndom ingen købmand i Skibhusene; de boede alle inde i byen og lod deres varer hente og bringe med vogn til skibbroen. Først efter at kanalen var taget i brug, fik købmændene egne pakhuse i Skibhusene, og f.eks. JENS NIELSEN vedblev også med at have bolig her, efter at han var blevet købmand.



FARBROR PEDER OG TANTE SOPHIE AMALIA - FASTER GRETTE.

Jeg har tidligere fortalt, at vi i min barndom, da jeg var fem,seks år gammel, var fem brødre hjemme. Vi havde da været flere, eller rettere mor havde fået flere børn, men dels var to af dem, som jeg også har nævnt, døde af børnekopper, og dels fik jeg, da jeg var to år en lillebror, der kun levede et par år. Jeg kan ikke huske ham, men jeg ved, at han blev født den 16.december 1783 og døbt PEDER den 19. december. En af hans faddere var den før omtalte skipper

11.12. JES JESSEN i Stige, fætter til HANS ANDREASEN.

14 I 1785 døde min fars bror PEDER; han blev begravet den 3.november fra Lumby Kirke. Han havde, såvidt jeg ved, boet alle sit livs 54 år i Stige; han var skipper og må have været en ret velstående mand; jeg kan ganske vist ikke huske ham selv, men da hans enke, min tante, blev boende i huset, har jeg da ofte været der og bemærket, at det var et stort hus med meget indbo.

14 Min tante, som hed SOPHIE AMALIA, var datter af den da meget kendte skipper ANDERS HANSEN KERTEMINDE og ELLEN HANSDATTER, som anden gang blev gift med en anden kendt Stige-skipper CHRISTEN HANSEN BOGENSE NYGAARD. Tante SOPHIE AMALIA var den yngste af en søskendeflok på fem drenge og syv piger og var gift tre gange. Iøvrigt blev flere af familien ANDER-SCHOU indgiftet i både Kertemind- og Bogensefamilierne i Stige.

Min farbror PEDER var første gang gift med MAREN HANSDATTER i Stige, datter af skipper HANS ANDERSEN. Det var hende, der var mor til farbrors børn. Da han døde, efterlod han sig et 12-fags stuehus med 5 stuer, et 7-fags sidehus, et tørvehus og et halvtag, hertil 2 tønder land mæbund, en ko og en kvie samt 1/8part i galeasen EBENETZER på 28 commerce-læster. Derudover var der meget indbo, en del sølv-, messing- og kobbersager, alt i alt et ret så værdifuldt bo. Tante SOPHIE AMALIA blev siddende i uskiftet bo og giftede sig seks år efter med værtshusholder, forhen skipper NIELS PEDERSEN FISCHER.

18  
19 Min fars søster MARGRETHE eller GRETTE, som hun blev kaldt, var den yngste af de fem søskende. Hun var 48 år, da hun den 6.april 1786 i Lumby kirke blev viet til MADS OLSEN; han ernærede sig som daglejer og havde været gift tidligere, men var blevet enkemand året før. GRETTE og MADS havde det småt og levede efterhånden væsentligst af almisser.

SKIBSBYGNING og SKIBHUSENE.

Da en væsentlig del af mit liv har været knyttet til vand, til søen og til skibe, ligesom det var tilfældet for næsten alle, der var opvokset i og levede i Skibhusene og Stige, var det vel ikke så sært, at også mine barndomsinteresser mest omfattede det maritime. Det var mig således til megen morskab at se både og skibe blive bygget. Det havde jeg fra

helt lille lejlighed til at følge på nært hold, da der, såvel i mine første barneår som i mine ungdomsår, da den første del af kanalen ind til Skibhusene var gravet, blev bygget skibe her lige ved vort hus.

Det var ganske vist ikke store fartøjer, ej heller mange; men det foregik da på samme måde som, når man andre steder byggede større skibe. Jeg har senere undret mig over, hvordan de egentlig fik de færdige skibe ud i fjorden gennem det meget grunde vand, som Baagø Strand var, før kanalen blev gravet, så man kunde komme over til Susaa og derfra videre ud i Fjorden. Men dels var skibene vel uden ballast, og dels har man vel krænget dem, når man skulde over det mest flade vand.

Som sagt var det mest åbne både og dæksbåde op til en  $3\frac{1}{2}$  Commercélæster, der blev bygget i Skibhusene i min barndom; dog byggedes en enkelt jagt på  $8\frac{1}{2}$  C.L., men det var før, jeg kan huske. Efter at kanalen var gravet, husker jeg, at der, da jeg var en snes år, blev bygget en jagt til JENS NIELSEN; den var på  $10\frac{1}{2}$  C.L., så det er vist det største skib, der er bygget i Skibhusene, medens jeg boede der. Nu var jeg i min barndom også af og til ovre i Seden på den anden side af Susåen og så også her både og skibe blive bygget, så det kan jo tænkes, at jeg blander de to steder lidt sammen i min hukommelse.

Når man ikke var i færd med at bygge et skib, var der ikke meget, der tydede på, at her lå der et skibsværft; ja det kunne ske, at der henlå tømmer, som var indkøbt til det næste skib, men dette tømmer kunde lige så godt ligge et andet sted. Selve beddingen, som skibet blev bygget på og senere udrullet fra, blev først opbygget, når man skulde igang med et skib; tilbage af synlige spor, der viste, at det var et skibsværft, var så kun de få og ret ubetydelige bygninger nemlig et kogehus for beg til kalfatringen, en svedekiste, der fik damp fra kogehuset, og hvori man gjorde plankerne myge og bearbejdelige og endelig et skur, der brugtes som værksted og til opbevaring af værktøj. Men iøvrigt foregik alt arbejdet, bortset fra sejlmagerens og smedens, udendørs i det frie.

Til bearbejdning af al det tømmer og planker, der skulde ende med at blive et skib brugtes en del forskelligt værktøj som save, skarøkser, biler, høvle, stemmejern, kalfaterjern med hamre, vimmskafter og andet. En del af værktøjet forarbejdede folkene selv, det galdt bl.a. alle skafter.

Når jeg fortæller, at det var svært at kende et skibsværft, når der ikke var et skib under bygning, hænger det sammen med, at skibsbygning var et fælles foretagende mellem dem, der skulde have bygget, og skibsbyggeren. Ofte blev skibet bygget der, hvor rederen boede og havde en plads, der var egnet til skibsbygning. Rederen købte så selv det fornødne tømmer ind tillige med øvrige materialer og antog en skibsbygger, som forpligtede sig til at sørge for bygningen af skibet, og som dertil antog de fornødne folk; endvidere traf rederen aftale med en sejlmager om at sy de fornødne sejl,

x Susåen: Odense å.

og antog den kommende styrmand til at stå for taklingsarbejdet.

Det tømmer, der skulde bruges, var egetømmer til køl, stævne og spanter, egeplanker til klædningen, fyrreplanker til dæk og garnering, fyr til rundholter, d.v.s. master og ræer og egetømmer til bougspryd. Træet indkøbtes som kævler som regel fra de fynske herregårde, men også fra Slesvig; fra flere af de fynske skove kunde det flådes ad Susåen, ellers kunde det sejles ind gennem Fjorden og Baagø Strand. Når kævlerne var ankommet til byggestedet, blev det så opskåret i tømmer og planker og derefter videre bearbejdet ved tilhugning. I min erindring om skibsværfter står især den dejlige duft af opskåret træ og så de mange sange, der ledsagede savning og flere andre arbejder.

Til bygning af selve skibet blev antaget flere, ofte en halv snes skibstømrere og nogle snedkere. De fik for deres arbejde en dagløn samt kostpenge eller sommetider brød i stedet for; Så fik de en snaps brændevin, det var 1/10 pot, to gange om dagen; endvidere skulde de have et rejsegilde, et slutningsgilde og et rullegilde alle med både vådt og tørt; endelig fik tømmermændene de spåner, de afhuggede, undtagen dem, der skulle bruges til kogning af beg og planker. Hvis vejret var godt arbejdsvejret, arbejdedes der alle ugens dage, altså også om søndagen, og der brugtes en 130 til 140 dage, d.v.s. 4 til 5 måneder, til at bygge et skib af nogenlunde størrelse.

20 På den tid, jeg her omtaler, havde man i Skibhusene som regel ANDREAS FODEBERG i Stige som sejlmager; han havde tidligere sejlet som skipper, men var nu, da han var godt et halvt hundrede år, gået i land og begyndt at sy sejl.

Når et skib var færdigbygget på beddingen, skulde det jo i vandet. Under bygningen havde kølen stået på en række tværstillede kævler, hvori der i endefladerne var boret nogle huller; ved nu at stikke håndspager i hullerne kunde folkerne dreje disse kævler rundt og derved flytte skibet; det skete under sang, et lille stykke ad gangen, og tog lang tid, sommetider et par dage, at få skibet rullet ud på denne måde; men i vandet kom det da, og det blev fejret med rullegildet. Sommetider holdtes der også en takkefest, når fartøjet var sejlklaart.

#### VINTEROPLÆGNING.

Da bygning af skibe ligesom det meste andet arbejde, der udføres af søfolk og iøvrigt også af bønder, foregår udendøre på eller i jorden og vandet, er det vejret, der bestemmer, hvornår der skal arbejdes. Således foregår den meste skibsbygning i sommertiden, ligesom vi nødigt sejler i Nord- og Østersøerne i de kolde vintermåneder, hvor mange af farvandedene er spærret af is. De gamles kalender for vinteren gik fra den 23. november til "St. Peders Stol", den 22. februar, da St. Peder smed en varm sten i vandet, så det begyndte at tø

både fra oven og fra neden. Det er dog sjældent, at vi har åbent vand igen før midten af marts måned. I disse fire måneder er alle småskibene, det vil sige de, der ikke sejler på varmen, oplagte, for vort vedkommende ude ved Klintebjerg, og folkene afmønstrede.

Der er så tid til at overhale fortøjerne og lave tovværksarbejder og ander, som kan gøres inden døre eller uden døre i de få lyse timer.

#### NIELS PEDERSEN FISCHER.

18

Da jeg var ti år, nærmere betegnet den 29. juni 1791, blev min farbrors enke, SOPHIE AMALIA ANDERSDATTER, i Lumby kirke, viet til NIELS PEDERSEN FISCHER. Hun var da 55 år gammel og havde været farbrors anden kone og havde selv været gift to gange før, nemlig først med CHRISTEN MADSEN, der var styrmand og var død i 1771, og dernæst i 1781 med farbror, der døde i 1785. Som jeg har fortalt, var tante SOPHIE AMALIA et ganske godt parti, da hun blev gift med onkel NIELS. Han var da 41 år gammel; han var skipper og fik borgerskab som sådan i Odense et lille årstid efter giftermålet, og blev yderligere senere værtshusholder i Stige.

#### DEN FRANSKE REVOLUTION - ILDEBRANDENE I KØBENHAVN.

Selvom jeg på denne tid kun var en halv snes år gammel, fik jeg en del at høre om de store og ofte gruelige begivenheder, der da fandt sted rundt om i det fremmede. Hvordan jeg fik nys om disse begivenheder, om det var fra aviser, som de voksne læste, når de var i Odense, eller om de blev berettet af skibsfolkene, når de kom hjem til Skibhusene, husker jeg ikke; men jeg mindes den alvor, hvormed de voksne omtalte Bastillens erobring i 1789 og rædselsscenerne i den franske revolution. Mere glædelig var beretningen om Kronprinsens formæling i 1790. Den svenske Konge GUSTAV DEN III blev i 1792 myrdet på et maskebal, og året efter blev LUDVIG DEN XVI henrettet af de revolutionære. Jeg husker også, at man talte om, at alle Europas nationer udenfor de nordiske riger var imod den nye franske republik; jeg forstod ikke selv ret meget af alt dette, men blev dog klar over, at Danmarks neutralitet i de første år ihvertfald var en fordel for vor søfart, og det var jo det, vi i Skibhusene havde mest inde på livet.

Helt undgik revolutionen dog ikke at smitte af her i landet; ihvertfald i Odense så man nogle, som gik med kokarde i hatten og kaldte sig Jakobinere, selvom de vel næppe vidste, hvad det betød. Fra København hørte vi, at bl.a. Holmens tømmerfolk forlod deres arbejde for derved at tiltvinge sig en højere dagløn, hvad de dog næppe fik.

Af andre store begivenheder her i landet i disse år, som også rygteres, endog ret hurtigt, til os, vil jeg nævne Christiansborg Slots brand den 26. februar 1794. Det var en ulykke,

som betog alle danske; dels stod det store slot, som jo alle fra provinserne, der havde gæstet hovedstaden, havde beset og beundret og tillige vandret rundt i, som et symbol på enevoldskongen, på den tid vel især kronprinsen, og dels vidste man jo, at de mange hundrede hoffolk og tjenestefolk, der også boede på slottet, nu var blevet husarme.

Godt et år senere i juni 1795 rammes København af endnu en brandulykke, den senere såkaldte "store ildebrand", som i løbet af tre dage fortærede over 900 huse deriblandt Nikolai Kirke. Også denne ulykke husker jeg, at der taltes meget om.

#### CHRISTIANS BRYLLUP MED SOPHIE NIELSDATTER - HENDES FAMILIE.

13 Fredag den 28. november 1794 havde min ældste bror, CHRISTIAN, bryllup med SOPHIE NIELSDATTER af Skibhusene. Hun var, som allerede nævnt, datter af skipper NIELS HANSEN og KAREN JENSDATTER, som begge levede på det tidspunkt og boede i Skibhusene. Brylluppet blev holdt i deres hus uden forudgående trolovelse og tillysning af prædikestolen iflg. kongebrev. Det var et stort bryllup med mange indbudte, heriblandt selvfølgelig familien.

13 Det var en stor familie, CHRISTIAN og dermed også vi andre blev knyttet til gennem dette giftermål. SOPHIE havde, som jeg også har fortalt, tre brødre, den ældste HANS, der ved brylluppet var 35 år gammel, var skipper, de to yngste JENS NIELSEN og HANS NIELSEN, som da var 32 og 22 år gamle, blev begge skippere og JENS tillige købmand. De var allerede da ret kendte for deres mange gode ideer især til gavn for handelen og blev det ikke mindre gennem deres indsats i forbindelse med den senere anlagte kanals udnyttelse.

13 HANS NIELSEN blev gift med KAREN WINTHER og deres søn NIELS  
21 WINTHER NIELSEN blev for få år siden i 1826 gift med min niece, datter af min bror CARL: SOPHIE SØRINE ANDERSCHOU.

13 SOPHIES ældste søster MARIE CATHRINE blev gift med bødkerme-  
ster THOMAS KNUDSEN i Odense; hendes yngre søster KAREN blev gift med skipper ANDERS HANSEN her i Skibhusene.

12 SOPHIES farbror ANDREAS HANSEN, som var gift med en søster  
til den gamle JES JESSEN, havde en søn HANS ANDREASEN, som  
også senere blev skipper, og som fik en særlig tilknytning  
til vor familie stammende fra den tid, da han efter sin fars  
10 død boede hos skipper HANS TANGGAARD, som tidligere nævnt  
vor nærmeste nabo. En anden fætter til SOPHIE var skipper  
11 JES JESSEN, søn af den JES JESSEN jeg lige har nævnt.

Min bror CHRISTIAN var født den 26. december 1768, medens far og mor endnu boede i Stige. Han kom ud at sejle som 15-årig, tog til København og fik allerede den 21. juli 1790 borgerskab som skipper i København og blev optaget i Københavns Skipperlaugs rulle. Dette laug havde et af de stateligste huse beliggende i Lille Kongensgade; jeg havde selv senere lejlighed til at besøge det på en af mine rejser til hovedstaden. Kort efter at være blevet skipper i København rejste CHRISTIAN tilbage til Skibhusene, hvor han byggede hus og blev



boende til sin død i 1797, kun 2½ år efter brylluppet.

- 21 Efter CHRISTIANS død giftede SOPHIE sig med rebslagermester SØREN MICHAEL WINTHER i Odense. Han var SOPHIEs bror HANS' svigerfar, altså far til KAREN WINTHER.

#### MINE ANDRE BRØDRE.

Nu er det vist på tide, at jeg fortæller lidt om mine øvrige søskende eller rettere brødre; jeg har før omtalt, at to døde som små i 1773, og jeg har omtalt min ældste bror CHRISTIAN. Imellem CHRISTIAN og mig var der yderligere tre drenge.

- 22 HENDRICH, hvis fulde navn var HERMAN HENDRICH VILHELM JOHANSEN ANDERSCHOU, blev født den 4.februar 1774 i Skibhusene, sejlede i en del år og deltog i søslaget på Københavns red den 2.april 1801, før han i 1802 fik borgerskab som skipper i Odense. Han blev den 19.december 1800 gift med ANNE SENECA DATTER NYEGAARD og flyttede da til Stige, hvor han boede resten af sit liv, til han døde i 1815. ANNE var datter af skipper SENECA CHRISTENSEN NYEGAARD og ANNE CATHRINE RASTRUP i Stige. Efter HENDRICHs død giftede ANNE sig med MADS DAUGSTRUP og blev boende i Stige, hvor hun stadig lever.

- 23 JOHANNES, blev født i Skibhusene den 27.september 1775, kom også ud at sejle til søs, fik borgerskab som skipper i Odense i 1802. Han boede hjemme indtil far døde i 1797. I 1803 overtog han det hus, som vør broder Christian havde bygget i Skibhusene og flyttede i 1809 til Nørrebro 3 udenfor Nørreport som han købte af Johan Basses Enke, og der bor han stadig. I 1803 blev han i Odense viet til MARIE CATHRINE MØLLER, som også stadig lever.

- 24 Min yngste bror CARL, som også har navnet JOHAN, blev født i Skibhusene den 6.februar 1779. Han kom ligeledes til søs og fik i 1803 borgerskab i Odense som skipper. Også han deltog i slaget på reden. I 1801 blev han gift med ELLEN KIRSTINE RODE i Stige og flyttede dertil, hvor de boede, indtil de i 1828 fik en bolig i Skibhusene. De lever begge stadig.

Ja, så havde jeg også en bror PEDER, som først blev født i 1783; men da han som sagt kun levede et par år, har jeg ikke nogen erindring om ham.

Vi var altså i min barndom fem drenge, der boede hjemme hos far og mor i Skibhusene, indtil CHRISTIAN drog til København. I 1797 døde far, og JOHANNES flyttede til København, og mor havde derefter de tre drenge hos sig indtil århundredskiftet, da HENDRICH blev gift og flyttede til Stige. I 1801 blev CARL gift og flyttede ligeledes til Stige.

Tilbage var så kun mor og jeg, som blev boende indtil HANS NISTED fra Stige i 1807 købte huset og selv flyttede ind i forbindelse med sit bryllup. Mor kom derefter til at bo hos CARL i Stige, hvor hun døde få måneder efter, og jeg flyttede

tilbage til Skibhusene, hvor jeg købte det hus, Christian havde bygget. Her blev jeg, indtil jeg i forbindelse med mit giftermål i 1811 flyttede ind til Odense i Overgade 29, som ejedes af min svigerfar, skorstensfejermester SCHNEIDER.

## 26 VORT HJEM I SKIBHUSENE.

Jeg skal nu prøve efter min bedste erindring at gøre en beskrivelse af vor bolig i Skibhusene, hvor jeg altså selv boede indtil jeg var 27 år.

Som jeg allerede har nævnt, var det ikke noget stort hus; det hele var 7 fag bindingsværk med mur i 1 etage, og en dertil hørende lille gårdsplads og lidt have.

I den forreste stue, som var på to fag, var der i det ene hjørne et sengested med lærredsomhæng; under vinduerne stod en slagbæk og foran denne et rødmalet slagbord; på væggen over enden af bordet var et blåmalet hængeskab. Af sidde-møbler iøvrigt var der en almindelig lænestol og en højrygget lænestol samt en taburet, betrukket med lærred. På væggene hang der, som iøvrigt i alle stuer dengang, nogle skilderier og et ret stort spejl; et stueur var her også, og endelig var det også i denne stue, at vor lille stillitz boede i sit fuglebur. Både vor kobber- og messingkaffekande havde sin faste plads her, medens thepotten og thedåsen, der også stod fremme, hørte til i den øverste stue. På bordet stod der en ølkande og et ølglas, og på væggen hang en støvekost. Gardinerne for vinduerne var rødtribede.

Den øverste stue, der var noget større end den forreste, nemlig fire fag, havde også i det inderste hjørne et sengested, men med rødtribet kattunsomhæng; gardinerne for vinduerne var her tærnedede. I denne stue var der ingen slagbæk, men nogle flere stole, som dels var anbragt omkring bordet, et gammelt slagbord, og dels ved et lille rundt thebord; der var to almindelige lænestole med rødprykket kattunsbetræk og 5 højryggede lænestole betrukket med rødprykket lærred. Mor havde sit tøj i en blåmalet dragkiste af fyr; endvidere stod der i den øverste stue, hvor far og mor sov, et mahognimalet chatol med fire skuffer, hvori lå en del af fars og drengenes tøj samt vort sølvtøj. Endelig stod i denne stue en hvid kaffekande på fod og nogle blå og hvide thekopper fremme. Der var to spejle og mange skilderier på væggene.

I sovekammeret fyldte sengestedet hele den bageste væg og dækkedes mod kammeret af blåtrykte gardiner; i sengestedet her lå også en del bukser og trøjer, og på gulvet stod støvler og sko. Det var også i dette kammer, at to gamle rokke og garnvinden befandt sig.

I hvert af de tre sengesteder var der en underdyne, en overdyne, to hovedpuder og et par lagener; i den forreste stue var sengestedet dog så bredt, at der var to underdyner og fire hovedpuder. Underdynerne var af blå- eller gråtribet



lærred, overdynerne af blå- eller rødtribet lærred eller uldent stof; hovedpuderne var ensfarvede eller blåstribede, og lagenerne var af blårlærred.

I køkkenet var der foruden ildstedet et køkkenbord med skabe, et saltkar, et trug og en huggeblok og i spisekammeret to fyrretraskister. I disse to rum var der alle de mange redskaber, som bruges til madlavning, og så bryggede vi endda ikke selv øl. Efter erindringen vil jeg nævne nogle af de ting, som hørte til mors køkkenområde. Der var stegespid og puster, jerngryder i forskellige størrelser, jernpande med rist, flere kobber- og messingkedler, tærtepande og æble-skivepande af kobber, et sold, en sigte og et blikdørslag, et rivejern og en kageform af kobber, en malmmorter, flere mål og spande, hakkebrædt, køkkenøkse, spækriver, en krumkniv, en kaffekværn, en ølmunk, en grovspade og endelig en del, som ikke egentlig hørte til køkkenet, såsom et sengebækken af messing, et messingstrygejern og nogle tinlysestager. I køkkenskabet gemtes tintallerkener, stentallerkener og forskellige hvide tallerkener samt tinbakker og -fade og blå-hvide fade.

Til vor egen forsyning holdt vi et par køer og et par svin, som gav os mælk og flæsk. I gården havde vi derfor stående saltekar og andre kar samt en kærne, foruden at vi altid havde halm liggende.

Far havde en såkaldt Bergens-jolle med mast og sejl; den brugte han dels som jolle for de eger og pramme, han førte, og dels til lidt fiskeri. Jollen lå om vinteren også på vor gårdsplads.

#### ROEPSTORFF - PETERSDORF - HANS NISTED.

Som jeg tidligere har fortalt ejede Sukkerraffinaderiet både Det store Pakhus og det hus, vi boede i; ligeledes har jeg omtalt, at begge huse i 1792 blev solgt til CHR.ALEX von PETERSDORFF; det gik sådan til:

- 9 ULRİK WILHELM ROEPSTORFF, der i mange år havde været generalguvernør over de vestindiske øer, vendte omkring 1792 i en alder af 60 år tilbage til Danmark og slog sig ned i Odense. Han havde i Vestindien indlagt sig store fortjenester og også tjent mange penge, som han nu havde planer om at bruge til opbygning af et stamhus og derved blive optaget i grevestanden. Han begyndte nu at opkøbe større ejendomme, og da hans tanke var, at det hele skulle gå i arv til hans nevø, søstersønnen CHR.ALEX, blev en del købt i dennes navn.

- Det første blev købt på auktion den 5.marts 1792 af Sukkerhuset ude ved Mølleport samt de øvrige Sukkerraffinaderiet tilhørende huse, altså også de to i Skibhusene. I 1795 købte han baronierne Einsiedelsborg og Kjørup i Krogsbølle sogn. I 1810 optoges han i grevestanden og oprettede grevskabet Roepstorff af de to godser, Sukkerhuset samt 200.000 Rdl. bankfonds. Samme år blev søstersønnen CHR.ALEX optaget i grevestanden som VON PETERSDORF, hvad han ikke længe havde fornøjelse af, da han døde allerede i 1813 og efterfulgtes af sin søn GREGERS CHR.VON PETERSDORF som greve.

Den gamle ROEPSTORFF blev over 90 år gammel og døde først i 1821. Jeg har opholdt mig så meget ved ham, fordi han senere fik en vis tilknytning til mig, bl.a. ved at være reder for den galease "FRUE MARIE", som jeg kom til at føre og senere til selv at eje.

VON PETERSDORF ejede derefter det hus vi boede i, til han i begyndelsen af 1808, som allerede nævnt, solgte det til HANS NISTED. Omkring den tid da kanalen blev taget i brug, blev Det store Pakhus nedrevet, og grunden, hvorpå det havde ligget, blev i 1812 solgt til HANS NISTED.

HANS NISTED, der var født i 1776, og ved dåben bl.a. havde farbror PEDERS første kone, MAREN, som fadder, var søn af PEDER NISTED i Stige, som var skipper og lods og født i Nisted. HANS overtog stillingen som lods i 1800, da faderen lagde op som 72-årig. Nogle år efter at være kommet til Skibhusene fik HANS NISTED borgerskab som værtshusholder og begyndte at drive det værtshus, som han sammen med sin kone, ANE MARIE, har endnu.

27 HANS NISTED har flere søskende, bl.a. søsteren ANNE LISBETH, som er gift med skipper MICHAEL ANDREASEN, og som nu også bor i Skibhusene.

MIN FÆTTER HANS.

28 Den 13.marts 1795 blev min ældste fætter HANS, søn af min farbror PEDER og hans første kone MAREN HANSDATTER, copuleret i Lumby kirke med KIRSTEN NYGAARD RASMUSDATTER af Stige, efter at de den 20.februar 1794 var blevet trolovet i samme kirke.

HANS som var født i Stige i 1759, kom som sine fætre og sin far til søs i en ung alder og fik i 1786 borgerskab i Odense som skipper. Han boede hele sit liv i Stige og døde der i 1824.

KIRSTEN havde været gift to gange før; først med CHRISTEN ANDERSEN NYGAARD, en fætter til min bror HENDRICHs kone ANNE og et par år senere med styrmand POUL JENSEN, med hvem hun havde flere børn. Hun lever stadig og bor i Stige.

DE GODE ÅR OP TIL ÅRHUNDREDSKIFTET - BUCHWALD OG ODENSE.

Jeg har nu fortalt om årene op til min konfirmation, dels ud fra, hvad der er blevet mig fortalt, og dels ud fra, hvad jeg selv erindrer. Medens jeg nu omkring 35 år senere sidder og fortæller om hine tider, vil jeg prøve at give en bedømmelse af denne periode, således at jeg senere kan drage en sammenligning mellem de forskellige afsnit af mit liv og dermed forhåbentlig af landets liv i henseende til glæder og sorger, fremskridt og tilbagegang.

Selvom vi vel ikke i denne periode, fra min fødsel til århundredskiftet, i det daglige havde indtryk af nogen form for rigdom, må vi vel nok ved tilbageblik erkende, at det

for det danske rige, og måske i særlig grad for Fyn, var rige og lykkelige år med en god udvikling.

Vi levede selv, såvel i min familie som i de fleste sømandshjem og i hele vort lille samfund, Skibhusene, meget spartansk såmænd også sammenlignet med de senere afsnit af mit liv. Men der var måske netop i disse år meget stor forskel mellem stænderne indbyrdes, mellem reder og søfolk, ja mellem rig og fattig i det hele. Da det for Fyen og Odense som helhed var en indbringende og stabil årrække, var der ingen fallitter eller lukninger af handelshuse, og det gav selvfølgelig en mere sikker og rolig tilværelse for os søfolk, som derved kunne stole på løfter og aftaler, selvom det så ikke gav så meget i penge.

29 De gode tider gav sig i Odense udslag i, at der blev midler til mange nye eller udvidede foranstaltninger; når så dertil kom, at vi i Odense netop i disse år 1789 til 1798 var så lykkelige at have en usædvanlig dygtig og foretagsom stiftamtmand i F.BUCHWALD, der i mange henseender også nød den største bevågenhed fra allerhøjeste sted, kan vi vist godt sige, at Odense var heldigt stillet.

Af de foranstaltninger, som blev gennemført af BUCHWALD, husker jeg det nye rendelag og en udvidet vandforsyning, brolægning af flere af de ydre gader og pladser, fransk brolægning på Torvet, det første offentlige hospital, der fremkom ved sygeindretninger i Gråbrødre Hospital og oprettelsen af Svaneapoteket (vi havde før kun Løveapoteket). Endvidere blev Rådhuset restaureret og Arresten forbedret; brandvæsenet blev meget forbedret bl.a. ved køb af den engelske brandsprøjte; der blev bygget murede slagterboder i den gade, som kaldes Gravene; og mange andre bygninger og institutioner blev oprettet.

Men det væsentligste offentlige arbejde i disse år var dog Kanalen, som blev påbegyndt i 1794, og som lige nåede at blive færdig, medens tiderne endnu var gode.

Skolevæsenet i Odense var også i de senere år blevet udbygget således, at der nu foruden Latinskolen var en Realskole og fem Almueskoler, nemlig den danske, de tre catechetiske og den militære.

Borgerne byggede og ombyggede også en del; den almindelige byggemåde var stadig mur og træbindingsværk i een, højst to etager.

29 Da BUCHWALD blev stiftamtmand fik han samtidigt Slottet til embedsbolig og lokale for Amtsstuen. Senere stod Slottet til rådighed for de kongelige personer, når de gæstede Fyen, og blev endelig bolig for Guvernøren.

#### HERREMÆNDENE I ODENSE OM VINTEREN.

De gode tider viste sig også i Odense derved, at det fra 1789 blev almindeligt, at de familier, som beboede herregårdene i Fyen og på de dertil hørende øer, tilbragte vinteren i Odense og, efter hvad man sagde, i stor luksus. Jeg mindes selv at have set deres ekvipager køre gennem gaderne med fire heste forspændt og løbere foran. Disse herremænd

virkede endnu fornemmere på os end de kongelige, da de senere holdt hof i Odense.

Vel også nok i forbindelse med dette fornemme liv blev der i 1795 opført en teaterbygning på den vestlige del af Sortebrødre torv.

#### A.P.BERNSTORFF OG SØHANDELEN OP TIL ÅRHUNDREDSKIFTET.

Med i en bedømmelse af denne omkring tyveårsperiode, jeg nu har beskæftiget mig med, må ikke savnes nogle ord om de udenrigspolitiske og dermed handelsmæssige forhold. Da jeg selv oplevede denne periode, havde jeg selvfølgelig ikke meget kendskab til disse forhold og tog dem vel, som de kom. Nu, da det hele er kommet på afstand, og jeg har fået senere perioder at sammenligne med, tør jeg måske vove en vurdering.

30 Disse år med den vekslende beherskelse af havene mellem England og Frankrig må have været meget vanskelige for den danske udenrigspolitik.. Som medlem af det væbnede neutralitetsforbund mellem Rusland, Sverige, Danmark og Preussen søgte vor udenrigspolitik under ledelse af A.P.BERNSTORFF at hævde synspunktet om, at frit skib giver fri ladning, krigskontrabande undtagen, og støttede derved vor handel på en meget heldig måde. Bortset fra affæren ved Tripolis, som ganske vist styrkede flådens anseelse i riget, men som afgjort ikke styrkede briternes tro på vor neutralitetsvilje, gik denne politik godt, sålænge BERNSTORFF levede, og lige til vi selv begyndte at konvojere vore koffardiskibe. I året 1800 blev Danmark tvunget til at opgive denne konvojering og i 1801 efter slaget på Københavns red til at udtræde af neutralitetsforbundet.

I mellemtiden var briterne blevet de dominerende på havene, men der levnedes endnu en ret god plads til de danske handelsinteresser. Under de stridigheder, der i halvfemserne førtes, mellem England og Frankrig om herredømmet på havene, erobrede Frankrig i 1795 Holland, hvilket medførte, at hele dette riges handel gik over til Hamborg. Dette medførte igen for os småskippere især fra provinserne, at vi i nogle år udelukkende måtte sejle på Hamborg og Altona, hvor vi tidligere havde en ret omfattende sejlads på Amsterdam og Antwerpen.

#### POSTVÆSENET.

Jeg har tidligere nævnt, at jeg ikke altid vidste eller huskede, hvorfra jeg havde de forskellige oplysninger, som jeg her har meddelt. Mulighederne var, at jeg havde hørt hjemvendende søfolk berette, at jeg havde læst det i en avis eller talt med andre, som i Odense havde læst det i en avis, eller at jeg vidste det fra breve til mig selv eller andre fra ind- eller udland.

Inden jeg forlader dette første afsnit af mit livs oplevelser, kan det måske derfor have interesse, at jeg fortæller lidt om aviser og postforbindelser.

Da Odense lå på ruten for den altonaisk-jydske post, havde vi

vel nok, og det har vi stadig, den bedste postbefordring i Danmark til hovedstaden og de sydlige udlande. Hovedruten gik fra København til Korsør, over Store Bælt med smakke til Nyborg, gennem Odense til Assens, herfra med smakke over Lille Bælt til Haderslev og videre til Altona og Hamburg. Pakker og rejsende befordredes een gang om ugen i åben vogn, kørt af en postfører; fra omkring 1785 befordredes brevposten også agende, men to gange om ugen og i en meget let vogn, en såkaldt karriol, som kun havde plads til postillonen og brevsækken. Den senere så kendte "kuglepost" brugtes endnu ikke.

Postførerne eller postillonerne havde meget fine uniformer af rødt klæde med gule opslag og hertil gule bukser med sølvstriber og en rund hat med sølvgalon; på brystet havde de et postskilt. Karriolen var rødmalet og havde på bagklappen malet det kongelige våben med krone over og posthorn under.

Brevposten afgik fra København tirsdag og lørdag aften og fra Altona tirsdag og fredag aften; Pakkeposten afgik fra København lørdag formiddag og fra Altona onsdag eftermiddag. Brevposten var knap 3 døgn undervejs, pakkeposten 5 døgn. Da alle posterne var afhængige af vind- og strømforhold ved to overfarter med søjlsmakke, blev rejsetiden ofte en del længere. Efter at vi nu har fået dampskibe på overfarterne er postbefordringen blevet mere regelmæssig.

- 8 I Odense var posthuset indtil 1793, da postmester KURRELBAUM døde, i Priorgården på det spidse hjørne mellem Vestergade og Grønnegade Sti. Derefter flyttedes det til Overgade ved siden af Postgården. Her afleverede og modtog man sine breve og pakker og tiltrådte sine rejser ad landevejene.

#### AVISER I KØBENHAVN OG ODENSE.

- 31 Af aviser var der på den tid i Odense den "KONGELIGT ALLERNÅDIGST PRIVILIGEREDE ODENSE-ADRESSE-CONTOIRS EFTERRETNINGER", det er den, der idag hedder "HEMPELS AVIS" eller "ODENSE-ADRESSE AVIS OG AVERTISSEMENTSTIDENDE", og som har eneret på at kalde sig "FYENS STIFTS-TIDENDE", og den omtrent 10 år senere i 1780 grundlagte "FYENS STIFTS-JOURNAL", senere kaldet
- 32 "IVERSENS FYENSKE AVERTISSEMENTSTIDENDE" eller kort og godt: "IVERSENS AVIS". Jeg har indtryk af, at det var den sidste, man fortrinsvis læste, da den havde mere læsestof end den anden.

I København udkom to gange om ugen "DEN BERLINGSKE TIDENDE" og fire gange om ugen "ADRESSEAVISEN"; derudover var der flere aviser, der udkom med kortere eller længere mellemrum, men enten var de som "ADRESSEAVISEN" meget lokalt prægede og derfor uden interesse for os i provinserne, eller også repræsenterede de en særlig litterær interesse. Den eneste af de københavnske aviser, der kunne have nogen interesse for os var "DEN BERLINGSKE TIDENDE". Denne udkom, som nævnt, to gange om ugen nemlig tirsdag og lørdag; når man havde valgt disse to ugedage, skyldtes det, at posten fra Hamborg ankom mandag og fredag medbringende den tyske avis "HAMBURGER CORRESPONDENT", hvorfra "DEN BERLINGSKE TIDENDE" fik sine nyheder og oplysninger fra udlandene. Da posten fra Hamborg imidlertid ankom en dag tidligere til Odense end til København,



kunde Odenseaviserne jo ligeså godt selv sikre sig et eksemplar af "HAMBURGER CORRESPONDENT" og derved bringe sine læsere nyhederne fra udlandene en dag tidligere.

#### KANALEN.

Efter hvad man i min barndom fortalte i Skibhusene, havde der tidligere været drøftet forskellige ideer om enten at gøre Susåensejlbar ved udgravninger, så den blev dybere og mere ret, eller at grave en kanal således, at skibene ikke alene kunne sejle helt ind til skibhusene, men endog helt ind til Odense, hvor man så ville etablere et bassin, hvor skibene kunne losse.

Det var imidlertid hidtil blevet ved snakken, men som allerede nævnt, lykkedes det i 1794 at komme igang med dette meget store arbejde. At det nu lykkedes, kan vi vel takke to forskellige omstændigheder for; for det første fremkom købmandslauget i 1793 med en besværing eller erklæring over de dårlige forhold i Odense havn, hvormed mentes ankerpladsen ved Klintebjerg, og for det andet var vor udmærkede stiftamtmand, der da var kommet godt i gang med sin idérige embedsførelse og som følge deraf blev hørt af de høje myndigheder i Hovedstaden, blevet stærkt interesseret i kanal-tanken.

Den nævnte erklæring fra købmændene besværede sig dels over, at ankerpladsen især om vinteren var meget udsat for vejret og derfor meget urolig, hvorved fartøjerne led megen skade, dels at ankerpladsen lå så langt fra skippernes boliger i Stige, at disse ikke daglig kunne komme dertil og åbne lugerne, hvorfor fartøjerne led meget ved fugt i det indre, og endelig, at skipperne og købmændene var afhængige af bådførerne og disses væretagelse af ladningen på vej fra havn til skibbro i Skibhusene. Endvidere beklagede man sig over, at købmændene ofte måtte lade ladningen ligge uden opsyn på skibbroen, fordi de, boende inde i Odense, ikke i tide kunne erfare, hvornår bådførerne kom ind og fik udlosset. At ikke alle købmænd selv havde hest og vogn, hvormed de kunne afhente deres varer, men måtte leje køretøj, forværrede også disse forhold. Nej, hvis skipperen kunne lægge lige til skibbroen, og denne så lå nærmere ved købmandens pakhuis, kunne fast ingen vejrlig hindre en bestemt losningsdag.

29 Hvordan BUCHWALD fik kanalarbejdet sat igang, og hvordan der skaffedes penge til det, ved jeg ikke; men som jeg har nævnt, var det gode år for riget, og der har vel også nok været penge i kongens kasse.

33 I hvert fald så vi allerede i efteråret 1794 kaptajn WEGENER gå omkring og måle op og lave kort og tegninger. Det følgende år skete der ikke noget, men den næste sommer i 1796 fortsattes opmålingerne og samtidig begyndte der at ankomme forskellige materialer især tømmer, der skulle bruges til bygning af muddermaskiner og til hjulbøre og trillebrætter. Det meste af dette tømmer kom fra Rendsburg og blev sejlet hertil; man skulle tro, at vi havde tømmer nok her i Fyen, men det har vel været billigere at få i Holsten. Iøvrigt blev muddermaskinerne bygget af en Holstener, som ved bygningen af Ejderkanalen var blevet øvet deri. Egetømmer til

hjulbørene og nogle af muddermaskinerne blev leveret meget billigt af greven på Brahetrolleborg.

Alle disse forberedende arbejder gik for sig næsten lige udenfor vor dør, og da jeg ikke havde fået hyre endnu, havde jeg af og til god anledning til at se det hele på nært hold. Der blev i det hele bygget fire muddermaskiner nemlig en stor med seks skeer og tre mindre med hver to skeer. De tre mindre blev færdigbygget i sommeren og efteråret 1796, den store blev først færdig i efteråret 1797. Af hjulbøre blev der bygget 300.

Såsnart den første muddermaskine var færdigbygget, blev den i sommeren 1796 sat i arbejde med at opmudre åmundingen. Det var morsomt at se dens arme med den spandformede ske dykke ned i vandet, skrabe hen over bunden og komme op med skeen fyldt med mudder, hvorfra vandet drev ud langs kanten af bundklappen; når så armen havde ført skeen ind over åbred- den åbnedes bundklappen og mudderet faldt ned på bredden og dannede efterhånden en vold på siden af åen. På samme måde blev den egentlige kanal senere udgravet. Maskinen betjentes ved håndkraft gennem tove. Man sagde, at der i England fandtes muddermaskiner, som blev drevet af en dampmaskine, og at kaptajn WEGENER havde forsøgt at få en sådan, men uden at det lykkedes.

Der kom mange fremmede til egnen i de år, opmudringen og gravningen stod på. Men såvidt jeg kunne se, kom der ikke i de første år så mange, som man havde regnet med; for, som jeg har nævnt, havde man bygget 300 hjulbøre, men jeg mener ikke, der var flere end ca. 100 kanalgravere. Blandt de fremmede var der især mange Holstenere og folk fra det sydlige Slesvig; de slog sig ned både her i Skibhusene og i Stige og sad i flere år som innsiddere med hele familien.

Opmudringen af åmundingen, som jo blev påbegyndt i 1796, fortsatte det følgende forår, hvor også det egentlige gravearbejde begyndte på strækningen fra åen til Skibhusene. Den ene af de små muddermaskiner arbejdede her, medens de to andre opererede i åen. Trods et højvande i juni måned, der fyldte det stykke kanal, der næsten var udgravet fra åen op til Skibhusene, lykkedes det inden udgangen af 1797 at blive færdig med dette stykke kanal på ca. 900 Alen og samtidigt at få opmudret åen på ca. 400 Alen. Inddæmningen, som udførtes samtidigt med, at man gravede kanalen gennem Båge Strand, altså der hvor der stod vand, blev færdig op til Fandens Krog. Endvidere fik man udgravet 500 Alen gennem Marienlunds eng. Dermed var jo så det meste af det, der lå i vor nærhed, færdigt.

Åen var opmudret til 32 Fods bredde, og kanalen fra åen til Skibhusene fik 24 fods bredde i bunden, og sideskråninger. der var 1 fod i højden på 2 Fod i bredden. De samme mål fik kanalen op til Fandens Krog.

Fremgangsmåden var den, at man begyndte med at inddæmme et stykke på et par hundrede Alens længde med dæmninger på alle fire sider, derefter maledes vandet ud, så man kunne komme til at grave selve kanalen ud indenfor de fire dæmninger. Den jord, man derved gravede op, blev så brugt til at bygge dæmninger om det næste stykke; og således fortsatte man stykke for stykke. Kanalgraverne skulle selv møde med spader til gravningen, men da dette øjensynligt voldte noget besvær, gik man over til at levere kanalgraverne disse spader mod afkort-



ning i daglønnen.

I de følgende år foregik det meste af arbejdet længere væk fra Skibhusene, således kanalen ude i Fjorden, som der blev arbejdet stærkt på i 1799, hvor der arbejdede over 200 mand. Men det var ikke blevet nemmere at få kanalgravere nu, da der kunne tjenes mere på herregårdene. Kanalen op til Fandens Krog blev gravet færdig i 1800.

I 1801 kunne man sejle op til Skibhusene og i 1803 helt op til bassinet, men det vil jeg omtale senere.

#### CHRISTIAN OG FAR DØR.

1797 var et sorgens år hos os. I det år mistede jeg både min ældste bror og min far.

13 CHRISTIAN døde i foråret, den 18.maj, og blev begravet fra Sct.Hans kirke den 22. CHRISTIAN og SOPHIE havde ingen børn, så han havde allerede i januar månød skrevet testamente, hvorefter han efterlod SOPHIE alt.

Far døde i efteråret den 24.september og blev begravet fra Sct.Hans kirke den 28. Mor meddelte fars død og begravelse i "ODENSE ADRESSE CONTOIRS EFTERRETNINGER" den 4.oktober.

Allerede dagen efter at far var død, mødte skifteretten op hjemme hos mor for at foretage registrering af boet efter far, det vil sige, at de gik rundt i vore stuer og skrev ned, hvad der var af bohøve, husgeråd og lignende.

12 Da ingen af vi fire drenge var hjemme, HENDRICH var ude at  
34 sejle fra København, JOHANNES var på en sørejse til Norge, CARL var i København, og jeg selv var på min første sørejse til Norge, mødte styrmand HANS ANDREASEN på vore vegne og kontrollør JANTZEN som lavværge for mor; derudover var der et par vidner fra skifteretten i Odense.

13 HANS ANDREASEN var jo, som jeg har nævnt, fætter til min bror  
21 CHRISTIANs kone SOPHIE, som kort før fars død var blevet gift med SØREN MICHAEL WINTHER. Kontrollør JOHAN JANTZEN boede også i Skibhusene og havde et par børn, lidt yngre end mig.

21 Den 12.januar det følgende år mødte skifteretten igen, denne  
13 gang for at afslutte boet. Da var vi alle hjemme, både mor og vi fire drenge. Det var første gang, jeg således oplevede myndighederne på nært hold, og jeg synes jo nok, det var meget højtideligt. Denne gang var rebslager SØREN MICHAEL WINTHER lavværge for mor og skipper JENS NIELSEN curator for os alle. Det blev nu besluttet, at mor kunne sidde i uskiftet bo, det vil sige, at mor kunne beholde det hele, mod at hun også overtog gælden. Vi blev altså alle fem boende, selvom vi fire brødre jo nu alle sejlede og kun var hjemme om vinteren længere tid ad gangen.

Det var dog ikke alt, der var sørgeligt for familien i 1797. Min kusine JOHANNE MARIE blev den 11.november gift i Lumby kirke med RASMUS JØRGENSEN, som da var 28 år. De blev boende i Stige.

## HYRE - SESSION - SKIPPER.

1797 var også året, hvor jeg begyndte mit liv som rigtig sømand. Hidtil havde jeg ikke været stort udenfor Odense Fjord, hvor jeg gennem et par år havde gået far til hånde på de korte rejser mellem Klintebjerg, Stige og Skibhusene.

Nu havde jeg i foråret fået min første rigtige hyre som dreng på en galease, der gik på Norge, og jeg var dermed begyndt at sejle til søs. Jeg var jo klar over, at skulle jeg klare mig fremover, måtte jeg se at blive skipper og få eget skib eller ihvertfald part i et skib. Når jeg så på, hvordan det var gået far og farbror PEDER, den ene som bådfører og den anden som skipper, kunne jeg jo klart se, hvor meget større muligheder, der lå i at have et skipperpatent. Det var ikke, fordi vi var fattige hjemme hos os, men det var for mig tydeligt, hvor meget mere de havde af alting i farbrors hus.

Far må selv have gjort sig de samme tanker, for selv om han kun nåede at se CHRISTIAN som skipper, gjorde han, hvad han kunne, for at vi fire andre sønner kunne få hyrer, der gav muligheder for senere styrmands- og skipperpatenter; og vi nåede da også alle at blive skippere og at få borgerskab i Odense som sådanne; HENDRICH og JOHANNES i 1802, CARL i 1803 og jeg selv først nu i 1830. Min bror CHRISTIAN fik allerede i 1790 sit borgerskab i København og min fætter HANS i 1786 i Odense.

Der var to forhold, der bevirkede, at jeg ikke kunne få skipperpatent og borgerskab i samme alder som mine brødre. Det ene var den kongelige resolution af 8. januar 1802 om den, som vil være styrmand; det andet var den ulykkelige og langvarige krig med England.

Skipper- eller styrmandspatenter har altid været søgt og meddelt på de årlige sessioner i forbindelse med indførelsen i sø-rullen. Før den omtalte resolution stillede der ikke præciserede krav til den, der søgte patent, bortset fra de teoretiske krav, der var nævnt i bogen kaldet "Skatkammer"; men det var sessionen, der efter anbefaling fra skipper-lavet skønnede om ansøgeren var kapabel.

I resolutionen af 8. januar 1802 bestemtes imidlertid, at den, som vil være styrmand, skal have sejlet som matros i 7 år på Østersøen og i Kattegat og have været på tre togter i langfart. Nu havde vi der sejlede på Norge, på Østersøen og på Holland og Hamburg og iøvrigt kun indenfor riget, jo ikke mange muligheder for at komme på langfart, når bortses fra vore befalede orlogs-togter. Og da vi, efter at Briterne i 1807 havde bortført vor orlogsflåde og indtil krigen sluttede i 1814, ikke havde orlogsskibe at komme på togt med, var det ikke muligt at opnå den krævede sejlads.

Da resolutionen, såvidt jeg mindes, først trådte rigtig i kraft i 1803, nåede mine tre brødre, der jo var lidt ældre end mig, at få deres togter.

Helt kan jeg ikke huske, hvordan bestemmelserne var, men jeg ved ihvertfald, at jeg har sejlet som styrmand og skipper længe før jeg fik mine patenter eller certifikater, som de også hed; så vi har nok ikke været så nøjeregnende dengang.

Men lad os lige se på, hvordan mine rulle-antegninger passer med de virkelige forhold.

Jeg har været på mange sessioner i mit liv, næsten på en om året bortset fra krigsårene. Jeg mener, at jeg blev optaget i hoved-rullen for Odense og fik mit første sø-patent i 1800. I 1807 var jeg på mit første orlogstogt, hvorefter jeg blev betegnet som halvbefaren og i 1812 som sætteskipper, hvilket angav, at jeg uanset certifikat sejlede som skipper på et fartøj, som jeg ikke selv ejede. De sidste to togter til orlogs havde jeg i 1815, hvorefter jeg i 1816 i rullen blev betegnet som styrmand og samtidigt overflyttet til extra-rullen som skipper. Mit skipper-patent fik jeg på sessionen i 1817. Siden er jeg forblevet stående i extra-rullen som skipper.

- 9 Fra 1806 sejlede jeg som styrmand bl.a. på galeasen Birgitte. I 1810 antog generalguvernør ROEPSTORFF, som jeg tidligere har fortalt om, mig som skipper på sit gode skib, galeasen FRUE MARIE, som han lige havde købt i Göteborg.
- 35 Året efter købte købmand HANS TEISEN FRUE MARIE og beholdt mig som skipper; under resten af krigsårene fortsatte jeg med at sejle for HANS TEISEN, - til 1814 mest indenlands -, indtil jeg selv i 1817 kunne overtage FRUE MARIE, som siden har haft mig som både skipper og reder.

#### HENDRICH BLIVER GIFT.

- Den næste af brødræne, der blev gift efter CHRISTIAN, var HENDRICH, der jo også var den ældste af os tilbageværende. HENDRICH blev den 19. december 1800 i Lumby kirke viet til ANNE SENECA DATTER NYEGAARD af Stige. Hun var datter af skipper SENECA CHRISTENSEN NYEGAARD og ANNE CATHRINE RASTRUP.
- 13 som forlovere havde de skipper JENS NIELSEN af Skibhusene og skipper MATHIAS FISCHER af Stige.

HENDRICHs svigermor var enke, da de blev gift, og boede alene med Anne i huset i Stige. Hendrich og Anne fik deres hjem her, til han døde i 1816. ANNEs mor blev boende her til sin død i 1810, og ANNE blev boende også efter, at hun i 1816 blev gift med MADS DAUGSTRUP.

- 22 ANNE SENECA DATTER havde tre søstre. CHRISTIANE, der var gift med skipper HANS CHRISTIAN FISCHER, en bror til førnævnte MATHIAS FISCHER, KIRSTEN, som blev gift med skipper ANDREAS MADSEN FRIIS og ERASMINE der blev gift med gartner JOHAN PEDER HUMÆUS.

#### STIGE.

Ved fars død i 1797 boede hele vor familie i Skibhusene og farbrors og fasters familier i Stige. De to sidste er siden blevet i Stige. Min bror HENDRICH og hans familie har siden

1800 boet i Stige, min bror CARL og hans familie flyttede i 1801 til Stige og vendte i 1822 tilbage til Skibhusene, medens jeg i 1811 flyttede ind til Odense, hvor jeg siden med min familie har boet i Overgade 29; endelig er min bror JOHANNES blevet i Skibhusene eller ihvertfald udenfor Nørreport.

En stor del af ANDERSKOV-familien har altså i kortere eller længere tid været knyttet til Stige.

Som jeg før har omtalt, var Stige eller Stigestrand i mange år Odenses sommerhavn, idet denne plads lå så langt inde i Fjorden, som man om sommeren kunne sejle de almindeligste galeaser og jagter, før man blev nødt til at omlade til mere fladbundede fartøjer, som så kunne gå helt ind til skibbroen ved Skibhusene i bunden af den grunde Bågø Strand, hvorfra der gik en skibsvej over Ladegårdsmarken ind til Odense. Skulle man befordre sig landvårts fra Odense til Stige måtte man køre ad den gamle Bogense-vej, der gik over Næsbyå til Lumby.

I begyndelsen af forrige århundrede boede der, efter hvad der fortælles, kun fem skippere i Stige, idet de fleste skibsladninger blev hentet af skippere fra Als og Holland. Senere er der jo som bekendt mange skippere, der har slået sig ned i Stige, også selvom deres fartøjer om vinteren lå helt ude ved Klintebjerg. Omkring år 1800 boede der vel nærmere tredive Skippere i Stige; idag er der noget færre, idet kanalen har bevirket, at især de yngre er flyttet ind til Skibhusene og Odense. Til gengæld er der så blevet flere gårdmænd og boelsmænd.

Allerede omkring århundredskiftet var Stige en ret stor by med over 500 beboere i Stige og Hauge tilsammen, hvoraf vel godt halvdelen var direkte forbundet med sølivet. Af håndværkere var der bl.a. sejlmager, jolleflikker, bødker, træskomand, bager, skræder, stenhugger, snedker, skomager, smed, væver og tømmermand. Der var to værtshuse, en del daglejere og kanalgravere, og endelig havde Stige både en lods og en tolder.

Af de 29 fartøjer, der var hjemmehørende under Odense, hørte størsteparten endnu til i Stige. Det var langt overvejende galeaser, det drejede sig om.

#### TOLDFORORDNINGEN AF 1.FEBRUAR 1797.

I 1797 fandt der en begivenhed sted, hvis omfang og betydning for vor søhandel selvfølgelig ikke da stod en femtenårig dreng klart, men som senere for den voksne skipper og reder viste sig at have en meget gunstig indvirkning på ikke mindst søhandelen til og fra provinsernes havne. Det var den nye toldforordning af 1.februar 1797.

Denne forordning sagde nemlig, at vi nu, uanset hvor vi boede, kunne ind- og udføre så at sige alle varer, og at den, der havde indført en vare, også kunne sælge den videre til et hvilket som helst andet sted, såsnart han havde betalt de fastsatte toldafgifter.

Ydermere kunne alle havnsteder etablere såkaldte kreditoplag, hvor man uden at betale toldafgifter kunne oplagre varer, som man agtede at genudføre.

Alle de tidligere mange omsætningsafgifter indgik nu i toldafgiften, der fremtidigt beregnedes efter tal, mål og vægt og betaltes på fortoldningsstedet. Også i de mange skibsafgifter blev der ryddet op således, at der fremtidigt kun skulle betales lastepenge og skriverpenge.

Alt dette betød bl.a., at vi i Odense blev uafhængige af København. Når jeg siger vi, var det selvfølgelig først og fremmest købmændene, men derved også rederne og skipperne.

#### FORHOLDET TIL ENGLAND.

36 For Briterne var det nu meget væsentligt at få Danmark til at opgive det væbnede neutralitetsforbund med Rusland, Sverige og Preussen. Nu 30 år senere kan man klart se, at da den engelske flåde under admiral PARKER med NELSON som næstkommanderende i marts måned 1801 stod ned gennem Kattegat med kurs mod Øresund, burde det have været indlysende for os, at målet med togtet var København, hvor den danske orlogsflåde befandt sig og ikke Østersøstaterne.

Vor begejstring for og tiltro til vor orlogsflåde var imidlertid så stor, at vi vægrede os ved at se nogen fare i, at den engelske flåde stod ind i danske farvande; ja så stor var tilliden til vor rent danske flåde, at vi selv efter søslaget på Københavns Red den 2. april 1801, hvor vi faktisk overgav os, var overbeviste om, at vor flåde havde besejret den britiske. Begejstringen var meget stor og spredtes udover hele riget ikke mindst takket være digteren ADAM OEHLENSCHLAGER.

Og så var det virkelige forhold jo det, at Briterne netop med baggrund i dette søslag kunne tvinge os til at udtræde af neutralitetsforbundet. At Briterne ikke hermed var blevet tilfredsstillet, at de havde flere krav til os, at det vel til syvende og sidst drejede sig om herredømmet på havene, blev vi jo belært om på sørgelig og beskæmmende vis 6½ år senere.

Men foreløbigt levede vi videre i den glade tro, at vi havde klaret os godt, og at der nu igen var fred og ingen fare.

#### SØSLAGET PÅ KØBENHAVNS RED.

Selv var jeg ikke med i søslaget på Københavns Red, men jeg har da hørt en del berette bl.a. af min ældste bror HENDRICH, som var på defensionen fra den 11. marts 1801 og således var i tjeneste som helbefaren og deltog i slaget skærtorsdag den 2. april.

Det var ikke megen tid, man havde til at gøre den danske



flåde kampklar. Den 30.marts passerede Briterne Kronborg for sydgående; der blev affyret skud fra begge sider, vistnok uden at gøre nogen skade; men det må have virket som en krigserklæring. Den britiske flåde holdt sig i den svenske side af Øresund og fortsatte til syd for København, hvor man afventede gunstig vind, som kom fra sydost torsdag morgen den 2.april, således at Briterne som planlagt kunne angribe den danske forsvarslinie fra syd.

De danske orlogsskibe var næsten alle oplagte for vinteren, og de fleste var aftaklede. Da der ikke var tid til at takle dem til, blev de forankrede i en buet linie fra Amagers østkyst i syd til det faste batteri Trekroner i nord omtrent følgende østsiden af Refshalegrunden. Den eneste indsejling til Københavns havn var således fra nord igennem Kroneløbet; dette dækkedes af nogle få af de tiltaklede orlogsskibe, som dog ikke kom i kamp, da angrebet førtes fra syd.

Det sydligste skib i den danske linie var PRØVESTENEN; derefter kom WAGEREN og som nummer tre RENDSBORG, efterfulgt af NYEBORG, som lå nordvest for RENDSBORG og dermed lidt bag linien, således at den kunne beskytte de tre andres landværtssider mod eventuelt indbrud bag linien.

HENDRICH gjorde tjeneste på RENDSBORG, som benævntes Skiøtt-Fartøj. Hun var bygget i 1788 som 3-mastet skonnert med råsejl på de to master og var armeret med 20 stk. 24 pundige kanoner. Besætningen bestod af 8 officerer og 136 mand. Chef var capt.lieutn. C.T.EGEDE.

37

Kl. 10.30 affyrede PRØVESTENEN sit første skud og kort efter var også RENDSBORG engageret i kampen. RENDSBORG fik straks sit bagbords ankertov overskudt og fik derved agterenden til fjenden, hvorved kanonerne ikke kunne bruges. Man kappede derfor selv det andet ankertov, satte sejl og førte skibet ind på Refshalegrunden, hvor det kom til at ligge i en sådan position, at man igen kunne bruge kanonerne, selvom afstanden til fjenden nu var blevet lidt større. RENDSBORG lå nu omtrent udfør batteriet Sextus og fik med både kugler, knippler og skråsække skudt 550 skud inden mesanmasten kl. 2.30 faldt. RENDSBORG var da meget medtaget efter 7 grundskud og 13 skud i vandgangen, hvorfor chefen besluttede sig til at sende så mange som muligt iland til Nyholm. Resten, nemlig 29, deriblandt chefen, blev taget til fange af Briterne, som derefter brændte den aldeles ødelagte RENDSBORG på stedet.

HENDRICH slap godt fra det, men iøvrigt blev næsten en fjerdedel af besætningen enten kvæstede eller dræbt.

Der deltog i slaget adskillige søfolk her fra Odense og Stige, og jeg har indtryk af, at de fleste af disse var ombord i RENDSBORG og NYEBORG.

#### FØRSTE SKIB AD KANALEN TIL SKIBHUSENE.

For os her i Odense blev 1801 et skelsættende år; ja, jeg kan vist sige netop for os i Skibhusene, idet de første strækninger af kanalarbejdet var blevet så vidt færdige, at kanalen kunne tages i anvendelse for sejlads fra dens begyndelse mellem Klintebjerg og Stige ind til Skibhusene. Det blev endda et rigtigt Skibhus-fartøj, der kom til at

foretage den uofficielle indvielse af denne første del af Kanalen.

13 Den 4. september 1801 løb det første skib op ad den nye vand-  
12 vej til Skibhusene, og dette skib var jagten HAABET, som  
tilhørte JENS NIELSEN og som havde HANS ANDREASEN som skip-  
per. HAABET målte  $7\frac{1}{2}$  C.L. og var et af de få lidt større  
fartøjer, der var bygget i Skibhusene og netop i dette år.  
HAABET kom på denne dag med stykgods fra København. Jeg  
husker, hvor stolt JENS NIELSEN var dels af skibet og dels  
af, at det blev ham som købmand i Skibhusene, som fragtede  
det første skib.

Der sejlede dette år til den 2. november, og der ankom inden  
da 39 fartøjer ad kanalen til Skibhusene. Enkelte af dem  
stak  $8\frac{3}{4}$  Fod.

#### KANALEN TAGES I BRUG HELT OP TIL BASSINET.

De næste år blev der arbejdet godt på fortsættelsen af kana-  
len fra Skibhusene til Fandens Krog og videre til bassinet.  
Bassinet blev anlagt og forsynet med bolværk på den ene side  
og samtidigt blev den nye Bogense-vej anlagt.

32 Man nåede efterhånden såvidt, at det første skib den 7. okto-  
ber 1803 kunne passere op ad kanalen hele vejen fra Stige  
til bassinet. Det var jagten NEPTUNUS af København, som  
CHR. IVERSEN havde befragtet med en ladning stenkalk fra  
Gudumlunds fabrik ved Aalborg til den Lahnske Stiftelses  
bygning. Den stak mellem 7 og 8 Fod.

Det var jo en stor begivenhed, som overværedes af mange men-  
nesker langs kanalen. FYENS AVIS havde megen omtale af den  
sejlsads og fremhævede, "at enhver skipper nu kunne se af  
dette, at der er ingen hindring, når de kun holder midten  
af kanalen, og til trækning udfordres kun een eneste hest.  
Med jevnlig vandhøjde haves 10 Fods vand, 9 er det laveste,  
og med nordvest og nordøst storm stiger det til 13 Fod og  
derover".

Trækningen af skibene gennem kanalen eller trælningen, som  
vi kaldte det, fik gårdmand STEFFEN TANGGAARD i Hauge af  
Stige skipperlav eneret på at udføre ved hestekraft.  
STEFFEN TANGGAARD var en yngre bror til HANS TANGGAARD.

13 Det viste sig dog snart, at ikke alle var enige med FYENS  
AVIS i dens rosende og begejstrede omtale af kanalen. Jeg  
husker således, at der var nogle købmænd bl.a. JENS NIELSEN  
der besværede sig over kanalens tilstand især over, at der  
ved Skibhusene kun var 8 Fod vand. De blev støttet af told-  
forvalter KRAGH, som kunne bekræfte, at næsten ingen skibe  
med tømmer og andre voluminøse varer løb op i kanalen, men  
lossede på gammel vis ude i Fjorden, hvorefter varerne enten  
flydende på vandet eller i både førtes til Skibhusene, hvor  
købmændene endnu havde deres pakhuse.

Så vor frygt for at oplagring og handel skulle flytte væk  
fra os i Skibhusene og ind til bassinet i Odense var fore-  
løbig ubegrundet. Skibhusene var stadig betydningsfuld.

I slutningen af 1804 var den nye Bogense landevej færdigan-  
lagt og kunne tages i brug. Da den nu lå helt på vestsiden  
af kanalen og iøvrigt på en lang strækning benyttedes som



trækbane for hestene, blev den gamle flydebro, som hidtil havde ført Bogense landevej over kanalen, overflødig og blev taget bort.

13 Foruden det allerede nævnte var der andre forhold, vi var utilfredse med; således var det blevet forbudt at fiske i kanalen, en rettighed som bl.a. de sø-indrullerede tidligere havde haft. I Skibhusene skulle der til kanalselskabet betales vinterhavnspenge af de skibe, som her var oplagt; det nægtede JENS NIELSEN, da han hævdede, at de to skibe, han havde oplagt her, lå i et lille bassin, som han selv havde bekostet. Jeg tror nok, han fik medhold heri, ihvertfald for en tid.

Såvidt jeg husker kunne der ligge 12 skibe i det store bassin ved Aaløkke, dog ikke alle ved bolværket. Her blev iøvrigt bygget en lille lav, firkantet bygning i en etage til told- og vejerbod. Den lignede nærmest et krudttårn.

13 JENS NIELSEN havde da forresten også indrettet en kølhalingsplads ved sit eget bassin i Skibhusene.

17 Jeg skal da også lige nævne, at da kanalen var taget i brug, fik skipperne KRISTIAN RITZ og JEPPE HANSEN tilladelse til at sætte folk over kanalen ved Skibhusene; de daglejere, som roede bådene over, kaldte vi for oversættere.

FORTSAT GODE ÅR FOR OS.

For os i Odense fortsatte de gode tider tilsyneladende efter Søslaget på Københavns Red i 1801, og jeg tror, det gik ligesådan i det øvrige land. 1801 var omgærdet med megen romantik og megen selvforherligelse, dog mest omkring hovedstaden, hvor Oehlenschläger og de andre digtere levede. Vi andre mærkede ikke nogen større forandringer, og vi troede jo som alle danskere, at forholdet til Briterne var blevet godt igen, efter at vi var udtrådt af neutralitetsforbundet, og at vi her i Danmark fortsat kunne leve vort eget liv uden hensyn til de store omvæltninger, der foregik ude i Europa.

I hvert fald var det fortsat gode år for handel og søfart, og vi kunne stadig få de varer, som vi var vant til at få.

Ja, sådan gik det stille og roligt for os, indtil fortrædelighederne begyndte i 1807.

Lidt hørte vi dog fra København; jeg kan således huske, at avisen omtalte, at Adam Oehlenschläger i 1804 gjorde en rejse til Langeland, hvor han med smakken i dårligt vejr måtte krydse Store Belt og senere sejle fra Taasinge til Rudkøbing ligeledes i dårligt vejr. Det har jo nok været lidt hårdt ved en, der ikke havde været på søen før.

I disse år fra 1801 til 1807 blev mine to brødre gift. CARL blev den 4. december 1801 hjemme hos brudens forældre viet til ELLEN KIRSTINE RODE, en datter af toldbetjent 24 SØREN ROHDE og ELEONORE SCHRØDER i Stige. De bosatte sig i Stige, men vendte i 1828 tilbage til Skibhusene.

23 JOHANNES blev den 21. december 1803 i Vor Frue Kirke viet til MARIA CATHRINE MØLLER, som var datter af skomagermester CARL CHRISTOPHER MØLLER og KAREN NIELSDATTER STORM i Odense. De blev boende i Skibhusene til 1809, da de flyttede ind til Nørreport.

I de samme år fik mine brødre døbt 6 børn. Jeg havde selv den glæde at blive fadder til Hendrichs andet barn JOHAN CHRISTIAN, som blev døbt den 26. februar 1803 i Lumby kirke. 22 Foruden mig var HANS CHRISTIAN FISCHER og hans kone CHRISTIANE NYGAARD i Stige faddere. HANS CHRISTIAN var en yngre bror til MATHIAS FISCHER, som var gift med ANNE CATHRINE Øhlenschläger fra Assens.

I 1806 sejlede jeg som styrmand i galeasen BIRGITTE af Odense og i foråret 1807 var jeg på mit første orlogstogt i Vester- og Østersøen.

#### LODSBØGER OG SØKORT.

Selvom det ikke er mere end en god snes år siden, og selvom krigene medførte en lang afbrydelse i udviklingen kan jeg mærke en stor forbedring af de forhold, vi sejler under, fra min første styrmandstid til idag. Og går jeg helt tilbage til mine første år på søen, omkring århundredskiftet, er forbedringerne til idag meget mærkbare.

De hjælpemidler, vi har idag, til undgåelse af forlis ved stranding eller grundstødning, såsom søkort og afmærkning af klipper og rev ved fyr og vagere, havde vi kun i meget sparsomt omfang for tredive år siden, og udviklingen af disse fortsætter nu stadig.

I min fars og farbrors tid var de hollandske platkort de eneste søkort, man havde, og de var ikke gode; de angivne lodskud var ofte forkerte og forkert placerede. Men man havde lodsboegerne, som i ord beskrev, hvorledes man skulle sejle fra sted til sted, når man ville undgå grunde og lignende.

38 Det var ikke fordi der ikke fandtes danske og bedre søkort end de hollandske. Brødrene LOUS havde allerede i 1771 fået privilegium på at fremstille søkort over Kattegattet og Østersøen og var også begyndt at anvende Mercator's projek- 39 tion ved fremstillingen, og det kongelige Søkort-Arkiv var oprettet i 1784 under ledelse af kaptajnløjtnant LØWENØRN og havde afkøbt brødrene LOUS deres privilegium og inden krigene nået at fremstille nogle kort. Men det var ikke sø- kort, som vi almindelige skippere havde nogen fornøjelse af, da de ikke måtte sælges, fordi admiralitetet frygtede, at de bedre søkort skulle komme landets fjender til gode. Denne opfattelse holdt sig til efter krigene med England og officielt helt op til vore dage.

39 I 1820 udsendte Søkort-Arkivet endelig et kort over Kattegat, som vi måtte bruge. Det var i plat projektion, men dog med 11 nogle forbedringer. LØWENØRN havde foruden sine egne opmålinger haft oplysninger fra skippere, som selv havde erfaret sig til angivelse af grunde og lignende og indberettet dette. Som eksempel kan jeg nævne, at vor skipper JES JESSEN havde opdaget en grund ved Djursland, som blev anført på kortet som Jessens grund. Dette søkort var forsynet med kompasstreger udfra en misvisning på  $18\frac{1}{2}^{\circ}$  til nordvest; lodskudene var angivet i favne, og alle kendte grunde var anført med

navn og begrænset af en punkteret linie. Endvidere var alle fyr og vagere afmærket, ligesom bundforholdene var angivet der, hvor de var kendt.

Men først i år er der kommet kongelig bestemmelse om, at nye kort, og det vil bl.a. sige i Mercatorsprojektion, skal anvendes.

Lodsbøgerne har imidlertid holdt sig helt op til vore dage, men de har i den sidste halve snes år ikke været det eneste hjælpemiddel, vi havde, efter at søkortene blev frigivet. På sin vis var lodsbøgerne nemmere at have med at gøre, fordi de klart angav, hvor man skulle passe på, og hvad man ikke skulle gøre. Som eksempel herpå vil jeg citere en lodsbog om Havne og ankerpladser på Bornholm.

"Rønne er den betydeligste havn, og dog er den kun tjenlig for små fartøjer, der ikke stikke dybere end til 6 a 7 Fods vand. På øens sydlige side er der Arnager havn, hvor store og dybtstikkende skibe kan anløbe, men med denne havn er den ulejlighed forbunden, at den er blottet og står åben for visse pålandsvinde; heller ikke har den nogen god, fast ankergrund, så den giver ikke den sikre tilflugt, som man ellers der skulle have ventet? Men overalt er det ikke kun i nødstilfælde, at man bør søge ankerplads på den sydlige side af landet, da grunden er næsten overalt uren og ikke ankerfast. Men i særdeleshed er det slet ikke råde- ligt, at nogen stiller kursen sydlig om Bornholm, da der i de farvande gives en del farlige grunde og næsten uundgå- lige skær, uagtet at farvandet deromkring er bredt og rumme- lig nok. Dog alligevel kan man, for ikke at lade sig hendri- ve af stærk modvind, lade ankeret trygt og sikker falde på mange flere forskellige steder under Bornholms kyster. - Således kan man godt ankre med østlig vind i en afstand på en fjerding, ja en halv mil fra landet, langs omkring ved vestkysterne af Bornholm, og det endog overalt, i hvor man end selv vil? Med sydost og vestlige vinde ligge man me- get trygt under kysterne ved Sandvig; dog er det endnu meget bedre og ønskeligere at ankre lige for Allinge, men når vinden går om til nord, eller vorder nordvest, må man dog ufortøvet lette anker og gå straks til sejls derfra, hvorpå man da styrer hen til Frenne havn, ja længere hen, om man vil, lige uden for Nexø, i hvis havn eller red man kan ankre trygt og sikker, endog under den stærke storm fra nord, nordvest.

Som et kendetegn på at reden ved Nexø er den bedste og tryggeste ankerplads under Bornholm, er der yderst ude i havnen oprejst en flagstang, i lige retning med Boels-Havn. Man kan der ankre, om man vil, på 8- ja 10 Favne vands dybde. Hvad landets nordre side angår, eller dets kyster fra Allike og til Svannike, da er grundene til at ankre på just ikke de bedste, også må man, for ikke at kaste anker på en alt for stor dybde, holde sig nær ind til landet, men derved udsætter man sig også for fare, om vinden i en hast vendte sig, eller forandredes til en stærk pålands-storm."

I lodsbøgerne var længden ofte angivet udfra Færøerne, me- dens de nye kort har længdeangivelser såvel udfra Greenwich som fra København.

## FYR OG VAGERE .

Da en stor del af de fyr, vi har idag, blev oprettet i de første år af dette århundrede, og da der kun er oprettet ganske få siden da, vil en beskrivelse og opregning af fyrene, som de var umiddelbart før krigene, altså i 1807, svare ret nøje til forholdene idag.

Følger vi et skib, som fra Nordsøen gennem Skagerrak, Kattegattet og Øresund søgte til en Østersøhavn, vil vi se, at det kunne få støtte til sin navigation og advarsel om grunde, klipper og skær og lignende af følgende fyr. Lindesnæs på Norges sydligste punkt, som endnu da var dansk, Skagen, og på bagbords side det svenske Marstrand (Carlsten), Anholt, og om bagbord det svenske dobbeltfyr på Nidingen, Nakkehoved dobbeltfyr på Sjællands nordkyst og om bagbord det svenske Kullen, Kronborg og længere mod syd på den svenske side Falsterbo og endelig i Østersøen Bornholms fyr på Hammeren og Christiansø, endnu længere mod øst.

Går vi frem til idag, er der på denne tænkte rejse tilkommet Stevns fyr, der blev bygget i 1818, og det første danske fyrskib, der ifjor blev udlagt på Læsø Trindel.

Skulle skibet vestover i Østersøen, havde det Gedser fyr som anduvning og derefter Fakkebjerg fyr på Langelands sydspids, inden det nåede de tre fyr ved Kiel: Bülk, Friedrichsort og Holtenau, og dermed indsejlingen til Eider-Kanalen.

Af fyr udenfor disse ruter fandtes i danske farvande kun Tunø og de fyr, der var forbeholdt færgeruterne, nemlig Korsør, Halskov, Knudshoved og senere Sprogø på Storebælts-overfarten og Assens, Baagø og Aarøsund på færgeoverfarten fra Assens til Aarøsund, alle for postforbindelsen til Altona og Hamburg. Det er de samme fyr, som vi har idag.

På de norske kyster var der, og er der idag, foruden det allerede nævnte Lindesnæs fyr, Færder ved indsejlingen til Christiania Fjord, og på vestkysten Hviddingsøe, Højevarde, Skudesnæs ved Stavanger, Rundø og Valderhoug. I Trondhjems Fjorden brændte Munkholm og Agnæs fyr.

De danske og de norske fyr brændte alle nætter året igennem fra en halv til en hel time efter solnedgang til dagbrækningen; de svenske fyr var derimod slukkede i den lyse sommertid.

Bortset fra fyrene ved færgeoverfarterne er næsten alle fyr beregnet til at hjælpe skibene fra Nordsøen til Østersøen gennem Øresund. At der kun er fyr på denne kurs og ikke gennem Store Belt, skyldes ønsket om at lede alle skibe forbi Kronborg, hvor Øresundstolden og øvrige afgifter, også fyrafgiften, erlægges. Da vi overvejende sejler for købmænd, hjemmehørende i Odense, og derfor går direkte ud i Kattegattet og gennem Store Belt, når vi skal til Østersøhavnene, er det langt fra alle de fyr, jeg har nævnt, som vi har forhøjelse af. Men vi savner derimod fyr på vore ruter.

Af de fyr, jeg har omtalt, oprettedes en del i årene 1802 til 1805 nemlig Bornholm, Christiansø, Gedser, Fakkebjerg, Tunø, Bülk og Friederichsort, medens resten, bortset fra det senere oprettede Stevns fyr og Læsø Trindel fyrskib, eksisterede i

min barndom og endnu længere tilbage i tiden.

Under krigen 1807-1814 var alle fyr slukkede for ikke at kunne vejlede fjendtlige skibe. Da dette imidlertid generede Briterne, udlagde de selv en tidligere "brander" ved Skagen og en gammel fregat ved Anholt som fyrskibe. Da fregatten ved Anholt i 1809 blev skruet ned af isen, bemægtigede de sig hele øen og anlagde et fort ved fyret.

Oprindeligt var alle fyrene blusfyr eller kulfyr, hvor lyset kom fra en jerngryde fyldt med brændende stenkul; det gav en rødlig flamme, der kunne ses i en afstand af 5-6 sømil, i visse tilfælde 10-15 sømil. Jerngryden var anbragt enten direkte på en høj klippe eller på toppen af et muret tårn eller hængende i et træstativ.

Efter århundredskiftet ombyggede man efterhånden alle fyrene til lampefyr, ligesom de da oprettede nye fyr forsynedes med lampe. Lampen har væge og giver lys ved at brænde olier. Nogle af fyrene udførtes senere, for at kunne skelnes fra hinanden, således, at de giver lys i kortere eller længere blink.

Lampefyrene giver et mere gult lys end blusfyrene og kan ikke ses i så stor afstand som disse, men de giver et mere regelmæssigt lys og kan som sagt udføres som blinkfyr.

Foruden fyrene fik vi i 1805 efter russisk forbillede udlagt nogle vagere; det var forankrede flydere med en lodret 20 Fods stage, som skulle angive grunde eller lignende. De første af denne slags var to på Læsø Trindel, fire på grundene øst for Læsø, en på Anholt knob og en på Dragør Sandrev. De blev inddraget under krigen, men siden er der kommet flere til; nu således at når de står øst og syd for en grund, har de en rød stage, og når de står vest og nord for en grund, har de hvid stage.

1807.

I eftersommeren 1807 kom Briterne så igen. Den 3. august passerede 46 britiske orlogsfartøjer Kronborg for sydgående. Natten mellem den 15. og 16. august foretog Briterne uhindret landgang ved Vedbæk nord for København. I de følgende dage blev hovedstaden omringet fra nord og vest af de tropper, som skibene havde medført; der blev bygget batterier og infanteriforlægninger, som sammen med orlogsskibene iværksatte en belejring af byen, som nu var afspærret til alle sider. Englænderne krævede den danske orlogsflåde udleveret, hvilket blev afslået, hvorefter bombardementet af København begyndte onsdag den 2. september. Da dette frygtelige bombardement havde varet i næsten fire døgn og medført ødelæggelse og brand af 300 bygninger, hvoriblandt Vor Frue Kirke, bad Københavns kommandant om våbenhvile i 24 timer lørdag den 5. september. Denne anmodning besvaredes med det ultimatum: udlevering af flåden med alt, hvad dertil hørte, og Englænderne ville forlade Sjælland seks uger efter.

Alt dette var der heldigvis ingen af os, der oplevede; vi fik efterhånden efterretningerne gennem rygter og først senere gennem aviserne. Postbesørgelsen gik nemlig ganske i stå



under Københavns belejring. Da Englænderne den 17. august havde omringet byen kunne posterne ikke længere benytte de sædvanlige veje. Den 22. og 25. august sendtes post til Hamborg og Norge over Dragør til Malmø og derfra videre til Helsingborg, hvorfra posten ad den ordinære vej skulle gå til Norge. Den del af posten, som var bestemt for de danske provinser, bl.a. Odense, og Hamborg befordredes så videre fra Frederiksværn til Fladstrand. Det var jo en stor og besværlig omvej, så det kan ikke undre, at efterretninger om begivenheder, der fandt sted senere end den 17. august, først nåede os flere uger efter.

Den første brevpost efter kapitulationen afgik fra København den 12. september gennem Østerport og Kastellet, hvor den fik pas til at passere bælteerne. Der var tilsyneladende intet til hinder for at sende post til Sjælland, men dette forbød Kronprinsen, som opholdt sig i Kiel. Først da de sidste britiske tropper havde forladt Danmark, den 23. oktober, blev postbesørgelsen normal igen.

Efter kapitulationen var der mange Københavnerne, som ikke stolede på Englændernes løfte om at forlade byen inden seks uger, og som derfor forsøgte at komme til Fyen eller Jylland. De fik også udstedt pas til at rejse gennem Sjælland og over Store Belt, men de kunne ikke få tilladelse til at komme i land i Nyborg.

Den 21. oktober afsejlede Briterne så med den første del af vor flåde, og resten fulgte efter de to næste dage. I alt drejede det sig om 17 linieskibe, 12 fregatter, 8 brigger og en del mindre fartøjer. Det var et hårdt slag for os alle, og det medførte meget had til og megen bitterhed mod England. Bedre blev det ikke af at vi nu måtte konstatere, at vi uden orlogsflåde og uden mulighed for en snarlig genopbygning af flåden nu var i krig mod England, en krig, der skulle vise sig at vare i syv år til meget stor skade og ulykke for Danmark og vort broderland Norge.

#### KANONBÅDENE.

At vi var i krig med England vil sige, at Briterne med deres orlogsskibe gjorde alt, hvad de kunne for at forhindre os i at sejle for at bringe varer fra det ene land til det andet. De opbragte eller sænkede alle de danske skibe, de kom i nærheden af og det i alle farvande, hvor de havde deres orlogsskibe. Det vrimlede derfor med engelske skibe i de danske farvande, og da vi ikke længere havde vor orlogsflåde, måtte der findes andre udveje til beskyttelse af de danske koffardiskibe, som jo trods faren ved at sejle skulle have noget at leve af, og derfor fortsatte med at sejle, ikke mindst med korn til Norge.

Man fandt så på at bygge kanonbåde, som blev roet. Derved blev de uafhængige af vinden og kunne altid manøvrere, endda på grundt vand, og hurtigt indtage den for skydning med kanonen mest fordelagtige position. Det lykkedes da også disse kanonbåde at ødelægge eller opbringe adskillige endda meget store britiske orlogsskibe og i mange tilfælde derved komme

vore egne koffardiskibe til undsætning, når de var udsat for at blive opbragt.

Der byggedes dels de store kanonchalupper, som havde en besætning på 64 mand med 30 årer og var armerede med to 24punds kanoner og to 4punds haubitzer, og dels de mindre kanonjoller, som havde 24 mand med 18 årer, og som kun havde en kanon og en haubitzer.

Disse kanonbåde havde også den fordel, at de krævede meget mindre egetræ til deres bygning end de sædvanlige orlogsskibe. Men alligevel skulle der bruges meget egetræ til skibsbygning, da man måtte forudse, at en del koffardifartøjer ville gå tabt under blokaden og jo gerne skulle erstattes af nye. Ydermere havde der i årene før 1807 været en ret livlig skibsbygning, da vi havde de gode tider for søhandelen. Regeringen forudså derfor, at der i de følgende år ville blive mangel på egetræ, og forbød straks efter tabet af vor flåde så godt som al anvendelse og salg af egetræ. Selv til ligkister måtte der ikke bruges eg. Iøvrigt husker jeg, at denne mangel på egetræ også fik indflydelse på flere arbejder i forbindelse med kanalbyggeriet og det senere inddæmningsarbejde.

#### CERTIFIKATER - MØRKLÆGNING.

Foruden vore egne koffardiskibe, de omtalte kanonbåde og de britiske orlogsskibe var der en fjerde slags fartøjer, som i disse år opererede i de danske farvande; det var de såkaldte kaperfartøjer, som med de høje myndigheders velsignelse og som et led i krigsførelsen søgte at opbringe fjendtlige handelsfartøjer og tage dem og deres ladning som prise.

For at kunne dokumentere, at man sejlede dansk skib med dansk ladning, skulle man medføre et certifikat, som for vort vedkommende udstedtes af magistraten i Odense. Denne ordning var såvidt jeg husker allerede indført i 1806, altså før krigen mod England, dengang Briterne og Franskmændene blokerede hinandens havne og sejlads. Ordningen blev iøvrigt fornyet og lidt ændret i 1810.

For at genere de fjendtlige skibe mest muligt udstedtes der i begyndelsen af 1808 en forordning om, at alle fyr skulle slukkes, og det blev forbudt folk i huse nær kysterne at brænde lys i de stuer, der vendte mod vandet, medmindre de satte skodder for vinduerne. Klokkeringning, musik o.lign. i nærheden af kysterne blev ligeledes forbudt. Meningen med alt dette var selvfølgelig, at man ville undgå alt, hvad der kunne hjælpe fjendtlige skibe til at få landkending.

#### MANGEL PÅ VARER - TAB AF SKIBE.

Trods alle anstrengelser for at mindske virkningerne af blokaden og krigen mod England gjorde disse år hårde indgreb i vort daglige liv. Mange danske handelsfartøjer gik tabt ikke mindst i forsøg på at bringe deres ladninger til Norge,

og vor handel, som jo overvejende var søværts, led store tab gennem opbringning og forlis af ladningerne. Vi kunde ikke sende varer til udlandene, og vi kunde heller ikke få de varer fra udlandene, som plejede at indgå bl.a. i vore husholdninger, og kunde vi endelig få dem, var de ofte så dyre, at vi ikke havde råd til at købe dem. Det blev svært at få klæde, der blev mangel på sukker og the, man blandede mange mærkelige ting i kaffen for at strække den.

Men det værste var jo, at så mange af vore skibe, der skulde sejle varerne og pengene hjem, gik tabt. Det var især Skagerrak, der kostede os mange fartøjer; her var blokaden særlig kraftig, og man mødte her fjendtlige skibe både fra Nordssøen og Kattegattet.

Vore tab af fartøjer skyldtes dels opbringning og dels forlis og vel også en blanding af begge dele. En del salg forekom også, når flere af både rederne og skipperne tabte modet og hellere vilde skille sig af med fartøjerne, når de alligevel ikke kunde eller turde sejle med dem.

Allerede i 1807-1808 forsvandt de første skibe, men rigtig galt blev det først i slutningen af 1809 og i det meste af 1810. Flere skippere opgav i løbet af 1810 helt at sejle, og nogle af dem kom først i gang igen efter krigen. Selvom disse år kostede os mange skibe, kostede de lykkeligvis ingen skipperes liv.

Efter hukommelsen og efter mange samtaler med mine venner og bekendte blandt skipperne kan jeg nævne en del af de fartøjer, som det gik udover. Min broder JOHANNES blev opbragt af briterne med sin jagt MARIE CATHRINE; min broder CARL gik det ligeså med jagten GIERTRUD MARIE, medens JOHANNES LEOPOLD blev opbragt med Jens Nielsens galease GREVINDE AHLEFELDT af svenskerne og indbragt til Göteborg.

Blandt de forliste eller forsvundne husker jeg galeasen SOPHIE CHRISTINE JOHANNE DORTHEA og DE SEX WENNER, der forliste på rejse til Norge, STADT ODENSE, der vistnok blev i Bergen til efter krigen, samt galeaserne ANE CATHRINE og CATHRINE ELISABETH og jagterne ELISABETH CHRISTIANE og EBENETZER.

Bl.a. jagten DE SEX BRØDRE og galeasen BIRGITTE, som jeg selv havde sejlet med blev solgt til København.

Til gengæld blev der så også efter 1810 købt nogle fartøjer til Odense bl.a. galease FRUE MARIE, som jeg selv kom til at føre, jagten ST. POUL, som min broder JOHANNES købte til erstatning for MARIE CATHRINE, og jagten MUTTER MARGRETHE.

Endvidere blev der i årene 1810 til 1813 bygget nogle fartøjer i Stige og Skibhusene; de var ganske vist ikke så store, men det opvejede da lidt af tabene. Der blev bl.a. bygget til Mathias Fischer, Brylle, Jens Nielsen, Hans Nielsen fra Skibhusene og Morten Leth fra Aalykkegaarden.

1808.

Som jeg har fortalt, overtog HANS NISTED lige i begyndelsen af 1808 det hus i Skibhusene, som mor og jeg boede i. HANS NISTED, der var lods og skipper i Stige og søn af den tidligere lods PEDER NISTED, skulde den 5. februar giftes med

ANE MARIE HANSDATTER og vilde da selv bo i huset, hvorfor mor og jeg nogen tid i forvejen flyttede derfra. Af hensyn til mor, som ikke syntes vi mere havde nogen rigtig tilknytning til Skibhusene, flyttede vi begge over til CARL i Stige.

Mor fik dog ikke lov til at leve længe efter denne flytning; allerede den 12.maj 1808 døde hun, 71 år gammel. To dage efter mødte CARL i skifteretten og fik godkendt, at vi kunne skifte uden skifterettens mellemkomst. Den 16.maj blev mor begravet fra Lumby Kirke.

Jeg blev selv boende et årstid i Stige og flyttede i sommeren 1809 tilbage til Skibhusene, hvor jeg af JOHANNES købte det hus. som CHRISTIAN i sin tid havde bygget til sig selv.

19 Vi havde i familien endnu et dødsfald i dette år; det var  
 19 faster MARGRETHE, som døde den 24.oktober i Stige og blev  
 19 begravet den 30.oktober også fra Lumby kirke. Hun blev lidt  
 19 over 70 år og efterlod sig sin mand, MADS, som døde i 1811,  
 19 87 år gammel. De havde ingen arvinger udover faster MARGRE-  
 THES slegfred-søn, CHRISTIAN, som man ikke vidste hvor var.  
 Mødet i skifteretten klarede ANDERS BRYLLE for MADS og fik  
 udvirket, at MADS, der ligesom faster var almisselem, kunne  
 beholde boet indtil sin død.

41 Kong CHRISTIAN DEN VII, der hele sit liv havde været sindssyg,  
 42 døde i Rendsborg, den 13.marts 1808, og hans søn blev konge  
 under navnet FREDERIK DEN VI. Det mærkedes nu ikke som nogen  
 forandring, da han i hele min levetid faktisk havde regeret  
 som kronprinsregent på sin fars vegne.

1808 var et meget strengt år for Norge. Ved blokaden og krigen var der lagt så store hindringer, i vejen for vor sædvanlige forsyning af landet med levnedsmidler, som foregik over Skagerrak, at Norge efterhånden manglede alt, dog især korn. Medvirkende til mangelen var selvfølgelig også vore egne svigtende tilførsler fra andre lande. Man gjorde nu, hvad man kunne for at forøge transporterne; der blev givet præmie til de skibe, der slap igennem med deres ladninger, der etableredes en særlig pakETFart med både passagerer og gods over Skagerrak og bl.a. af hensyn hertil tændtes fyret på Skagen igen; og endelig fik vi de såkaldte lejdebreve, som sikrede os mod opbringning, når vi for eksempel sejlede til Norge med varer af udenlandsk oprindelse. Men alt dette havde dog kun kort varighed.

## SPANIERNE I ODENSE.

Efter at den nye havn ved Aalykke var taget i brug, fik jeg mere føling med livet i Odense, og noget af det første, jeg her oplevede, var Spaniernes ankomst i marts måned 1808. Napoleon havde sendt et hjælpekorps her til Fyen vistnok med henblik på en overførsel til Sjælland og senere landgang i Skåne. De kom til at præge byen ret voldsomt. De indkvarteredes alle mulige steder øjensynligt til fornøjelse for mange; således husker jeg at FYENS STIFTS ADRESSE-AVIS i hvert nummer bragte nyheder på fransk af hensyn til de fremmede soldater. De fik Gråbrødre Hospital indrettet til

lazareth ved at flytte lemmerne andre stedet hen; de havde værksted i Sct.Hans Kirke; de havde deres egen biskop med, som holdt gudstjenester på Torvet, og de fejrede Napoleons fødselsdag med pomp og pragt. Særligt overbeviste om hans fortræffelighed kan de dog næppe have været, da de kort efter gjorde mytteri og udskibede sig fra Nyborg til Spanien, vistnok med en omvej over Rudkøbing.

#### KAPERFARTEN.

Jeg har tidligere nævnt kaperfarten eller kaperiet, som var med til at gøre det besværligt for os søfolk, selvom det vel egentlig var en del af Danmarks krig mod England. Denne kaperfart var aftaget noget og trængte vel til ny organisation.

Den officielle tilladelse til genoptagelse af kaperfarten kom i form af en kgl.forordning og reglement af 28.marts 1810. Dette reglement sagde stort set det samme som det gamle fra 1806; der krævedes kaperbrev for at måtte udøve kaperi, føreren skulde have skipper- eller styrmandspatent, der skulde stilles borgen for et ret stort beløb, afhængigt af skibets størrelse op til 15.000 Rdlr; kaperskibe måtte føre splitflag. Kaperen var pligtig at opbringe alle engelske skibe, men måtte ikke gøre brug af sit kaperbrev på venskabelige eller neutrale magters territorium og måtte heller ikke opbringe neutrale eller venskabelige skibe. De opbragte skibe skulle føres til dansk havn og der anmeldes for dommeren.

Efter fredsslutningen med Sverige i 1809 var det jo væsentligst briterne, man var ude efter, selvom der også var andre gode bytter. Før den tid blev der også opbragt mange svenske skibe.

Som danske skulle vi være fredede for de danske kapere, men man skulde alligevel være forsigtig, for selvom en prajning kun medførte kontrol af vore papirer, kunde det godt udarte til ubehagelige episoder, og endelig var vi ikke altid klar over, om det var en dansk eller fremmed kaper, vi mødte; der var f.eks. mange franske kaperfartøjer i de danske farvande.

Såvidt jeg ved, blev der ikke udrustet kaperfartøjer her fra Fyen, ihvertfald ikke fra Odense. De fleste kom fra København, Helsingør, Gilleleje, Dragør og fra Fladstrand, Aalborg og Randers. Endelig var der også nogle fra Altona og Bornholm.

I løbet af 1812 og 1813 sygnede kaperfarten hen; men det gjorde skibsfarten jo i det hele taget, så udbyttet blev for ringe. De engelske orlogsskibe blev dygtigere til at beskytte koffardiskibene, og disse lærte vel også bedre at passe på sig selv. I slutningen af 1813 kom der en kongelig opfordring til igen at sætte kaperiet i virksomhed, nu også mod svenskerne, som vi igen var i krig med. Først efter fredsslutningen i Kiel holdt kaperiet helt op.



## FRUE MARIE.

Det var altså i 1810, at generalguvernør ROEPSTORFF hyrede mig som skipper på galeasen FRUE MARIE. Da jeg har haft hende siden, og da der ikke er foretaget store ændringer, kan jeg beskrive hende, som hun er idag.

Hvornår og hvor, hun er bygget, har jeg ikke kunnet få at vide. Hun er en galease af den gamle slags, hvilket vil sige, at skroget er en mindre udgave af en bark med fire vinduer til kahytten. Oprindeligt var der kun rækværk omkring dækket, men det blev senere ændret til en høj skanseklædning. Mandskabslukafet er selvfølgelig forude og kabyssen på dækket foran mesanmasten. Agter, over spejlet, hænger jollen i et par udragende davider. Forstavnen er som en jagts, og hun fører et ret langt spryd på styrbords side af stævnen; dette går langt ind på dækket; af forsejl fører hun stagfok, klyver og jager. Som galease har hun to master; stormasten med stang, hvorpå foruden storsejlet føres bredfok, mørssejl og bramsejl eller topsejl, som vi også kalder de to sidstnævnte, der iøvrigt også tidligere førte læsejl, og mesanmasten, der kun fører mesanen og i toppen en flagstok, der var god at have, når vi under krigen skulde vise vor nationalitet.

FRUE MARIE målte før forhøjelsen 20 læster og efter 1826: 26 læster og laster omkring 800 tønder svært korn. Længden over alt er 54 fod, bredden godt 16 fod og dybden 8 fod; hun stikker fuldt lastet godt 8 fod. Stormasten og sejlføringen røber jo, at hun idag ikke er noget helt nyt fartøj; stormasten er med sine 63 fod væsentligt højere end der bygges idag, og det er idag ikke almindeligt at føre tre råsejl. Tykkelsen af stormasten er 14 tommer.

Besætningen har igennem årene varieret lidt, men stort set været på fem mand, nemlig en styrmand, tre matroser og en dreng.

De mange rejser, jeg har foretaget med FRUE MARIE har væsentligst været på indlandet, Norge og England. Den allerførste rejse, jeg havde, gik på Norge med korn og hjem med trælaster; selvom det var i 1810, slap vi godt fra rejsen, men gentog den ikke førend i foråret 1814. I mellemtiden havde jeg en del indenlandske rejser til København og Frederikssund. I årene efter krigen havde jeg mange Norgesrejser, hvoraf en stor del gik på Drammen og Østerrisøer, selvfølgelig med korn og hjem med trælaster, og enkelte rejser på Bergen efter sild og brædder. Først en tre år senere kom der gang i Englands-farten, hvor jeg fik en del rejser til Hull og Newcastle efter stenkul og møllesten, Endelig begyndte vi i begyndelsen af tyverne at sejle på Christiania'helt inde i bunden af fjorden. På samme tid begyndte der også at komme nogle stykgodslaster.

## MINE BRØDRES SKIBE.

HENDRICH førte indtil efteråret 1809, da den vistnok blev opbragt, galeasen DE SEX WENNER, som ejedes af JENS NIELSEN; fra begyndelsen af 1810 og indtil 1815 var han derefter

skipper på JENS NIELSENS galease JOHANNE MARIE. De målte begge godt 30 læster og sejlede væsentligst på Norge, DE SEX WENNER dog også på Holland før krigen.

9 JOHANNES førte i et par år JENS NIELSENS jagt HAABET før han i foråret 1805 overtog jagten MARIE CATHRINE på 11 læster, som han selv ejede sammen med generalguvernør ROEPSTORFF. Den blev opbragt i 1809, hvorefter JOHANNES købte jagten ST. POUL, som han stadig ejer og fører; den målte før forhøjelsen  $10\frac{1}{2}$  læster og nu  $14\frac{1}{2}$ .

43 Jeg kender navnene på 12 fartøjer, som CARL igennem årene fra 1803 har ført, de fleste af dem dog kun en kort tid nemlig: jagt LØVEN, galease GREVINDE AHLEFELDT, jagt HAABET, galease HAABET, slup EDEL CHRISTINE, jagt FREDERICA SOPHIE, og galease SPECULATION. JENS NIELSENS jagt GIERTRUD MARIE på 14 læster førte CARL i tre år, indtil den blev opbragt i 1809. JENS BANGS galease ANNA MARIA på 23 læster førte han i ti år indtil han i 1825 overtog den store, næsten nye slup HANNE CAROLINE WILHELMINE, der målte  $53\frac{1}{2}$  læster og ligeledes ejedes af JENS BANG. Med de to sidste skibe sejlede CARL på Holland og England.

Jeg havde et par gange lejlighed til at se de indberetninger, der foretages til Commercekollegiet over de i Odense Tolddistrikt hjemmehørende skibe. Efter indberetningen i januar 1813 var der ialt 12 fartøjer på tilsammen 126 læster; heraf førte vi fire brødre og HANS de 5 skibe på ialt 85 læster. Efter indberetningen i marts 1815 var der ialt 20 skibe på 276 læster, hvoraf vi førte de 5 på ialt 103 læster. Det var jo en stor andel, vi tegnede os for, men det var også det højeste, Anderskov-familien nåede; allerede samme år døde HENDRICH, senere faldt HANS fra, og først ifjor forøgedes vort antal igen med CARLs ældste søn.

#### KØBMÆND OG REDERE.

9 Det var ikke længe FRUE MARIE og jeg havde generalguvernør ROEPSTORFF som reder. Da han i 1810 havde oprettet sit grevskab og var blevet optaget i grevestanden, solgte han 35 FRUE MARIE til købmand HANS TEISEN; han er seks år ældre end mig og fik borgerskab som købmand i Odense i 1798; han er gift med DORTHEA ELISABETH ABEL, som et af hans mange skibe er opkaldt efter. Hans skibe fragter korn, kolonial og grovvarer. HANS TEISEN stammer fra Nyborg. Han er vel nok den Odense-købmand, der i sin tid har haft flest skibe i søen.

43 Men der er da andre købmænd, der også er redere; CHRISTEN ROTTBØLL FRIIS, der er på min alder, har haft flere skibe, ligeså ANDREAS MØLLER ANDRUP og JENS BANG, der er født i 1790 og gift med ANE MARIE CALMER, som har givet navn til den galease, som CARL førte for JENS BANG. Så er der købmand CHRISTIAN MØLLER, som var reder for brig MAREN SOPHIE, og i de senere år købmand FUGLEBJERG.

13 Der er jo også skippere, der senere er blevet købmænd og redere såsom JENS og HANS NIELSEN i Skibhusene.

## NORGE OG KORNHANDELEN.

1810 var et godt år for Norge, bl.a. fordi kaperiet, sildefiskeriet og skovhugsten gav god fortjeneste. 1811 var derimod ikke så godt, og i 1812-13 gik det helt galt, idet høsten i Norge slog helt fejl, og høsten i Danmark var meget ringe. Norge har aldrig kunnet brødføde sig selv, men været næsten helt afhængig af tilførsler udefra og især fra Danmark. Når høsten så giver et ringe udbytte her i Danmark, og vi i forvejen har vanskeligheder med at få sejlet det lidt, der er, over Skagerrak på grund af opbringninger og kaperi, kan man let forestille sig, at det var meget lidt korn, der i disse år tilførtes vort norske broderfolk.

Det var da også disse forhold, der førte til, at Norge måtte opgives og afstås efter fredsslutningen i Kiel i 1814.

Forinden havde man dog her i Danmark søgt at lette lidt på det ved at indføre et system, der tillod udførsel af varer af fremmed oprindelse, når der var erhvervet et såkaldt lejdebrev dertil. Systemet brugtes først og fremmest til at skaffe Norge korn, men til gengæld måtte vi yde England både kontanter og varer bl.a. trælast.

Selvom vi efter krigen mistede Norge, så bevarede vi dog stort set handelen på Norge, der stadig havde brug for vort korn. Da den største del af kornfarten kom fra vore provinsbyer, og dette forhold ikke ændredes efter krigen, var størsteparten af vore fragter, også her fra Odense, korn. Den øvrige del af året sejlede vi så på Østersøhavnene og England. Vor kornhandel går stadig overvejende på Norge. Det siges, at Norge får halvdelen af det korn, vi udfører; derudover sejler vi nu efter krigen store mængder korn til Holland, Hamburg eller Altona, og England.

### 14 TANTE SOPHIE AMALIA DØR.

18 Den 4. august 1810 døde tante SOPHIE AMALIA i en alder af  
74 år. Hun var da gift med værtshusholder NIELS PEDERSEN  
44 FISCHER, der var 14 år yngre end tante. Han giftede sig  
året efter med ELLEN KNUDSATTER ROHDE, en skipperdatter,  
der da i nogle år havde været tjenestepige hos ham og tante.  
NIELS FISCHER døde selv for tre år siden i en alder af  
72 år.

### MIN KONE, LOVISE.

Når jeg kom på besøg i skorstensfejermester SCHNEIDERS hus, Overgade 29, mødte jeg flere gange datteren i huset, MARIE LOVISE, og det varede ikke så længe, før vi blev så glade for hinanden, at vi begyndte at tænke på giftermål. Det var jo svære tider; vi var i krig, vi havde mangel på varer, bl.a. kneb det med klæde, lærred og alt det øvrige, der skulle bruges til udstyr af et nyt hjem, og min fortjeneste på søen var ikke alt for rigelig, så vi måtte væbne

os med tålmodighed. Men da så generalguvernør ROEPSTORFF hyrede mig som skipper på FRUE MARIE, som fik nogle gode farter, begyndte det at se lidt lysere ud for os.

Vi var nu langt inde i året 1810 og kunde begynde at tænke på at fastsætte en bryllupsdag. Det skulde jo helst være i en af de måneder, hvor vi ikke sejlede, men alligevel gik hjemme, så vi bestemte os for januar måned 1811. Jeg var da godt 29 år gammel, men min tilkommende var kun godt 17 år, så vi måtte ansøge om et "kongebrev", forinden vi kunde blive viet i kirken. Efter at dette "kongelige allernådigst forundte vielsesbrev" var udstedt i København den 16. januar 1811, kunde vi så holde bryllup onsdagen den 23. januar. Vi blev viet i Vor Frue Kirke, som jo ligger omtrent overfor vort hus i Overgade, så vi havde ikke lang vej hverken til eller fra kirke. Min svigerfar fejrede vort bryllup i Lovises hidtidige hjem med mange gæster til flere måltider.

Min kones fulde navn er MARIE LOVISE FREDERICKE ELISABETH SCHNEIDER. Hun bruger selv navnet Lovise, og det samme gør jeg. Hun er, som allerede nævnt eneste datter af skorstensfejermester JOHAN CARL SCHNEIDER, som da var 59 år gammel, og som døde i 1819 i en alder af 68 år, og BARBARA DIDERICHSDATTER THYGESSEN, som da var 46 år gammel, og som stadig lever. Svigermors mor, METTE MARGRETHE HUUS, var søster til den kendte skomagermester og deputerede borger CHRISTIAN HUUS, som i 1801, i en alder af 68 år, opførte "Huus's Boliger", beregnet for 8 borgerenker. I HUUS-familien var mændene iøvrigt alle skomagere, bortset fra svigerfar og mig. Svigermors far var DIDERICH THYGESSEN, som også var skomager.

Lovise selv var født den 3. august 1793 og var således 12 år yngre end mig.

#### OVERGADE 29.

Jeg flyttede altså ved mit bryllup ind i huset, der lå i Overgade på den nordre side og som benævntes nr.29. Det står her endnu, og vi bor her stadig. Der er egentlig to huse nemlig nr. 29 A, som er den vestre del på fire fag, og nr. 29 B, som ligger op til Mellemstrædet på dettes vestside og er på syv fag. Foruden de to forbygninger er der et tværhus til nr.29 A, et baghus til nr.29 B og ydermere vandhus, tørvehus, svinesti og endnu et baghus. Desforuden er der en indkørsel fra Strædet, gårdsplads og en lille have helt bagtil, hvor også vandpumpen står.

Da jeg flyttede ind i nr.29 B i 1811, ejedes begge huse af svigerfar, skorstensfejermester JOHAN CARL SCHNEIDER, som selv boede i nr.29 B med svigermor og LOVISE. Nr.29 A var udlejet til bager NIELSEN og glarmester HEDEGAARD.

40 Svigerfar havde i 1791 købt nr.29 B af skræder LIEBE, som derefter selv beboede nr.29 A indtil sin død, hvorefter svigerfar i 1802 købte dette hus, som han da havde forkøbsret til.

Overgade 29 har jeg selvfølgelig en særlig tilknytning til, da det var i dette hus, jeg traf min kone; det var i dette hus, vi begyndte vort ægteskab, og det er i dette hus, alle vore børn er blevet født.

I 1819 døde min svigerfar, og svigermor har siden siddet i uskiftet bo og dermed været ejer af begge husene. Nr.29 A har i de forløbne år været udlejet til flere forskellige familier, jeg husker bl.a. DANIEL KROHN og RASMUS THEILGAARD.

#### OVERGADE.

Som nævnt ligger vort hus på det vestlige hjørne af Mellemstrædet. Bliver vi på nordsiden af Overgade og går mod øst, kommer vi på hjørnet af Myntestrædet til en bindingsværksbygning i to etager; går vi to huse længere mod øst, kommer vi til posthuset, der ligger næst postgården, hvor posterne mellem København og Altona holder ind, og hvor breve og pakker ind- og udleveres. To huse længere henne ligger så, lige overfor Vor Frue kirke, den store bygning, som købmand og rebslager LEOPOLD lod opføre i 1764; og fortsætter man videre en fire mil, kommer man til Nyeborg.

Går vi vestpå, stadig på nordsiden af Overgade, passerer vi på det østre hjørne af Overstrædet "Apostelgården", således kaldet fordi den har statuer af de 12 apostle i facaden. Omtrent midtvejs imellem Overstrædet og Nørregade har vi et stenhus i to etager og ved siden af dette Klubben eller Kyhns gård, hvor borgerklubben "den røde kro" holder til. Vest herfor ligger så Løveapoteket overfor Torvestrædet, der udgår fra Overgades sydside. Her bor apoteker og cancelliraad JANNIK ANDERSEN. De næste tre huse er i tre etager, "Jordan" et stenhus vistnok opført af OLUF BAGER og, på hjørnet af Nørregade, en bindingsværksbygning.

45  
46

Fortsætter vi østpå på Overgades sydside har vi på hjørnet af Skomagerstrædet ved det stykke gade, vi kalder Korsgade, Hotellet, som danner et skarpt hjørne, det er svært at komme rundt om med køretøjer. Her boede amtsforvalter BUSCHMANN. På det vestre hjørne af Paaskestrædet ligger den store bygning, hvori der er fattiggård og fra 1806 har været almueskole med lokaler på første sal ud mod Overgade. Mellem Torvestrædet og fattiggården boede tolderen indtil 1811, da der byggedes en toldbod ude ved bassinet. Udfør fattiggården deler Overgade sig, når man går mod øst, i Overgade og Nedergade. På sydsiden af Overgade lige overfor os ligger to huse, der stadig har de gamle svaler.

I det hele taget ligger der mange gamle huse i Overgade, således et hus næst Hotellet, som siges af være fra middelalderen.

I Nedergade ligger Lahns Stiftelse, et to-etages stenhus, opført i 1804 kort efter handskemager J.M.LAHNs død.

Og så har vi jo, og havde allerede da vi blev gift, teatret lige nede for enden af Mallestrædet på Sortebrødretorv. Det blev bygget i min ungdom før århundredskiftet og rummer flere hundrede tilskuere. I årene omkring vort bryllup optrådte i januar og februar måneder et tysk teaterselskab under ledelse af GORBING FRANK. Jeg husker også, at det kongelige teaters skuespillere en sommer nogle år senere gav et gæstespil på teatret.



## FAMILIEN I DE FØRSTE ÅR AF VORT ÆGTESKAB.

Den første familiebegivenhed, hvori LOVISE og jeg deltog som ægtepar efter vort bryllup, var da CARL og ELLEN søndag den 12.maj 1811 fik deres tredje barn, CHRISTINE, døbt i Lumby kirke. LOVISE traf her MATHIAS FISCHER og hans kone, der begge var faddere.

22 Den næste barnedåb i familien var også i Lumby kirke søndag den 18.august 1811. Det var HENDRICHS og ANNES femte barn RASMUS, som var født den 30.juni, og som var blevet christnet hjemme otte dage før fremstillingen i kirken. Jeg havde selv den glæde at være fadder sammen med CARL og den anden Fischerbror HANS CHRISTIAN, som var ANNES svoger. Glæden varede desværre ikke så længe, da RASMUS kun fik lov at leve i ti år; han fik skarlagensfeber og døde af følger af denne.

19 Den 11.november døde faster MARGRETHES mand. Han blev 87 år og blev begravet fra Lumby kirke.

I sommeren 1812 havde vi en slem mæslingeepidemi, som bl.a. HENDRICH og ANNES lille SENECA blev offer for; han fik vistnok i forbindelse med mæslingerne en lungesygdom, som han døde af den 31.oktober, kun 4½ år gammel.

21,13 Det følgende år, mandag den 22.marts 1813 fødte LOVISE til 35 vor store glæde vor første søn, som allerede to dage senere blev christnet hjemme og givet navnet JOHAN CARL CHRISTIAN. Lørdag den 12.juni blev han fremstillet og døbt i Sct.Hans kirke; jeg husker ikke, hvorfor det blev denne kirke, for vi boede da i Vor Frue sogn. Som faddere havde vi bedt madam OTTESEN, KAREN WINTHER, der var gift med HANS NIELSEN i Skibhusene, købmand HANS TEISEN, der da var reder for FRUE MARIE, commissionær OTTESEN, forvalter MØLLER og HENDRICH. Efter kirke fejrede vi dåben herhjemme i Overgade.

I 1814 havde vi igen en barnedåb i familien; denne gang var det HENDRICH og ANNES THRINE, der søndag den 27.marts blev døbt ANE KATHRINE i Lumby Kirke; hun var dagen efter sin fødsel den 12.februar blevet christnet hjemme i Stige. Hendes faddere var bl.a. de to brødre FISCHER, MATHIAS og HANS CHRISTIAN samt JOHANNES og CARL.

35 Efter vort bryllup sejlede jeg mest på indenlandske steder og først igen i 1814 på Norge. Efter at HANS TEISEN havde overtaget FRUE MARIE, var der mange kornfragter til Norge; det var som sagt en risikabel fart, så jeg foretrak at vente.

I 1813 var jeg nogle gange til København, og alt i alt fik jeg da lidt fortjeneste ud af disse år, så jeg havde lidt økonomisk baggrund for mit ægteskab og vor påbegyndte familieførelse.

## DET ØKONOMISKE SAMMENBRUD.

Allerede i 1811 var priserne på vore livsfornødenheder steget så stærkt, at man kun kunde få arbejdere for en meget høj betaling. Da kanalen således skulde opmudres, fordi dybden var blevet for lille, og man til en af muddermaskinerne skulde bruge 12 mand, ansøgte man kongen om at få

47

udkommanderet soldater til dette arbejde. Kongen svarede imidlertid, at der kunde rekvireres slaver fra Nyeborg; men da ingen vilde arbejde sammen med slaver, afslog man dette tilbud og henvendte sig til Guvernøren over Fyen. Det var på denne tid prins CHRISTIAN AF HESSEN, der var bror til kong FREDERIK DEN SJETTES dronning. Denne fik trods kongens afslag udvirket, at der i 1812 blev udkommanderet 20 mand og en underofficer til opmudringsarbejdet.

Priserne vedblev at stige gennem hele 1812, og pengenes værdi forringedes med hver dag. Det var dårlige tider for Norge, vi var atter i krig mod Sverige, Preussen og Rusland, der kom flere og flere reglementer og plakater fra regeringen, der alle pålagde os byrder og besværligheder; og så var vi vel endda bedre stillet i provinserne, end de var i hovedstaden, for slet ikke at tale om Norge. I slutningen af 1812 betaltes der 2-300 Rdl. for en tønne rug, 30 Rdl. for et pund kaffe og 200 Rdl. for en favn brænde. Det kunde da ikke blive værre! Jo, det blev meget værre; Danmarks økonomi brød fuldstændig sammen.

Ved forordning af 5. januar 1813 nedskreves Courant-Daleren fra kurs 125 til kurs 1200. Men det var kun begyndelsen; ved udgangen af 1813 var kursen på Courant-Daleren helt oppe på 5.000.

Men jeg må hellere forklare dette med kursansættelse lidt nøjere. Før 5. januar 1813 havde vi dels en pengeseddel, der hed en Rigsdaler-Courant eller Courant-Daler, og dels en mønt, der hed en Sølv-Specie eller Rigsdaler-Sølv. Kursen på Courant-Daleren sagdes da at være 125, hvilket vil sige, 125 Courant-Dalere og 100 Specier har samme værdi.

Når nu kursen på Courant-Daleren ved forordningen af 5. januar 1813 fastsattes til 1200, vil det sige, at man fra regeringens side nedskrev Courant-Dalere værdi således, at der nu skulde 1200 Courant-Dalere til at modsvare 100 Specier i værdi. Man kunde jo så kun håbe på, at denne kurs kunde holde, hvad den altså ikke kunde, da det jo til syvende og sidst er tilbud og efterspørgsel, og ikke regeringen, der bestemmer kursen.

Samtidigt hermed indførtes en ny pengeseddel, udstedt af den nye Rigsbank, og kaldet en Rigsbankdaler med parikursen 200. Man havde altså nu to pengesedler og en mønt, der svarede således til hinanden ved den fastsatte parikurs, at 200 Rigsbankdaler, 1200 Courant-Dalere og 100 Sølv-Specier havde samme værdi.

Når nu, som nævnt, kursen på Courant-Daleren ved udgangen af 1813 nåede helt op på 5000, vil det sige, at 833 Rigsbankdaler, 5000 Courant-Daler og 100 Sølv-Specier på det tidspunkt havde samme værdi, og at Courant-Daleren nu kun havde en halvtredsindstyvededel af den værdi, den havde før krigen.

Efterhånden som sedlernes værdi forringedes, forsvandt mønterne ud af omsætningen; de blev af dem, der var så heldige at have dem, lagt til side til bedre tider, eller de blev omstøbt til metal, der kunde sælges. Også skillemonterne, Fireskillingerne, Enestekskillingerne og Sjettedaldalerne eller Marken forsvandt, da de jo som følge af metalindholdet

blev mere værd end deres pålydende i forhold til sedlerne. Denne mangel på skillemønt medførte så, at mange handlende selv måtte udstede en slags papirpenge, når de skulde give igen på en større seddel. På et vist tidspunkt begyndte Rigsbanken også selv at udstede 12- og 8-skillings-sedler.

Der kom også ved denne tid en bestemmelse om, at man kunde slutte kontrakter og aftaler i Navneværdi eller i Sølvværdi. Alle disse forhold var noget, der stillede store krav til vore regnefærdigheder.

Det varede adskillige år, før vore penge igen kom op i nogenlunde pariværdi, og vi der sejlede og handlede på fremmede lande blev jo ustandselig mindet om i mange år efter, hvor langt Danmark havde været nede, økonomisk set.

### FREDEN I KIEL.

Foruden disse pengesorger havde vi i 1813 fortsat de besværligheder, som krigen eller krigstilstanden påførte os. I september måned genoptoges på Kongens anmodning kaperfarten for anden gang, og den fortsatte endda over en måned efter fredsslutningen i Kiel. Graabrødre Hospital blev igen taget til soldater og lemmerne måtte igen flytte ud, denne gang til Provstegården. Endelig blev vinteren meget streng med megen sne.

Den 14. januar 1814 blev der sluttet fred mellem Danmark og England. Vi måtte afstå Norge til Sverige, hvorved indbyggertallet i det danske rige formindskedes med en trediedel. Vi havde i løbet af de sidste syv år mistet vor orlogsflåde og en stor del af vor koffardiflåde, vor før så blomstrende handel ikke mindst oversøisk, var ødelagt, vort pengevæsen var i dårligst mulig forfatning, og vore før så store lagre var næsten tømte. Men vi var ikke i krig længere, heller ikke mod Sverige, Preussen og Rusland. Så nu håbede vi på fred til at genopbygge; det hidtil så store had mod Britterne var ved at lægge sig; vi skulde jo fortsat handle med England, og vi måtte da også regne med fortsat handel med Norge, selvom det nu blev et fremmed land.

Men ude omkring i Europa var der endnu ikke fred, det skulde vente endnu et halvt års tid; så vi var stadig udsat for kapring og opbringning, når vi vovede os udenfor vore egne farvande.

Den 14. februar holdtes der takkegudstjenester i alle landets kirker; vi overværede gudstjenesten i Vor Frue kirke. Den 24. februar ophævedes de fleste af de særlige krigsforanstaltninger, der efterhånden var blevet indført, bl.a. forbudet mod lys og ringning nær kysterne. Fyrene blev tændt igen, og kaperiet blev endeligt ophævet den 4. marts.

### FØR OG EFTER WIENER-KONGRESSEN.

På Wiener-kongressen, der varede fra september 1814 til juni 1815, skulde der ryddes op i de europæiske forhold efter Napoleons fald. Frankrig havde under Napoleon enten erobret

eller på anden måde allieret sig med de fleste lande, kongeriger og fyrstendømmer i Europa. Samtidigt havde andre lande været i krig med hinanden og erobret områder fra hinanden. Nu skulde der leveres tilbage således, at forholdene stort set vilde blive som før Frankrigs udvidelsestrang begyndte.

Der var dog nogle undtagelser fra dette princip; således fik Danmark som bekendt ikke Norge tilbage, men måtte afstå svensk Pommern, som vi havde fået tilkendt ved freden i Kiel, til Preussen. Til gengæld fik vi så Lauenburg.

Sammenligner jeg "geografien" fra min barndom med forholdene under krigen og med forholdene, som de blev efter 1815, og som de indtil nu i 1830 har vedblevet at være, så er det sandelig mange og store forandringer, tildels både frem og tilbage, jeg ser.

Jeg skal prøve at fortælle lidt herom, men jeg vil dog holde mig til de områder, som har haft interesse for mig som sømand. Og her er det vel nok Nederlandene, der har undergået de største forandringer for skibsfarten.

Som bekendt besejles Belgiens store havn, Antwerpen, ad floden Schelde og dennes munding ligger og har altid ligget i hollandsk område. I min barndom hørte Belgien under det østrigske kejserrige, medens Holland var et selvstændigt land. For at hjælpe sine egne havne Rotterdam og Amsterdam, blokerede hollænderne da Scheldemundingen, således at Antwerpen reduceredes til en flodhavn. I 1794 kom Belgien under den franske republik, som året efter også erobrede Holland, gjorde dette til den batavianske republik i forbund med Frankrig og gjorde Amsterdam til hovedstad i denne republik. Samtidigt blev blokaden af Schelde delvis ophævet. I 1806 gjorde Napoleon Holland til et kongerige, som blev underlagt Frankrig og i 1810 aldeles indlemmet i Frankrig.

Under krigen havde vi således ingen mulighed for at besejle Antwerpen, Rotterdam og Amsterdam, der enten blokeredes af hollænderne eller under fastlandsspærringen af briterne. Ved Wiener-kongressen oprettedes så kongeriget Nederlandene bestående af Holland, Belgien og Luxembourg under Huset Oranien og med Amsterdam som hovedstad. Forholdet mellem hollænderne og belgierne var imidlertid ikke det bedste, så hollænderne betragtede stadig Antwerpen som en konkurrent, hvorfor det varede nogle år før sejladsen herpå blev helt fri.

Amsterdam besejledes indtil før få år siden udelukkende over Zuidersøen, men da dennes dybde kun var 11-12 Fod og skibene stadig byggedes større, gravedes der en kanal fra den Helder syd på til Amsterdam i 1825.

Hamburg var i min barndom en Fri- og Hansestad; i 1803 blokerede briterne Elbmundingen således, at vi ikke i et årstid kunde besejle hverken Hamburg eller den danske Altona, der ligger lidt til vest af Hamburg på nordbredden af Elben. I 1806 besatte Frankrig Hamburg, som efterhånden havde fået hele den tidligere hollandske handel, og i 1810 blev Hamburg indlemmet i Frankrig. Ved Wiener-Kongressen blev Hamburg ligesom de to andre hansestæder Lübeck og Danzig anerkendt som suveræn stat i det nye tyske forbund.

Kurland blev i 1801 erobret af Rusland, medens Livland og Estland med havnebyerne Riga og Reval har været russiske i al min tid, og vi har her fra Odense sejlet en del på både Riga og Reval, måske mest på Riga.

Af Finland har Karelen hele mit liv været russisk, medens det øvrige Finland i 1809 overgik fra svensk overherredømme i 600 år til at blive et russisk guvernement. Vi har i al min tid sejlet en del på Mariehamn, Bjørneborg, Raumo og Åbo og flere andre nordligere finske havne.

Måske var Wiener-kongressens grænsedragning nogenlunde rimelig og retfærdig, i hvert fald har der da nu, såvidt jeg ved, været fred i Europa i 15 år.

På Wiener-kongressen vedtoges en erklæring om ønskeligheden af slavehandelens ophør. Jeg husker endnu, hvor stort et indtryk det gjorde på mig, da det gik op for mig, at Danmark først fra 1803, altså da jeg var 22 år, havde forbudt handel med slaver, og at vi på det tidspunkt havde næsten 30.000 slaver i Vestindien. Idag, har jeg fået at vide, har vi stadig næsten lige så mange slaver. Slaveriet er stadig tilladt.

#### GUVERNØREN I FYEN.

- 47 I slutningen af 1814 døde Prins CHRISTIAN AF HESSEN i Odense. Han havde i de senere år været det man kalder guvernør i Fyen; guvernøren er en mellemmand, et officielt forbindelsesled imellem regeringen i hovedstaden og de enkelte steders råd og styrelser i Fyen. Han har bolig på Slottet og holder her et mindre hof. Prins CHRISTIAN AF HESSEN blev i foråret 1815 efterfulgt af den nys fra Norge hjemvendte statholder, 48 prins CHRISTIAN, som vi stadig har som guvernør.

Jeg har indtryk af, at det har været en stor fordel for os i Odense at have en guvernør her i disse genopbygningsår efter krigen. Mange forhold er blevet ordnet og mange sager afgjort og gennemført på en nemmere og hurtigere måde end andetsteds, fordi vi har haft en guvernør, der har levet her på stedet og kunnet se vore forskellige vanskeligheder ved selvsyn. Jeg har tidligere nævnt eksemplet, hvor der skulle skaffes arbejdere til opmudringen. Og så har vi været så lykkelige, at de guvernører, vi har haft, har interesseret sig for vore forhold og gennem deres familieskab med kongen har haft mulighed for at påvirke majestæten i en for os gunstig retning.

- 47 Prins CHRISTIAN AF HESSEN var således bror til vor nuværende 48 dronning MARIA AF HESSEN, og vor nuværende guvernør prins CHRISTIAN, som tiltrådte i 1815, er ældste søn af arveprins FREDERIK og dermed fætter til kong FREDERIK DEN SJETTE.

- 47 Prins CHRISTIAN AF HESSEN følte sig endda så meget knyttet til Odense, at han ønskede at blive begravet fra Sct.Hans kirke.

- 48 Vor nuværende guvernør har i årenes løb foretaget mange inspektionsrejser rundt i Fyen, men har også rejst en del i udlandet og har besøgt både Bornholm og hertugdømmerne.



47 I sommeren 1818 besøgte kong FREDERIK to gange Odense, og det var vist noget ganske særligt, da majestæten ellers kun kom til Holsten og til hovedstaden.

#### DE FØRSTE FEM, SEKS ÅR EFTER KRIGEN.

Som tidligere nævnt overtog jeg selv FRUE MARIE i 1817 og fik endelig mit skipper-patent eller certifikat den 15. februar 1817, efter at min sejltid med de to sidste orlogstogter var blevet antaget ved sessionen i 1816.

I de første fem, seks år efter krigen begyndte forholdene så småt, men også meget småt, at bedres, indtil der igen i 1820 kom en alvorlig krise. Men lad mig foreløbig fortælle lidt om dette forholdsvis gode tidsrum.

Den 12. april 1815 døde HENDRICH og ANNES lille pige SYNEVED KRISTINE; hun blev knap fjorten år og må have været meget ulykkelig, thi hun skulle to dage før sin død have sagt: "skolen er min største sorg".

49 LOVISE og jeg havde den store glæde at få vor anden søn søndag den 4. juni. Han blev døbt CHRISTIAN PETER GEORG i Vor Frue kirke mandag den 25. september. CARLS kone ELLEN bar ham, HENDRICHS kone ANNE gik hos, og som de øvrige faddere havde vi bedt købmand HEE, skomagermester JES HAAS samt HENDRICH og CARL. Forinden dåben var han den 30. aug. blevet vaccineret mod koekopper af regimentskirurg JØRGENSEN.

Det var sidste gang, vi så HENDRICH, da han døde første juledag på rejse med galeasen JOHANNE MARIA, vistnok i Nord-søen. Han efterlod sig to drenge og to piger, hvoraf RASMUS døde allerede i 1821. ANNE og han havde i det hele fået tre drenge og tre piger.

ANNE, der nu sad alene med fire uforsørgede børn, hvoraf det ældste var tretten år, giftede sig igen året efter. Fire dage før julen i 1816 blev hun i Lumby kirke viet til styrmand MADS DAUGSTRUP, der var ni år yngre end hun selv. Forlovere var JOHANNES LEOPOLD og JOHANNES.

Søndag den 2. februar 1817 var vi til barnedåb i Lumby kirke. Det var CARL og ELLENS dreng, som allerede var christnet hjemme to dage efter sin fødsel den 14. november 1816, der nu fik navnet KRISTIAN HENRIK.

21 I året 1819 havde vi hjemme både en sørgelig og en glædelig  
35 begivenhed endda i samme måned. Det sørgelige var, at LOVISES far døde torsdag den 24. juni i en alder af 68 år. Det glædelige var, at LOVISE tirsdag den 29. juni nedkom med vor tredje søn. Han blev torsdag den 3. februar 1820 døbt i Vor Frue kirke og fik navnet HENRICH WILHELM; hans faddere var madam WINTHER, MARIE og købmændene TEISEN og RASMUSSEN.

Efter svigerfars død blev svigermor siddende i uskiftet bo og blev således ejer af Overgade 29, hvor hun selvfølgelig også blev boende .

I sommeren 1816 var HENDRICHS bo blevet registreret med JOHANNES som født lavværge for ANNE. Det var et godt sted

og hus i Stige, hun og de fire børn arvede. Der var med gårds- og havepladsen 6 tønder land; stuehuset var på 18 fag egebindingsværk med en lille udbygning på 6 fag. I stuehuset var der bl.a. en tofags- og en trefagsstue samt et stort sengekammer; der var mange og gode møbler og iøvrigt meget husgeråd. Jeg kan ikke huske, om husene i Stige havde numre dengang, men det er ihvertfald det hus, der idag er Vestergade nr.6.

#### SEJLADSEN I ÅRENE EFTER KRIGEN.

Efterhånden som vi fjernede os fra krigstiden, begyndte vi at besejle de fleste af de steder og havne, som vi også idag bruger. I Norge havde vi under krigen mest brugt Skagerrak-havnene, Flækkefjord og Farsund vest for Lindesnæs og Christianssand samt Risør og Drammen på vestsiden af Christianiafjorden, hvor vi lastede tømmer, og Drøbak, som ligger på østsiden helt inde i fjorden, og som er isfri længere end Christiania. Nu begyndte vi igen på de længere farter til vestkystbyerne først og fremmest Bergen.

I England begyndte vi igen at sejle på Newcastle, Hull og Leith samt Gravesend, som er Londons udhavn en fem mil øst af London.

På østersøhavnene havde vi sejlet meget lidt under krigen, nu blev kornfarterne så småt genoptaget på Riga i Livland, Memel i Kurland og Danzig og Stettin i Preussen, hvor vi alle steder især lastede korn til Norge og England.

Frankrig og Nederlandene havde der så at sige ikke i mit hidtidige liv som sømand været farter til, da enten de franske eller de britiske havde blokeret havnene her, også før vi selv var med i krigen. Nu kunde der igen sejles på Dieppe på den nordfranske kyst, på Dunkerque ved den belgiske grænse og på Schiedam og Amsterdam i Holland. Ja, selv Antwerpen blev tilgængelig, efter at Hollænderne delvis ophævede spærringen af Scheldes munding. Hamburg og Altona havde vi det meste af tiden, dog med stor risiko for opbringning, kunnet besejle. Nu blev sejladsen her ganske regelmæssig. Som oftest foretrækker vi havnen i Altona, da den jo hører under det danske rige.

Som regel går vi rundt Skagen også til de sidstnævnte steder. Men jeg har et par gange prøvet at forkorte rejsen ved at gå gennem Ejderkanalen fra Holtenau til Tønning. Hvis det er hårdt vejr ved Skagen, kan det nok lønne sig, men det tager en tre til fire dage at komme igennem kanalen, og så er det ret kostbart med udgifter til trækning og afgifter.

Den egentlige Ejderkanal, som blev gravet i min tidligste barndom, går fra Holtenau ved Kielerfjorden gennem tre sluser op til Flemludersee, som ligger 23 Fod over Østersøen, derfra gennem endnu tre sluser ned til Rendsborg. Herfra sejler man så videre ad Ejderfloden gennem Frederiksstad og Tønning til Vesterhavet. Der er trækbane på nordsiden og delvis også på sydsiden af kanalen. Den kan passeres af skibe, der stikker op til knap 10 Fod.

I de fleste af havnene, især i de store, er der ofte meget lang ventetid, inden man får plads ved broen og kan blive

lastet eller udlosset, da der er altfor få broer. Indtil da ligger vi enten for anker eller fortøjet til en ducd'Albe.

#### HANDELEN I ÅRENE EFTER KRIGEN.

I årene lige efter krigen havde Danmark en ret anseelig udførsel og genudførsel af korn og fødevarer. Langt den største del af vor kornudførsel gik til Norge, men også Holland, Altona-Hamburg og dermed store dele af det tyske forbund, og England aftog store mængder korn hos os. Det korn, vi udførte, kom hovedsageligt fra Danmark og Hertugdømmerne, men også fra de østlige Østersø-steder genudførte vi en del korn. Man begyndte som noget nyt at tørre og rense kornet her i landet forinden udskibningen, og da det rygtedes fik vi yderligere og større markeder for vort korn.

Østersøhandelen var blevet mindre, men Norgeshandelen havde vi beholdt uformindsket, og nu kom der en udvikling, som gav os i provinserne på hovedstadens bekostning.

Hidtil havde København med sine store handelshuse været det sted, der forsynede provinserne med forbrugsvarer og tilsvarende sendte provinsernes udførselsvarer til udlandene. Nu begyndte tilførslerne fra Norge og England at gå lige til provinsernes havne, ligesom udførslen især fandt sted fra disse steder; i de tilfælde, hvor ind- og udførsel nu mest fordelagtigt skulde ske gennem store handelshuse, blev det Hamburgs over Altona og ikke Københavns handelshuse. Hamburg var i økonomisk henseende ved at blive vor egentlige hovedstad. Denne udvikling havde til følge, at København i disse år rantes af mange fallitter; og da kornpriserne i 1820 begyndte at falde alvorligt gik dette mere udover København end over provinserne.

Det veludviklede banksystem i Hamburg lærte os også i disse år at betale vore ladninger med vekslere på Altona og Hamburg, så vi kunde nå at få ladningen solgt igen, inden vekslen forfaldt. Vi kunde så undgå at have penge stående i vore ladninger.

#### DAMPSKIBE.

En efterårsdag i 1819 oplevede jeg noget sælsomt, da jeg kom ind i Kielerfjorden. Ret op i vinden sejlede et fartøj uden sejl, men med et hjul på hver side plaskende rundt i vandet. Omtrent midtskibs stod et højt slankt skorstensrør, hvor ud af væltede en sort røg; foran dette førte det en mast med gaffel øjensynligt beregnet til at føre et storsejl, men det var ikke sat; samme mast havde også et stag, men ingen fok.

Nå, jeg fik jo forklaringen, da jeg kom i havn. Det var et dampskib, som ombord havde en dampkedel, der lavede damp til en maskine, der drev de nævnte hjul rundt. På disse sad der nogle skovle, som altså som en slags årer drev fartøjet frem. Noget af dette maskineri havde jeg jo allerede set i mine unge dage på en af muddermaskinerne, der blev brugt ved gravning af vor kanal.

50 Det viste sig, at skibet hed CALEDONIA. Det var bygget i  
England i 1814 og købt her til landet af auditor STEEN AN-  
51 DERSEN BILLE kort før jeg så det første gang. Senere blev  
L.N.HVIDT dets reder.

Det var bygget af træ og målte 70 CL. Der var en dampmaski-  
ne til hvert hjul; hver maskine angaves at svare til 16 he-  
stes kraft.

CALEDONIA sejlede og sejler stadig med passagerer og post  
mellem København og Kiel og anløber Bandholm og Koster;  
d.v.s. i de første år måtte man ikke lægge til broen, da  
man var bange for brandfaren fra skorstenen og fyret.  
CALEDONIA sejler en gang i ugen i hver retning og medtager  
passagerer på både første og anden plads for henholdsvis  
16 og 8 Rd1.

I løbet af tyverne er der kommet flere dampskibe til, JYD-  
LAND, DANIA. og PRINDESSE WILHELMINA, ligesom der er op-  
rettet paketruter mellem København og Lübeck, Travemünde og  
Aarhus. For to år siden sattes det nye dampskib MERCURIUS  
ind på overfarten imellem Korsør og Nyeborg; Her har det  
været en stor fordel at blive nogenlunde uafhængige af vin-  
den og vide, både hvornår man kan vente at blive sat over,  
og hvor lang tid rejsen vil vare.

52 Netop i år er det første dampskib blevet bygget her i lan-  
det, hos JACOB HOLM i København. Det har fået navnet  
FREDERIK VI og skal afløse CALEDONIA på Kielerruten. Det  
er noget større end CALEDONIA, måler 75 CL, har 80 hestes  
kræfter og kan medtage 110 passagerer, hvortil der er 60  
køjer. Farten skulle være 8 knob.

Det er med noget blandede følelser disse "pjaske-malener"  
er blevet modtaget af især de gamle sejlskibsskipperne, men  
en trøst har det da været, at de ikke er begyndt at sejle  
med fragt endnu, men har holdt sig til passagerer og post.

#### DE NÆRE BEGIVENHEDER I TYVERNE.

Om sejladsen og om handelen har jeg nu fortalt helt op til  
idag. Tilbage står så begivenheder i den sidste halve snes  
år, i tyverne, indenfor familien og vort nære liv her i  
Odense. Denne lille beretning vil jeg give i en slags dag-  
bogsform.

Den 22.april 1821 blev CARL og ELLENS SOPHIE SØRINE konfir-  
meret i Lumby kirke med prædikaten: udmærket god i kundskab  
og opførsel. Hun var født og opvokset i Stige.

Samme år om efteråret fik HENDRICH og ANNES lille RASMUS  
skarlagensfeber, som han døde af kun 10 år gammel. Han  
blev begravet fra Lumby kirke søndag den 19.august. Hans  
stiffar, MAD S DAUGSTRUP var særlig glad for ham.

9 I året 1821 døde generalguvernør ROEPSTORFF, som jeg tidli-  
gere har fortalt lidt om; han blev over 90 år gammel.

53 I Skibhusene var der kommet ny færgemand eller oversætter,  
som vi tidligere kaldte det, nemlig skipper HANS MØLLER, og  
han havde fået tilladelse til at bygge et vagthus.

Det følgende år, 1822, nedkom LOVISE fredag den 10.maj med vort første og, skulle det senere vise sig, eneste pigebarn. Hun blev også døbt på en fredag, nemlig den 13.december i Vor Frue kirke og fik navnet SOPHIE ANDERSINE BARBARA; SOPHIE efter sin farmor og BARBARA efter sin mormor; vi kaldte hende dog kun SOPHIE. Hendes faddere var bl.a. de to farbrødre JOHANNES og CARL.

43 CARL gjorde sig tanker om at flytte til Ærø i Hertugdømmerne da han var ved at blive ked af den noget formindskede sejlads fra Odense, og han nåede da også i maj måned at få opsagt sit borgerskab i Odense. Der blev nu ikke noget af at tage til Ærø, velsagtens fordi købmand JENS BANG hyrede ham på sin nye slup HANNE CAROLINE WILHELMINE, der var bygget i Fåborg. CARL, der hidtil havde ført mange forskellige skibe, blev nu så fornøjet med denne nye slup, at han stadig fører den.

I Stige fik man endelig efter mange forhandlinger bygget et bolværk, hvor der kunde lastes og udlades. Stige var i disse år ved at blive berygtet for smugleri; der smugledes allevegne, men Stige skulle være "en sand smuglerrede".

28 I 1824 døde min fætter HANS og blev begravet fra Lumby kirke  
28 onsdag den 18.februar. HANS og KIRSTEN havde ingen børn  
28 sammen, derimod havde KIRSTEN med sin anden mand POUL JENSEN  
blev gift; MARIE, som HANS havde lyst i kuld og køn, var senere blevet gift med skolelærer LARS GREGERSEN i Hessum.

10 I Hauge døde gårdmand STEFFEN TANGGAARD, en bror til HANS  
17 TANGGAARD, vor nabo i Skibhusene, og bror til MARGRETHE, der  
17 var gift med JEPPE HANSEN. STEFFEN TANGGAARD havde i mange år haft eneret på trællingen, d.v.s. trækning med heste af skibene i kanalen.

Fredag den 29.oktober 1824 nedkom LOVISE med endnu en dreng, som kom til at hedde ANDREAS.

Det var også i året 1824, at man påbegyndte de store inddæmnings- og udtørningsarbejder i Baagø Strand. I løbet af sommeren opførtes der en dæmning, der skulde lukke forbindelsen mellem Fjorden og Baagø Strand, som jo efter kanalens bygning var blevet indskrænket til det område, der ligger nord for denne og op til Nisted, Hauge og Stige. Dæmningen kom til at gå fra Stige by over slugget til det lige overfor liggende kanalhoved. I dæmningen indbyggedes en sluse, og der byggedes to år senere to møller til udmaling af vandet i Baagø Strand. Hertil fik man så også fra København to sugepumper.

49 Fredag den 20.maj 1825 blev vor lille ANDREAS døbt i Vor Frue og fik navnene ANDREAS DIEDERICH JES THEODOR; hans faddere var jomfruerne THOMSEN og ROULUND, købmand HEE og CARL.

ANDREAS har desværre voldt os nogen bekymring, da han har nogle trækninger, som doktoren mener kan tyde på, at han har St.Veits Dans. Hans høreelse er heller ikke så god, som den burde være.

Efter at kanalen var taget i brug har vi flere gange oplevet højvande og stormflod, som har voldt skader på kanalanlægget.



Således forårsagede to højvande i 1815 og 1816 flere digebrud. Nu i 1825, den 30 november var det en sådan stormflod, at vandet steg 6 Fod over daglig vande og ødelagde de nylig opførte dæmninger ved Stige og videre udad.

Også i dette år fik vi i Danmark en ny toldtarif, som ryddede op i de forskellige tillægsafgifter, som siden 1797 var kommet til, og som skulde bringe toldsatterne ned til den oprindelige basis, som var 1 pCt. af værdien. Derved mistede statskassen nogle indtægter, og man måtte så se at finde udveje for dækning af disse tab.

Man gik derfor tilbage til året 1672, da en kongelig ordre havde pålagt skibsmålerne i København at opføre for alle målte skibe 1/6 mindre i målebrevet end den virkelige drægtighed. Derved havde man givet danske skibe mulighed for at snyde sig fra en del af afgifterne i de udenlandske havne. Nu resolverede Commerce-Collegiet imidlertid, at "denne meget gamle foranstaltning omsider havde tabt sin hemmelighed", og at der efterhånden skulde udstedes nye målebrev for de københavnske skibe, hvorved disses drægtighedsangivelse forhøjedes med 1/5. Derved vilde statskassen altså få tilsvarende større afgiftsbeløb, og da ordren fra 1672 efterhånden var kommet til at gælde også udenfor København, blev den nye forordning selvfølgelig også gældende for hele landet. Det var ikke altid nøjagtigt 1/5, man nu lagde til, men væsentlig større blev de fleste skibe målt i årene 1826-27. For eksempel målte FRUE MARIE før forhøjelsen 20 CL og har senere været målt til 27½ og 26 CL.

21  
13,21 CARL og ELLENS SOPHIE SØRINE var knap tyve år, da hun onsdag den 27. december 1826 i Lumby kirke blev viet til den godt tre år ældre NIELS VINTHER NIELSEN i Skibhusene. NIELS er søn af skipper HANS NIELSEN og KAREN VINTHER, han af gammel skipperslægt og hun af gammel rebslagerslægt. NIELS og SOPHIE SØRINE bor stadig i Skibhusene.

Gårdmand LARS JØRGENSEN i Stige fik efter STEFFEN TANGGAARDS død eneret på trællingen ved kanalen. Jeg tror, at denne eneret tildeltes for tre år ad gangen.

18  
36 I 1827 døde NIELS PEDERSEN FISCHER den 25. februar. den 1. marts døde CHRISTIAN HENRIK IVERSEN i en alder af 79 år. Det var ham, der i 1780 havde begyndt at udgive FYENS STIFTS JOURNAL, eller, som den senere hed i folkemunde: IVERSENS AVIS. Han var desuden boghandler og ejede landstedet Mariehøj i Tolderlund ved kanalen.

Mandag den 29. oktober, på samme dato, hvor ANDREAS blev født, fik vi vort sjette barn, JOHANNES.

Den 1. november havde vi igen et højvande, denne gang 9 Fod over dagligvande, som gennembrød Nisteddæmningen.

#### SPISEREGLEMENT.

Til forbedring af mandskabets forhold ombord, og dette galdt vel i første række på de måneder og år lange farter, blev der i 1827 på foranledning af Københavns Skipperlaug, som plakat, udstedt et spisereglement for mandskabet i københavnske handelsskibe. I plakat 1828 udvidedes det til at gælde

for alle danske handelsskibe, der afgik fra riget. Da dette reglement var det første af sin art indenfor søfarten, og da det viser såvel ordening af som forbedring af forplejningen ombord, og da det efter min opfattelse er en virkelig god ting, vi her får indført, vil jeg nedenfor gengive dette reglements bestemmelser.

"En Mands Kost ugentlig: 5 Pund haardt eller 8 Pund blødt Brød.  $1\frac{1}{2}$  Pund raat saltet Flæsk for 2 Dage. 3 Pund raat saltet Kød for 3 Dage.  $1\frac{1}{2}$  Pund tør Fisk for 2 Dage. Haves ikke Fisk, da hver Fiskedag  $\frac{1}{2}$  Ration af Kød eller Flæsk. 1 Pund Smør ugentlig. Er Smørret sluppet op, da hver Mand ugentlig  $1\frac{1}{2}$  Bouteille Olivenolie og  $\frac{1}{2}$  Pot Eddike. Mangler Smør og Olive, da hver Mand i dets Sted 2 Pund Flæsk ugentlig.  $1\frac{1}{4}$  Otting Byggryn. I Mangel deraf Risengryn.  $\frac{3}{4}$  Otting Ærter. I Mangel heraf Bønner.  $\frac{1}{6}$  Pot Eddike.

Hver Mand hver Morgen en Snaps (som er  $\frac{1}{16}$  Pot) Brændevin eller Rom. 1 Tønde Skibsøl for hver Mand for Rejsen, naar Skibet gaar herfra Norden Vester efter paa lange Rejser, hvorimod de, der farer paa kortere Rejser, saasom paa Østersøen, Norge, England og Holland, hvor alle Tider Øl er at faa, modtager til Rejsen efter Behag. Af dette Øl faar hver Mand daglig  $1\frac{1}{2}$  Pot, men naar Øllet slipper op i Søen, da daglig  $1\frac{1}{2}$  Pot Vand og hver Middag en Snaps Brændevin eller Rom.

Hvor fersk Kød er at faa, tildeles Mandskabet dette med fornødent Grønt i det mindste en Gang ugentlig til Forfriskning, og faar da hver Mand 1 Pund fersk Kød i Stedet for salt Kød eller Flæsk, hvorved for hver Dag, saaledes fersk Kød gives, en Dags Ration salt Kød eller Flæsk spares.

Kaptajnen og Styrmandene, som spise i Kahytten, nyder  $1\frac{1}{2}$  Mands Ration af Smør, Kød, Flæsk, Vin og Brændevin."

#### SLUTNINGEN AF TYVERNE.

I årene 1827-29 begyndte virkningerne af den indførte kornrensning og -tørring for alvor at vise sig ved en forøget afsætning. I disse år aftog England mere korn end vor hidtil største aftager.

Fredag den 8. februar 1828 blev vort sidste barn Johannes døbt i Vor Frue Kirke og fik navnene JOHANNES JULIUS FRITZ. Som faddere havde vi bedt jomfru THOMSEN, LOVISEs to fætre CHRISTIAN og DIDERICH HUUS, brændevinsbrænder P. NIELSEN og CARL og ELLEN.

I begyndelsen af året blev HENDRICH og ANNEs ANE SOPHIE gift med JENS HANSEN MØLLER. De var begge en 23-24 år og bosatte sig i Overgade 18 i Stige.

Det var også i dette år, at CARL og ELLEN med de tre hjemmeboende børn forlod Stige og flyttede til Skibhusene, hvor de fik et hus med lidt jord.

Den 29. august døde MATHIAS FISCHER i Stige. Han blev 71 år og efterlod sig sin kone ANNE, der var født ØHLENSCHLÆGER og stammede fra Assens, samt de tre voksne sønner JENS, MATHIAS og ANDERS, hvoraf de to ældste er skippere og den

yngste sejlmager. MATHIAS var fem år ældre end sin bror HANS CHRISTIAN, der lever endnu.

#### MERCURIUS.

I juni måned 1828 begyndte det nye dampskib MERCURIUS, som generalpostdirektoratet havde købt i Harwich, sin sejlads mellem Korsør og Nyeborg. Mercurius målte 20 CL og har 32 hestes kræfter, hvormed hun i godt vejr kan gøre en fart af  $7\frac{1}{2}$  knob, således at overfarten under gode vejrforhold kan gøres på mindre end to timer. Der sejles stadig kun to gange i ugen i hver retning, men dels går det hurtigere end med smakken, og dels kan man nu være ret sikker på at komme afsted til det i forvejen fastsatte tidspunkt således, at det nu er skibet, der er afhængigt af postens ankomst, medens det tidligere var posten, der var afhængig af smakkens afgang og overfart.

Udenfor de fastsatte tider kan man fragte skibet mod at betale ca. 25 Rbd.Sølv. På den ene ugentlige overfart kan der medføres en vogn og ligeledes, når man selv fragter skibet.

Selv har jeg som regel været uafhængig af disse overfarter, da jeg har kunnet benytte mit eget fartøj til de steder, hvor jeg havde last. Når man ellers skal rejse og ikke har eget køretøj, må man enten leje sig en vogn med kusk, og det er ret kostbart, eller man må indskrive sig som passager i postvognen, som i mange år har været en åben vogn, og kan så blive befordret for en rimelig betaling, men under ret ukomfortable forhold. Vi regner med, at en hest kan gå 4-5 mil mellem bedestederne, og det er da også den afstand, der er imellem byerne, ihvertfald i de egne, hvor jeg har været. Jeg må da også om rejser føje til, at man i al min tid har skullet have rejsepas for at komme over vore indenlandske farvande, og det skal man huske at få, inden man tager hjemmefra.

#### IFJØR OG IÅR.

Den 23.januar ifjor blev JOHANNES og MARIEs CARL i Sct.Hans kirke viet til WIBEKKE CARINE KORNBECH, der er datter af murermeister PETER KORNBECH. De bor nu i JOHANNES' hus, Uden Nørreport 20, hvor Carl er født og har boet hele sit liv.

CARL og ELLENs JOHAN fik ved sessionen den 9.marts sit skipper-certifikat. Han er nu 25 år gammel og fører den lille slup PRØVEN. Han bor hos sine forældre i Skibhusene.

Ifjor blev det spidse hjørne af Priorgården mellem Grønne-gade Sti og Vestergade fjernet til stor glæde for de kørende.

Efter Christians konfirmation havde jeg en rejse til England efter stenkul; den forløb nogenlunde godt. Men da

jeg 4.april kom hjem, var det igen galt med min brystsyge, så jeg måtte lægge op og kom ikke i fart igen resten af året. Brystsygen er jo noget, de fleste søfolk slås med, når de kommer lidt op i årene. Det hænger jo nok sammen med, at vi tit ombord bliver gennemblødte og så ikke når at få tørret vort tøj i de kolde kahytter, før vi igen skal på dækket.

I december, natten mellem den 13. og 14. havde vi igen et stort højvande; denne gang var det dæmningerne ude i Fjorden, det gik ud over, og de blev slemt beskadigede.

I marts iår fik JOHANNES og MARIE deres første barnebarn, da Wibekke, som ifjor blev gift med CARL, nedkom med et pigebarn, som de ved dåben i Sct.Hans kirke onsdag den 21.april gav navnene JOHANNE MARIE SOPHIE.

Iår har det også knebet med helbredet til den megen sejlads; men jeg må jo se at holde ud nogle år endnu, til JOHAN er gammel nok til selv at sejle FRUE MARIE; han er jo ikke meget mere end sytten år endnu.

Forleden dag var jeg oppe at få det borgerskab som skipper i Odense, som jeg havde søgt. Jeg måtte forevise mit skipper-certifikat af 15.februar 1817, bekræfte at jeg har et eksemplar af quarantine-anordningen og aflægge den befalede ed. Mit borgerskab blev dateret den 9.august 1830.

Ude ved bassinet er den gamle, skuragtige Told- og Vejerbod blevet nedrevet, og en ny enetages bygning i sten er blevet opført på det samme sted, på pladsen syd for havnebassinet.

#### NOTER:

Nedenfor er anført supplerende oplysninger om nogle af de i skipper Jørgen Anderskovs levnedssbeskrivelse omtalte personer.

Udover det i noterne anførte vil en del data for skippere og deres familier fremgå af afsnittet "Skippere 1780-1830", som er slægtsvis opdelt.

1 ANNA SOPHIE DORTHEA ABRAHAMSDATTER JUSTDATTER.

Det er sandsynligt, at Anna Sophie's far Abraham Steinbrücher efter endt læretid i København som bager er blevet svend hos bager Hans Mathiesen, Store Graabrødre Stræde 285.9, og har mødt naboens datter Marie Dorthea Schönsted, idet Anna Sophies morfar slagter Jørgen Schönsted ejede og beboede nr.286.8. Da dette var et ret stort hus, 8 fag i 2 etager, er det muligt, at Anna Sophie's forældre efter deres giftermål 19/10 1741 er flyttet ind her som lejere og også fået deres 3 børn, medens de har boet der.

Da Abraham Steinbrücher har fået borgerskab i Odense som bager 22/3 1747, er det rimeligt at antage, at han da er begyndt som selvstændig mester formentlig udenfor Odense, da hans død ikke er fundet i Odense-sognene. Det ses heller ikke, hvor Anna Sophie har tilbragt sin barndom og ungdom efter 1747.

Anna Sophie kaldte sig senere, efter at være flyttet til Skibhusene, også for Madsdatter. Herved bemærkes, at en af hendes faddere ved dåben i 1743 hed Mads Kiær, og at kroholder Mads Hansen Kier ejede en lille ejendom i Store Graabrødre Stræde, nr.323.3, som han ikke beboede, men benyttede som gæstehus. Mads Hansen Kier blev 4/7 1736 gift med Margrethe Andersdatter; det fremgår af skiftet efter Margrethe Andersdatter, død 3/1 1767, at de ikke havde børn sammen, og at han ved testamente af 13/2 1750 var sikret overtagelse af boet uden skifte. De kan således godt have taget Anna Sophie som plejebarn uden adoption.

Anna Sophies mor, Marie Dorthea Schönsted, døde som fattig enke, almisselem, 28/5 1766 i Graabrødre Strædet.

Jørgen Schönsted's ejendom, Graabrødre Strædet 286.8, gik ved hans død i 1736 i arv til sønnen, slagter Jacob Schönsted; efter dennes død i 1754 solgte arvingerne ejendommen til slagter Knud Kragh.

2. Johan Anderschou blev født torsdag 18/4 1737 kl.7.00 morgen og blev 21/4 1737 i Sct.Hans Garnisonskirke døbt JOHANN FRIDERICH ANDERSCHOU. Han kaldte sig Johan Pedersen eller Johan Anderschou.

Johan blev født i Odense, hvor hans far tjente som rytter (se note 3) og var indkvarteret med familie enten privat eller i kasserne (barak).

Efter at faderen i 1738 var deserteret, er hans mor, Anne Christiansdatter med de fire børn formentlig flyttet tilbage til sine forældre i Stige (se note 3). Johan synes at være blevet boende i Stige indtil sin trolovelse 31/1 1767 og sit bryllup 11/4 1767 med Anna Sophie Abrahamsdatter og yderligere nogle år først i Hauge og senere i Stige, indtil han med kone og en søn, Christian, i slutningen af 1773 flyttede til Skibhusene, hvor de boede til leje i Færgevej 4.



Før flytningen havde Johan og Anna Sophie fået tre børn, Frederica, døbt 8/3 1767, Christian, døbt 26/12 1768 og Johann Deil, døbt 24/2 1771, men Frederica døde i 1773 og blev begravet fra Lumby kirke 23/8 og Johann Deil blev begravet 1/9 1773 ligeledes fra Lumby kirke. Begge disse små døde af børnekopper (jfr.note 6).

3. Johan's far var født i 1706 i Gestrup i Agerskov sogn (tysk: Aggerschou) i Haderslev amt som søn af Peder Pedersen (1675 - 1745) og Karen Jens Reffslunds (død 1729).

Han blev 11/7 1706 i Agerskov kirke døbt Peder Pedersen.

Han lod sig i 1723 hverve til Holstenske Lansenerregiment som rytter ved oberstlieutnant Gustav Ehrenreich Poel's compagnie (eskadron). Hans militære navn blev efter fødestedet PETER AGGERSCHOU.

Han blev 18/3 1732 trolovet til og 6/7 1732 copuleret med Anne Christiansdatter af Stige (se note 4). Forinden havde de fået deres første barn, der 26/8 1731 i Lumby kirke blev døbt Peder Anderschou. I 1733 fulgte datteren Anne Aggerschou, døbt 15/2 i Sct.Hans Garnisonskirke, og i 1734 sønnen, døbt Christian Friderich Agerschov 8/3 ligeledes i Sct.Hans Garnisonskirke.

Indtil maj 1734 var regimentet garnisoneret i Odense; derefter og indtil maj 1736 var fire eskadroner, deriblandt Poel's, udlånt til erstatning for de eskadroner, som var afgivet til den tyske kejser i anledning af den polske arvefølgekrig, og garnisoneret i Haderslev. Øjensynlig havde Peder ikke sin kone med under denne udkommando, hvilket kunne tyde på, at de i Odense var privat indkvarteret.

Under tjenesten i Haderslev blev Peder den 11/5 1735 idømt 8 dages arrest i jern og på vand og brød for at have undladt at møde til befalet eksercits. I maj måned 1736 vendte han med sin eskadron tilbage til Odense, hvor eskadronen forblev til 1743.

I april 1737 fødtes sønnen Johan (se note 2). Den 29/5 1738 deserterede Peder sammen med 15 andre ryttere og underofficerer, hvorfor de til skræk og advarsel dømtes til hængning, efterhånden som de blev pågrebet.

Derefter ved vi ikke mere om Peder Aggerschou, bortset fra at hans kone senere i 1738 i Stige fødte deres femte barn Margrethe, som blev døbt 29/9 1738 i Lumby kirke.

4. ANNE CHRISTIANSDATTER.

Hun blev i Lumby kirke 30/12 1704 døbt Anne.

Hendes far var skibsmand CHRISTIAN MARCUSSEN, som var født i Asserballe på Als som søn af Marcus Jørgensen. Han flyttede samtidigt med flere andre søfolk fra Nøtmarkskov til Stige kort før århundredskiftet og blev i 1701 første gang gift med Anne Hansdatter i Stige, med hvem han fik to børn. Hun døde allerede 23/2 1704, og de to små børn døde omtrent samtidigt i 1705. Forinden var Christian blevet gift 13/7 1704 med Anne Rasmusdatter, med hvem han fik børnene Anne, Margrethe, Marcus og Kirsten.

Christian Marcussen havde huset Overgade 10 i fæste fra 1701 indtil sin død i 1739, hvorefter fæstet overgik til datteren Margrethes mand: Rasmus Hansen, som i 1741 flyttede til Anderup og overlod fæstet af Overgade 10 til sin svoger Marcus Christiansen, som beholdt det til sin død i 1762, hvorefter dennes anden kone førte det videre til sin anden mand Peder Andersen, som købte huset i 1766 og beholdt det til sin død i 1805, hvorefter hans anden kone ejede det indtil 1839.

Efter Christian Marcussens død i 1739 boede hans enke (Annes mor) som lejer i Overgade 10 indtil sin død i 1758.

Anne Christiansdatters mor var altså ANNE RASMUSDATTER, født ca. 1676 i Stige som datter af fæstebonden Rasmus Jørgensen og Margrethe Nielsdatter, begge af gammel Stige-slægt.

Margrethe Nielsdatter var datter af gamle Niels Hansen og Anne Christensdatter, som var født i 1611.

Rasmus Jørgensen og Margrethe Nielsdatter havde børnene: Christen, Jørgen, Anne, Anders, Niels og Maren, af hvilke Maren kun levede i fem år.

Gamle Niels Hansen havde haft gården, Havnegade 19, i fæste fra ca. 1640 til 1672, da den overgik til svigersønnen Rasmus Jørgensen, som havde den til 1710, da hans søn Anders overtog fæstet, for i 1743 at give det videre til sin søn Rasmus, der havde det til 1768; gården købtes 1764 (skøde 1766) af bonde og skibsreder Rasmus Rasmussen Rastrup.

Gården, Havnegade 19, hvor Anne Christiansdatters mor var født, var en stor fire-længet gård på 53 fag med ialt ca. 2½ td. hartkorn. Den externe ejer var indtil 1717 Sct. Hans kirke, derefter og indtil 1764: Kronen.

Anne Christiansdatter var altså født i huset, Overgade 10, og boede der, da hun fødte sit første barn og formentlig igen efter at hendes mand var deserteret. Ihvertfald fødte hun sit sidste barn i Stige kort før faderens død.

Huset bestod af 6 fag og var nybygget i 1690; grunden var på ca. 500 m<sup>2</sup> og var udskildt fra en gård længere mod nord i Overgade. Huset lå helt ud til vejen.

5. H.Chr.Bunkeflod var sognepræst ved Sct.Hans kirke i Odense 1761 - 1805.

Sct.Hans kirke var tillige kirke for Sct.Hans landsogn, hvorunder bl.a. Skibhusene hørte, og siden Chr.den IV's tid for rytter-garnisonen i Odense.

Indtil begyndelsen af det 18' århundrede ejede Sct.Hans kirke en væsentlig del af fæstegårdene omkring Odense bl.a. i Stige.

6. De fire nævnte børn, der alle døde som små af børnekopper, var Johans to børn: Friderica, døbt 8/3 1767, begr. 23/8 1773 og Johan Deil, døbt 24/2 1771, begr. 1/9 1773, samt Johans brors Peders to børn: Birte, døbt 19/10/1770, og Christian, døbt 8/5 1763, begr. /1 1764. 1760, begr. 25/5

7. A.Biørnsen var fådmand i Odense 1773-1795.
8. Mathias Kurrelbaum, som døde 22/6 1793, var gift med Anna Marie Errebo, født 1740, begr. 4/5 1820, og var rådmand i Odense indtil 1783 og postmester til sin død.
- Han boede i den såkaldte "Priorgården", som tillige var posthus, indtil sin død. Priorgården lå på det spidse hjørne af Grønnegade Sti og Vestergade; bygningen blev ombygget og restaureret af Kurrelbaum, men det spidse hjørne, som voldte de kørende meget besvær; blev dog først bortskåret i 1829.
- Kurrelbaum havde part i flere skibe, bl.a. i galease Ebenetzer 12 CL, jagt Fortuna 6½ CL, jagt Unge Henrik 11 CL, hukkertgalease Mette Marie 35 CL og jagt Haabet 10½ CL.
9. Ulrich Wilhelm Roepstorff, 1730 - 1821, var oprindelig sø-officer, blev generalguvernør over De Vestindiske Øer, hvor han indlagde sig store fortjenester og tjente en del penge; ved sin hjemkomst blev han udnævnt til geheimeråd.
- Han købte i 1792 på auktion Sukkerhuset i Odense og i 1795 baronierne Einsiedelsborg og Kjörup i Krogbølle sogn, Skamherred. Af disse besiddelser og 200.000 Rdl. i consignable bankfonds oprettede han i 1810 for sin søstersøn Chr. Alex von Petersdorf, grevskabet Roepstorff, hvorved både han og nevøen blev optaget i grevestanden. Chr. Alex von Petersdorf døde allerede i 1813 og efterfulgtes af sin søn Gregers Chr. von Petersdorf.
- Roepstorff havde også interesser i skibe, han ejede således i et år galeasen Frue Marie og havde part i galease Haabet, 30 CL. Petersdorf ejede senere slup Stella, 5½ CL.
10. Skipper Hans Tanggaard boede i det såkaldte "Store Skibhus", beliggende Uden Nørreport nr. 498 i Skibhusene.
- I 1764 fik skipper Jes Jessen (jfr. note 11.) fæstebrev på Store Skibhus; da han døde i 1776 giftede hans enke Christense sig med Hans Tanggaard, der samtidigt overtog fæstet, som han beholdt til sin død 22/7 1803. Hans søn Johan Frederik ansøgte derefter Odense magistrat om at måtte købe ejendommen og gav da også et bud på den; men inden han fik svar, opgav han tanken, og ejendommen blev derefter solgt i 1805 til skomagermester Christian (Andersen) Huus (1781-1823), som i 1816 solgte den videre til Søren Hansen.
- Ejendommen, som lå på nuværende Skibhusvej 422-24, bestod af fire huse på tilsammen 53 fag mur og bindingsværk. Der var på ejendommen forpligtelse til at holde pakhus for købmands-lauget i Odense og rettighed til at brænde brændevin. I 1834 betegnes den gæstgivergård.
- I 1792 solgte Hans Tanggaard til skipper Christian Anderskou en båd, kaldet Haabet, på 3 CL, bygget i 1783 og nu henliggende i Stige vinterhavn.
11. Vedr. Jes Jessen's (senior) bolig se note 10. Han fik borgerskab som kroholder i 1765. Hans søn Jes Jessen (junior) fik i 1784 borgerskab i Odense som skipper. Han nævnes i Löwenörns beskrivelse over Kattegat, III udgave 1805 (jfr. note 39): "De som her seile langs den jyske kyst sydefter,

bør vogte sig for en Grund, hvorom man nylig har faaet Underretning af Skipper Jes Jessen fra Odense". Grunden benævnes stadig: Jessens Grund.

12 Brødrene bådfører Andreas Hansen og skipper Niels Hansen:

13 Andreas Hansen, som boede i Skibhusene, havde sønnen Hans Andreasen, som blev skipper og boede i Skibhusene; i 1787 som matros sammen med sin mor, der da var enke, hos Hans Tanggaard i "Store Skibhus".

Niels Hansen, som ligeledes boede i Skibhusene, havde børnene: Hans, der blev skipper og flyttede til Stige, Jens, der blev både skipper og købmand og blev boende i Skibhusene, Maria, der som gift flyttede til Odense, Sophia, som først blev gift med Christian Anderschou i Skibhusene og efter hans død med Søren Michael Winther i Odense, Karen, der blev gift med skipper Anders Hansen i Skibhusene og endelig endnu en Hans, der blev i Skibhusene som skipper og blev gift med Karen Winther, datter af S.M.Winther.

Flere huse i det nuværende Skippervænget har været i Jens og Hans Nielsens besiddelse; således ejede Jens i 1797 nr.2 og Hans i 1799 til 1803 nr.6.

Skippervænget nr.6 blev bygget i 1794 af Christian Anderschou, overgik ved dennes død i 1797 til hans enkes nye mand S.M.Winther, som i 1799 solgte det til sin svoger Hans Nielsen, som i 1803 overlod det til Johannes Anderschou, da denne skulde giftes.

Skippervænget 6, matr.nr.40, bestod af et stuehus på 9 fag, 12 Alen, bindingsværk med stråtag, indeholdende 2 stuer, 5 kamre, forstue og køkken og med 2 skorstene samt en sidebygning på 6 fag, 10 Alen, ligeledes bindingsværk med stråtag og indeholdende Kohus, bryggerhus, pakhus og med bageovn og 1 skorsten. Desuden hørte der en simpel svinesti og et hønsehus til ejendommen.

Da Hans Nielsen i 1799 købte ejendommen, overtog han tillige 1/16 part i jagten Elisabeth Sophie på 9½ CL. Hans Nielsen var i forvejen skipper på jagten.

14 Peder Pedersen Anderschou boede i Stige hele sit liv. I sit første ægteskab var han lejer, men hvor vides ikke.

Ved sit giftermål i 1781 med Christen Madsens enke, Sophie Amalia Andersdatter, overtog han ejendommen nuværende Havnegade 55, som Christen Madsen havde købt i 1771; efter hans død i 1785, blev Sophie Amalia boende og giftede sig i 1791 med Niels Pedersen Fischer, som ved sin død i 1827 efterlod ejendommen til sin stedsøn af 2'ægteskab, Knud Nielsen (Rohde) Fischer.

Ejendommen bestod af et 12 fags stuehus og et 7 fags sidehus, bygget i vinkel og begge bindingsværk med stråtag.

15. Peder v.Westen Eilschou, død 1783, gift med Anne Marie Bekker, død 1799. Han var stor-købmand i Odense og reder og partreder for adskillige skibe.

Han oprettede i 1765 hovedgaarden Marielund med 35 tdr. hartkorn og 281 td.land, hvoraf 6 td.eng, 46 td.skov og

6 td. have og gårdsplads samt 5 lejehuse.

Efter hans enkes død solgtes gården i 1801 til justitsråd Hansen og kancelliråd Hillerup, som solgte bøndergodset til fæsterne. Gården bestod da af 65 td.hartkorn hovedgård og 463 td.hartkorn bøndergods. Hovedbygningen var af egebindingsværk med stråtag.

I 1780 oprettede han Eilschous Hospital i Lumby med plads til 12 fattige. I 1781 oprettedes Eilschous Boliger i Munkemøllestræde bestående af 6 bindingsværksbygninger med fribolig for tre fattige enker og tre fattige jomfruer af præste- og købmandsstanden.

16 Rasmus Østrup, 1717-1800, købmand i Odense, gift med Ane Cathrine Faaborg, 1728-1808.

Han var reder for bl.a. Hielperen 24 CL og galeasen Unge Tobias, 17 CL. Han købte i 1764 Næsbyhoved Slotsbanke og brugte sten herfra til en gård i Odense. Ane Cathrine Østrups Stiftelse i Skulkenborg opførtes i 1809 af hans enke.

17 Skipper og gæstgiver Jeppe Hansen blev gift med Margrethe Tanggaard, en søster til Hans Tanggaard (note 10). De boede i Skibhusene.

18 Niels Pedersen Fischers egen slægt kendes ikke. Han var født i Jylland og ses første gang i Stige i 1791, da han som skipper blev gift med Peder Anderschous enke og overtog dennes hus (jfr.note 14). Han sejlede som skipper til 1797, var derefter værtshusholder og kroholder. Fra 1804 til 1811 var han tillige oberstyrmand og i slutningen af perioden i hollandsk tjeneste, hvilket øjensynligt indbragte ham et kortere fangenskab i England. Fra 1811 og til sin død 1827 var han foruden kroholder også toldbetjent, idet han øjensynligt efterfulgte Søren Rohde (Johan Carl Anderschous svigerfar) ved dennes død.

19 Margrethe Pedersdatter Aggerschou og Mads Olsen boede hele deres liv i Stige og Hauge.

Mads Olsen, som var søn af Oluf Bendtsen og Karen Madsdatter, var 1'gang fra 1763 til 1785 gift med Dorthe Rasmusdatter, som tidligere havde været gift med Peder Larsen, med hvem hun havde datteren Ane Pedersdatter. Da Mads Olsen i 1786 blev gift med Margrethe medbragte han såvel denne steddatter som det hus, han havde arvet efter sin forrige kone, nemlig nuværende Krogen 4 i Hauge.

Mads Olsens brorsøn, Oluf Bendtsen blev gift med Anna Maria Marcusdatter, en brordatter af rytteren Peder Aggerschous kone, Anne Christiansdatter.

20 Andreas Fodeberg, c.1720-1811, var gift med en sønneatter af Anders Hansen Kertemind, altså en niece til Peder Anderschous 2'kone (note 14).

Han var indtil 1794 ejer af nuværende Vestergade 33 i Stige, derefter lejer i Overgade 10, jfr.note 4. Han virkede i årene 1790-1805 som sejlmager efter i en snes år at have sejlet som skipper med Haabet, 10½ CL og galease Hielperen 24 CL, som han tillige var reder henholdsvis partreder for.



21 Søren Michael Winther som var rebslager i Odense var søn af en rebslager. Familieforholdet bliver lidt indviklet, når fader og datter gifter sig med henholdsvis søster og broder. (jfr. note 13).

22 Seneca Christensen Nyegaard gift med Anne Cathrine Rastrup havde bl.a. datteren Anne Senecasdatter Nyegaard.

Anne, som i 1800 blev gift med Hendrich Anderschou, boede hele sit liv i nuværende Vestergade 6 i Stige, som hendes far ejede, og som hendes mor arvede i 1794 sammen med parter i hans skibe. Hendrich og Anne boede først i 3 år som lejere hos Annes mor; i 1803 købte Hendrich en del og i 1810 resten af huset. Efter Hendrichs død i 1815 giftede Anne sig med Mads Daugstrup, som døde i 1818, og beholdt Vestergade 6 til 1821 og var derefter lejer i Vestergade 7, Havnegade 15 og Overgade 16 dels som aftægtskone hos sin søn Johan Christian, dels som almisselem.

Ejendommen Vestergade 6 bestod af 18 fag stuehus og 6 fag udbygning i vinkel hermed og blev nedbrudt i 1822.

23 Marie Cathrine Møller og Johannes kunde ved deres giftermål i 1803 flytte ind i det hus, som Johannes lige skipper havde købt af skipper Hans Nielsen; det var nuværende Skippervænget 6 i Skibhusene (se note 13). Her boede de så indtil 1809, da Johannes købte ejendommen nuværende Nørrebro nr.3 inde ved Nørreøport. Den havde dengang nr.20 og var brandtaxeret under Uden Nørreøport 482. Det var en ret stor ejendom med et par lejligheder til udleje; den tidligere ejers svigermor havde ret til at blive boende, så længe hun levede. Johannes og Maries søn, Johan Carl, gift med Wibekke Kornbech, var lejere i nogle år. Ca. 10 år efter Johannes' død sælger Marie ejendommen i 1845.

24 Ellen Kirstine Rohde var d.a.toldoverbetjent Søren Rohde, 1745-1811, og Eleonora Schrøder, som boede i Havnegade 31 i Stige. I de første 3 år af deres ægteskab boede Ellen Rohde og Carl til leje i Stige. I 1804 købte Carl ejendommen, nuværende Havnegade 3, hvor de boede til 1828, da de solgte den og flyttede til Skibhusene, hvor de boede indtil Carls død i 1832. Derefter blev Ellen i huset sammen med sin datter og dennes mand, Niels Winther Nielsen indtil hun flyttede til sin søn Johan Frederik i Stige, nuværende Havnegade 39.

Havnegade 3 bestod af 14 fag stuehus med en tilbygning på 6 fag, 10 fag baghus og 5 fag kohus alt i bindingsværk med stråtag. Hele grundarealet var ca. 650 m<sup>2</sup>.

26 "VORT HJEM I SKIBHUSENE".

Da Johan i slutningen af 1773 lejede huset, nuværende Færgevej 4 i Skibhusene, ejedes dette sammen med nabohuset, Det store pakhus, af Odense Sukkerraffinaderi. I 1792 købt det af greve Chr.Alex v.Petersdorf (se note 9), som i 1807 ved auktion solgte det til lods Hans Nisted, der fra 1816 tillige var værtshusholder, hvilken næring hans enke

Marie videreførte, da hun ved hans død i 1829 arvede huset. Alle Johans og Sophies 5 sønner har boet i huset, hvor de alle på nær Christian også var født.

Christian flyttede hjemmefra i 1794 til Skippervænget 6 (se note 13); i 1797 døde både Christian og faderen Johan. I 1800 flyttede Hendrich fra huset til Vestergade 6 i Stige (note 22), og i 1801 fulgte Carl med til Stige, Havnegade 3 (note 24). Johannes flyttede i 1803 hen i Skippervænget 6 (note 13) og endelig forlod Jørgen og hans mor huset, før Hans Nisted overtog det, formentlig i 1806. I hvert fald moderen, Sophie, og formentlig også Jørgen fik ophold hos Carl i Stige, hvor Sophie døde i 1808.

Huset lå på sydsiden af den nuværende Færgevej nærmest kanalen, hvor der var bolværk. Det var brandtaxeret under nr.499 Uden Nørreport og fik matr.nr.46 b.

Huset var på lo fag mur- og bindingsværk med tegltag og indeholdt 2 stuer, sovekammer, køkken, spisekammer og stald og havde en dobbelt skorsten.

27 Michael Andersen og Anne Lisbeth Nisted. Han ejede fra 1804 til 1811 Havnegade 37 i Stige, som han arvede efter sin svigerfar. De flyttede, efter at han havde fået borgerskab som skipper i 1811, til Skibhusene, hvor de boede resten af deres liv.

Michael Andersen var skipper for købmand Teisen, grev Petersdorf og konsul Fuglebjerg.

28 Kirsten Nygaard Rasmusdatter:

Rasmus Rasmussen Rastrup, som selv boede i Havnegade 19 i Stige, havde i 1760erne opført en række vaaningshuse (Rasmus Rastrups Boder) på nordsiden af nuværende Vestergade. Et af de vestligste, nr.24, testamenterede han i 1780 til tjene-stepigen Kirsten Rasmusdatter på vilkår, at hun forbliver ugift så længe Rasmus Rastrups enke lever, og at hun giver enken husly. Enken døde godt et år efter, den 7/11 1781, hvorefter Kirsten Rasmusdatter var ejer af huset.

To år efter gifter hun sig med Christen Andersen Nygaard, der var sømand, og efter hans død ved forlis i 1785 med styrmand Poul Jensen, med hvem hun får børnene Christen og Marie. Poul Jensen dør i 1791, hvorefter hun i 1795 gifter sig med Hans Anderschou, som dør i 1824. Kirsten blev herefter boende i huset til sin død i 1837, hvorefter boet solgte huset.

Fra 1806 til 1812 havde hun og Hans hendes mor Maren boende som lejer.

Huset var på 8 fag, sammenbygget med nabohusene.

29 Friedrich Buchwald, født 22/7 1747 på Gudumlund, død 9/8 1814 i Pisa. Søn af major Peder Math. Buchwald, død 1753, og Ida Ilsabe von Bassewitz.

Efter studieår var han diplomat bl.a. i St. Petersburg og Wien, blev 1776 amtmand i Dronningborg, Silkeborg og Mariager amter, og i 1789 stiftamtmand over Fyns stift. I 1798 søgte han sin afsked og levede resten af sit liv i Altona, Berlin og Italien, hvor han købte en landejendom i Lucca.

Udover det allerede nævnte gennemførte han i Odense: opmåling af samtlige grundejendomme i 1797, ekcerserpladsen og markedspladsen i 1793, ridehuset i 1795. Endvidere fik han oprettet et lånekontor (assistenshus) og en træskole for frugttræer i Slotshaven.

På Gudumlund, som han i 1777 overtog efter sin far, gennemførte han, imod loven, udskiftning af fællesskabet, ophævelse af hoveriet og erstattede tiendepligten med vederlag i jord. Han oprettede på Gudumlund: kalkbrønderi, teglværk, linnedvæveri og garveri og anlagde kanalsystemet i Gudum sogn.

I 1785 modtog han Landhusholdningssselskabets store guldmedaille. Gudumlund solgte han i 1798.

30 Andreas Peter Bernstorff, 1737 - 1797, greve, statsmand. Uddannet ved tyske universiteter; i dansk statstjeneste fra 1758; opnåede høje embeder og var bl.a. chef for det udenrigspolitiske departement; i to perioder 1770-72 og 1780-84 var han afskediget fra sine embeder, men blev kaldt tilbage igen. Det var for det væsentligste hans fortjeneste, at det under de europæiske konflikter og den amerikanske frihedskrig lykkedes for Danmark at bevare et godt forhold til England og samtidigt opretholde Danmarks neutralitet.

I 1778 opstillede han principer for neutrale skibes frihed og blokaders effektivitet, som senere blev internationalt anerkendt.

31 Søren Hempel, født 1775 i Faaborg, død 1844 i Odense. Han blev student i Odense 1793, cand.theol. 1796; blev bl.a. forligskommissær og senere i 1838 rådmænd i Odense. Han købte i 1797 "Fyens Stifts Adressekontor og Bogtrykkeri" og blev derved redaktør indtil 1843 af "Fyens Stiftstidende", som var stiftet i 1772 af J.C.Biering under navnet "Kongelig allernådigst privilegeret Odense Adresse-Contoires Efterretninger". I 1798 fik Hempel privilegium på navnet "Fyens Stifts Tidende".

Han oprettede i 1841 Den Hempelske Stiftelse i Munkemøllestræde til 4 trængende enker af borgerstanden.

32 Christian Henrik Iversen, 1748-1827, boghandler, redaktør og bladudgiver.

Han grundlagde i 1780 "Fyens Stifts Journal" eller "Iversens Fyenske Avertissements Tidende", som hurtigt blev en hård konkurrent til den i 1772 stiftede "Fyens Stiftstidende", bl.a. fordi den indeholdt mere lokalt stof. (se note 31).

33 Carl Ludvig Wegener, 1770-1829, oberst, kammerherre. Han var yngste søn af Vilhelm Theodor Wegener, 1724-1792, som blev generaldirektør for landmålingen i Hertugdømmerne, hvor han blev kendt for sit projekt til Ejderkanalen.

34 Johan Henrich Jantzen, 1746-1815, kaptajn, told-controller i Odense. Han boede omkring år 1800 i Skibhusene med sin anden kone, Anna Kirstine Goldbech, og to børn af første ægteskab.

- 35 Hans Teisen, 1775-1833, købmand og reder; gift 1810 med Dorteia Elisabeth Abel, 1783-1865.
- Han fik i 1798 borgerskab som købmand i Odense (korn, colonial, grovvarer) og var, som nævnt, reder og partreder for en del skibe.
- Han kom i årene omkring 1805 med flere forslag vedrørende besejling af kanalen, men fik som regel afslag. Bl.a. søgte han tilladelse til et privat bassin ved det store bassin (havnen), ligesom det Jens Nielsen havde i Skibhusene, men fik afslag. I 1820 klagede han over, at der ikke engang var de 7 fod vand i kanalen, som lovet.
- 36 Horatio Nelson, 1758-1805, engelsk admiral; især kendt fra slaget ved Abukir 1798 mod den franske flåde.
- 37 Christian Thestrup Egede, 1761-1803, captain.
- Som captain-lieutnant var han chef for kavalleriprammen Rendsborg under slaget på Reden 2/4 1801. Han var i engelsk fangenskab på HMS Saturn fra 2' til 12' april 1801 og blev efter slaget captain og fik tildelt guldmedaille med ønsken.
- 38 Christian Carl Lous, 1725-1804, navigationsdirektør, fik sammen med broderen Andreas Lous, 1729-1797, viceadmiral, i 1771 privilegium på udgivelse af søkort over Kattegat og Østersøen og udgav i 1773 det første danske søkort i Mercator-projektion (fra Færder til Kiel og fra Ekernförde til Karlskrona), men udgav dog endnu i 1790 plat-kort over Kattegat (og i ny udgave endda i 1820).
- Han udgav i 1787 en lærebog i Styrmands-Kunst, den såkaldte "Skatkammer".
- 39 Povl de Löwenörn, 1754-1826, overlods, kontreadmiral.
- Efter at have været i fremmed orlogstjeneste i nogle år blev han i 1784 som kaptajn-lieutnant udnævnt til direktør for det nyoprettede Søkort-Arkiv.
- I 1799 foreslog han en ny ordning af lodseriet i Odense Fjord, herunder bl.a. en fast lods med hus på Hindsholm.
- I 1805 udkom 3. udgave af "Beskrivelse over Kattegatt".
- 40 Skrædermester Peter Chr. Liebe, død 1799, sælger i 1791 de syv østligste fag af sin ejendom Overgade 29 i Odense til skorstensfejermester Johan Carl Schneider og beholder til sin egen beboelse de fire vestligste fag, som Schneider også køber ved Liebes død.
- 41 Christian d. VII, 1749 Kbh. - 1808 Rendsborg; søn af Frederik V, gift 1766 med Caroline Mathilde (udvist af riget i 1772)
- Var formelt konge fra 1766 til sin død i 1808.
- Han havde børnene Frederik (VI) og Louise Augusta, hvis datter Karoline Amalie i 1815 blev gift med Christian (VIII), som var søn af arveprins Frederik, en bror til Christian VII.
- 42 Frederik den VI, 1768-1839, søn af Christian VII og Caroline

Mathilde; gift 1790 med Marie af Hessen, 1767-1852, datter af landgreve Karl af Hessen-Kassel, død 1836, og Louise, død 1831, en søster til Christian VII.

Han var kronprins-regent fra 1784 til 1808 og konge fra 1808 til sin død i 1839, af Norge dog kun til 1814).

43 Købmand Jens Ole Bang, 1790-1856, tillige klasselotteri-kolektor i Odense; gift med Ane Marie Calmer, 1791-1881.

Han var reder for en del skibe, hvoraf nogle havde Carl Anderschou som skipper.

44 Ellen Knudsdatter Rohde. Hun var født i nuv. Havnegade 15 i Stige; havde en søn udenfor ægteskab Knud Nielsen (Rohde) Fischer, født 1794, som blev lyst i kuld og køn af Niels Pedersen Fischer.

45 Jannik Andersen, apoteker og kancelliråd, 1774-1854, var ejer af det nyoprettede Løve-Aptek.

46 Oluf Nielsen Bager, 1521-1602, købmand og rådmand i Odense; tjente en formue ved at udføre stude og indføre klæde. Da han ikke var adelig, kunde han ikke købe jord, men satte sine penge i mange store nybygninger i såvel bindingsværk som sten og byggede adskillige skibe.

47 Prins Christian af Hessen, 1771-1814, Odense; søn af landgreve Karl af Hessen-Kassel, død 1836, og Louise, død 1831 (Chr.VII's søster). Guvernør over Fyn c.1811 til 1814

48 Prins Christian, senere kong Christian d.VIII, 1786-1848, ældste søn af arveprins Frederik, fætter til Fred.VI og bror til Chr.VII. Gift i 1815 med Karoline Amalie, 1796-1881, datter af Louise Augusta (søster til Fred.VI).

Han var guvernør over Fyn fra 1815 til 1839, statholder i Norge i 1813 og Konge fra 1839 til 1848.

49 Knud Tommerup Hee, 1787-1839, var købmand og mægler i Odense.

50 Steen Andersen Bille, 1781-1860 Brüssel, var auditor og diplomat. Da han i 1819 havde købt dampskibet Caledonia i England, lod han sin broder, der var søofficer, sejle det hjem over Nordsøen. I 1844 stiftede han "Foreningen til Søfartens Fremme".

51 L.N.Hvidt, 1777-1856, etatsråd, finansmand, politiker, overtog i 1821 Caledonia. Han var tillige købmand og storreder.

52 Jacob Holm, 1771-1845, var industrimand og reder; han begyndte i 1814 som skibsbygger i København og købte andre skibsværfter; han byggede foruden nævnte dampskib Frederik VI i 1829 fyrskibet Læsø Trindel og andet.

53 Skipper Hans Møller flyttede ca. 1806 fra Stige til Skibhusene,



hvor han i sine sidste år var færgemand til sin død i 1827  
efter at have sejlet som skipper til 1818.