



## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personhistorie, 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

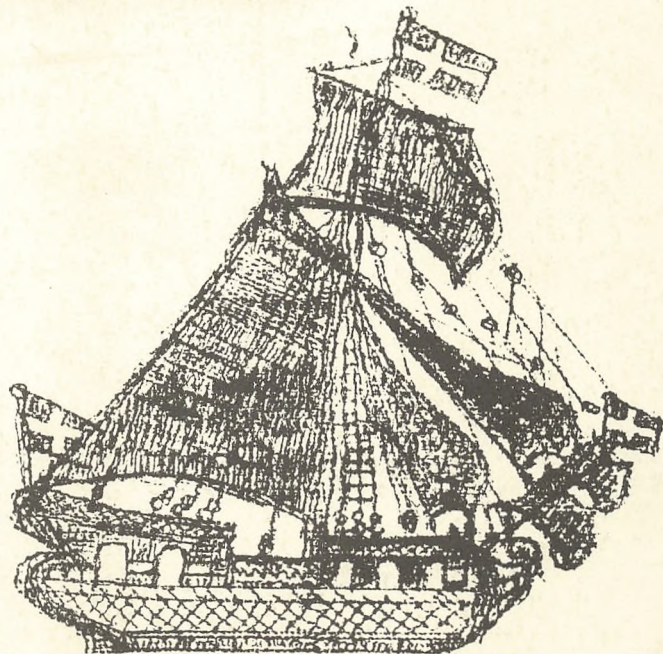
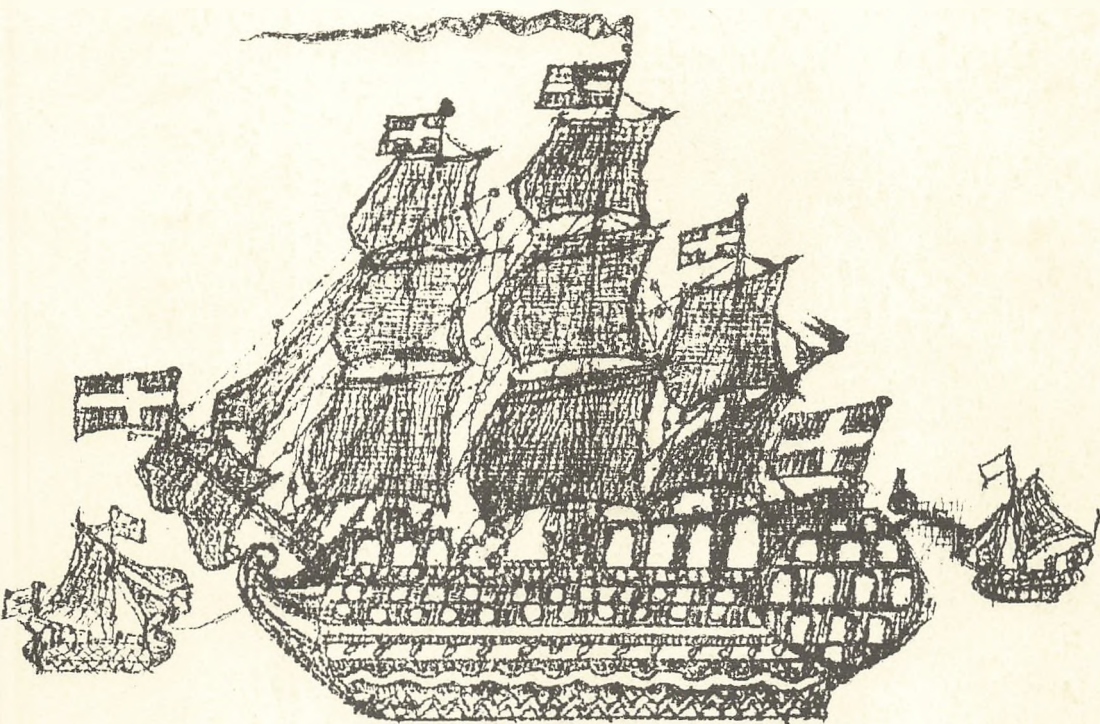
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

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

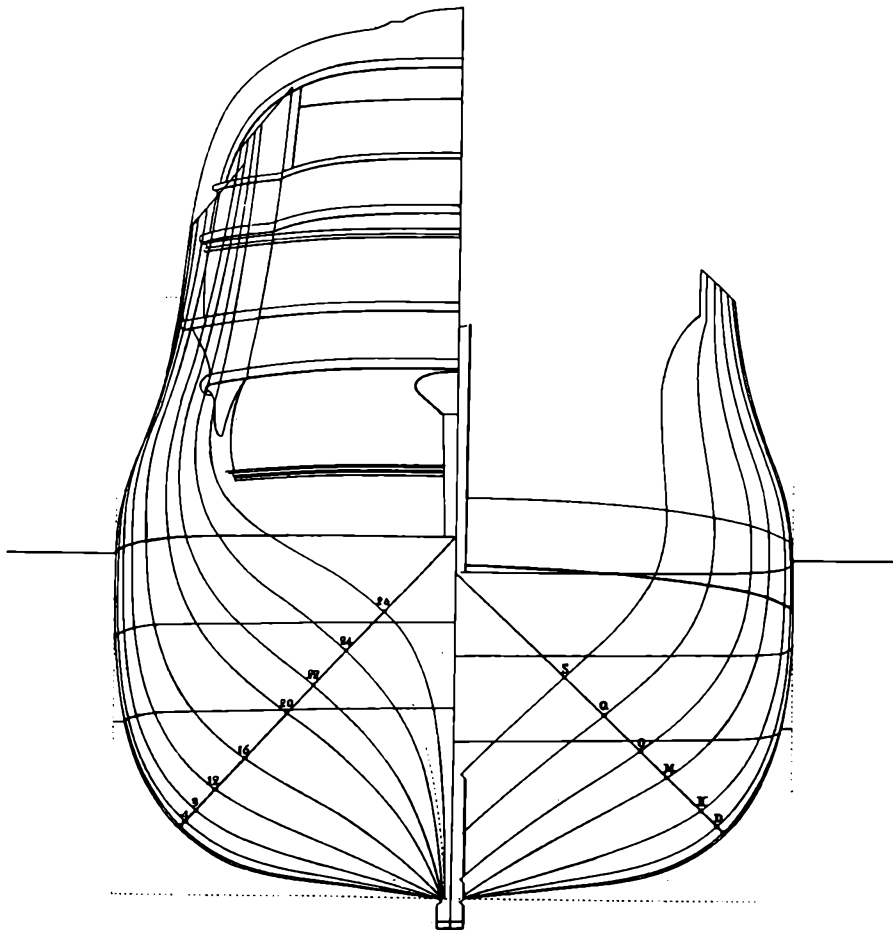
Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

# Maritim Kontakt · 8



# Maritim Kontakt

## 8



*Engelsk ostindiefarer.*  
Efter H. af Chapman: *Architectura Navalis Mercatoria*, pl. LI,  
Stockholm 1768.

*Maritim Kontakt* udgives af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup. Redaktionssekretær, produktion og lay-out: Jens Lorentzen. Tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern.  
© Kontaktudvalget og forfatterne. København 1984. Ekspedition: Maritim Kontakt, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup.  
ISBN 87-87947-14-5  
ISSN 0106-7818

# Indhold

*Johanne Bichel:*

Peber for alle pengene . 5

*Ole Mortensøn:*

Lodsdæksbåden *Ejno* . 49

*Jørgen Weber:*

Lodsdæksbåden *Ejnos* stabilitet og sejlføring . 63

*Fritz Brade Jørgensen:*

Fra skibsmodellernes verden . 67

Sjette danske Maritimhistoriske Konference . 86



Johanne Bichel

# Peber for alle pengene

Under gennemlæsningen af en skibsjournal og en skibsprotokol fra Asiatisk Kompagnis fregat *Prinsesse Lovisa*, der strandede ved Maldiverne i Det Indiske Ocean i 1744, blev jeg grebet af den dramatik, der prægede hele togtet. Desuden måtte jeg vide noget mere om kompagniets ledere og deres dispositioner, hvorfra man fik skibene, hvorledes de udrustedes og hvilke instrukser, der gjaldt for dets officerer, samt hvilke regler de menige var underkastede.

Besvarelsen af disse spørgsmål findes på de efterfølgende sider. Skildringen er subjektiv, da jeg af de meget omfattende kilder kun har udvalgt det, jeg fandt mest interessant; men jeg håber, den giver et indblik i, hvad en sømand kunne komme ud for i 1700 tallets første halvdel.

Når et ord eller en sætning står imellem to anførselstegn, citerer jeg kilderne. Beretningen afsluttes med en kildefortegnelse.

Må jeg takke rigsarkivets medarbejdere og alle andre, som har stået mig bi, hjerteligt for deres store hjælpsomhed!

Holte, den 24.1.1983.

Johanne Bichel.

## *Merkantilismen*

Efter Columbus' opdagelse af Amerika strømmede store mængder guld og sølv herfra til den gamle verden og bidrog til, at de europæiske lande overgik fra naturaløkonomi til pengeøkonomi. Herskerne havde behov for store indtægter til deres hofholdning, slotsbyggeri, lønninger til embedsmænd og hvervning af hære. Deres indkomster øgedes, når landenes udførsel oversteg indførelsen. Det søgte man at opnå i overensstemmelse med de merkantilistiske ideer ved, at mest muligt såvel af industrivarer som råstoffer produceredes inden for landets grænser. Man erhvervede kolonier for herfra at hente de produkter, man manglede hjemme, og som man også kunne sælge videre til 3. lande.

Danmark deltog i jagten på besiddelser og erhvervede støttepunkter såvel i Vestindien som på Guldkysten og i Ostindien. I perioder havde vi på Malabar Kysten (Indiens vestkyst) Odde-way Torre. På Coromandel Kysten (Indiens østkyst) lejede vi Tranquebar og ved Ganges lidt nord for Calcutta Serampore.

*Peber- og Duriontræer. Udsnit af stik i »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande; oder Sammlung aller Reisebeschreibungen . . .«, 8. Band, Leipzig 1751. Nationalmuseet, Etnografisk Samling.*

Det Danske Ostindiske Kompagni gik fallit 1729, og Det kongelige Oktrojerede Danske Asiatiske Kompagni stiftedes 1732 med en kapital på 400 aktier á 250 rd. = 100.000 rd. Denne sum brugtes til erhvervelse af det gamle selskabs ejendomme og materiel. Derfor måtte aktionærerne, hver gang et skib skulle indkøbes eller bygges, udredes, forsynes med ladning og sendes af sted til Østen, betale alle omkostningerne i forhold til det antal aktier, de besad.

#### *Det Danske Asiatiske Kompagni*

1 præsident og 4 direktører ledede kompagniet. 1732–1743 var finansminister Christian Ludvig Scheel von Plessen præsident, og han efterfulgtes 1743–1750 af udenrigsminister Johan Sigismund Schulin. Direktørerne var Fabritius, Fischer, Gram og Holmsted. I 1743 blev de to sidste afløst af Joost van Hemert og Kønnemand.

Adelsmanden C. L. Scheel von Plessen var født i Mecklenburg 1676. Han studerede ved Leidens universitet og blev kammerjunker for Christian V's yngste søn, Vilhelm, der levede 1687 – 1705. Som Danmarks finansminister gennemførte han 1732 toldnedsættelse på adskillige industrivarer. De sidste 20 år af sit liv brugte von Plessen til at administrere sine godser: Glorup, Selsø, Fussingø m. f. Han følte sig hjemme i Danmark og så gerne, at andre tyske adelige som f. eks. Bernstorff også kom hertil. Von Plessen døde 1752 i København og blev begravet i Ålum kirke, 2½ km syd for Fussingø.

Hans efterfølger som præsident blev J. S. Schulin. Denne kom til verden i Prichsenstadt i Bayern 1694. Her var hans far præst. Han besøgte universiteterne i Jena, Helmstedt og Leiden og fik ansættelse som hovmester for markgreven af Brandenburg – Bayreuth – Kulmbachs 2 sønner, hvis søster Sophie Magdalene var gift med den danske kronprins, senere kong Christian VI. Da han fulgte den ældste af sine elever til Danmark, lærte han det vordende kongepar at kende, og gennem forskellige embeder avancerede han til at blive øverste embedsmand for hertugdømmerne samt udenrigsminister. Kongen skænkede ham 1739 Frederiksdal og gjorde ham til lensgreve. Han talte det danske sprog til fuldkommenhed, tjente sit nye fædreland loyalt, og forsøgte ikke i kraft af sin høje position at tildele sine landsmænd store stillinger. J. S. Schulin døde i København 1750 og blev begravet i St. Petri.

Michael Fabritius så dagens lys i København 1697 (tysk ref.). Han fik grossererborgerskab her 1732, blev direktør for Asiatisk Kompagni 1732 og ligeledes for den i 1736 oprettede Kurantbank. Han grundlagde sammen med etatsråd Wewer handelshuset M. Fabritius og Wewer, der arbejdede nært sammen med



regeringen og bl. a. leverede staten salpeter til krudtfabrikation. Salpeter kunne købes i Bengalen i Ostindien. 1745 erhvervede Fabritius lystgården Enrum i Vedbæk. Han afgik ved døden i København 1746 (Holmens kirke).

Olfert Fas (Fasvier, Favier) Fischer fødtes år 1700 i København. Hans far var hollandsk skipper og købmand i København og tilhørte den tysk reformerte menighed. Fischer blev kadet 1712 og deltog i Den Store Nordiske Krig. 1720–1722 førte han et koffardiskib. Han var direktør for Asiatisk Kompagni 1739–1752. Han tjente sig op gennem graderne og var 1755 nået til at blive kontreadmiral. 1758 ledede han som eskadrechef store troppetransporter fra Norge og Danmark til Eckernførde. Han endte som viceadmiral og efterlod sig 14 børn, hvoraf de 9 ved hans død i København 1761 var uforsørgede. Han tilhørte den tysk reformerte menighed.

Hans Gram fødtes 28.10.1685 i Bjergby ved Hjørring. Hans far var landsbyens sognepræst, og han dimitterede sønnen til universitetet 1703. Her satte han sig ind i såvel matematik og astronomi som teologi og filologi. Det resulterede i en magistergrad i teologi 1708, og efter et konrektorembede ved Frue Skole blev han professor i græsk ved Københavns universitet 1714. Gram hørte til de få profesorer, der kunne tiltrække en tilhørerskare. 1724 holdt han en forelæsningsrække om kirkehistorie. Da Københavns brand 1728 berøvede ham hans hjem, overtalte von Plessen ham til at flytte ind i hans palæ, og gennem de indflydelsesrige venner, han her fik, erhvervede han stillingerne som kongelig historiograf og bibliotekar samt arkivsekretær. Som historiker skelnede han nøje imellem akter og beretninger. Gram var overordentlig belæst og huskede alt, hvad han een gang havde tilegnet sig. Selv om han befandt sig udmærket i bøgernes verden, havde han også forstand på praktiske gøremål og merkantile detaljer, hvilket kom ham til gode som juridisk direktør for Asiatisk Kompagni 1736–1742. Hans Gram døde i København 1748.

Frederik Holmsted blev døbt i Magleby kirke på Langeland 1683. Hans far ejede Broløkkegård. 1708 blev han bogholder i Vestindisk-Guineisk Kompagni og 1709 tillige i Ostindisk Kompagni. Holmsted oprettede både et kattunstrykkeri og et linnedspinderi i København. Senere blev han en af direktørerne for det Vestindisk-Guineiske Kompagni, og i hans direktørtid erhvervedes 1733 den tidligere franske, nu forladte ø, St. Croix. Man lod ingeniører opdele øen i plantager, der fordeltes til partcipanterne. Holmsted protesterede forgæves mod slavehandelen. Holmsted endte som borgmester i København 1734–1758. Han døde i København 1758.

Joost van Hemert fødtes i København 1696. Han var af

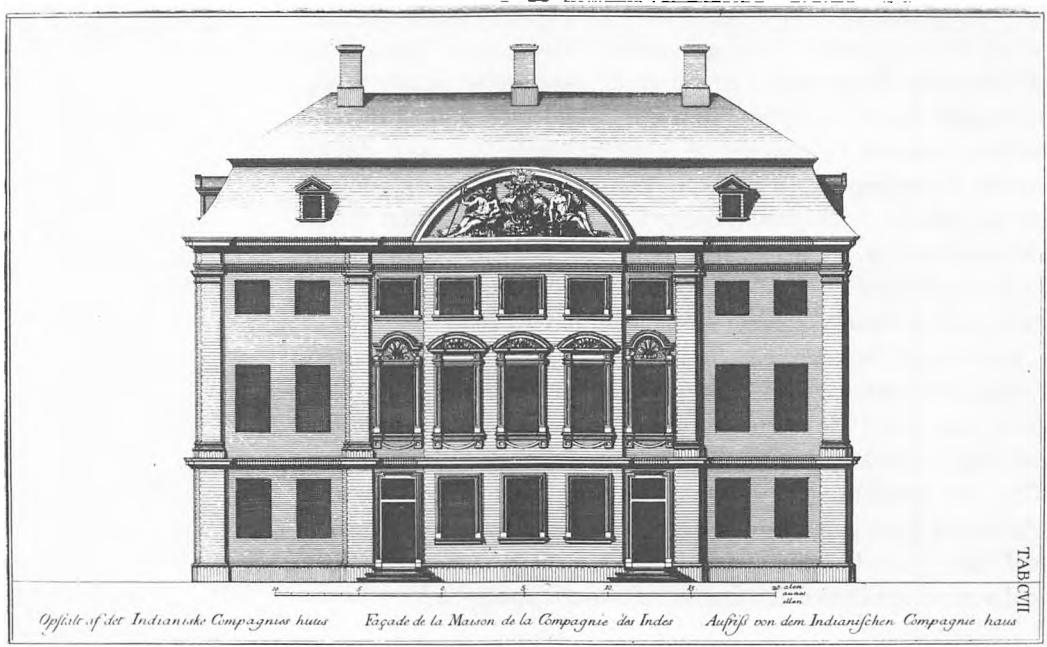
nederlandsk afstamning og tilhørte den tysk reformerte menighed. Han fik grossererborgerskab i København 1727 og grundlagde det mægtige handelshus: Joost van Hemert og Sønner. Han indtog en af direktørposterne såvel i Asiatisk kompagni 1743–1752 og i Vestindisk-Guineisk Kompagni 1747–1754 som i Afrikansk Kompagni 1755–1767. Det sidste skulle fremme handelen på middelhavslandene, og Hemert samt storkøbmand Just Fabritius havde været ivrige for at få det dannet. Joost van Hemert ejede Købmagergade nuværende nr. 44. Han døde i København 1775.

Johan Freiderich Wewer kom til verden i Cleve (Kleve), der ligger ca. 20 km øst syd øst for Nijmegen. Sammen med Michael Fabritius grundlagde han i København handelshuset Fabritius og Wewer, der drev veksel- og kommissionsforretning. De havde uheld med handelen på Levanten, men ellers lykkedes deres oversøiske foretagender. 1746 var Wewer en af direktørerne for Vestindisk-Guineisk Kompagni, 1752 for Asiatisk Kompagni og 1755 for Afrikansk Kompagni. Desuden interesserede han sig for handelen på Grønland. I 1754 overtog han Det Vestindisk-Guineiske Kompagnis plads og bygninger. Han var overformynder og meddirektør for opfostringshuset. Wewer var medlem af kommissionen til opførelse af Frederiks tyske kirke på Christianshavn. Han døde i København 1759 og ligger begravet i Holmens Kirkes kapel.

En betydelig participant var Wilhelm Edinger 1659–1733. Indtil midten af 1600-tallet stod området vest for slotsholmen, Frederiksholm, delvis under vand. Kongen bød 1649 Henrik Ruse udarbejde en udstykningsplan for arealet, og dette blev delt i 80 byggegrunde, der uddeltes gratis mod, at modtagerne opfyldte og bebyggede dem.

Wigang Michelbecher fik overdraget grunden på det nordlige hjørne af nuværende Frederiksholms Kanal og Ny Vestergade, og han blev 1687 fritaget for indkvartering, grundskat og al tyng på grund af de betydelige udgifter, han havde haft ved opførelsen af sin gård, og ligeledes, fordi hans familie var så stor. Desuden tillodes det Michelbecher fortsat at lade sine folk indkøbe kniplinger og bånd i udlandet samt, mod at betale told, fra sine ejendomme på Frederiksholm at sælge alle varer undtagen silke såvel en gros som en detail. Denne rettighed kunne gå i arv til hans børn eller svigerbørn, men den, som fik privilegiet, skulle bo i en af bygningerne.

Wilhelm Edinger tilforhandlede sig 1708 sin svigerfar Wigant Michelbechers gård og fritoges for indkvartering. I 1716 beordrede kongen Edinger gøre alle værelserne i hans hus ryddelige inden den følgende dags aften, så zar Peter den Store kunne bo der.



»Det Indianske Compagnies Huus«. Asiatick Compagnis Forsamlingsbygning i Strandgade opført 1738 af arkitekten Philip de Lange. Efter Laurids de Thurab: »Den danske Vitruvius«, København 1747. Nationalmuseet, 2. afd.

Ligeledes i 1716, 4 dage efter, byder kongen Københavns magistrat undersøge, hvor zarens ministre, øvrige følge og heste kunne indkvarteres, at udspørge husenes ejere, hvad de ville have for kost og logi, at påligne hver borger i staden sin del af de samlede omkostninger og opkræve disse beløb samt uddele dem til rette vedkommende.

Da zaren var rejst, forlangte Edinger 5.556 rd. i leje for sin gård og som erstatning for alt, hvad russerne havde ødelagt, men han fik kun 1005 rd.

Familien Edinger havde været bosat i København siden 1600-tallets begyndelse. Wilhelm Edinger blev døbt her 1659 og døde samme sted 1733. Han gav sig af med pengehandel, var en af byens største skibsredere, der bl. a. besejlede spanske og franske havne, og blev leverandør af vin og kramvarer til hoffet. 1725 købte kong Frederik IV Edingers gråd. Derefter anvendtes den som bolig for kronprinsen, den senere Christian VI, og hans gemalinde og kaldtes derfor Prinsens Palæ. Nu er bygningen en del af Nationalmuseet.

Jean Henri Huguetan Gyldensteen kom til verden i Lyon 1665 som søn af en boghænder og bogtrykker, der var Huguenot. Da Det Nantiske Edikt, som havde givet Huguenotterne religionsfrihed i Frankrig, blev ophævet 1685, flygtede familien til Amsterdam, hvor de fortsatte boghandlervirksomheden. Jean Henri Huguetan arbejdede tillige som bankier og leverandør til begge parter i Den Spanske Borgerkrig 1701–1714. Han blev

1714 dansk kammerherre, og af flere godser, han havde erhvervet på Fyn, dannedes 1720 grevskabet Gyldensteen. Samme år var Ostindisk Kompagni i en vanskelig økonomisk situation, og storkansler U. A. Holstein, som var Huguetans gode ven, anmodede Frederik IV, om denne måtte indtræde som en af direktørerne i kompagniet, til trods for han var huguenot, og kongen gav sin tilladelse. Huguetan tegnede i 1736 et stort antal aktier i Kurantbanken. På det sydlige hjørne af nuværende Bredgade og Dronningens Tværgade opførte J. H. Huguetan sin gård (det senere Hotel Phønix). Han døde i København 1749.

Jean Henri Desmercières fødtes i Paris 1687 som søn af en modehandlerinde og Jean Henri Huguetan, de var ikke og blev aldrig gift. Fra 1736–1768 var han deputeret i kommercekollegiet. Han virkede for oprettelsen af Kurantbanken i København 1736, var storaktionær i Asiatisk kompagni og i 1755 præsident i Afrikansk Kompagni samt storgodsejer i Holsten, hvor Emkendorf var i hans besiddelse 1743–1764. I 1778 døde han i København. Han tilhørte den fransk reformerte menighed.

#### *Prinsesse Lovisa I*

1695–1699 havde Danmark et kronprinsepar, der hed Frederik og Lovisa. Det Ostindiske Kompagni opkaldte to af sine skibe efter dem med navnene *Printz Frederik* og *Prinsesse Lovisa*. Begge afsejlede 11. november 1697 fra København med destination Tranquebar, men *Prinsesse Lovisa* forliste på revet af Manne Pan ved Tuttecorin i Indien. Hele ladningen gik tabt, men mandskabet, passagererne og pengebøgerne reddedes med besvær i land i sellinger og bragtes senere til Tranquebar.

Sellinger = robåde.

#### *Fredericus Quartus*

Et af Asiatisk Kompagnis skibe, *Fredericus Quartus*, havde i 1736 gjort 2 rejser til Østen, og man erkendte, at skibet var gammelt og ikke ville kunne gøre tjeneste længe. Dog bragte man det i stand til endnu et togt til Tranquebar i Indien. Det fik som kaptajn Claus Munkeberg og som vicesstyrmand Niels Hansen Gram. Man afsejlede 17. oktober 1736 fra Københavns red, men måtte på grund af storm og modvind søge ind til Marstrand. 24. november om morgenen forlod man denne havn, og samme aften strandede man på Skagens Rev.

Overtømmermand Søren Nielsen bragte *Fredericus Quartus'* båd fra Skagen til hovedstaden for 2 rd. 2 mark. 3 skipper fik 180 rd. i fragt for at befordre reddet gods, takkelage og redskaber til en værdi af 894 rd. 9 mark den samme strækning. Og Munkeberg belønnede skibets folk med 4 rd. 5 mark 8 skilling for deres flid med at bjærge den medbragte kapital på 82.287 rd. 1 mark 13 skilling.

Kompagniets ledelse sendte en af sine hovedparticipanter, kaptajn Olfert Fischer, over land til Skagen. Det var hans opgave at føre pengekisterne i god behold til København, hvor de blev åbnet og indholdet talt i overværelse af notarius publicus, Rasmus Æreboe; og der var, hvad der skulle være.

Assurancen for *Fredericus Quartus* udgjorde 20.000 rd. hollandsk kurant.

### *Prinsesse Lovisa II*

For den assurance, Asiatick Kompagni fik udbetalt efter *Fredericus Quartus'* forlis, indkøbte man i London skibet *Windham*, der for Det Engelske Ostindiske Kompagni allerede havde gjort 4 rejser til Østen. Det fik allernådigst tilladelse til at bære navnet *Prinsesse Lovisa*. Christian VI's datter hed Louise, hun blev født 19. oktober 1726.

Svend Hvass havde været understyrmand på *Slesvig* på dets rejse til Canton 10. december 1733 – 5. juli 1735. Han bestred hvervet som overstyrmand på *Kongen af Danmark* på togtet til Canton 16. januar 1736 – 23. august 1737.

Nu kørte Hvass tillige med assistent Ericksen og drengen Jens Knie med vogn til Helsingør. Her blev de med deres til denne by fragtede gods sat om bord i et engelsk skib af 2 både. De sejlede til Holy Island, hvor de opholdt sig 18 dage, og fortsatte så til Gravesend, der ligger på Themsens sydbred lidt øst for London, og nåede endelig denne by. Her skulle Hvass overvåge *Prinsesse Lovisas* udredning og være dets kaptajn ved overfarten til Danmark. Som styrmand fik han Niels Bendixen Hart, der skulle føre tilsyn med losningen og tillige med 29 matroser var sendt med skipper Hans Wegersleff til London for at bringe *Prinsesse Lovisa* til København.

30. september 1737 – 7. januar 1738 lå *Windham* i den våde dok, og herfra bragte lodsens og hans folk skibet over i den tørre dok. Der skulle kalfatres både på dækket og indenbords mellem dækkene, og da der var mørkt det sidste sted, indkøbtes lys til at arbejde ved. Sejlmageren lavede presenninger til for-, stor- og agterlugerne i begge dæk, og lugerne forsynedes med låse. Bovspryd, master og pumper fik nye kraver. Glarmesteren satte 13 ruder i kahytvinduerne og 1 i styrmandens vindue. Man anskaffede bomuldsgarn, sejl garn, merling, hyssing og trosser med 3, 5 og 7 tommers diameter til den kommende rejse. Boghandleren leverede 1 blad over Nordsøen, 2 søkort over farvandene fra Europa til Kap og 2 fra Kap til Java samt 2 søbøger henholdsvis over Amerika og Ostindien, 6 lange kortpassere og 6 korte, 3 ordinære kvadranter og 3 finere. For vinduerne blev der hængt gardiner, og møblementet udgjordes af 1 bord, 6 stole og 1 seng med kappe og gardiner. Der blev syet 2 blå og hvidternede duge,

og servicet bestod af 12 skåle, 24 tinskeer, 12 gafler, 12 knive, 12 vinglas, 6 ølglas, 1 stort og 1 lille krus. 2 nye nathuslamper måtte anskaffes, da de gamle var forbrændte. Chaluppens ror-pind, den ene kranbjælke og dens blok, den store lanterne, 3 kompasser, en brækket stegearm og 2 kobberpottes skulle repareres. 2 kobberkedler blev fortinnet, og man indkøbte 2 håndspager, 2 bådshager, 7 årer til båden og 1 åre til chaluppen.

Da *Prinsesse Lovisa* skulle sejle hjem til Danmark, måtte man antage 8 mand til at hjælpe med til at lette anker. 3 af dem fulgte med til København. Til at hale skibet gennem bommen her behøvede man yderligere 6 mand.

I København var der i hele havnens udstrækning for både orlogs- og koffardiskibe med passende mellemrum anbragt pæle, duc d'alber, på begge sider af sejllobet: langs flådens leje og det overforliggende »Røde Hav«, ud for Kvæsthuset og Nyhavn og endelig langs Asiatisk Kompagnis havn nær Knippelsbro. Ved hjælp af disse duc d'alber kunne skibene hales ind og ud af havnen.

På Christianshavn blev nu de sidste arbejder udført for at gøre *Prinsesse Lovisa* klar til at afsejle til Tranquebar. En billedhugger efterså reliefferne på agterkastellet og galionsfiguren. Bødkeren lavede bl. a. vandlæggerser, og mureren nedrev og opmurede kabys og bagerovn. Tintallerkner, håndlygter, vadmæl, hoser, vanter, sko, præstekjortel og boret pumpetræ indkøbtes tillige med en mast til båden og nye ankerstokke. Man skulle også have brænde med til at fyre med i kabysen, og det skulle saves og hugges. Pengekisterne blev forsynet med låse, for at det medsendte sølv kunne sikres mod tyve, og der blev lavet bøjer til dem, for at de ikke skulle synke i tilfælde af forlis. Takkelagen blev nedtaget, sorteret og opsat på ny. Man fjernede de gamle forhudningsplanker, savede nye og fastgjorde dem. *Prinsesse Lovisa* kostede med udredningen i London og transporten til København 9.500 rd.

### *Kompagniet bød*

Når et af Asiatisk Kompagnis skibe skulle sejle, gik trommeslageren flere gange med adskillige dages mellemrum gennem byen. Han forkyndte, at man antog mandskab, at de indrullerede kunne møde og få udbetalt 3 måneders hyre forud, at besætningen skulle forføje sig om bord og hale skibet ud på reden og endelig, at de skulle afsejle.

Asiatisk Kompagnis præsident og direktører holdt deres skibe i stramme tøjler. Kun de i rullebogen opførte måtte være om bord, og de skulle have den hyre, som fastsattes heri. Hvis en mønstring viste, at der var en overskydende person om bord, skulle kaptajnen betale 6 rd. ugentlig for hans transport og for-

plejning. Kaptajnen skulle søge kompagniets gavn i alt. Overtrådte et besætningsmedlem artiklerne, skulle han straffes, dog ikke så hårdt at han faldt i sygdom eller blev lemlæstet. Kompagniets ledelse havde ligeledes bestemt, hvor i skibet den enkelte officer skulle indkvarteres, og ved hvilket bord, han skulle spise.

Ruten var fastlagt hjemmefra. For alle 3 rejser *Prinsesse Lovisa* gjorde under Asiatisk Kompagnis flag, gjaldt det, at de skulle passere ud i Atlanterhavet mellem Shetlandsøerne og Færøerne, måske fordi det var lettere at krydse op imod vestenvinden i det forholdsvis brede farvand her end i den smalle Engelske Kanal. Da der færdedes sørover omkring De Kanariske Øer, måtte de ikke anløbes. Om fornødent måtte de ankre op ved Praia på São Tiago, en af De Kapverdiske Øer, men undgå at anløbe Kapstaden og skynde sig mest muligt til Indien. Næde skibet på 6 måneder Tranquebar eller på 6 måneder at tilbagelægge hjemturen, fik kaptajnen 150 rd. og de andre officerer 150 rd. til deling. På hjemrejsen måtte man eventuelt anløbe St. Helena, men undgå amerikanske, europæiske og færøske havne samt sejle nord om England. Måske har Danmarks dårlige forhold til Nederlandene været årsag til, at man ikke valgte den kortere vej gennem kanalen, men den stærke strøm her kan også have været grunden. Kaptajnen måtte kun vige fra den påbudte rute, hvis et flertal i skibrådet stemte for det.

#### *Uoverensstemmelser med Holland*

1721, det år Hans Egede sendtes til Grønland, oprettedes i Bergen Det Grønlandske Kompagni. Da handelen imidlertid gik dårligt, foretog man et propagandafremstød for grønlandske varer i København: Den 9. november 1724 startede en flotille fra Holmen, den sejlede gennem kanalerne rundt om slottet og tilbage til sit udgangspunkt. Fartøjer med pauker, trompeter, cymbal og violiner ledsagede optøget, der i øvrigt bestod af både, som fra master og på bannere fremviste grønlandske produkter: Skind af ræv, rensdyr, sælhund og isbjørn, narhvals- og hvalrostand, torsk og laks. Men det allerbedste var 2 grønlandere, der gav opvisning i kajakroning og harpunerede ænder. Denne reklame hjalp dog ikke, og kongen overlod 1734 besæjlingen af Grønland til Jakob Severin. Fra 1738 udrustede han defensionsskibe med kanoner. De beslaglagde hollandske skibe, som drev handel på Grønland eller forefandtes inden for 10–15 mil fra kysten. 1739 opbragte Jacob Severin 4 hollandske skibe og bragte dem til København. Resultatet heraf blev langvarige diplomatiske stridigheder og rustninger.

Det Grønlandske Kompagni opløstes 1727, og staten overtog kolonien og missionen. 5 livsfanger fra kastellet og 5 utugtige kvinder fra Spindehuset viedes ved lodtrækning til hinanden og

blev sendt til Grønland, hvor de fleste døde af kulde, skørbug og sult, men nogle vendte tilbage til Danmark, da Frederik IV var død 1730.

### *Religion*

Christian VI's skibsartikler fra 1732 fastslog, at alle i Asiatisk Kompagni skulle sværge kongen troskab; de skulle være lydige mod kompagniets præsident og 4 direktører, og de underordnede skulle rette sig efter officerernes ordrer. Alle skulle andægtigt påhøre Guds ord morgen og aften, bede Gud ledsage dem på rejsen og besøge og omvende de arme hedninger. Der var livsstraf for at tage Guds navn forfængeligt; men da eksekution ikke måtte finde sted om bord, skulle den formastelige fængsles og hjemføres til straffens fuldbyrdelse.

Sognepræster og kapellaner i København og Helsingør fik af kompagniet 106 rd. årligt for at bede for dets skibes lykkelige fart. I perioden 1732–1745 udsendtes 33 skibe, deraf forliste 5, så det var ikke uden grund, at 2. styrmand Erick Ericksen Kock endte sin journal med ordene: »Gud være lovet for lykkelig og beholden rejse!«

Der var ved afrejsen en skibspræst om bord. Han holdt daglig andagt med oplæsning af Bibelen, bøn og salmesang. På søn- og helligdage prædikede han og holdt kommunion. Da hovmester Berg skulle til alters, købte han et par sko, »thi han var dertil nødtvungen«. De yngste besætningsmedlemmer, drengene, forberedtes til konfirmation, og ved rejsens begyndelse skulle de, hvis de ikke havde en i forvejen, købe en bønnebog til 2 mark, hvilket var  $\frac{1}{3}$  af deres månedsløn, der udgjorde 6 mark = 1 rd. Der blev 23. oktober 1743 afholdt taksigelsesfest, da der havde været brand i kabyssen, men det var lykkedes at slukke den. Julen 1743 fejredes på *Prinsesse Lovisa* ved, at man 25. december alle samledes på skansen for at give juleoffer til præsten og de fattige. Før afrejsen blev der indkøbt en præstekjortel.

Præsten berettede også de døende. Da botelléren Michael Kiersing døde, iklædte man ham en skjorte og et par lærredstrømper samt et bind, alt fandtes blandt hans efterladenskaber, og af 8–9 vragebrædder forarbejdede tømmermanden en kiste, hvori den døde og nogle kanonkugler blev sat overbord, mens 3 kanonskud blev affyret og gjøsen hejst på halv. Afgik derimod en gemen ved døden, blev han indsyet i sin køje med noget sand og sat over bord, men for ham løsnedes kun 1 skud. Skibsassistenten sørgede for, at den afdødes ejendele solgtes ved auktion til de højst bydende og fra det indkomne beløb blev trukket værdien af de afskudte kugler samt kisten eller køjen. Det resterende udbetaltes til de efterladte.

På *Prinsesse Lovisas* sidste rejse 1743–1744 boede kaptajnen



P. Brunet i øverste kahyt. Den 21. juli 1743 ville han ikke stille sin kahyt til rådighed for prædiken og kommunion, og de måtte derfor afholdes i underste kahyt.

Da *Prinsesse Lovisas* besætning 22. juni 1744 fik underretning om, at de snart kunne forlade Maldiverne, skrev Kock: »Hvor blev vi glade og bad da inderligt til den almægtige Gud, at han dog engang ville forløse os fra disse sorte, som gjorde os daglig fortræd, og lade os komme til kristne folk igen.«

### *Prinsesse Lovisas 3 togter*

Da købmændene i Indien ikke var interesserede i danske varer medførte skibene kontanter i sølv. Disse vekslede man derovre til lokale møntsorter, for hvilke man købte bomuldsstoffer, krydderier, salpeter o. s. v. Svend Hvass var kaptajn for *Prinsesse Lovisa* på dets første to rejser til Tranquebar 1738–1740 og 1740–1742, og P. Brunet var øverstbefalende på den sidste, der startede 1743 med Malabar Kysten som mål, men endte med forlis på Maldiverne 1744.

De tre ekspeditioner medførte følgende kapitaler:

- |          |                                    |             |                    |
|----------|------------------------------------|-------------|--------------------|
| 1. rejse | 15. oktober 1738–27. maj 1740:     | 132.791 rd. | 13 skilling        |
| 2. rejse | 24. november 1740–23. august 1742: | 130.004 rd. | 4 mark 10 skilling |
| 3. rejse | 14. juni 1743–:                    | 85.723 rd.  | 4 mark 4 skilling  |

I 1740 var der i kisterne foruden mønter 18 fade, 20 tallerkner og 20 barrer, alt i sølv.

I 1743 opbevaredes kapitalen i 13 pengeskister, hvori var nedlagt 57 poser med diverse møntsorter til en værdi af 85.723 rd. 4 mark 4 skilling. I en af kisterne var en forsegletpung med navnetrækket Ms. C 6tus. Den indeholdt 1.800 rd., for hvilke Christian VI ønskede købt 3 pakker eller baller af ordinær pano comprido med størrelsen pr. balle: højde  $\frac{3}{4}$ , bredde  $\frac{1}{4}$  og længde  $1\frac{3}{4}$  sjællandsk alen.

I *Prinsesse Lovisas* udredning deltog:

1738	130 aktionærer, der ejede 400 aktier, af disse var 21 kvinder, som ejede $3\frac{1}{2}$ aktie.
1740	129 aktionærer, der ejede 400 aktier, af disse var 15 kvinder, som ejede $2\frac{1}{2}$ aktie.
1743	153 aktionærer, der ejede 400 aktier, af disse var 19 kvinder, som ejede $3\frac{1}{4}$ aktie.

Aktionærernes udgifter til togterne:

	Skibsladning	Udredning	Assurance
1738	120.000 rd.	26.400 rd.	16.000 rd.
1740	140.000 rd.	33.600 rd.	20.000 rd.
1743	75.400 rd.	24.600 rd.	22.100 rd.

Nogle af de betydningsfulde aktieejere og det antal aktier, de ejede:

	Kongehuset	Plessen	Schulin	Holstein	Edinger
1738	28 aktier	45 aktier	2½ aktie	6 aktier	11 aktier
1740	28 aktier	36 aktier	5 aktier	7 aktier	11 aktier
1743	26 aktier	25 aktier	5 aktier	8 aktier	5 aktier

	Gyldensteen	Desmercières	Fabritius	Wewer	Fa. + We.
1738	18½ aktie	52 aktier	15¾ aktie	4 aktier	
1740	19½ aktie	53 aktier	8 aktier	5 aktier	
1743	20 aktier	20 aktier	12 aktier	5 aktier	2 aktier

*Prinsesse Lovisas 2. færd til Tranquebar*

Knud Christian Ytrech var styrmand på *Prinsesse Lovisas 2.* rejse til Tranquebar og har i sin skibsjournal skildret vejret i den sidste månedstid før afrejsen. Kun en enkelt dag var det tørvejr, ellers skiftede det mellem smudsk, byger, regn, lidt sne, snebyger eller snestorm. Kulingen var laber, slap, frisk, stiv, hård eller stormende, og man havde i begyndelsen og slutningen af perioden stærk frost.

Endvidere skriver han: Bekom 24 november 1740 om morgenen kl. 8 60 sjovere til at hale skibet ud med af kompagniets havn. Kom kl. 9 ud af samme; kontinuerede med at varpe udefter til om aftenen kl. 4. Fortøjede da skibet ud for Motzmanns plads på Christiansholm (Christiansholm ligger i dag nord for Trangraven). Kl. 5 gik sjoverne i land på nær 15 mand, som skulle holde nattevagt om bord.

Den 25. november kl. 8½ kom 54 sjovere om bord. De begyndte straks at varpe udefter. Kl. 1½ nåede skibet Toldboden, men måtte ikke hale ud af Bommen, da det ikke var klareret. Imidlertid gav Schoutbynachten tilladelse til passage af Bommen kl. 2½, og man varpede derpå op under den yderste skråpæl uden for Kastelspynten. Skibet blev fortøjet forude med daglig ankeret og agter ude med et kabeltov på hver side fast i skråpælene. Blev klar med fortøjningen, da kl. var 6. Sendte da alle sjoverne i land på nær 14 mand, som skulle holde nattevagt.

Den 26. november forøgedes arbejdsstyrken med 54 sjovere. De lossede bl. a. en pram med stenkul, brænde og tjære. Til provision fik man 2 sække med hvid- og grønkål. 8 sjovere blev på skibet de to følgende nætter.

Den 28., en mandag, suppleredes de med 24 sjovere, og de lossede en skøjte. I dagens løb kom 46 mand af skibsmandskabet om bord, og kl. 4 gik alle sjoverne i land, og fra nu af sørgede mandskabet for at losse de både, joller, chalupper og pramme, der bragte varer og proviant til *Prinsesse Lovisa*.

Den 5. december kom pengekisterne om bord, og samme dag kl. 11 hilstes Asiatisk Kompagnis præsident og direktører af 9 skud, da de kom om bord for at tage besætningen i ed og holde mønstring, og til deres ære lød endnu 9 kanonskud, da de kl. 4 gik i land.

Den 6. december gik lodsens fra Helsingør om bord. Man lettede tøjankeret og vandt kabeltovet ind samt sejlede uden for Trekroner, hvor man kastede anker i renden. Dagen derpå fik man bl. a. 4 sække med rødder og grønt om bord.

Kl. 11½ den 26 december lettede man anker og kom i Herrens navn lykkelig og vel under sejl, da klokken var 12 slagen. Gud Lyksaliggøre vor rejse!

#### *På Tranquebars red*

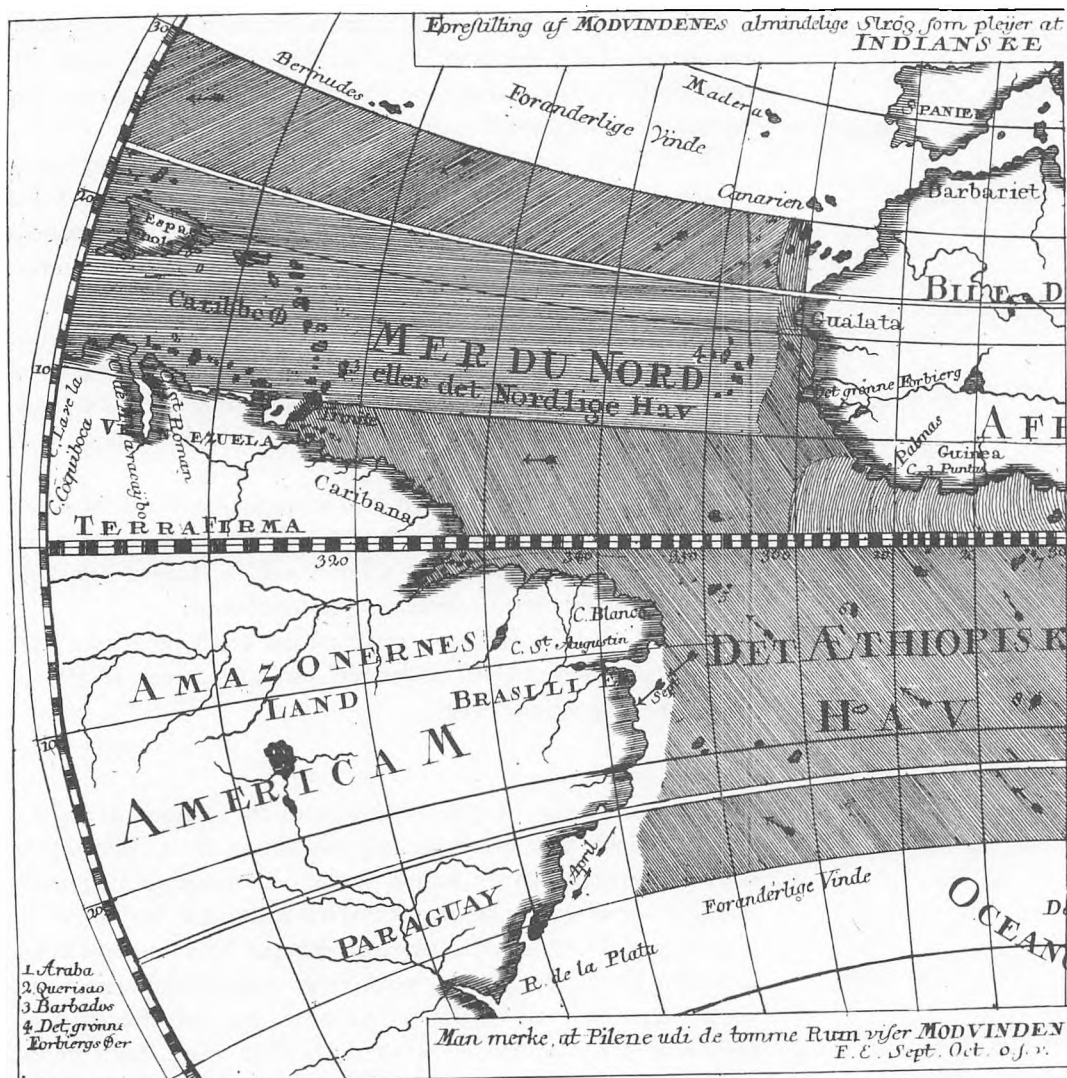
Da *Prinsesse Lovisa* 12. juli 1741 ankom til Tranquebar, havde guvernementet ikke tilstrækkelig returladning til at fylde skibet, så man med det samme kunne sende det tilbage til Danmark. Årsagen var ufreden i landet, der havde forhindret bønderne i at plante og plukke bomulden og jaget væverne bort fra deres hjem. Desuden havde de indiske vekselere rådet danskerne til at veksle deres sølv til korilonske pagoder, og kort efter det var sket, men før man havde betalt de bestilte varer, faldt denne møntsort i værdi, så man derved havde lidt et økonomisk tab.

#### *Tranquebar – Sumatra – Tranquebar – Kap – København*

Af forannævnte grunde sendtes *Prinsesse Lovisa* 17. oktober 1741 til Aceh på Sumatra for at tilbringe regntiden her, da Tranquebars red i denne periode var et for farligt sted for store skibe at opholde sig. Man nåede dertil 12. november 1741.

Her blev sejlene repareret, og man krængede skibet for at kunne skrabe bevoksningerne af langhalse og muslinger af dets yderside så langt ned mod kølen, man kunne nå, og derpå tjæredes skibssiden.

Man fik vand, brænde og 237 stykker bambus om bord. Det sidste blev fartøjet foret med indvendig, for at ballerne med bomuldsstof ikke skulle gnaves itu, når de i stormvejr blev slået imod skibssiden. Nogle af besætningen købte som føringsgods



ris, planker, rotting, bambus og gan, og da man forlod Sumatra 17. december 1741, havde man 23 heste med samt som passagerer 3 indfødte købmænd og deres varer: rødtræsplanker, bambus, rotting og gan.

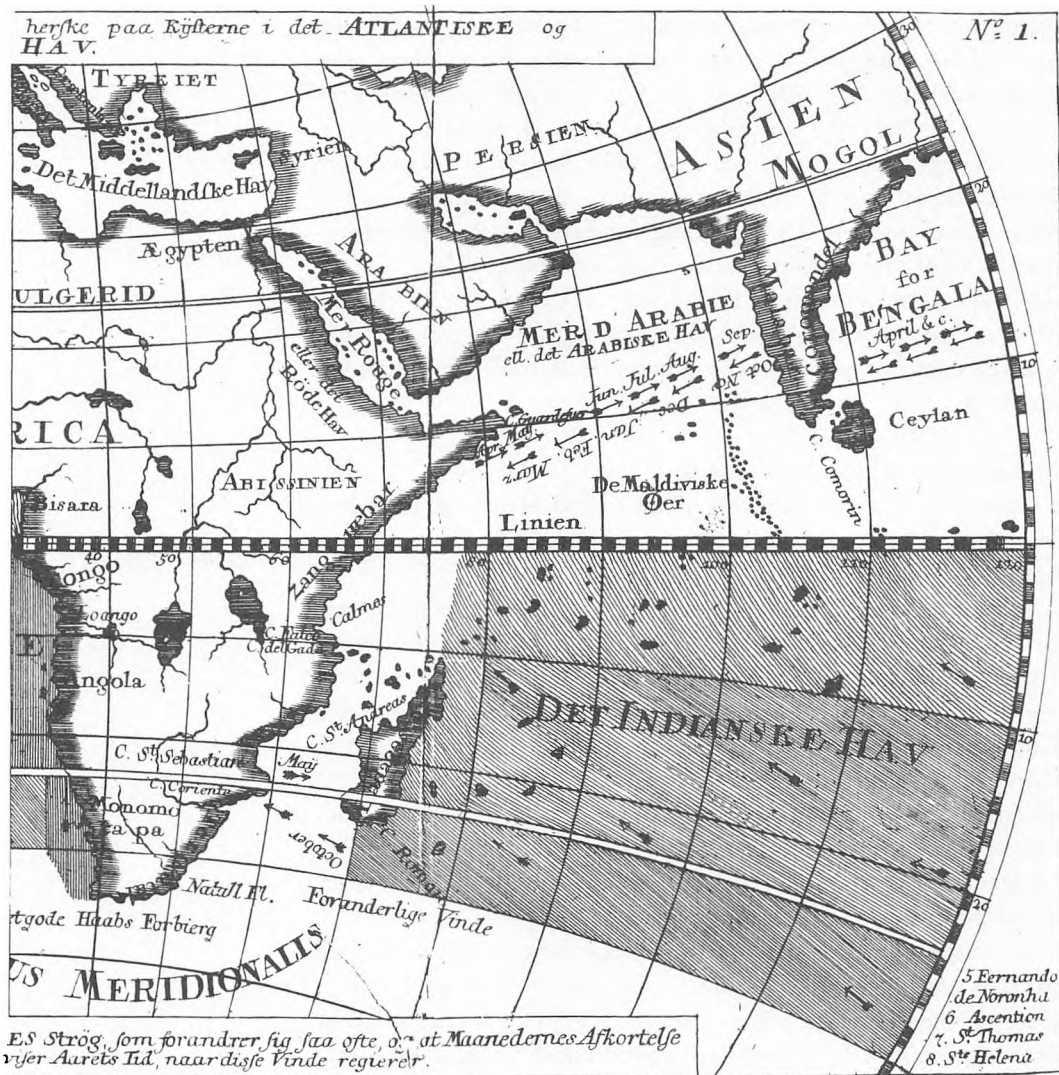
5. januar 1742 faldt *Prinsesse Lovisas* anker på Tranquebars red, og man afsejlede derfra 1. februar 1742, lå ved Kap Det Gode Håb 19. april 1742–11. maj 1742 og vendte hjem til København 23. august 1742.

### *Prinsesse Lovisas 3. udredning*

Af Asiatisk Kompagnis negotie hovedbog fremgår, hvor stor betydning det må have haft for håndværker- og handelsstanden i København, at denne virksomhed fandtes inden for voldene.

Rotting = spanskrør.

Gan = gingga eller giengang  
= ostindisk stof.



Kort over Atlanterhavet og det Indiske Ocean med angivelse af Passater, Monsuner og andre vindsystemer. Efter »Almindelig Historie over Reiser til Lands og Vands; eller Samling af alle Reisebeskrivelser ...«, 16. Bind, København 1761. Nationalmuseet, Etnografisk Samling.

Fra oktober 1742 til *Prinsesse Lovisas* 3. afrejse fra Danmark 15. juni 1743 arbejdede murere, tømrere, malere, billedskærere, kobber- og nagelsmede, blytækkere, blikkenslagere, bøsse- og blokdrejere, rebslagere, sejlmagere, sadelmagere, gørtlere, bødkere, lysestøbere og sjøvere ved skibets udredning. Til reparationer havde man brug for ege-, gran-, fyrre- og birketræ, til ballast stangjern. Til rengøring indenbords brugtes jernskrabere, og de anvendtes også, når man lå ved en havn i Østen til at fjerne den begroning med, som havde sat sig fast udvendig på skroget. De forøgede skibets overflade og nedsatte dermed fartøjets fart. Til opbevaring af proviant og drikkevarer forarbejdede bødkeren piber, oksehoveder og flaskekældere. Kargoerne skulle veje alle de varer, man indkøbte, og til det formål med-

førte man 1 jernbalance med træskåle, 3 jernlodder på 150 pund og 3 på 50 pund. For at kunne navigere sikkert indkøbtes styrmandsredskaber, og sejlene skulle kunne repareres, dertil krævedes hollandsk- eller petersborger sejldug. Hørlærred, flagdug, sønderborg lærred kunne der også være behov for. Dertil kom provianten og spansk salt til at nedsalte eller omsalte fødevarer med. Tjærekoste var der også brug for til vedligeholdelsesarbejder om bord. Til rengøring anvendtes læderpøse. Hoser, vanter, sko, blå og hvidtørnet bomuldstøj, vadmél og tobak var beregnet til at sælge til mandskabet. Man udhuggede og indsatte nye spantetræer samt fornyede klædningen på de steder, hvor det var tiltrængt.

#### *Ny kaptajn og ny superkargo ansættes*

I september 1742 erklærede kaptajn Svend Hvass, at hans helbred, som ikke syntes det bedste, ingenlunde tillod ham så hurtigt igen at udgå.

Derfor ansatte Asiatisk Kompagni den flamske kaptajn, Pierre Brunet, som da opholdt sig i Gøteborg, til at lede *Prinsesse Lovisas* 3. togt, der efter partipanterne Fabritius' og Wewers ønske skulle gå til Malabar Kysten efter peber. For Ostindisk Kompagni havde han 2 gange tidligere været her, og i Asiatisk Kompagnis tjeneste var han styrmand på *Sleswig* til Canton 10. december 1733–5. juni 1735. Siden havde han tjent i Svensk Ostindisk Kompagni. Efter pålæg fra sin arbejdsgiver antog han i Ostende oberstyrmanden Pietter Clinckaert og 1. understyrmand Bonaventura Dryvoet.

Stillingen som 1. superkargo var meget betroet. Den fordrede overblik over, hvilke produkter der var efterspørgsel efter i Europa, og til hvilke priser man med udbytte kunne indkøbe dem, varekundskab, diplomati, forhandlingsevne, sprog- og regnefærdighed, idet han lynhurtigt skulle kunne omregne fra en møntsort til en anden.

I Gent fandt man Jacob de Meyere til denne post. Han havde gjort nogle rejser for Ostindisk Kompagni til Malabarkysten. I gage skulle han have 3 % af returladningens værdi + ret til 36.000 pund føringsgods.

Brunet blev foruden kaptajn også 2. kargo om bord, han fik 24 rd. i månedsløn + 1 % af returladningens værdi + ret til 36.000 pund føringsgods.

Den 8. juni 1743 kom Brunet til København fra Ostende sammen med 8 andre. Sandsynligvis var disse: oberstyrmand Clinckaert, 1. understyrmand Dryvoet, 1. superkargo Meyere, underassistent ved negotien Løhr, 2 tjenere, der specielt skulle opvarte kaptajnen og superkargoen, samt 2 flamske drenge.

### *Peber for alle pengene*

Kargøernes instruks på rejsen til Oddeway Torre, der lå i kongeriget Attinga, som var en del af den store stat Travancore, der strakte sig fra Indiens sydspids, Kap Comorin, op langs Malabar Kysten til Cochin, var, at de helst skulle købe så meget peber, at det kunne fylde hele lasten. Det skulle være den bedst mulige kvalitet til den billigst mulige pris. Der måtte ikke betales forud, da man ikke kunne stole på de indfødte: de var »utilliderlige«. Yderligere skulle man sikre sig, at købmændene havde tilladelse til at indføre sølvet fra Danmark og udføre peberet, og den pris, man betalte for det, skulle være, når det var bragt om bord på skibet, der måtte ikke løbe yderligere omkostninger på. Peberet skulle emballeres i baller, og imellem dem skulle styrtes løs peber.

Var skibets lasteevne større end den mængde peber, man kunne skaffe, skulle man yderligere købe produkter, der ville kunne afsættes i Europa såsom kardemomme, kanel og andre specerier eller kattunsvare f. eks. pano comprido eller salem-puris.

Mødte de skibe, der havde sukker fra Bengalen eller Malacca-halvøen om bord, skulle de bytte deres jernballast med det, hvis det var muligt. Kunne de ikke komme af med jernet på den måde, måtte de tage det med hjem.

### *Rejsebeskrivelser*

*Prinsesse Lovisas* sidste rejse 1743–1744 er beskrevet af:  
skibsassistent Rotwith i en skibsprotokol på dansk:

14. juni 1743–15. august 1744

2. understyrmand Kock i en skibsjournal på dansk:

15. juni 1743–13. september 1745

Kaptajn Brunet i en skibsjournal på fransk:

8. februar 1744–8. marts 1744

Oberstyrmand Clinckaert i en skibsjournal på flamsk:

8. marts 1744–

Tranquebars guvernør kunne ikke formå Clinckaert til at komme dertil og aflægge rapport. Han agtede at tage med et fransk skib til Europa, og så ville han forestille sig for Asiatisk Kompagnis præsident og direktører i København.

### *Prinsesse Lovisas 3. og sidste rejse*

Det Asiatiske Kompagnis præsident og direktører kom 12. juni 1743 om bord på *Prinsesse Lovisa* for at mønstre besætningen. Da de havde forladt skibet, og kaptajn Brunet ville i land med chaluppen, spurgte skibsassistent Rotwith, om han måtte følges med ham, men fik svaret, at chaluppen kun var for kaptajnen.

Denne fornærmelse blev kimen til det dårlige forhold mellem de to på hele rejsen.

Om natten mellem 14. og 15. juni kom kaptajnen og oberstyrmanden i klammeri med 1. understyrmand Dryvoet og skibsassistent Rotwitth. Det skadede naturligvis den øvrige besætnings respekt for officererne, og de drak sig fulde og faldt i søvn.

15. juni 1743 kl. 4 om morgenen beordrede kaptajnen ankeret hævet, samt at skibet skulle gå under sejl. Kock, der var 2. understyrmand, skulle på bakken sørge for, at ordren blev udført. Men alle var »fulde og gale«, og bådsmanden, skibsmanden og konstablen erklærede, at de ikke ville gå ad søen til med sådanne folk, samt at der ingen matroser var. (Ifølge rullebogen var der 42 matroser på *Prinsesse Lovisa*, heraf var 26 overført til skibet fra orlogsflåden). Kock svarede dem, at det nu var for sent at klage over det. Alligevel forebragte han kaptajnen deres anke. Denne gentog dog sin ordre til Kock, der ikke havde mere held med sin befaling 2. gang og derfor bad kaptajnen selv kommandere dem til det. Kaptajnen blev rasende, og oberstyrmand Clinckaert tog Kock i armen og spurgte, om han ville gøre rebellion. Kock sled sig løs og erklærede, at en hundsvot skulle gøre oprør, samt at han nok skulle udføre kaptajnens ordre. Oberstyrmanden kommanderede: »March!« Og Kock bemærkede, at sådan tiltalte man i Danmark hunde, men ikke mennesker. Kaptajnen sagde truende, at de skulle få noget andet at føle, når de kom ud. Men Kock mente ikke, det kunne blive så slemt, når han blot gjorde sin pligt.

I Kattegat var Clinckaert ikke meget ædru.

Kaptajnens instruks fra Asiatisk Kompagni lød på, at man skulle sejle mellem Shetlandsøerne og Færøerne ud i Atlanterhavet. Da de kontrære vinde fra NV, NVtV og VNV imidlertid dag efter dag fortsatte, så skibet næsten ikke avancerede, vedtog skibsrådet, at man skulle gå gennem Kanalen.

I Nordsøen var der stridigheder mellem de flamske styrmænd om højdemålingerne og pejlingerne, og en af dem havde mærket lodlinen forkert for den anden. Når Clinckaert gjorde sine notater i logbogen, rettede han dem kort efter. Kaptajnen havde anbefalet Asiatisk Kompagni at antage C. som oberstyrmand, og det gjaldt derfor for Brunet om at skjule hans manglende kundskaber for de andre, derfor holdt han altid vagt sammen med ham.

30. juni 1743 passerede de Dover.

Rotwitth beretter, at Kock 4. juli 1743 opførte sig utilbørligt mod den officer, han delte vagt med, og da kaptajnen sagde til Kock, at han var drukken og skulle gå ned og sove, skældte denne sin overordnede ud. Kaptajnen afgjorde sagen ved at meddele ham, at de skulle tales ved dagen efter. 5. juli 1743 fik Kock



en advarsel om, at han ville blive stillet for skibsrådet og dømt efter artiklerne, hvis han atter mødte fuld på sin vagt. I sin journal bemærker Kock, at han i begyndelsen af juli var meget gode venner med kaptajnen.

10. juli 1743 så de i det fjerne et skib, der sejlede under fransk flag, og for en sikkerheds skyld hejste *Prinsesse Lovisa* også de franske farver, og hele besætningen beordredes på deres defensionsposter. Den fremmede sejler kom nærmere, idet den afyrede 2 skud. Brunet hejste Dannebrog, og det andet skib lagde sig på siden af *Prinsesse Lovisa* med engelsk flag oppe og truede med yderligere skyderi, hvis ikke jollen blev sat i vandet. 3. understyrmand, Andreas Jensen Qvindberg, roedes over til englænderen og erfarede her, at skibet på 2 måneder havde opbragt 8 spanske skibe, samt at *Prinsesse Lovisa* selv havde været skyld i skyderiet, fordi det om eftermiddagen havde hejst fransk flag. Begivenheden udløste stor hidsighed blandt det danske skibsfolk, og officererne havde svært ved at hindre dem i at skyde.

28. juli–1. august 1743, mens skibet lå ved Praia på São Tiago, en af De Kapverdiske Øer, for at forsyne sig med forfriskninger, deserterede en matros.

Kaptajnen havde ordre til i havnene at opføre sig høfligt, sindigt og fornuftigt samt undgå disput. Besætningen blev advaret imod at sætte sig op imod landets indbyggere og at gå ind i deres kirker.

Ved at kombinere skibsassistent Rotwitths skibsprotokol og 2. understyrmand Kocks skibsjournal fås beretningen om rejsens forløb.

Med jævne mellemrum blev folkenes kister og køjer båret op på dækket fra mellemdækket, som derpå blev skrabet og rengjort samt af og til også røget for at forbedre den indespærrede luft og dræbe insekter. Da ejendele tilhørende såvel officerer som menige var forsvundet, visiteredes en gang både kister og køjer, uden at man fandt tyvekosterne.

5. september 1743 dømtes Kock til at sidde med et ben i bøjen, indtil skibet vendte hjem, og han måtte kun drikke til nødtørftighed: 1 bouteille om dagen.

Samme dag passerede de Linien = Ækvator og sejlede derpå syd om Afrika.

»1. november 1743 løb *Prinsesse Lovisa* 1. gang  $10\frac{3}{7}$  mil i vagten med stiv bramsejlskuling, hvilket, give Gud, må kontinuere nogen tid til rejsens højst fornødne fremgang!« skriver Rotwitt. (En vagt er på 4 timer).

9. november 1743 døde Botellér Michael Kiersing af græmselse efter 8 dages sengeleje. Kaptajnen havde holdt et slemt hus med ham og givet ham ørefigner. Dagen før han døde, forudsagde han over for Rotwitt meget af det, der senere passerede.

Efter at den døde var kastet over bord, hørte Kock, hvordan Dryvoet og Angaroe, som begge var fulde, udvekslede bemærkninger om, at det nok ville være værd at lade Kock forsvinde samme vej. Så kunne de regere helt, som de ville, tænkte Kock ved sig selv.

4. januar 1744 så 3. understyrmand Qvindberg land vest for *Prinsesse Lovisa*.

18. januar 1744 sejlede man over Linien fra syd til nord.

22. januar 1744 bestemte skibsrådet, at Kock ikke mere skulle sidde med benet i bøjen, da det på grund af skørbugen var meget hævet.

De første dage i februar måned 1744 holdt *Prinsesse Lovisa* en nordlig kurs.

6. februar 1744 blev der råbt land rundt omkring, og Qvindberg kunne fra toppen se 12 øer. Kaptajnen udbrød: »Hvad land er det? De øer ved jeg intet om. De findes ikke på kortet.« Og de flamske styrmænd gav ham ret. Denne dag havde man længdeangivelser for skibet på 116 og 117 grader østlig længde. Kl. 6, da solen gik ned, vendte det SO over. (Vel sagtens for at undgå at strande på en af de mange øer). Om natten var det dejligt vejr med klart måneskin og bramsejlskuling.

Næste morgen 7. februar 1744 kl. 8 beregnede man gennemsnittet af kaptajnens og 3 styrmænds længdemålinger til 113 grader 20 minutter østlig længde. Officererne var stadig ikke klar over navnene på de observerede øer, men besluttede alligevel at søge ankerplads der, da hele besætningen havde skørbug. *Prinsesse Lovisa* befandt sig kl. 12 på 4 grader 40 minutter nordlig bredde. Kl. 5 fik de påny øerne at se. Strømmen drev dem mod vest. Clinckaert hentede en ny lodline, men fik den ikke anvendt. Kl. 6 var man  $3\frac{1}{2}$  mil fra de nærmeste øer, og de nordligste af dem lå i NV. Atter denne nat var det dejligt vejr: måneskin og laber bramsejlskuling. Vanddybden blev stadig ikke målt, og kaptajnen gav folkene brændevin.

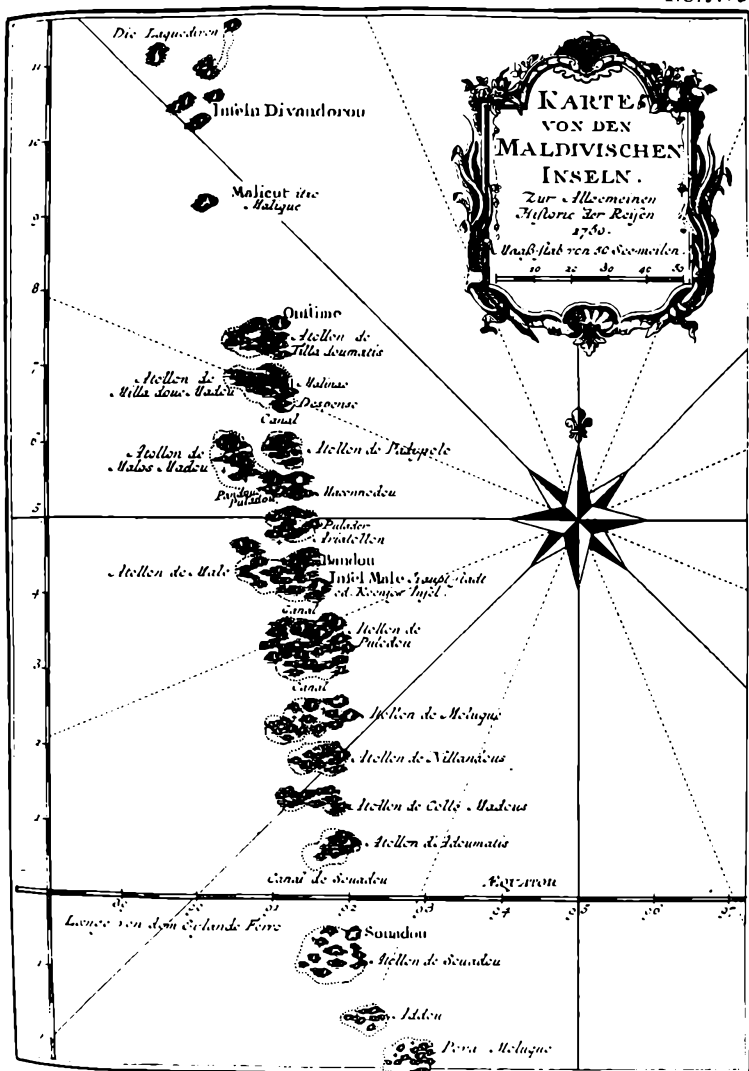
#### *Forliset*

8. februar 1744 havde Clinckaert hundevagten (fra midnat til kl. 4 om morgenen). Kl.  $1\frac{1}{2}$  råbtes der fra bakken: »Brænding forude!« Oberstyrmanden sagde: »Hvad for noget? Brænding?« Stod lidt og lurede, hvorpå han udbrød: »Ja, Gud, er det brænding!« og for ind og meldte det til kaptajnen. Nu råbtes overalt, at skibet skulle vende, og det kom også lykkeligt over stag SO over; vinden kom fra NO, ONO og OtN.

Kl.  $2\frac{1}{2}$  lød på ny råbet: »Brænding forude i læ!« Hvortil kaptajnen bemærkede, at det var månen, der skinnede på vandet. Men Qvindberg og bådsmanden modsagde ham: »Nej, min sjæl, er det ikke måneskin, men brænding!«

Kort over Maldiverne. Efter  
 »Allgemeine Historie der Reisen  
 zu Wasser und zu Lande;  
 oder Sammlung aller Reise-  
 beschreibungen . . .«, 8. Band,  
 Leipzig 1751. Nationalmuseet,  
 Etnografisk Samling.

T. 8. N.º 5.



I det øjeblik huggede skibet, og folkene skreg: »Vi står!« Man lod bramsejl, mærsejl og alle små sejl løbe, stak dem op og gav alle sejl op og lod dem hænge. Kaptajnen råbte forefter, at de skulle sænke bagbords anker. Derpå loddede man og fandt 8 fod om styrbord og 15 om bagbord.

Der opstod forvirring om bord. Kaptajnen gav ordrer og kontrordrer, således at alle løb frem og tilbage som gale og intet fik reddet.

Kock lod sig ved grundstødningen falde ud af sin køje og krøb på hænder og fødder op på skansen. Her opfordrede han kaptajnen til at få sat chaluppen og båden ud, bjærge kompagniets kapital og udlevere ham hans beslaglagte journal. Men alt var forgæves.

Clinckaert lod sig forstå med, at det nu var tid at danse, havde han blot musik.

Omsider kom dog chalup og båd i vandet. Imens stod skibet og huggede sig stadig dybere ned i grunden, så stormasten til sidst stødte hul i bunden, og det begyndte at synke og falde om på bagbords side.

Da blev det så lyst, at man rundt omkring kunne skelne øer og 2 af beboernes både.

Clinckaert og Qvindberg gik i chaluppen og sejlede over til en af dem, men da Qvindberg havde entret den, stødte mandskabet chaluppen bort og satte kursen mod land. Her erfarede han, at han befandt sig på øgruppen Maldiverne, at *Prinsesse Lovisa* var strandet på en sandgrund mellem øerne, samt at hovedøen, hvor kongen boede, bar navnet Maldiva og lå 1 mil VNV for skibet. Hvis skibets besætning ønskede at blive bjærget, måtte de befordre sig i deres egne både det første stykke mod land og siden blive overført til de indfødtes sampaner.

Fra rejsens start til grundstødningen døde 10 besætningsmedlemmer. Under strandingen fik kahytskokken og en opløber hovederne knust. De ombordværende, som var så syge, at de ikke kunne klare sig selv, måtte man »med stor jammer« efterlade i skibet. De raskeste kravlede imidlertid ud på fartøjets yderside. Det gjorde Kock også, men for at være i stand dertil måtte han skille sig af med »det lidet«, han indtil da havde bjærget. Nogle kammerater slog et tov om livet på ham og firede ham ved hjælp af dette ned i en båd. Han ejede nu kun livet plus det tøj, han havde på: 1 skjorte, 1 vest, 1 par blå, lange bukser og 1 par pambusser, men ingen penge. Siden blev han sat over i en sampan og blev ført i land sammen med 1. og 3. kargo, 2 læger, præsten, underassistenten og flere af folkene samt kaptajnens kiste, som var blevet reddet ud af kahytten ved, at man huggede et hul i galleriet. I sin journal bemærker Kock: »Lige så vel kunne de og have gjort det samme på et andet sted!« (Han hentyder måske her til, at kompagniets pengekister kunne være blevet reddet på samme måde som Brunets kiste). Ligeledes anfører Kock, at kaptajnen blev spurgt, om de skulle bjærge, men han svarede: »Nej!« Samtidig skyndede han på folkene, at de skulle gå i bådene og ro mod land.

De ankom til Maldiva kl. 10 om formiddagen den 8. februar 1744 og fik anvist et hus som foreløbigt opholdssted. Kock blev båret op og lagt i gården sammen med de andre syge. Senere fik de alle pisanger, kokosnødder, ris, beskøjter og langustere af kongen, og denne lod forespørge, fra hvilket land de kom, og om *Prinsesse Lovisa* tilhørte kongen der eller kompagniet.

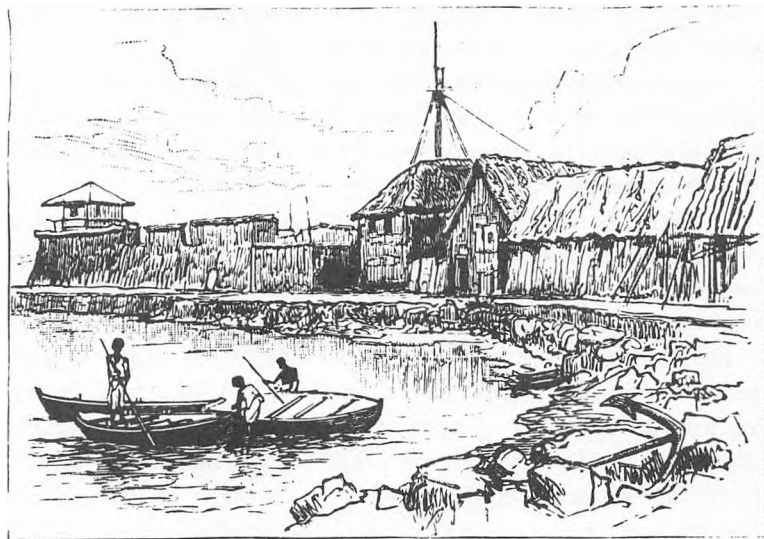
Først kl. 2 om eftermiddagen kom Brunet, Clinckaert, Dryvoet, Angaroe og Rotwitth i land, og da var de »ganske drukne«.

Maldiva = Male.

Sampaner er kinesiske småbåde. Her er europæisk fællesbetegnelse for alle indfødte både.

Pisang = banan.

*Fra havnen i Malé. I baggrunden det gamle portugisiske forts hovedbastion. Flagstangen er massen fra et europæisk skib strandet på øerne i 1600-tallet. Træsnit efter fotografi af C. W. Rosset, The Graphic, 1886.*



Kaptajnen og skibsassistenten havde været oppe at skændes, og den sidste påstod, at de andre havde villet tage hans bøger og kaste ham over bord.

Kock beretter, at Brunet måtte stille hos kongens højeste embedsmand og redegøre for forliset, og han blev spurgt, om han selv ville bjerge, men han svarede nej, han kunne ikke. Så erklærede embedsmanden, at kongen ville bekoste bjærgningen på den betingelse, at det, han hentede i og af vraget, skulle tilhøre kongen. Som vederlag skulle de skibbrudne have kost og logi, til de fik skibslejlighed bort fra Maldiverne.

Kongen (sultanen) = Ibrahim Iskander bin Mohamed Imad Ud-din (1721–1750).

Rotwitt hævder, at kaptajnen 9. februar 1744 af kongen over Maldiverne begærede fartøjer til at bjerge kompagniets gods med, men fik til svar, at kongen allerede havde givet ordre til at redde, hvad der kunne reddes.

Kaptajn Brunet førte en journal på Maldiverne fra strandingen 8. februar 1744 til sin død 8. marts 1744. Af den fremgår, at han hos kongen og dennes premierminister gjorde sig møje nok for at blive assisteret med fartøjer og folk til at bjerge af skibets indhold, kontanter o. s. v., hvad der var muligt, men forgæves, selv om han i begyndelsen fik skønne løfter.

Ifølge et brev fra guvernør Bonsach i Tranquebar skrevet 12. september 1744 til Asiatisk Kompagni i København mente denne, at det forulykkede skibs kontanter efter al anseende var bjærget af Maldivernes konge. Derfor havde man fra Tranquebar skrevet 2 breve til den pågældende konge og bedt den franske guvernør i Pondicherry, Duplex, sende det ene videre til Maldiverne; men da han ikke havde skibslejlighed dertil, vendte brevet tilbage til den danske koloni. Den anden enslydende skri-

velse tog *Christianus Sixtus* med til Aceh for der at aflevere den til en chalup, der tilhørte Maldivernes konge.

Da de indfødte omsider kom helt hen til vraget, lå der på siden af dette en redningsbåd med 12 mand i. Sampanens besætning skar dens fangline over, så den drev afsted og grundstødte. 8 af de ombordværende var så svage, at de ønskede at blive i båden, og det gjorde den raske koksmat også, fordi der var rigeligt med fødevarer om bord. Men bådsmaten og 2 andre vadede og svømmede over grunden, til de nåede en sampan, som førte dem i land kl. 11 om aftenen.

Den første nat sov de reddede på jorden »som andet fæk« i et gammelt magasin. Næste dag, 9. februar 1744, fik kaptajnen og kargoerne et hus at bo i, og de tog »alle deres« (sandsynligvis de andre flamlændere) ind til sig tillige med dem, Brunet syntes bedst om. Rotwitth, Qvindberg og Kock måtte dele logi med folkene i en anden bygning. I lang tid lå de på jorden med sand som hovedpude; først 29. marts 1744 skænkede kongen dem madrasser, og 6. april 1744 anskaffede Kock sig for sine egne penge en køje.

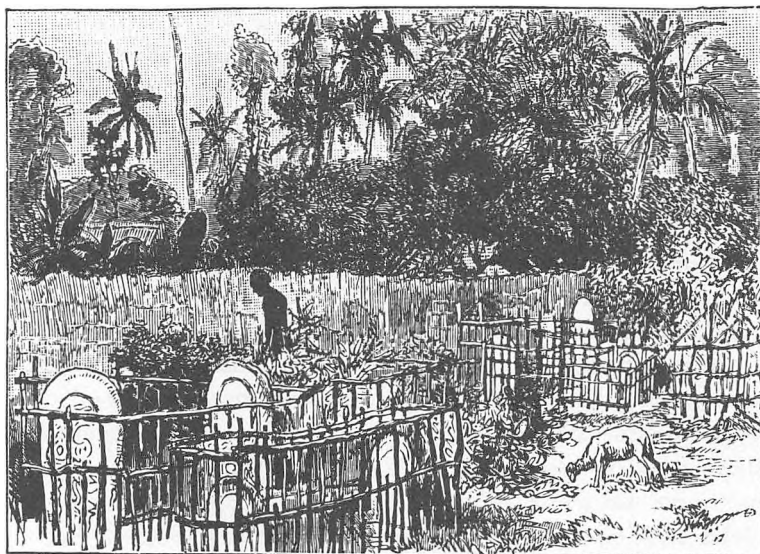
9. februar 1744 fik man som fetalje af kongen først pisanger, sukker og brød, senere 2 sække ris, 1 bojan smør, 1 sæk sukker og køkkentøj. Endelig sendtes der dem om aftenen kogt ris. 15. februar 1744 slagtedes der en okse til de strandede, og i den følgende tid modtog de adskillige skildpadder.

Mens kaptajnen levede, deltes de forskellige fødevarer mellem alle besætningsmedlemmerne, men efter hans død blev Clinckaert øverstbefalende, og da erfarede Kock, hvad hunger var, idet denne forlangte betaling for maden, og Kock havde jo ingen penge bjærget ved strandingen. Efter 3. understyrmand Qvindbergs og præsten Mathias Brandts død arvede han deres penge, så han en kort tid havde noget at leve af.

På grund af sin svaghed måtte Kock have hjælp til madlavning. Men en dag, da en dreng kogte te til ham, så konstablen det og erklærede, at den dreng skulle opvarte ham, og han fik Clinckaert til at forbyde folkene at tage imod ordrer fra Rotwitth og Kock. Yderligere forsøgte oberstyrmanden at vække de altid sultne folks vrede mod de to ved at bilde dem ind, at Rotwitth og Kock stjal maden fra dem, og han prøvede at overtale bådsmandsmaten til at sladre om, hvad man foretog sig hos de gemene, men da denne nægtede at være stikker, tog konstablen imod jobbet.

Maldiverne er en langstrakt gruppe koraløer i Det Indiske Ocean 645 km V for Ceylon. Af de 1200 øer er kun 201 beboede. De er meget lave, og klimaet er varmt og usundt for fremmede. Befolkningen er maldivere med eget sprog og skrift.

Muhamedansk kirkegård i  
Male. Træsnit efter fotografi  
af C. W. Rosset. *The Graphic*,  
1886.



### Sygdomme

Styrmand Kock fremhæver, at der stod en styg damp op af jorden, som forårsagede megen sygdom. Da han under opholdet her og ligeledes senere klagede over periodevis anfald af feber og hovedpine, kan han have pådraget sig malaria.

47 af *Prinsesse Lovisas* besætning døde på Maldiverne, mange af dysenteri.

Navne og dødsdage for nogle af de 47, der døde på Maldiverne:

	1744
Kvartermester Jonas Pedersen .....	2. marts
1. kargo Jacob de Meyere .....	5. marts
Obermester Frans Lange .....	7. marts
2. kargo, kaptajn Pierre Brunet .....	8. marts
Sejlmager Casper Andersen Læsøe .....	9. marts
Hovmester Niels Berg .....	12. marts
1. understyrmand Bonaventura Dryvoet .....	14. marts
Undermester H. Gotfrid Lodwigsen .....	15. marts
3. kargo Gustav Wilhelm Schade .....	16. marts
3. understyrmand Andreas Jensen Qvindberg .....	20. marts
Konstabelmat Johannes Tønnesen .....	4. april
Botellér Michael Swensen .....	15. april
Bådsmand Jens Iwertsen .....	21. april
Lærling Thomas Andersen .....	29. april
Underassistent ved negotien Olle Klow .....	2. maj
Den flamske dreng Frantz von Trappen .....	5. juni
Præsten Mathias Brandt .....	12. juni
Den flamske dreng Antonie Pagni .....	24. juni

### *Befolkningen og de fremmede*

Befolkningen var fjendtlig stemt over for de skibbrudne: de kom skarn i deres drikkevand, forsøgte at stene dem, når de gik i byens gader, samt ønskede at omvende dem til Islam og omskære dem. Om natten var det nødvendigt at holde vagt uden for husene, for at de ikke skulle blive ødelagt i ly af mørket.

Kock beskriver, hvordan en indfødt, gift kvinde, der havde stået i forhold til såvel en konstabel som en understyrmand fra et fransk skib, blev straffet. Ved hjælp af et stykke stof, der var bundet om livet på hende, blev hun trukket rundt på hele øen. Hendes hænder var bundet på ryggen. Panden var malet hvid med kridt, og en figenkvist var fastgjort bag nakken. Efter denne nedværdigelse blev hun pisket offentlig, og da hun endelig blev sluppet løs og søgte hjem, ville ægtemanden ikke lukke hende ind, men hun måtte stå uden for døren, til det blev mørkt. Så forbarmede en anden familie sig over hende og slap hende ind.

### *Hvervet som skibsassistent*

Hvervet som skibsassistent indebar, at Rotwitth i skibsprotokollen skulle optegne, hvad der passerede om bord, referere skibsrådets møder, skildre uoverensstemmelser, føre regnskab med forbruget af provisionen og fungere som skifteforvalter: Når et besætningsmedlem døde, registrerede og forseglede han den afdødes ejendele, bortauktionerede dem til de højestbydende og indførte i protokollen det indkomne beløb, som skulle udbetales til de efterladte ved hjemkomsten.

Under rejsen fra København til Maldiverne udførte Rotwitth den sidstnævnte opgave meget omhyggeligt. Men da superkargo Jacob de Meyere døde 5. marts 1744, nægtede 2. og 3. kargo, Brunet og Schade, Rotwitth adgang til hans efterladenskaber, og ved kaptajn Brunets død 8. marts 1744 overtog underassistent Løhr, der var i familie med afdøde, boet, uden at Rotwitth fik mulighed for at registrere det. Efter 1. understyrmand Dryvoet (død 14. marts 1744) var der nogle penge, som Clinckaert og Løhr beholdt. Mange af de 47 mænd, som døde på Maldiverne, ejede intet, måske fordi de ikke havde nået at redde noget ved forliset.

### *Bjærgningen af Prinsesse Lovisas vrag på Maldiverne*

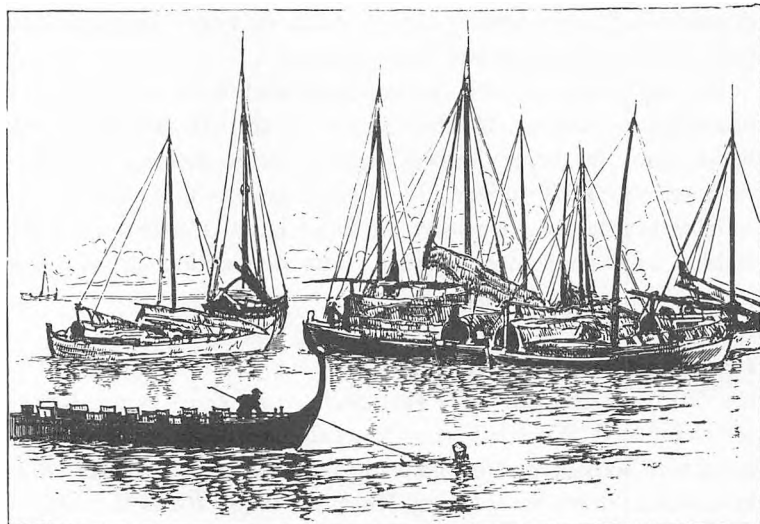
2. understyrmand, Erick Erickson Kock beretter i sin skibsjournal, at *Prinsesse Lovisa* efter grundstødningen var faldet om på bagbords side, og om de indfødtes bjærgning skriver han:

8. februar 1744 bjærgede sampaner.

9. februar 1744 spurgte de indfødte skibets raske besætningsmedlemmer, om de ikke ville med ud at bjærge, men kaptajnen svarede: »Nej!«



*Maldiviske handelsfartøjer i  
Males havn. Træsnit efter foto-  
grafi af C. W. Rosset.  
The Graphic, 1886.*



- |           |      |   |
|-----------|------|---|
| 8. marts  | 1744 | døde kaptajn Brunet.  |
| 3. april  | 1744 | blev der bjærget.   |
| 13. april | 1744 | anker, bly og jern bjærgedes.   |
| 6. maj    | 1744 | bjærgede 5 sampaner nogle stumper af vraget, hvorfra de stammede, vidste Kock ikke.             |
| 9. maj    | 1744 | 6 sampaner bjærgede et stykke af forstavnen og af styrbordsside og huggede det op 10. maj 1744. |
| 12. maj   | 1744 | 5 sampaner bugserede et stort stykke af vor spigerhud om styrbord.                              |
| 15. maj   | 1744 | 5 sampaner kom ind med et stykke af vraget agterfra om styrbord.                                |
| 16. maj   | 1744 | roret og chaluppen bragtes i land.  |
| 11. juli  | 1744 | da Kock forlod Maldiverne om bord på <i>Lyon</i> , så han noget af vraget liggende på grunden.  |

#### *Fra Maldiverne til Pondicherry*

En fransk kaptajn, Tremilier, havde gjort forretninger på Maldiverne, men agtede sig nu videre med sit skib *Lyon* til den franske koloni Pondicherry, der lå nord for Tranquebar på Coromandel Kysten, og det blev bestemt, at *Prinsesse Lovisas 22* overlevende besætningsmedlemmer skulle udnytte denne skibslejlighed.

6. juli 1744 meddelte den franske understyrmand Rotwitth og Kock, at de skulle ligge under skansen på dørken iblandt de indfødte, mens Clinckaert og Løhr fik køjer tildelt i den underste kahyt og skulle spise ved kaptajnens bord.

11. juli 1744 forlod *Lyon* Maldiverne. 3 af det danske skibs folk døde undervejs. På rejsen erfarede Kock af 4. vagt Angaroe, at Clinckaert havde overtalt Tremilier til at gå lige til Pondi-

cherry. »P. C. ville nemlig hellere stikke en kniv i sit hjerte end tage til Tranquebar endsige København.«

En dag snakkede den danske konstabel med en indfødt af mandskabet på *Lyon*. Denne spurgte, hvem den pengebøsse tilhørte, som blev bragt om bord, natten før de afsejlede. Danskeren svarede, at det vel var Tremiliers, men den anden erklærede, at hans kaptajns var kommet om bord langt tidligere. Da konstablen ville have mere at vide, følte den anden, at han nok havde røbet for meget og tav.

### *I Pondicherry*

Kl. 6 morgen 22. juli 1744 kastede *Lyon* anker på Pondicherrys red. Kl. 11 gik *Prinsesse Lovisas* besætningsmedlemmer i land; folkene blev indlagt på hospitalet og forsynet med barberer til at kurere dem. Men Rotwitth og Kock var bange for at få indgivet noget, de kunne dø af, da de ikke stolede på Clinckaert, derfor lejede de sig ind privat hos en portugiser.

Først 2 dage senere, 24. juli 1744, kom Clinckaert og Løhr i land og lod sig indlægge på sygehuset.

Rotwitth skrev et brev til Tranquebars kommandant, og Kock bad Rotwitth låne sig penge til et par bukser og tøj til skjorter, men de blev ham nægtet. Efter Kocks udsagn åd og drak Rotwitth imidlertid selv så længe, de døde penge rakte.

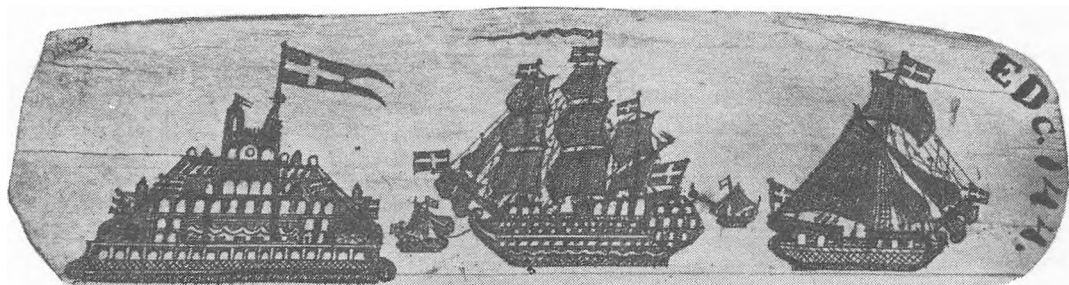
### *Fra Pondicherry til Tranquebar*

I Pondicherry afgang 2 af de skibbrudne ved døden. Man sendte 2 sellinger fra Tranquebar for at hente de overlevende, og 10. august 1744 gav guvernør Duplex' sekretær Kock tilladelse til at rejse sammen med 10 kammerater. Resten får I ikke med, nemlig: oberstyrmand Clinckaert, 4. vagt Angaroe, underassistent Løhr, matros Hans Arvedsen, opløber Carsten Knudsen og kaptajnens tjener, drengen Johannes Cullie. Som fetalje fik de udleveret beskøjter og grønt, saltet, surt flæsk.

I sellingerne blev de derpå roet sydpå mod den danske koloni, men da blæsten var så kontrær, at den ene båd til sidst ikke avancerede, gik dens passagerer, blandt hvilke Kock var, i land og blev med deres bagage båret den sidste halve mil. De ankom til Tranquebar kl. 5 om eftermiddagen 14. august 1744. Rotwitth og hans folk, der blev roet hele vejen, nåede først dertil dagen efter.

### *I Tranquebar*

Alle blev omgående ført for kommandanten og rådet, der anviste dem et foreløbigt opholdssted. 31. august 1744 fik Kock og folkene ordre til at møde hos byfogeden for at afgive søforkla-



Trankebar. »Et stykke af et  
Palmeblad, 7½ Tomme hvorpaa  
er med en Jern-Griffel af en  
Indianer (Inder) tegned nogle  
Skibe og Slottet Dansborg.«  
20 cm. Indgået i det kongelige  
Kunstkammer 10. oktober  
1742. Nationalmuseet, Etno-  
grafisk Samling.  
Foto: Niels Erik Jehrbo.

ring. Kock vægrede sig, men blev nødt til det. (Referat af dette forhør har det desværre været mig umuligt at finde).

22., 23. og 24. august 1744 fik Kock 2 stykker lærred, 1 stykke gan (sandsynligvis gingan) og 1 stykke sirts forærende. 2. september 1744 underrettedes Rotwitth og Kock om, at de fremtidig skulle leve af deres gage, men da Kock var syg, og der var dyrtid i Tranquebar, var dette ham umuligt, og derfor bad han om et lån af de afdødes penge til at købe tøj for, men det blev afslået. Man rådede ham blot til at lide med tålmodighed. 3. september 1744 sendte en god ven Kock et par hvide skjorter og 1 vest, og en enke lod ham bo gratis i sit hus, lånte ham sengeklæder og sendte ham af og til mad. Kaptajn Niels Hansen Gram, som senere bragte Kock hjem til København med skibet *Prinsesse Charlotha Amalia*, satte ham i stand til at købe tøj, »så han havde noget at skjule sig udi.« Men Kock betalte lånet tilbage.

I en indberetning fra guvernøren i Tranquebar til Asiatisk Kompagni i København, skrevet 3. februar 1745, står, at man har furneret (forsynet) Rotwitth med 25 rd. og Kock med 30 rd. til at købe klæder for, da de ellers ikke ville have kunnet tiltræde rejsen med *Prinsesse Charlotha Amalia* hjem til Danmark. For Rotwitths vedkommende har denne hjælp næppe været så fornøden, idet han ved sin død 18. marts 1745 om bord på *Prinsesse Charlotha Amalia* efterlod ejendele til en værdi af 97 rd. 2 mark 2 skilling, heriblandt 4 kavajer, 4 parykker, 2 halsbind, 6 par strømper, 5 par pampusser, 5 par sko, 5 par bukser, 19 skjorter, 4 veste og 1 kjole. Endvidere havde han bl. a. 2 kårdegehæng, 1 tobakspibe, 1 pibehus, 2 fyrtønder, 1 fyrstål, 1 tandbørste, 1 skindkuffert, 4 rottinger (spanskrør), 10 vokslys og 1 papegøje.

#### *Enken må rykke for og vente på sin arv*

Skibsassistent Niels Reinhold Rotwitth efterlod sig hustru og et lille barn. Hun hed Anna Catarina Rotwitth og boede 19. marts 1748 på Christianshavn. Herfra skrev hun til Asiatisk Kompagni og bad om en udskrift af skibet *Prinsesse Charlotha Amalias* skibsprotokol, så hun kunne erfare, hvad hendes mand efterlod sig,

samt det, som indkom ved auktionen over hans ejendele. Hun ønskede dette beløb udbetalt tillige med den gage, hendes mand havde haft til gode. Hun trængte nemlig til understøttelse.

I Asiatisk Kompagnis Negotie Hovedbog anføres 3. maj 1749, at skibsassistent Rotwitths enke har fået udbetalt 97 rd. 2 mark og 2 skilling. (Bedre sent end aldrig).

### *Prinsesse Charlothas Amalia*

Skibet *Harrison* blev indkøbt i England enten 1738 eller 1739, og det fik navnet *Prinsesse Charlothas Amalia*, sandsynligvis efter Christian VI's søster (1706–1782). 32 danske matroser sendtes med et engelsk fartøj over for at bringe det til København, men deres skib måtte 3 gange søge norsk havn, så overfarten varede længe. 23. december 1739 meddeler Det Danske Asiatiske Kompagnis generalforsamlingsprotokol, at Det Engelske Ostindiske Kompagni i London har vedtaget, at tidligere ostindienfarere ikke mere må sælges, men skal ophugges.

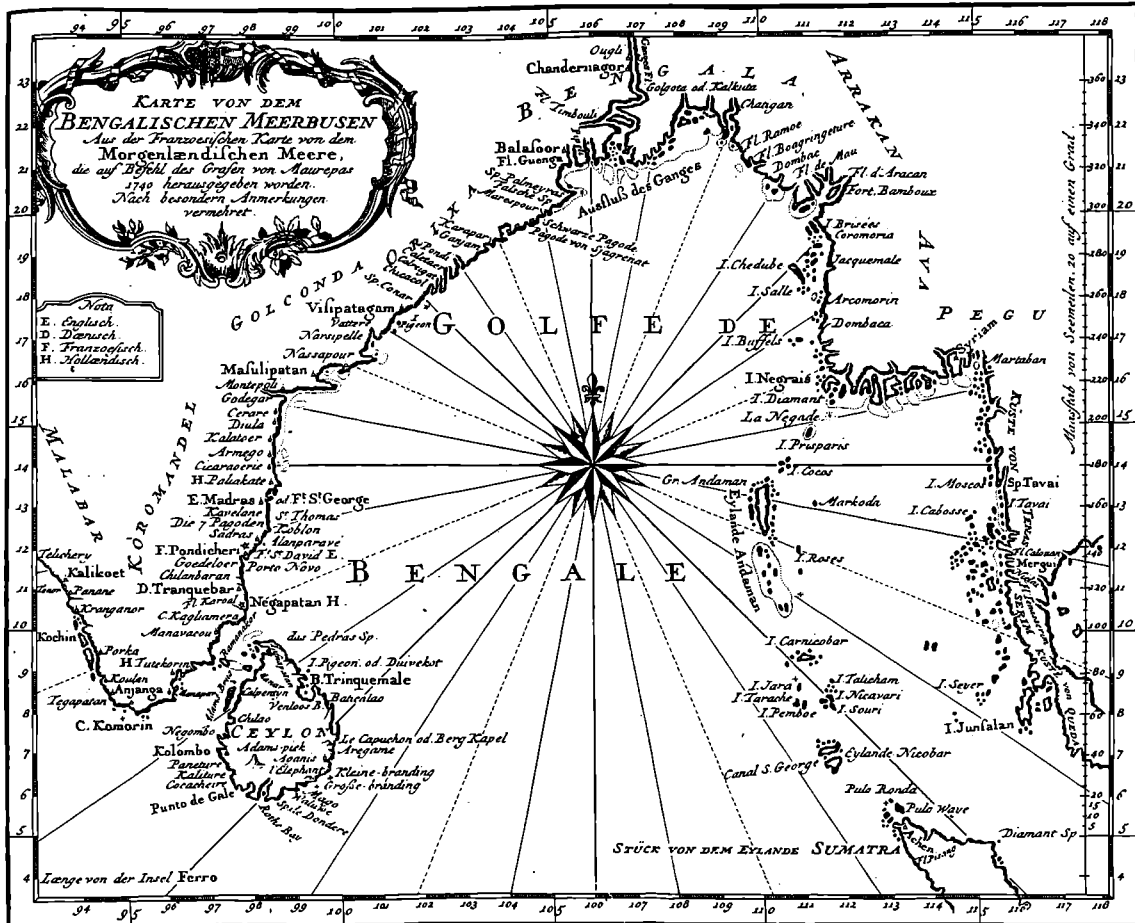
Niels Hansen Gram tjente sig op gennem officersgraderne på Tranquebarfarten. 1733 var han fjerde styrmand på *Fredericus Quartus*. 1736 viceunderstyrmand på samme skib, der strandede på Skagens Rev 24. november 1736. 1737 viceunderstyrmand på *Cron Printzen*. 1739 understyrmand, 1741 oberstyrmand og endelig 1744 kaptajn på *Prinsesse Charlothas Amalia*.

Skibet *Prinsesse Charlothas Amalia* afsejlede fra København 7. januar 1744. Under rejsen nord om Shetlandsøerne blev der opdaget en lækage på begge sider af stævnen, og da stærke storme rasede konstant i den følgende tid, blev skaderne stadig større, så man måtte pumpe mere og mere. Til sidst søgte man 21. februar 1744 havn i Kinsale på Irland. Her blev skibet repareret. Boltene havde løsnet sig og var brækkede, og værket havde arbejdet sig ud. Stævnen blev forset med jernknæer og gjort dobbelt med 7 fod lange og 2 tommer tykke egeplanker.

Først 11. april 1744 kunne man rejse videre og tog så direkte til Tranquebar, hvortil man nåede 13. september 1744.

I skibsprotokollen stod 25. maj 1744: »Gud give fremdeles lykke og lad den store syge igen ophøre!« – Undermesteren døde 13. maj 1744 og obermesteren 14. august 1744. En matros brækkede ved et fald indenbords sit ene lår, og da man ikke længere havde læger til disposition, henlå han uden behandling, til de ankom til Tranquebar. Da var det for sent at hjælpe ham, og han måtte henleve resten af sine dage som invalid i Tranquebar med en lille pension fra fattiggassen.

Guvernøren i Tranquebar havde håbet at kunne sende *Prinsesse Charlothas Amalia* hjem til Danmark hurtigt. Bomuldshøsten i Indien havde imidlertid været ringe, og det fik væverne til at forarbejde løse og dårlige varer, da råvarerne så slog bedre til.



Kort over den Bengalske Bugt. Efter »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande; oder Sammlung aller Reisebeschreibungen...«, 1. Band, Leipzig 1747. Nationalmuseet, Etnografisk Samling. Oddeaway Torre lå syd for Kochin.

Tilmed var den dårlige kvalitet dyr og vanskelig at skaffe. Derfor kunne man ikke nå at få tilstrækkelig last til hjemturen allerede i oktober.

Fra juli til oktober samt i februar og marts var Tranquebar en pålidelig havn, men i regntiden fra november til januar og i forårsstormenes tid fra april til juni var store skibe ikke sikre på Tranquebars red.

Af den grund sendte man 21. oktober 1744 *Prinsesse Charlothas Amalia* til Aceh, det nordligste område af Sumatra. Og her lå det fra 16. november 1744 til 26. december 1744. Korporalen fra *Prinsesse Lovisa*, Christoffer Gottschalch, var i Tranquebar blevet medlem af *Prinsesse Charlothas Amalias* besætning, og han døde 14. november 1744 om bord på dette skib.

Et fransk skib *Le Favori*, der kom fra Pondicherry, lå også ved det nordlige Sumatra, men 2 engelske fartøjer på vej hjemmefra til Bengalen anløb for at hente vand og forfriskninger, og de tog det franske skib som prise. Der var nemlig 1744 udbrudt krig

mellem England og Frankrig. Besætningen, 130 mand, kom om bord på det danske skib. De sørgede selv for deres forplejning og blev taget med til Tranquebar. Guvernøren her foreslår i en skrivelse til kompagniet i København, at befordringen skal være gratis som gengæld for, at det franske skib *Lyon* havde bragt de overlevende fra *Prinsesse Lovisas* stranding på Maldiverne til Pondicherry.

Som underladning på denne rejse havde man caliaturtræ, salt, salpeter, kanoner og kugler samt en ekstra forsyning af caliaturtræ for bedre at kunne føre sejl.

Man ankom til Tranquebar 8. januar 1745 og afsejlede herfra 7. februar 1745. Foruden besætningen var der om bord en arrestant, 2 sønner af koloniembedsmænd (de blev konfirmeret på rejsen), 3 slaver, som guvernementet medskikkede som present til kaptajnen, Niels Hansen Gram, og endelig 7 medlemmer af *Prinsesse Lovisas* besætning, deriblandt skibsassistent Rotwitt og obertømmersmand Jens Bentzen, de døde henholdsvis 18. marts 1745 og 19. august 1745, samt 2. understyrmand Erick Ericksen Kock. *Prinsesse Charlotta Amalia* lå på Kap Det Gode Håbs red 11.–26. maj 1745 og sejlede nord om England hjem.

Kock har beskrevet hele rejsen i sin skibsjournal, og han slutter med ordene: »13. september 1745 kom vi til ankers på Københavns red. Gud være lovet for lochlig og beholden rejse! Dette befindes alt sammen så rigtigt i sig selv, som jeg hafver beskrevet efter min hukommelse, så det mig mulig er, og vil med ed bekræfte, når forlanges af Deres Excellencer

Højvelbårne, højædle og velbyrdige Herrers  
underdanigste og aller ydmygeste tjener

Erick Ericksen Kock.«

Caliaturtræ = rødtræ = sandeltræ, *Pterocarpus santalinus*.

### 96 skæbner

Da skibet *Prinsesse Lovisa* forlod København 15. juni 1743, var der 96 besætningsmedlemmer om bord:

- 1 matros deserterede i Praia på De Kapverdiske Øer.
- 10 døde på rejsen fra Danmark til Maldiverne.
- 7 døde på skibet den dag det strandede, 8. februar 1743.
- 9 blev i redningsbåden, der grundstødte.
- 47 døde på Maldiverne, mange af dysenteri.
- 3 døde om bord på det franske skib *Lyon*.
- 2 døde i Pondicherry.
- 6 blev i Pondicherry.
- 2 døde i Tranquebar.
- 1 døde om bord på *Prinsesse Charlotta Amalia* mellem Tranquebar og Aceh.
- 1 blev soldat i Tranquebar.

1 (skibsassistent Niels Reinholt Rotwitth) døde om bord på *Prinsesse Charlotta Amalia* 18. marts 1745.

1 (obertømmermand Jens Bentzen) døde om bord på *Prinsesse Charlotta Amalia* 19. august 1745.

5 vendte hjem til København 13. september 1745. 3 af dem var:  
2. understyrmand Erick Ericksen Kock.

Undertømmermand Hans Bentzen.

Opløber Hans Olsen.

#### *Søforhør i København 8. oktober 1745*

Angående skibet *Prinsesse Lovisas* forulykkelse på Maldiverne blev 2. understyrmand Erick Ericksen Kock, undertømmermand Hans Bentzen og opløber Hans Olsen indkaldt for retten i København, og anklageren spurgte dem:

1. om kompagniets penge eller kontanter blev reddet, da skibet forliste?

Kock svarede: »Nej, ikke så længe vi var om bord eller ved vraget.«

De 2 andre sagde blot: »Nej.«

2. om folk reddedes?

Kock svarede: »Ja, 69.«

Dette spørgsmål rettedes ikke til de 2 andre.

3. om Kock ikke vidste, at kaptajnen havde ansøgt den maldiviske regering om assistance ved bjærgningen af kontanter med videre?

Kock svarede, at han vidste, at kaptajnen havde ansøgt, men at det var blevet ham nægtet. Kongen ville selv bjærge.

Tømmermanden vidste ikke noget om det, da han på den tid lå meget syg.

Opløberen sagde blot: »Nej!«

4. om nogle af mandskabet har været om bord og bjærget efter forliset?

Kock svarede: »Ingen har været om bord.«

Tømmermanden svarede: »Nej, ikke en sjæl.«

Opløberen svarede: »Nej slet ingen, såvidt han vidste.«

5. om de vidste, om de indfødte havde bjærget kompagniets kontanter, varer, naturalier eller redskaber?

Kock svarede: »Landets folk kom i land fra vraget, men hvad de havde med, havde Kock ikke set. De fleste fra skibet var kommet i land undtagen den raske bådsmandsmat og 8 syge. Fra land kom de sorte med båd, den lagde sig på siden af skibet. *Prinsesse Lovisas* egen båds fangline skar de indfødte over, så båden drev ind på grunden, og så bemærgtede de sorte sig straks skibet. Bådsmandsmaten og 2 andre fra den strandede redningsbåd »svømmede eller våede over til et fartøj, som de så komme ansejlandes.«

Undertømmermanden svarede: »Nej, han havde ikke set det, siden han som meldt lå syg, men af de andre havde han hørt, at de sorte fra landet havde skåret fanglinen af båden, så den drev i brændingen med de syge folk, som var i båden, og siden vidste han ikke, hvad der skete.«

Opløberen meldte, at han havde set adskillige af de sorte folk skære fanglinen til båden over, så den drev mod land. Mere vidste han ikke.

6. om de vidste årsagen til, at skibet forulykkede på Maldiverne? Kock svarede, at han ikke kunne vide årsagen til forliset, da han var syg.

Tømmermanden erklærede, at han ikke kunne tænke sig anden årsag, end at strømmen måtte have forsat skibet.

Opløberen var af samme mening som tømmermanden.

7. Kock blev spurgt, hvorfor han ved forhøret for Tranquebars byting 31. august 1744 havde sagt, at der nok kunne være bjærget noget, men kaptajnen ville ikke?

Kock svarede, at så længe de var på skibet, kunne de nok have bjærget noget, men kaptajnen ville ikke af frygt for landets sorte indbyggere.

Dette spørgsmål stillede ikke til de 2 andre.

8. om skibets egne folk havde bjærget penge, varer eller viktualier?

Kock svarede, at nogle af folkene måske havde bjærget deres egne penge, men ingen af kompagniets. Dette havde Kock allerede redegjort for i Tranquebars byting 31. august 1744.

Tømmermanden vidste ikke sikkert, om folkene havde reddet noget af deres eget, men han vidste til fulde, at der af kompagniets ikke var bjærget det ringeste.

Opløberen svarede: »Nej!« og forklarede, at skibet kun stod 2 glas, før det kæntrede.

#### *Uoverensstemmelser om bord*

1. Striden mellem Berg og Bentzen

24. august 1743 modtog kaptajn Brunet fra hovmester Niels Berg følgende klage:

Obertømmermand Jens Bentzen købte i Praia nogle høns, som han anbragte i et af kompagniets hønsehuse uden tilladelse. Kaptajnen bad hovmester Niels Berg befale hønsepasseren = plyndergreven Thomas lediggøre dette. Da Bentzen erfarede det, beskyldte han i andres påhør Berg for at have stjålet hans høns og at være en svensk tyveknekt, yderligere skar Bentzen Berg med en kniv gennem hans veste- og skjortærme og ind i armen.

Klagen blev forelagt skibsrådet, og 3. kargo Gustav Wilhelm Schade fungerede som tolk. 1. understyrmand Bonaventura



Dryvoet, Lars Hågensen og Johan Ludvig vidnede. De havde alle hørt, at Berg blev tyvtaget, men ingen af dem havde set Bentzen være i besiddelse af en kniv endsige skære Berg med denne, men de havde alle bemærket, at Bergs hånd var beskadiget.

Dommen frikendte Berg og fastslog, at Bentzen skulle betale ½ måneds gage til de fattige og aflægge ed på, at han ikke havde villet skære hovmesteren.

1. september 1743 købte Berg 1 par sko, hvilket var meget nødvendigt: Han skulle nemlig til alters.

Alle vidnerne hævder, at de ikke har set Bentzens kniv eller overværet, at han skar Berg. Det skyldes måske, at de kendte nr. 40 af skibsartiklerne, hvori der står: Den, der drager kniv med vred hu for at gøre sin næste nogen skade, skal med kniven slås igennem hånden til masten og skal stå så længe, indtil han drager kniven igennem hånden og desforuden have forbrudt 2 måneders løn.

## 2. Manglende respekt

1. september 1743 klagede Kock til skibsrådet over, at konstabelen, ober- og undertømmermanden, korporalen og kvartermesteren ikke viste ham tilbørlig respekt. De pågældende blev indkaldt. Artiklerne, der vedrørte forholdet til overordnede, blev oplæst, og de formanedes til at overholde dem.

## 3. Kocks skildring af sagen mod Kock

2. understyrmænd Kock og obermester Lange er altid før kommet godt ud af det, men 4. september 1743 opstår der diskussion mellem dem. Den resulterer i, at Lange kalder Kock en hundsvot, og denne gengælder skældsordet med en lussing. Uoverensstemmelsen overværes af Bonaventura Dryvoet, som beder 4. vagt melde kaptajnen det forefaldne. Denne kommer til stede og spørger, om Kock vil gøre oprør. Kock tror imidlertid, det er Schade, der er spørgeren, og svarer, at det skal en hundsvot sige ham på, at han nogensinde har villet gøre oprør. Kaptajnen bruser op: »Hvad? Er jeg en hundsvot? De skal gå i arrest!« Og Kock gik som arrestant ned i sin kahyt, og 2 mænd med huggert blev sat på post udenfor.

Kl. 4 eftermiddag fik Kock den skriftlige klage over hans opførsel, og han skulle nu udforme sit svar; men dagen var næsten til ende, og han havde intet lys, så han måtte vente med affattelsen til næste dag. 2 gange forlangte man da forgæves at få hans defensorat. 3. gang tillod man ham selv at møde for rådet med det af sit forsvar, han havde nået at skrive. Kock var misfornøjet med retshandlingen, idet kun lidt af hans skrivelse blev oplæst. Desuden blev vidnerne ikke afhørt, og vidner og dommere var de samme mænd.

Dommen lød på, at Kock skulle sidde arresteret til de nåede hjem til København, hvor kompagniets præsident og direktører skulle afgøre hans videre skæbne. Han skulle forbydes »stærk drank«. Endelig blev han frataget sin skibsjournal. Den blev forseglet og overleveret til kaptajnen, og han blev sluttet med den ene fod i bøjen.

Kock hævdede, at kaptajnen denne dag sad i rådet, men at superkargoen ikke ville have med sagen at gøre og sagde til kaptajnen, at denne skulle tage sig i agt.

#### 4. Rotwitths skildring af sagen mod Kock

Obermesteren Frans Lange, der var et meget stille menneske, og 2. understyrmand Erick Ericksen Kock kom op at slås på skansen. Kaptajn Brunet bebrejdede Kock slagsmålet, da han som officer burde foregå mandskabet med et godt eksempel. Styrmanden svarede med sin sædvanlige impertinence, som er uden lige, at han ville gøre skandale, og da Brunet forbød ham at slå nogen, ville Kock alligevel gøre det. Nu spurgte kaptajnen styrmanden: »Skal vi da ingen tid leve i ro, vil De altid yppe uordentlighed?« Herpå udbrød Kock: »Det siger en hundsvot!« Denne fornærmelse fik Brunet til at forlange Kock arresteret, men han bandede fælt og skældte samt slog 3. kargo Schade på brystet og obermesteren på øret. Bådsmændene førte så Kock til hans kahyt, kontrollerede, at han ingen våben havde, og satte 2 mand på vagt udenfor døren samt forbød ham at modtage besøg. Underofficererne bad kaptajnen befri Kock for hans arrest, men Rotwith kendte ikke Brunets svar.

Ved uoverensstemmelser til søs fungerede skibsrådet som domstol, og de love, man dømte efter, var skibsartiklerne. Man skulle straffes, når man overtrådte dem.

Denne dag, 5. september 1743, bestod rådet af 7 medlemmer. Der skulle være et ulige antal. De 7 var: skibsmanden, konstabelen, bådsmændene, 3. understyrmand Qvindberg, 1. understyrmand Dryvoet, oberstyrmand Clinckaert og 3. kargo Schade.

Over for disse forsvarede Kock sig med, at han ikke kunne huske årsagen til sin strid med obermesteren eller, at han slog ham, og heller ikke, at han havde opført sig dårligt over for kaptajnen. Han endte med at bede om undskyldning og frikendelse.

Schade opfordrede nu Rotwith til at oplæse artiklerne nr. 10, 18, 27, 38, 40 og 41, som Kock havde overtrådt. Deres hovedindhold var:

Artikel 10: Officererne skal befale, de underordnede adlyde.

Artikel 18: Den, der holder bulder om bord, skal straffes på livet, og den gage, han har til gode, skal tilfalde kompagniet.

- Artikel 27: Når en drikker sig fuld, mister han en måneds løn.  
Artikel 38: Hvis en overtræder artiklerne uden at blive straffet, skal han straffes ved hjemkomsten.  
Artikel 40: Hvis en anretter tvedragt, skal han miste 1 måneds løn, straffes for stormasten eller sættes i jern på vand og brød.  
Artikel 41: Hvis en sætter sig op imod en overordnet, straffes han på livet.

Så afgav hvert enkelt rådsmedlem sit votum, og efter at disse var sammenholdt, afsagdes den dom, at Kock skulle holdes arresteret, indtil de kom til København, hvor han skulle overgives til Asiatisk Kompagnis præsident og direktører, som skulle afgøre, hvad der yderligere skulle ske med ham. Han skulle sluttes med 1 ben i bøjen, og hvis han var urolig yderligere med 1 hånd og 1 fod. Desuden måtte han kun drikke til nødtørftighed. Schade anså 1 bouteille om dagen for tilstrækkelig. Endelig måtte han aflevere sin skibsjournal til Rotwitth, der forseglede den.

## 5. Rotwitths forsømmelse og drikkegilder

17. september 1743 blev Rotwitth indkaldt for skibsrådet. Her omtalte kaptajnen, hvordan han havde forbrudt sig, og sagde samtidig, at han ikke havde tilladelse til at dømme ham:

Kaptajnen havde afleveret officerernes konsumtionsregninger til Rotwitth, for at denne skulle gennemgå dem, men Rotwitth havde givet ham dem tilbage efter et par dages forløb og erklæret, at han ikke havde tid til at efterse dem. Da kaptajnen ikke forstod dansk og ikke kunne tyde gotisk skrift, kunne han ikke udføre dette arbejde, men måtte lade regningerne ligge, til de vendte hjem til København. Hvis der skete skade af den grund, var Rotwitth skyld i det.

Rotwitth havde ansvaret for, at der ikke brændte lys for længe om bord. Alligevel var der ofte lys i hans kahyt til langt efter midnat. Her holdt han drikkelag for styrmænd, læger, botelléren og lærlingen, så de næppe kunne gå og måtte kaste op, når de kom op på dækket. Qvindberg var fundet drukken på sin post og Dryvoet sovende på sin vagt. Da man aldrig vidste, hvornår der hændte ulykker om bord, var det uheldigt, at lægerne drak sig fulde. Det var heller ikke godt, at botelléren drak, da hans stilling som proviantforvalter fordrede, at man skulle kunne have tillid til ham. En underassistent ved negotien havde måttet ligge en hel dag i sin køje, fordi han var »ubekvem«.

## 6. Dryvoets klage over Qvindberg i januar 1744

Da Dryvoet under sin vagt opdagede, at fløjen på stortoppen var itu, befalede han en mand at tage den ned og bringe den til reparation hos seilmageren. Qvindberg mente ikke, det kunne

nytte at reparere den, men rådede Dryvoet til at lade en ny forarbejde. Alligevel blev den repareret, og Dryvoet skildrede, hvad derpå skete, som følger: Qvindberg betragtede den reparerede fløj, satte sin finger udi hårdugen og rev den i stykker. Dryvoet spurgte, hvorfor han ødelagde den, og Qvindberg hævdede, at det havde han ikke gjort. Derefter erklærede Qvindberg, at han ikke ville stå under Dryvoets kommando, og at han lige så vel var styrmand som Dryvoet. Det indrømmede denne, men sagde dog, at han var 1., mens Qvindberg var 3. understyrmand. Når Dryvoet havde vagten, kunne han lade udføre, hvad der gavnede kompagniet, uden at spørge Qvindberg om at få lov.

Sejlmageren, kvartermesteren og lærlingen blev ført som vidner. Sejlmageren havde hørt diskussionen mellem Dryvoet og Qvindberg om, hvorvidt fløjen var itu, da Qvindberg fik den, eller han havde revet den i stykker. Sejlmageren hævdede, den var hel, men af gammelt hårdug, der let kunne gå i stykker. Både sejlmageren og kvartermesteren havde overværet debatten om, hvem der var overordnet. Lærlingen havde ikke set Qvindberg rive fløjen itu, men hørt Dryvoet spørge, hvorfor han rev den i stykker, og Qvindberg svare, at det havde han ikke gjort.

Dommen bestemte, at styrmand Qvindberg skulle stå under styrmand Dryvoet, og hvis han ikke rettede sig efter denne afgørelse, skulle han dømmes efter artiklerne.

#### *Kosten og sygdomme om bord*

*Prinsesse Lovisas* besætning bestod ved afrejsen i 1743 af 96 mand, og der krævedes megen proviant til at mætte dem i de mindst 6 måneder, turen til Indien varede.

Hovedbestanddelen af kosten om bord var nedsaltede ærter, nedsaltet kød, flæsk og fisk. Når de 3 sidstnævnte levnedsmidler var kolde, var de hårde som sten, og saltet lå i et tykt lag uden på dem. De blev lagt i blød om aftenen og fortæret næste morgen.

For at opnå et fersk indslag i maden medbragte man imidlertid også levende dyr, som en plyndergreve passede med vand, havre, byg og hø. Da man afsejlede fra København, var der bl. a. 2 stude, 16 svin og 22 får om bord. Ved ankomsten til Praia på São Tiago, en af De Kapverdiske Øer, skriver Rotwitth i skibsprotokollen, at der var 54 halvdøde høns, 30 ænder med gode og onde, 19 gæs og 7 kalkuner tilbage. 3 dage efter afrejsen fra Danmark måtte man allerede kaste 2 får over bord, på grund af skab var de udelige til menneskeføde. I den følgende tid skilte man sig på samme måde af med yderligere 7 får, 2 svin, 2 gæs og 8 høns. 13. juli 1743 slagtede man 10 får, fordi de var så magre, og man manglede foder til dem. De tildeltes de gemene.

Det nævnes ikke ved opremsningen af udgifter til *Prinsesse Lovisas* 3. udredning, at der er indkøbt grønt, men måske kan

urtekramvarer, der ikke er specificeret, omfatte grøntsager eller frugt. På São Tiago fik superkargo Jacob de Meyere af guvernøren tilladelse til at forsyne skibet med levende dyr, vand og grønt, og 31. juli 1743 hentede chaluppen nogle kokosnødder og videre grønt. Af de 6 får, man anskaffede her, blev 5 kastet over bord og 1 slagtet til kahytten. (Mange dyr tåler særdeles dårligt sørejser).

Det hilstes velkomment, da en jolle 22. juni 1743 kunne sælge skibet friske makrel. Dagen efter erhvervede kaptajnen fra en lods 3 laks og 25. juni 1743 fik man 8 kabliauer. Undervejs blev der fanget flere hajer og gentagne gange »en fisk kaldet dolfin«.

I kahytten spiste officererne. De nød fjerkræ, kahytsbrød, -øl og vin. Mandskabet fik svinekød, skibsbrød, -øl og 12 flasker vin ca. hver 14 dag til deling. 16. august 1743 vedtog skibsrådet, at alle mater, bødkeren, sejlmageren og undertømmermanden skulle have dobbelt brændevinsration, og 27. august 1743 bestemtes, at folkene daglig skulle have 2 gange ½ mugge brændevin daglig »for at konservere dem ved sundhed, siden det daglig erfares, at svagheden blandt dem tager til«.

Middagsmaden bestod af:

	Vedtaget 28. juni 1743	Vedtaget 8. juli 1743
Mandag	Flæsk og ærter	Stokfisk og grød
Tirsdag	Kød og ærter	Kød og ærter
Onsdag	Grød og fisk	Stokfisk og grød
Torsdag	Kød og ærter	Kød og ærter
Fredag	Grød og fisk	Stokfisk og grød
Lørdag	Flæsk og ærter	Stokfisk og ærter
Søndag	Kød og ærter	Kød og ærter

9. november 1743, da stokfiskene var sluppet op, besluttede man, at menuen 5 dage egentlig skulle være kød eller flæsk.

Fra sidst i november 1743 vedtoges, at man 3 gange egentlig skulle have salt kød og ærter og 2 gange salt flæsk og ærter.

Fra 21. juni 1743 tildeltes hver mand 2 gange egentlig ost.

Fra 28. juni 1743 var morgenmaden grød.

29. januar 1744 fik mandskabet kaptajnens tilladelse til at spise grød 2 gange daglig og stryge ærterne af menuen.

På grund af den meget salte kost og tilsyneladende alt for utilstrækkelige C-vitamintilførsel begyndte skørbugen sidst i november 1743 at angribe besætningen. I julen var 20 mand syge. 8. januar 1744 var tallet steget til 30, og 7. februar 1744 lå 40 til køjs, og de oppegående var også angrebne. På dette tidspunkt var 10 døde.

8. januar 1744 måtte 2. understyrmand Erick Ericksen Kock lægge sig, da hans ben hævede. Efterhånden blev de så tykke

som ½ otting og ganske gule, sorte og blå. Han kunne ikke sidde eller gå og ikke spise brød. Desuden groede tandkødet ned over tænderne.

18. januar 1744 anmodede obermester Frans Lange, 3. understyrmand Qvindberg og bådsmand Jens Iwertsen, om Kock måtte blive befriet for jernet på grund af den alvorlige skørbug, og 22. januar 1744 tillod skibsrådet det, »indtil Gud give ham hans helbred igen«. Lægen påpegede også, at Kock ikke længere kunne tåle at ligge dernede.

Efter strandingen blev Kock bragt i land på øen Maldiva, og dagen derpå, 9. februar 1744, tryglede han et par af folkene om at måtte blive båret ud i det fri, her lå han så og »plukkede græs af marken og åd det«.

Kocks hovedpine og gentagne feberanfald kunne tyde på, at han også har haft malaria.

Blodgang = dysenteri var årsag til mange af de 47 dødsfald på Maldiverne.

Som tidligere omtalt anvendtes brændevin ikke blot som nydelsesmiddel, man mente også, det kunne bevare sundheden. Hver gang, man tog 1 fad brændevin op af lasten, indeholdt det imidlertid gennemsnitlig 10,75 pletter mindre, end det skulle.

Fra Danmark havde man medført 2 stude, den ene fortæredes af mandskabet 30. juni 1743, og den anden sank 18. oktober 1743 død sammen. Da folkene blev spurgt, om de ville spise den, lød svaret, at det var de rede til, hvis officererne ville deltage i måltidet. Så lod kaptajnen klokken kalde alle besætningsmedlemmerne sammen, og de bestemte, at studen skulle kastes over bord. Men kaptajnen sikrede sig først dens bryst og bagfjerdinger.

22. juli 1743 tillod kaptajnen, at mandskabet de følgende dage måtte få laks og salt torsk, for at disse fødevarer ikke skulle fordæres.

Tobakken opbevarede i lazarettet, og her var trængt vand ind. Det havde beskadiget en del tobaksblade, som 18. august blev solgt til liebhavere.

Da 1 tønde ærter åbnedes 18. september 1743, måtte man sortere rådne og sorte fra.

1. november 1743 overlod man folkene 13 pund røgede pølser, som oprindeligt var tiltænkt kahytten.

Ved en overhaling var 1 fad smør beskadiget, og det tildeltes de gemene i form af en ekstra ration, for at det ikke skulle gå til spilde.

Man har indtryk af, at hver gang folkene får noget ekstra, er det ikke for at glæde eller belønne dem, men enten fordi det er for dårligt til at spises af officererne i kahytten eller af sparsommelighedsgrunde for at få det brugt, før det ganske fordæres.

### *Konklusion*

Alle Kocks overordnede var nederlændere, og det kan have vakt Kocks jalousi på egne og danskernes vegne. Personligt har han sikkert lige siden rejsens begyndelse følt nag til Clinckaert, fordi denne forespurgte, om Kock ville gøre oprør, og senere var nedladende over for ham. Efter denne episode omtaler han nemlig i sin skibsjournal Clinckaert udelukkende negativt. Selv om Kock således ikke er noget uvildigt vidne, vil jeg alligevel af Kocks oplysninger prøve at slutte mig til, hvad der antydes, men ikke siges åbent i hans skibsjournal.

Botelléren Kiersing forudsiger, hvad der vil ske i fremtiden. Der står ikke, hvad han sagde, men kun, at det i nogen grad gik i opfyldelse.

Man undlader at lodde aftenen før strandingen, og kaptajnen giver folkene brændevin.

Kaptajnen lader ikke pengekisterne redde, mens mandskabet er om bord og senere kan vidne om det, men han har travlt med at få folkene i land. – Det varer 4 timer, inden Brunet og hans fæller følger efter. I denne tid kan de have nået at tilegne sig det medbragte sølv.

Clinckaert kan have medvirket til de mange dødsfald på Maldiverne, der gjorde ham til øverstbefalende og sammen med Løhr til ejer af de mange penge. I Pondicherry turde Rotwitth og Kock nemlig ikke lade sig indlægge på hospitalet, da de var bange for at få indgivet noget, de kunne dø af.

Clinckaert ville absolut ikke til Tranquebar, for her skulle han stå til regnskab for, hvad der hændte den 8. februar 1744 og derefter.

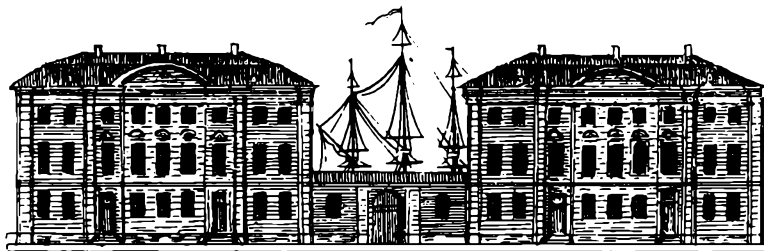
Den pengekiste, der førtes om bord på *Lyon* før dets afrejse fra Maldiverne, tilhørte sandsynligvis Clinckaert og Løhr.

Clinckaert og Løhr har samarbejdet, og de brugte i Pondicherry 2 dage til at sikre sig kapitalen.

Derpå overtalte de Duplex til at forbyde dem at rejse med til Tranquebar.

Og da de få overlevende fra *Prinsesse Lovisas* besætning var hentet til den danske koloni, var det lykkedes de to sammen-svorne at kunne forsvinde, hvorhen i verden de ønskede, og dele udbyttet af deres forbrydelse.

Muligvis kan der også findes andre forklaringer.



*Asiatisk Compagnis bygninger, Strandgade 25, på Christianshavn. Forsamlingsbygningen fra 1738 til venstre og pendanten til højre opført som pakhus 1781. Stik af ukendt oprindelse fra omkring 1800. Nationalmuseet, 2. afd.*

## Kilder

### Litteratur

*O. Nielsen:* Københavns Diplomatarium. Bind VIII. København 1887.

*Carl Bruun:* København. København 1887.

*Svend Akjær, Mogens Lebeck og Otto Norn:* København før og nu. København 1949.

*Henry Hellsen:* Kapitler af Købmagergades Historie. L. Levison jun. aktieselskab. 1850–1.6.–1950.

*Kay Larsen:* Dansk Ostindiske Personalia og Data. (Kartotek på Rigsarkivet).

*Gunnar Olsen:* Vore gamle Tropekolonier. Bind 5: Dansk Ostindien 1616–1732. Fremad 1967.

*Ole Feldbæk og Ole Justesen:* Danmarkshistorie. Kolonierne i Asien og Afrika. Politikens forlag 1980.

*Erik Gøbel:* Sygdom og Død under 100 Aars Kinafart. Særtryk af Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979.

Fra mast til køl. Maritim Håndbog. København 1963.

*John Max Pedersen:* Kølhaling og andre Arbejdspladsfortællinger. Borgen 1981.

*P. Engelstoft:* Dansk biografisk leksikon. København 1933–1944. Ordbog over det danske sprog. 1919–1956.

Encyclopedia Britannica. Bind 14. 1969.

Politikens Verdensatlas. Politikens forlag 1978.

### Arkivalier

Ostindisk og asiatisk kompagni. A1 nr. 7a. Oktrojer, kongelige konfirmationer og bevillinger, skibsartikler, konventioner og lignende 1688–1836.

I det følgende betyder A.K., at de pågældende dokumenter findes i Asiatisk kompagnis arkiv på Rigsarkivet.

A.K. nr. 8. Generalforsamlingsprotokol. 1730–1742.

A.K. nr. 9. Generalforsamlingsprotokol. 1743–1752.

I generalforsamlingsprotokollerne findes bl. a. fortegnelse over participanterne, forhandlinger om indkøb eller bygning af nye skibe, ansættelse af officerer o. m. m.



A.K. nr. 170. Indianske ekspeditioner. Kopibog. 1737–1745. Heri findes bl. a. instrukser til kaptajner, superkargoer og skibsassistenter samt ordinans for logi og spisning om bord.

A.K. nr. 197. Breve fra guvernementet Tranquebar 1739–1745. Heri redegøres for uroligheder i Indien, årsager til, at det har været vanskeligt at skaffe varer til returlast, af hvilken grund skibene er sendt til Aceh på Sumatra for overvintring og m. m.

A.K. nr. 256. Justitsprotokol 1736–1747. Heri refereres forhøret af de besætningsmedlemmer fra *Prinsesse Lovisa*, der vendte hjem.

A.K. nr. 516. Negotie hovedbog 1737–1739.

A.K. nr. 518. Negotie hovedbog 1739–1741.

A.K. nr. 520. Negotie hovedbog 1741–1743.

A.K. nr. 522. Negotie hovedbog 1743–1748.

A.K. nr. 524a. Negotie hovedbog 1748–1751.

A.K. nr. 564. Negoce journal 1737–1739.

A.K. nr. 567. Negoce journal 1743–1748.

A.K. nr. 646. Roullebog 1723–1752.

#### *Skibsjournaler og skibsprotokoller*

Skibsjournalen skrives af kaptajnen eller en styrmand. Den omtaler arbejdet og begivenhederne om bord samt nautiske optegnelser om vind, vejr og position.

Skibsprotokollen føres af skibsassistenten, skibets skriver og skifteforvalter. Den redegør for forbruget af proviant og andre varer under rejsen, for gudstjenester, dødsfald og m. m., men ikke nautiske forhold.

A.K. nr. 761. Skibsjournal ført af styrmand Niels Hågensen på *Prinsesse Lovisa* til Tranquebar 15. oktober 1738–27. maj 1740.

A.K. nr. 763. Skibsjournal ført af styrmand Knud Christian Ytrech på *Prinsesse Lovisa* til Tranquebar 24. november 1740–23. august 1742.

A.K. nr. 665. Skibsjournal ført af styrmand Erick Ericksen Kock på *Prinsesse Lovisa* til Oddeway Torre på Malabar Kysten 14. juni 1743–13. september 1745.

A.K. nr. 665. Skibsprotokol ført af skibsassistent Niels Reinholdt Rotwitth på *Prinsesse Lovisa* til Oddeway Torre på Malabar Kysten 24. juni 1743–15. august 1744.

A.K. nr. 666. Skibsprotokol ført af skibsassistent Hvistendal på *Prinsesse Charlotta Amalia* til Tranquebar 16. januar 1744–11. september 1745.

A.K. nr. 766. Skibsjournal ført af styrmand Ludvig Lem på *Prinsesse Charlotta Amalia* til Tranquebar 7. januar 1744–13. september 1745. Heri beskriveres også overfarten til Aceh, den

nordlige del af Sumatra, hvor skibet lå i regntiden, samt tilbage-  
rejsen til Tranquebar.

#### *Personnavnene og deres varianter*

Man træffer i kilderne mange måder at stave den samme persons navn på. I denne beretning har jeg valgt den bogstavering, som han selv anvender, når han underskriver skibsrådets resolutioner i skibsprotokollen. Den står først i nedenstående oversigt over personnavnenes varianter:

P. Brunet – Pierre Brunet – Pierre Brunnet.

Jacob de Meyere – Mejere – Jacobus de Meyere – Jacobus de Mejer – Meyer.

Niels Reinholt Rotwitt – Reinholt Rotwitt – Reinholt Roetwit.

P. Clinckaert – Clinckart – Klinckart – Pieter Clinchart – Pietter Clinchart.

Bonaventura Dryvoet – Bon Dryvoet – Bona Dryvoet – Drivut – Bonaventure Drifut – Bonna venteure Drifut.

Erick Ericksen Kock – E. E. Kock – Kock – Kok – Erick Kock – Erick Kok – Erich Erichsen Kock.

Peder Angaroe – Peder Angaro.

#### *Geografiske navne*

På geografiske steder har jeg anvendt de navne og den stavemåde, Politikens Verdensatlas fra 1978 bruger. Nedenfor opregnes disse med den brugte betegnelse først efterfulgt af kildernes varianter:

Tranquebar – Tranqvebahr – Tranqvebar.

Malabar Kysten – Mallabahr Cüsten – Malabahr Cüsten – Mallebahr Cüsten – Malebaer Cüsten.

Pondicherry – Pondichery – Pondicherie – Pondichérry – Pontochery – Pontocherries.

Aceh – Adsien – Adchin – Atchin.

#### *Redaktionelt*

Etnografen Nils Finn Munch-Petersen, der har opholdt sig i mange år på Maldiverne, takkes for gennemlæsning af Johanne Bichels manuskript, for korrektioner hvad maldiviske forhold angår samt for henvisning til illustrationerne i C. W. Rosset: *The Maldive Islands, The Graphic*, Oct. 16, 1886, PP. 413–6.

Litteratur på dansk om Maldiverne: Annagrethe Ottovar og Nils Finn Munch-Petersen: *Maldiverne – et øsamfund i det Indiske Ocean*, Kunstindustrimuseet, København 1980. Nils Finn Munch-Petersen: *Maldiverne – Dagligdag*, kunsthåndværk og fremmede impulser i CRAS, nr. XXVIII, 1981.

## Lodsdæksbåden *Ejno*

I Rudkøbing havn ligger en rødmalet dæksbåd som mange gæstende træskibsfolk og andre med sans for maritime varieteter kigger langt efter. Og med god grund, for det de ser på er Danmarks sidste aktive sejlførende lodsfartøj og vist den ældste tjenstgørende lodsbåd overhovedet i landet. Som hun ligger der i havnen med et stort ruf, styrehus, stumpet mast og lavt fribord agter er båden ingen skønhed, men de fine linier i det velholdte skrog røber den gamle dame som en helstøbt sejler og som sejlførende lodsbåd blev hun bygget i 1898.

Fra gammel tid har lodserne ligesom fiskerne benyttet sig af mindre åbne både. Det var lette og sødygtige fartøjer, nemme at lande på stranden, men under havsejlad i hårdt vejr med brækere kunne de blive bordfyldte og synke under besætningen. Derfor begyndte man at indføre dæksbåde i begyndelsen af 1800-tallet. Den som arbejdede ivrigst for dette var overlods i Frederikshalds distrikt og senere Waterskout i København Peter Norden Sølling. Han lod flere mønster-dæksbåde bygge, men det kneb for ham at vinde gehør blandt lodserne, hvoraf mange mente, at hvis det var bestemt at netop de skulle ende deres dage med en tot tang om ørene, så kunne det ligesågodt ske i de åbne både.<sup>1</sup> Sandheden var nok også den, at det kneb med pengene til større og bedre fartøjer. Lodserne var næringsdrivende borgere, der selv måtte anskaffe båd, og en dæksbåd var en bekostelig sag. I 1831 kom en kongelig forordning for hele lodsvæsenet og det blev bl. a. bestemt, at 4 % af lodsernes fortjeneste skulle gå i en fælles kasse, jollekassen, som skulle dække udgifterne til fælles både og redskaber.<sup>2</sup>

Ved de største lodserier som Helsingør, Frederikshavn og Dragør blev der adskillige bådeselskaber, mens man de mindre steder kunne nøjes med een fællesbåd. Jollekassen slog dog ikke til og for at hjælpe lodserierne til bedre fællesbåde og materiel og sikre en tidssvarende og effektiv lodstjeneste trådte staten til. Fra 1860-erne optrådte jævnligt beløb på finansloven til anskaffelse af fartøjer til lodserierne. Undertiden gav man tilskud, undertiden lod staten bygge for egen regning.

I maj 1897 ansøgte lodsformanden ved Nyborg lodseri om en ny dæksbåd. Der var utilfredshed med den gamle, som var bygget i Grenå i 1880 og målte knap 7 tons. Lodseriet havde overtaget båden brugt fra Grenå lodseri i 1892 og allerede da bemærkede, at den vist kun kunne bruges til lodsfartøj i nogle år. I 1897

1. Det danske Lodsvæsens Historie, Kbh. 1931 s. 45.

2. Kgl Forordning af 1831.

var bådens tilstand sådan, »at den ikke kan tåle at sejle med stormvejr undtagen den løber halvt fuld med vand og med høj sø og sejlpres må den altid pumpes«. <sup>3</sup>

Bådebygger Peter Jensen i Nyborg, der tog syn på dæksbåden, udtalte, at skroget var råddent og det ville være billigere at bygge en helt ny båd end reparere på den gamle. Jollekassen indeholdt desværre kun nogle få hundrede kroner, så man måtte sætte sin lid til staten.

I den retning blev Bæltlodseriet ved Nyborg heller ikke skuffet. Kommandør I. N. Sølling, en sønnesøn af P. N. Sølling, overlods i det vestlige distrikt underskrev i august året efter en byggekontrakt på en 7 registertons stor lodsdæksbåd, bestemt til lodserne på Slipshavn. Ifølge kontrakten skulle skibsbygmester H. V. Buhl i Frederikshavn bygge båden. <sup>4</sup> Den skulle være »kobberfast og kravelbygget af marvfri egebord, alt af friske sunde fejlfri materialer samt med kahytsindretning, mast og rundholter med beslag, sejl, tovværk, inventar og ballast og iøvrigt i overensstemmelse med den af lodsvæsenet leverede tegning«. Båden skulle leveres i komplet sejlferdig og udhalet tilstand i løbet af tre måneder og prisen var kr. 4.800.

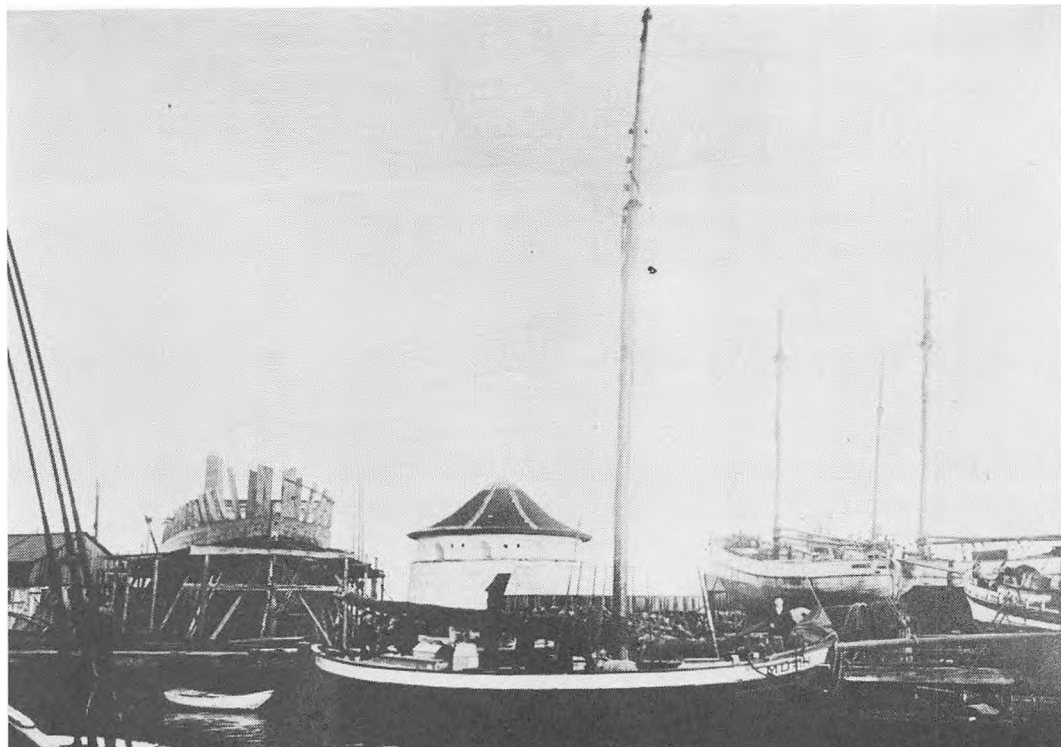
Af de bevarede byggetegninger, gengivet her i artiklen, fremgår skrogets konstruktion og den oprindelige rigning, men også selve byggekontrakten er bevaret og den giver et yderligere detaljeret billede af båden som den fremstod i 1898.

Egeplankerne i klædningen skulle være 1¼" tykke, dog skulle den øverste planke være 1½" tyk. Dæksplankerne skulle være gode, tørre og smalle 1½" fyrreplanker. I bunden og indtil 6" over kobberforhudningen skulle der være kobberbolte og -spiger, mens bolte og spiger over vandet skulle være galvaniserede, hvilket også gjaldt alle ovenbords beslag som løjbomme, blokkebeslag m. v. Båden blev apteret med kahyt med skydedøre og ruffet havde kappe og skydeluge. På fordækket var en forluge og agterude et ovalt styrehul med lemme til at lægge over. Til kahytsruffet og forlugen hørte presenninger.

Med hensyn til rigningen skulle bådens mast, gaffel, gaffeltopsejlsstage og en tilhørende stage eller rå leveres af fyrretræ. Fokkestaget skulle sættes med jerntråd (wire) med galvaniserede tilhørende løjerter. Vanterne har formentlig været sat med tovværk, men de er ikke nævnt. Såvel fokkeskødet som storsejls-skødet løb på en løjbom. Storsejlsløjbommen sad i dækket lige foran styrehullet agter. Her stod rorgængerens og holdt rorpinden i al slags vejr. Det er værd at notere, at båden fra starten ikke førte bovspyd og klyver. Begge dele er anført i byggekontrakten, men er udstreget og ledsaget af bemærkningen udgår. Storsejlet havde ingen bom. Ballasten bestod af 3 tons råjern. Sejlene: stagfok, storsejl og gaffeltopsejl bestiltes af »bedste smal

3. Uddrag af Nyborg Lodseris brevjournaler div. år, Nyborg byhistoriske arkiv.

4. Byggekontrakt dat. 6. august 1898, Lokalhistorisk arkiv, Skolegade, Frederikshavn.



*Skibsbygmester H. V. Buhls værft i Frederikshavn omkring århundredskiftet.*

*Foto: Bangsbo Museet.*

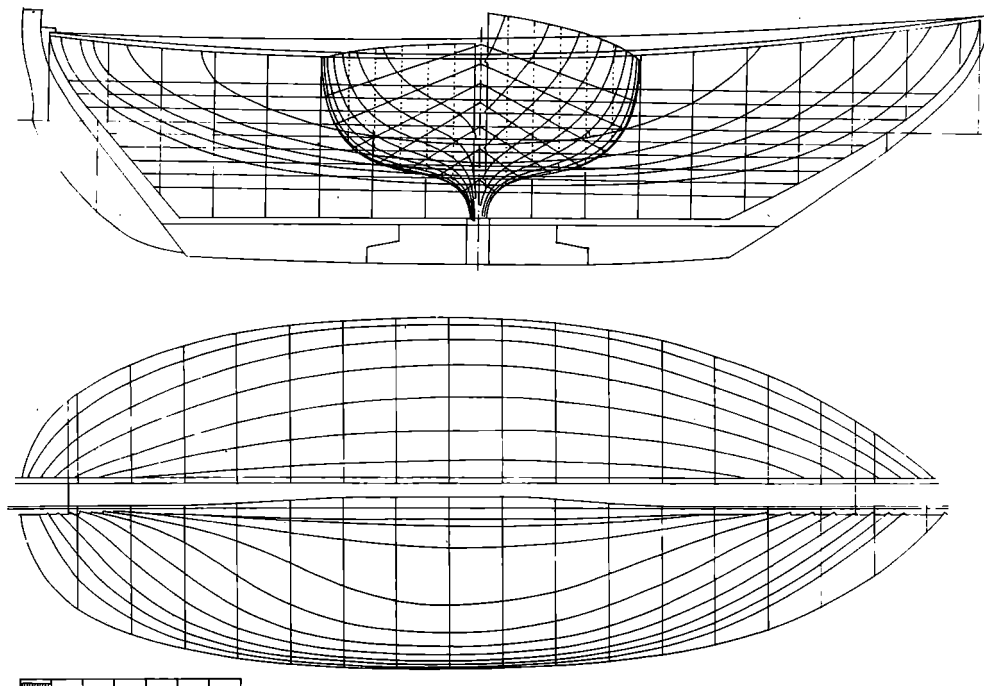
« racing bomuldsdug». I storsejlet skulle sys en rød stribe dug og desuden påmales navnet *Nyborg* med store sorte bogstaver på begge sider.

Bådens farver er også nærmere beskrevet. Som andre lodsåde skulle den være grøn og males tre gange udvendig. Det samme skulle den medfølgende vandtønde, pøsene, årerne og stagerne. Masten og gaflen skulle gives linolie fire gange. Kahytten blev lys egemalet og lakeret og under dækket i khytten maledes hvidt 3 gange med en rød zinnerliste.

Selve skroget blev indvendig i bunden smurt med tjære og udvendig samt på dækket blev der under bygningen smurt to gange med fernis.

Måske er der blandt læserne nogle der studser over årerne som tilbehør, men de lange asketræsårer og to kraftige åregaffer blev benyttet i havblik eller i en snæver vending. Efterhånden gik de dog helt af brug og sad tilsidst nejet op i vanter og det opstående agter og fungerede som vandrespir.

Kahytten var udstyret med kogeanretning af nyeste og bedste konstruktion – sandsynligvis har det været et spritapparat og af kabysgrej fandtes 1 gryde, 1 spand, 1 kaffe- og tekedel, 1 kaffekande med pose og 1 tekande af blik. På de lange vagter var det



nødvendig med noget varmt at styrke sig på og det skulle være meget skidt vejr, hvis man ikke kunne få varmet en kedel vand.

Ankeret var et stokanker på 25 kgs. vægt med 40 favne  $\frac{3}{8}$ " kæde. Fortøjningsenderne var 10 favne lange 4" tykke kokosreb. Af lanterner førtes sammensat sidelanterne rød og grøn, ankerlanterne samt en hvid toplanterne, der kunne hejses op i masten. Til lanterner og lamper medførtes en blikdunk på 12 potter petroleum.

Af særligt lodstilbehør var en blusseindretning, et lodsflag samt et nationalflag mærket KL (kongelig lods) med krone over. I kahytten var der et lille bord med en petroleumslampe og som et kuriosum for os en spytbakke af træ. Datidens søfolk var jo stærkt forfaldne til skrå og spytbakken var fast inventar. Til de fire køjepladser hørte 4 krølulds Madrasser og ditto skråpuder samt fire »gode, tykke, grå uldne køjetæpper«.

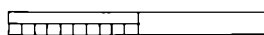
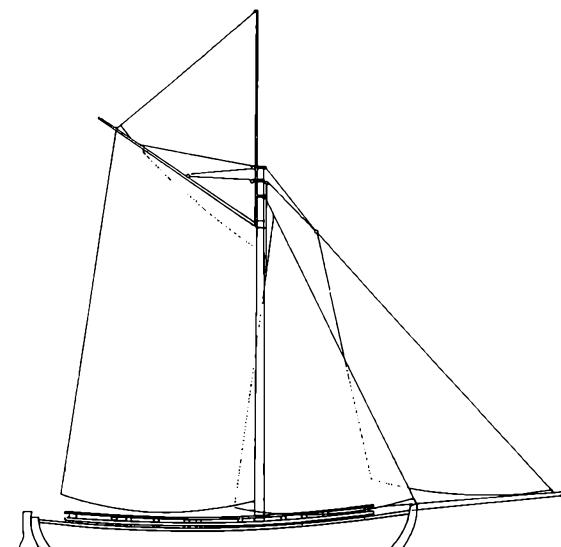
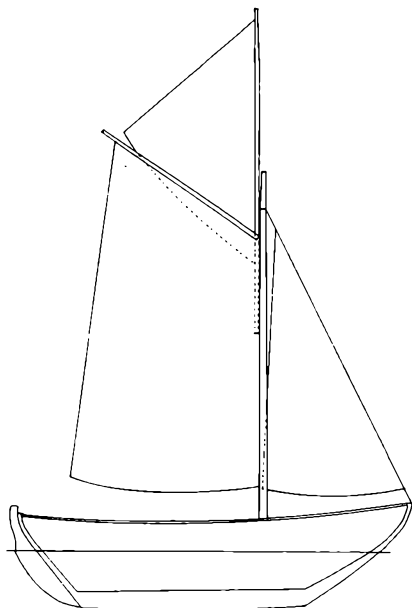
Lodsoldermand Chr. Bærentz i Frederikshavn førte tilsyn med bygningen, men det var overlodsen som ændrede i kontrakten, idet han i stedet for jernballasten ønskede en blykøl på 2 tons, hvilket kom til at koste kr. 400,- ekstra. Muligvis var det lodserne i Nyborg som stod bag denne ændring, for jollekassen dér kom til at udrede nogle af pengene. Skibsbygmester Buhl syntes at have været tilfreds med kontrakten. I alt fald leverede han for egen regning drikkekrus, tallerkener, knive, skeer, gafler, teskeer samt øl- og snapseglass, 3 af hver.

*Linietegning af lodsæksbåd Nyborg dateret København 22. august 1898. Den originale tegning rentegnet af Jørgen Weber, Langelands Museum. Målestok 1:75. Originaltegning Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg.*

5. Dansk Målebrev, Lodsæksbåden »Nyborg«, Svendborg Toldkammer.

6. Jvf. note 3, 21. december 1898.

7. Jvf. note 3, 26. januar 1899.



*Sejltegnig til lodsæksbåd Nyborg dateret København 22. august 1898. Tegningen renetegnet af Jørgen Weber, Langelands Museum. Målestok 1:180. Originaltegnig på Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg.*

*Sejltegnig til lodsæksbåd Nyborg, formentlig udført af Buhl, Frederikshavn. En tilhørende linietegning findes også på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Buhls tegninger blev ikke fulgt, og lodsdirektøren lod udarbejde de overfor gengivne tegninger. Målestok 1:180.*

Den 12. december 1898 kunne toldforvalteren i Frederikshavn udstede dansk målebrev på lodsæksbåden *Nyborg* til lodserne på Slipshavn.<sup>5</sup> Båden blev målt til  $7^{19}/_{100}$  registertons. Længde på dækket fra agterkant af forstavn til agterkant af agterstavn var 29,5 fod, bredde mellem yderflader af yderklædningen 10,6 fod og dybden midtskibs fra dækkets underside til inderklædningen ved kølsvinet 4,3 fod. Den 16. december afrejste lods Boye og en mand fra Slipshavn for at hente den nye lodsbåd hjem. Boye ankom 3 dage senere velbeholden til Slipshavn og lodsformanden kunne indberette: »Båden ser ud til at være en god og velsejlende båd med godt inventarium og efter lods Boyes udtalelse bjergede den sig udmærket godt i søerne og er let og villig at manøvrere. Han havde flere gange stormagtig kuling på rejsen hertil og båden tog meget lidt vand over«. <sup>6</sup>

En måned senere faldt lodsernes endelige dom: »Bådens sødygtighed er god, rejsningen har en passende størrelse, sejlene er gode og står godt, muligvis vil en klyver blive nødvendig om sommeren. Båden sejler godt, navnlig er manøvrerevnen god. Kahytsindretningen er god og bekvem. Det vil blive nødvendigt at kobberforhude båden 4 tommer højere, da kobberet er lige i vandgangen, så maling er umulig at holde der og båden derved med tiden vil tage skade. Det vil også være gavnlig om den fik 700 pund ballast mere – ellers er båden i alle måder formåls- tjellig til det brug den er bygget til«. <sup>7</sup>

Det med at lystre roret og manøvrere godt var særlig vigtigt for et lods fartøj. En af de farlige manøvrer var at lægge ind til et skib i buldrende mørke og høj sø. Det hændte at lods fartøjet blev knust mod skibssiden. Reservelods Hansen i Rudkøbing oplevede i 1905 to gange på én måned at blive sejlet ned.

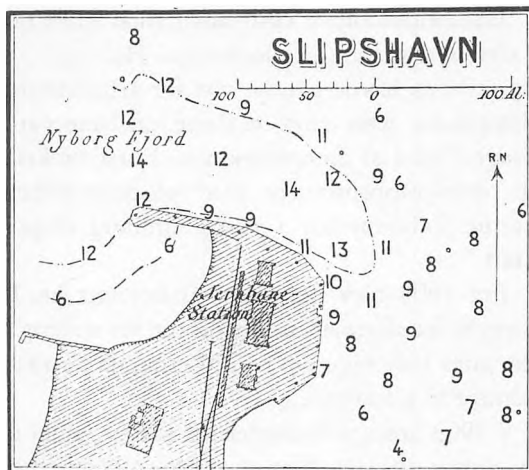
*Nyborg* var alene bygget som sejlførende lods fartøj. Storsejlet målte 5,5 meter fra klo til hals og havde fire reb. Stagfokken havde tre reb. Den manglende klyverbom og klyver kom senere til sejlføringen, men blev kun brugt i let vejt. Alt i alt var *Nyborg* et flot syn, når det lodsgrønne skrog skød gennem vandet med fuld sejlføring, den røde dug i storsejlet og lodsflaget i top på en stage.

Den ny lods bords arbejdsplads blev Bæltet og Langelandsbæltet, idet Bæltlodseriets gamle rettigheder gik fra Keldsnor til Sjællands Rev. Korsør var decideret havnelodseri og måtte ikke lodse op igennem Bæltet og Albuens lodser måtte kun lodse sydfra til Hov – Langeland. Der var tre lodser på Slipshavn og de løste til Skagen og Bornholm – ja undertiden helt op i Finskebugten. Da en fransk flådestyrke med præsidenten om bord lige før 1. verdenskrig skulle til Skt. Petersborg på officielt besøg var Slipshavn lodserne engageret til Skt. Petersborg. På vejen hjem indløb der besked om at krigen var brudt ud og den franske flådestyrke dampede for fuld fart hjem og havde så travlt at den ikke standsede op for at sætte lodserne fra borde. De måtte pænt følge med til Frankrig, hvor de som tak for deres indsats fik gaver af republikkens præsident Poincaré bl. a hver et guldur. Også i 1904 da den kejserlige russiske flåde stod op gennem Bæltet på vej ud til Østen, hvor den skulle slås med japanerne, mærkede lodserne historiens vingesus. De modtog flotte gaver fra admiralen blandt andet manchetknapper i blå emalje med indlagte diamanter.<sup>8</sup>

Dette var strålende undtagelser fra det slidsomme job lodserne til daglig udførte. De fik ingen fast løn, men levede efter principet »no cure, no pay« og når der f. eks. i isvintre var langt mellem lodsningerne kunne det blive småt i hjemmene på Slipshavn.

Gik det sløjt tog man ud i dæksbåden og lagde sig oppe ved Sjællands Rev eller nede ved Keldsnor for små sejl. Kom der så et skib løb de for boven af det og om natten blussede de. Til andre tider løb man ud for at møde et bestemt skib. F. eks. kunne lodserne få et brevkort tilsendt, at en tremastet skonnert, som lå i Sverige, regnede med at gå op i Bæltet den og den dag. Så sejlede de ud i dæksbåden og var det stille, gik de langs stranden og trak båden med lange kasteliner. Ventetiden kunne være lang. Det var i sejlskibenes tid og et døgn fra eller til regnede man ikke. Til gengæld skete det også at skibene ventede på lods en. Man tog hensyn til hinanden.<sup>9</sup>





Vagten skiftedes man til og ofte var det lodsernes hustruer som passede vagterne. Man havde ikke anden oplysning end fra skibsmæglerne eller optisk tilkald og det betød i praksis, at man med kikkert fra lodsbygningen eller volden holdt øje med trafikken. Hvis alle 3 lodser var ude måtte den vagthavende lodskone sende bud efter reservelodsen i Nyborg og få fat i bådmand til ham. Det skete, at en hjemvendende lods blev afhentet pr. båd af en af familiens medlemmer for direkte at blive sejlet ud og ombord i et ventende skib til næste lodsning.

Til lodseriet hørte også reparation og tilsyn med sømærkerne ved Sprogø W. og Nord for Vresen. Man anvendte af og til bådmand og hyrede gerne en af de lokale fiskere. Også knægtene måtte fungere som bådmænd for deres fædre så snart de havde nået en passende alder. Hver lods havde sit eget fartøj – en smakkejolle som blev brugt til ombordsætning og ilandtagning i nærheden af stationen samt til trosseføring og almindelig sejladis til og fra byen.

Slipshavn var et temmelig isoleret søfartsamfund. Når børnene ikke blev sejlet til skole måtte de gå en mil over land ind til byen. Sommetider blev børnene hentet fra skole når det var dårligt vejr. Engang var lods Boye inde efter dem, men et par af drengene skulle sidde efter.

Nå, Boye, der var i olietøj, købte cigaretter og franskbrød, men så ville han ikke vente længere og gik op på skolen. Hvad fanden i helvede de lavede? Joh, de sad jo efter! Ja det var der ikke noget at sige til. Man hvad de sad efter i? Joh, det var om bjergene i Asien. Bjergene i Asien!! Dér kommer de sgú aldrig! Kom drenge, sagde Boye, og tog dem med ombord. At Slipshavn-knægtene alle blev noget med søfart – skibsfører, skibsreder, fører af skoleskibet Danmark, fyrskipper m. v. det kan ikke undre.<sup>10</sup>

8. Meddelt af A. Albertsen, Strandparksvej 2, Hellerup søn af lods Albertsen.

9. Meddelt af pens. skibsfører E. Boye, Lohals, søn af lods Boye.

10. Meddelt af pens. lodsformand Carl Chr. Jørgensen, Nyborg.

Dampmaskinerne kom aldrig til at spille nogen større rolle for lodsvæsenet. De store lodserier i Helsingør, København og Frederikshavn havde ganske vist før århundredskiftet fået anskaffet dampskibe, men langt de fleste lodsbåde var små og kunne ikke drage fordel af dampmaskinen. Først omkring århundredskiftet da eksplosionsmotorer med glødehovedtænding dukkede op kunne lodstjenesten i større omfang disponere over maskinkraft.<sup>11</sup>

Fra 1904 blev der i fem år bevilget kr. 15.000,- årligt til at forsyne lodsfartøjer med motorer for statens regning. En praksis der atter blev taget op i 1920-erne, da de anskaffede motorer var tjenlige til udskiftning.

I 1903 ansøgte lodseriet for første gang om midler til at sætte en motor i *Nyborg*. Man ønskede en benzinmotor på 8 HK og det ville desuden være nødvendigt at forlænge ruffet, indsætte fundamenter, to sæt spanter, en dæksbjælke samt forandre døre, skabe, dørk og bygge ny kappe og kahytsskabe, hvilket ialt ville beløbe sig til kr. 730,- hos bådebygger P. Jensen. Der gik dog tre år før lodseriet fik den ønskede motor og de nødvendige ændringer. Motoren var en 4-takts 2 cylinder benzinmotor på ca. 7 HK af mærket Dansk Automobil Fabrik. Hele arrangementet var dog noget Storm P.-agtigt. Bl. a. havde man af frygt for at forringe sejlegenskaberne forsynet båden med aftagelig skrue og allerede i 1906 klagede man over dette system, idet bådebyggeriet i *Nyborg* skulle have kr. 30,- for at tage båden op hver gang skruen skulle af eller på.

At man lige så tit sejlede med motor som uden fremgår af at man på et tidspunkt måtte rykke Grenå lodseri for at tilbagesende skruen som Grenå-lodsbåden havde lånt i *Nyborg* under forbisejling. En ulykke indtraf i november 1906 på vej ud til krydseren *Duke of Edinburgh*. I Langelandsbæltet stoppede motoren pludselig og lodserne opdagede, at der var ild i maskinrummet. Hurtigt blev benzinledningen lukket og kulsyresprøjten om bord viste, at den var til nytte og slukkede ilden, inden der skete større skade.<sup>12</sup>

Under første verdenskrig 1914–18 var lodsningerne stærkt begrænset. På grund af de udlagte miner genindførtes lodstvang i de danske hovedfarvande. Den væsentligste virksomhed foregik i bæltet ved minefeltet mellem Sprogø og Knudshoved med Slipshavns lodsstation som basis. Her var lodser fra hele Danmark beskæftiget på skift. Der var ikke noget at bestille ved eget lodseri og *Nyborg* blev ikke anvendt ret ofte så længe krigen varede. Til betjeningen havde lodsvæsenet fået stillet bugserbåden *Dragør* til rådighed og den havde plads ved Knudshoved-molen. Måske kneb det af samme grund også lidt med vedligeholdelsen i de år.

11. Det danske Lodsvæsens Historie s. 51.

12. *Nyborg Lodseris brevjournale* 1906, *Nyborg byhistoriske arkiv*.

13. *Nyborg Lodseris brevjournale* 1920. *Nyborg byhistoriske arkiv*.

# „Hera“ Motoren

A/s „HERA“ MOTORFABRIK

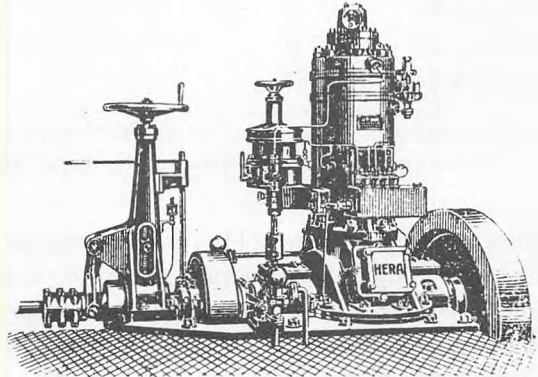
2048

TELEFON  
C. 11017

H. C. JENSENSVEJ 13 KØBENHAVN L.

TELEGR.-ADR.  
„TORNOHERA“

STARTER EFTER  
3 MINNUTTERS  
OPVARMNING  
INGEN VANDINDSPRØJTNING  
FORBRUG AF RAAOLIE  
240 GRAM PR. HK.-TIME  
**FREMTIDENS MOTOR**  
FORLANG TILBUD



*Announce for motorfabrikken  
Hera, Dansk Fiskeritidende  
1920.*

I hvert fald kunne Boye, der nu var blevet lodsformand, i 1919 meddele, at dæksbåden var utjenstdygtig. Og han tilføjede, at den var meget savnet i hårdt vejr og til vager- og prikpasningen. De øvrige både meldtes derimod i god stand. Man ønskede en helt ny motor og desuden følgende reparationer: ny og sværere agterstævn til et nyt stævnør, forstærkning af spanterne midtskibs, yderklædningen efterset og kalfatret fra kølen til skandæk, kobberforhudning, fornyet skandæk, dæk, støtter og lønning, indretning af et styre- og motorrum og kahyt samt installation af motor, kapper og skylight. Boye havde bestilt en petroleumsmotor fra Vognsgaard og Nielsen, Struer, men motoren blev ikke leveret og ordren annulleredes.

I stedet anskaffedes en motor fra motorfabrikken Hera i København. I februar 1920 blev lodsbåden afleveret til reparation på Orlogsværftet i København efter aftale med lodsdirektoret, og den nye Heramotor blev lagt i ved samme lejlighed. Den 18. november 1920 modtog lodseriet den hovedreparerede lods-båd. Boye kunne i et brev til lodsdirektøren skrive: Lods-båden er prøvet og fundet tilfredsstillende såvel hvad angår bådens reparation som motoren samt dens manøvrevevne for motor og for sejl alene. Der blev sejlet syd om Sjælland.<sup>13</sup>

Til Motorfabrikken Hera skrev han: »Rejsen København – Nyborg gik godt uden nævneværdigt bryderi. Maskinen arbejdede tilfredsstillende. Gennemsnitsfart 5,82 knob. Omstyrings-

De ved lodseriet hjemmehørende fartøjer 1920.

	Længde fod og tommer	Bredde fod og tommer	Tons	Byggeår	Ejer	Mærke	Navn
1. Dæksbåd	29' 5"	10' 6"	7,1	1898	Staten	K.D.L.	
2. Pram	12' 0"	4' 0"	Ikke målt	1886	Lodseriet	Intet	
3. Pram	13' 3"	4' 6"	Ikke målt	1919	Lodseriet	Intet	
4. Åben jolle	20' 0"	6' 10"	2,15	1907	H. Boye	LM F 35	Pilot
5. Åben jolle	21' 0"	7' 0"	2,60	1909		LM F 36	Arne
6. Åben jolle	21' 0"	7' 0"	2,60	1917		LM F 52	Else

*Anm.:* Dæksbåden er utjenstdygtig. Den trænger til en hovedreparation og en motor. Den savnes meget i hårdt vejr samt ved vager- og prikkepasning. De øvrige både er i god stand.

grejerne er vanskelige at holde fri for varme når der køres fuld kraft. Optænding og igangsætning er nem og upåklagelig. Stiften i tændhovedet er fuldstændig brændt bort under rejsen. Kan der ikke forfærdiges bedre stifter? Behag at sende os 2 tændhoveder og 6 stk. stifter til reserve».

Og i foråret 1921 måtte Boye skuffet konstatere: »for en sikker start er det nødvendigt, at man hver gang efterser og skraber tændhovedet ud og at der er en god stift deri«. Denne sygdom overvandt Hera-motoren aldrig. Når man havde sejlet 10–15 timer måtte man stoppe, tage glødehovedet af, rense det, sætte det og blæselampen på igen og så kunne der atter sejles, indtil den koksede. »Da havde de smedetøjet på, når de skulle ud at sejle«, hed det sig.<sup>14</sup>

På Orlogsværftet var *Nyborg* blevet forsynet med et nyt stort ruf og over det ovale styrehul var bygget et halvt styrehus som læskærm for rorgængerens. Desuden var der rigget nye lodslanterner op. Men da lodserne blev præsenteret for regningen fra Orlogsværftet nægtede de at betale. Regningen lød på kr. 43.679,- mod de forventede kr. 9.000,- som lodseriet ved sagkyndig hjælp havde kalkuleret med. Enden på den sag blev, at lodseriet betalte kr. 10.000,- til Orlogsværftet.

Efter krigen blev det gode tider for lodseriet. Under krigen havde lodserne fået 300,- kr. om måneden – et fremskridt i forhold til tidligere. Trafikken steg og der var mange gange flere lodsninger end de 3 lodser kunne overkomme og så måtte Skagen-lodserne fortsætte op i Østersøen, og det var man ikke glade for på Slipshavn. Også Helsingør lodserne var med i passagerne og det kom der en del trakasserier ud af lodserne imellem.

I 1932 blev Hera-motoren udskiftet med en 20/25 HK et-cylinder Vølund glødemotor. Sejlene blev stadig brugt, men var indskrænket til at fungere som støttesejl. Den tunge motor havde forringet sejlegenskaberne. Under 2. verdenskrig gennemgik

*Skema over: De ved Nyborg  
Lodseri hjemmehørende fartøjer  
1920.*

14. Meddelt af pens. lodsformand Carl Chr. Jørgensen, Nyborg.



*Lodsbåden Nyborg fotograferet i 30'erne efter de forskellige ombygninger.*

Nyborg en større reparation på Nyborg Skibs- og Bådebyggeri. Da Boye i 1927 fratrådte, havde lodserne Hansen og Kronskjold fået sat et styrehus på og nu blev dørene ændret, samtidig blev yderklædningen fornyet og en ny kobberforhudning sat på. Elektrisk lys blev installeret i 1938 med en Bosch dynamo. Radio brugte man stadig ikke. Af og til løb man ind til Spodsbjerg, hvorfra man kunne ringe. Når ventetiden var lang gjaldt det om at gøre det komfortabelt under dæk, men megen plads var det ikke, motoren tog jo en stor del af pladsen. Der var to lange kistebænke med hynder. I kistebænkene opbevaredes egebrænde til kakkelovnen, der havde aftræk gennem et skorstensrør ved siden af masten. Til madlavning anvendtes primus og desuden var der lidt gryder og pander om bord, men som regel medbragtes madpakker og termoflaske. I rigtig dårligt vejr hændte det at primussen måtte holdes mellem knæene, når de skulle varme vand til en kaffetår. Toilet var der ikke noget af. Det var ud over siden eller på en pøs.

Skønt dæksbåden var godkendt til fart inden for området Ska-gen-Vinga og Falsterbo – Darsserort var 10 timers sejlads i et 9,5 m langt fartøj op til Schultz-Grund og Sjællands Rev mere end rigeligt for lodserne, når vejret var halvskidt. Engang fik de vand i maskinen oppe i Sejrbøgtten og det blæste meget af NV.



De drev ned foran Sejro, men nåede at få smidt ankeret og nogle fiskere bjærgede båden i havn. Det var fribordet det kneb med p. g. a. den tunge motor. Så snart sejlene var oppe kunne det høres på motoren. Støttesejl var nødvendige. Lods båden var nemlig en forfærdelig kasse til at blive søsyg i, når den gik for motor. Selv gamle fiskere blev søsyge i den.

Efter flere henvendelser til lodsdirektoratet, hvor *Nyborg's* fremskredne alder blev anført, blev en ny lods båd bygget for statens regning. Det var et 16 tons stort fartøj af træ som alene blev fremdrevet ved en kraftig motor. Lodserne var stolte af deres nye fartøj og lods Carl Jørgensen skulle vise det frem for den pensionerede lodsformand Boye, der havde stok og gik og slog med den. Joh, det var kram og der hang kongen og dronningen boltet fast til væggen i lukafet. Jo, jo det er da et pænt skib, råbte Boye, men til at lodse i dur det kraftedeme ikke!! De kan jo hverken høre eller se! Sikke et styrehus! Boye var sejl-skibsmand og sømand af den gamle skole. Men han fik tildels ret. Det nye skib var trods komfort et ringere søskib end det gamle og blev solgt i 1970-erne.<sup>15</sup>

Den gamle *Nyborg* var nu overkomplet, men da Rudkøbing Lodseri netop stod og manglede en ny lods båd til erstatning for sin gamle udtjente 21 fods åbne motorjolle, solgtes *Nyborg* til Rudkøbing Lodseri i 1950 for kr. 5.000,-. Lods Gotfredsen i Rudkøbing lod sig dog ikke uden videre prakke et udtjent fartøj på af lodsdirektoratet, men besigtigede dæksbåden i Slipshavn. Gotfredsen der selv var sejlskibssømand, syntes svært godt om *Nyborg* og fandt den trods alderen velegnet til lodstjeneste ved Rudkøbing Løb. En sensommerdag mødte han frem med kone og børn i Slipshavn, kludene blev sat og det gik rask sydovert til nye farvandsopgaver.<sup>16</sup>

Rudkøbing Lodseri havde fra 1826 varetaget lodsningen gennem Rudkøbing Løb fra Thurø til Strynø og samtidig påhvilede

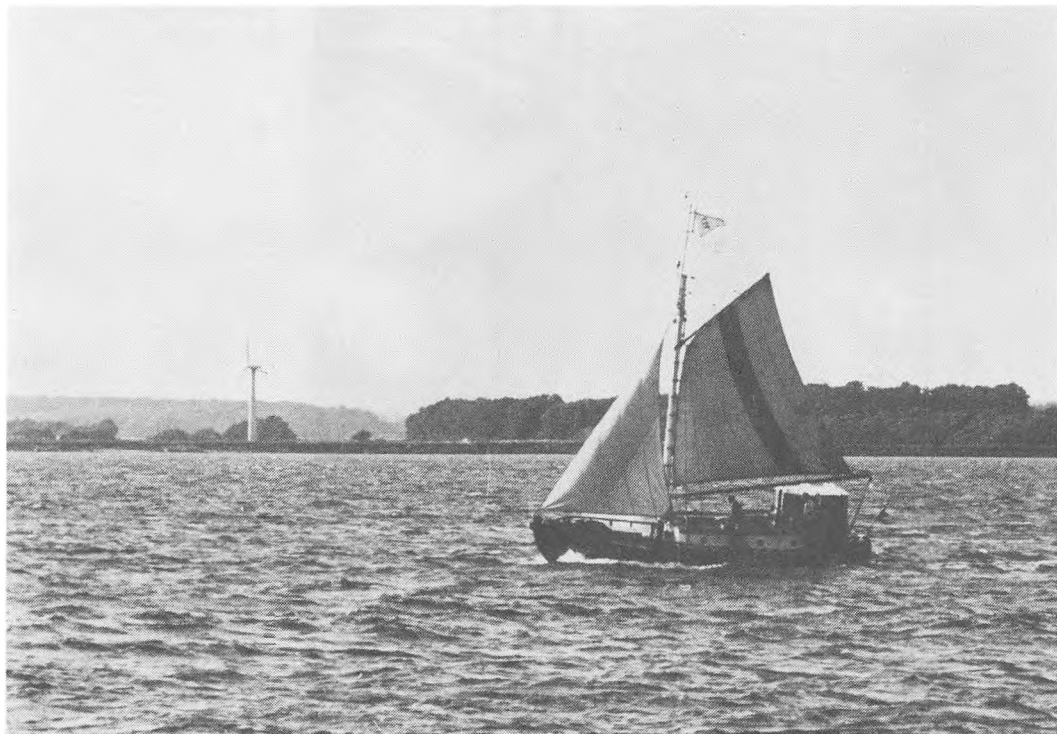
*Slipshavn lodseri fotograferet i slutningen af 1940'erne. Den nye lodskutter som afløste Nyborg ses umiddelbart til højre for bygningerne.*

15. Meddelt af pens. lodsformand Carl Chr. Jørgensen, Nyborg.

16. Tilsynsbog for Ejno, Rudkøbing Lodseri.

17. Byhist. Arkiv Rudkøbing, dok. vedr. Rudkøbing Lodseri, samt Interims Reglement for lods i Rudkøbing.

18. Dok. vedr. lods båden, Rudkøbing kommunale arkiv.



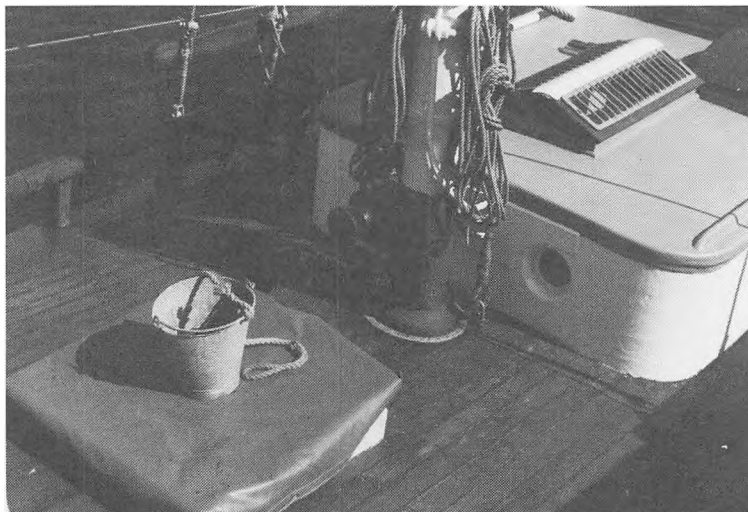
*Lodsbåd Ejno af Rudkøbing  
under sejl udfor Siø, 1983.*

det lodseriet at vedligeholde sømærkerne i dette farvand.<sup>17</sup> Løbet var afmærket med et halvt hundrede sømærker, som alle skulle inddrages i isvintre og i øvrigt passes løbende. Dette arbejde kræver en tung og solid båd som har mulighed for at benytte en lossebom. *Ejno*, som lods Emil Gotfredsen omdøbte efter sig og sine nærmeste (Juliane, Niels og Ole), var velegnet til formålet.

Da man i sin tid tvang skibene som gik gennem Rudkøbing Løb til at tage lods protesterede marstallerne. De sparsommelige skippere ville ikke betale den ekstra udgift, der dermed blev pålagt dem. I 1879 ophørte lodstvangen og da skibene i samme periode blev større og færre blev lodseriet gennem Løbet en underskudsforretning. Fra 1909 var der kun ansat en fast lods og i 1952 kunne lods Gotfredsen beklageligvis konstatere, at lønnen hverken var til at leve eller dø af. For at løse problemet blev lodsstillingen sammenlagt med havnefogedstillingen som netop var blevet ledig. I realiteten blev det nu den faste løn som havnefoged, der fik lodsens til at holde skindet på næsen. Ved samme lejlighed overtog Rudkøbing Havn, d. v. s. Rudkøbing Kommune *Ejno*, der blev købt for 9.117,- kr.<sup>18</sup>

I 1957 blev den gamle Vølund motor udskiftet med en 30 HK Bukh som blev udskiftet med en 40 HK motor af samme fabrikat i 1965. Radio blev installeret i 1959. Næsten hvert år er båden blevet sat på bedding med kontroleftersyn af Statens

Detalje af fordæk og ruf på  
*Ejno*. 1983.



Skibstilsyn. I forbindelse med mindre havarier er stævnen, dele af vaterbordet og skandækket udskiftet. Den nuværende lods- og havnefoged Niels Simonsen er godt tilfreds med *Ejno* akkurat som alle dens tidligere brugere, selv om det kniber lidt med pladsen, især når der skal bjærges mærker til eftersyn. I de senere år er trafikken på Rudkøbing havn steget. Omsætningen var i 1982 51.000 tons og der var omkring 120 lodsninger. De udgående laster er korn, egetræ, træflis og af og til betonvarer og jernkonstruktioner. Indgåede er foderstoffer, soyaskrå, raps, rapskrå, expellers og kunstgødning.

Der lods fra den nordlige anduvning i Rudkøbing Løb ud for Stenodden på Tåsinge og til løbets sydlige ende eller til Marstal. Lods båden benyttes desuden til redningsopgaver og med et stigende antal lystbåde i farvandet må lods en ud 4–5 gange om året til havarister eller folk der er i nød. Undertiden sejles der også passagersejlads til Strynø. Det tilhørende sejltøj – storsejl og fok bruges nu kun sjældent. Med en skrue på 80 cm der ikke kan nulstilles går det kun langsomt frem. Det skal helst blæse 5–6 m. sek. før *Ejno* kan gøre 4–5 knob for sejl.<sup>19</sup>

85 år i aktiv lodstjeneste er ganske godt præsteret og forhåbentlig kan båden holde i nogle år endnu, men når den en dag må forlade tjenesten gælder det om, at den sikres for eftertiden som et stykke sejlene lodshistorie og som et eksempel på godt dansk bådebyggeri.

19. Meddelt af lods- og havnefoged Niels Simonsen, Rudkøbing.

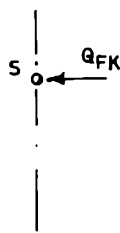


Jørgen Weber

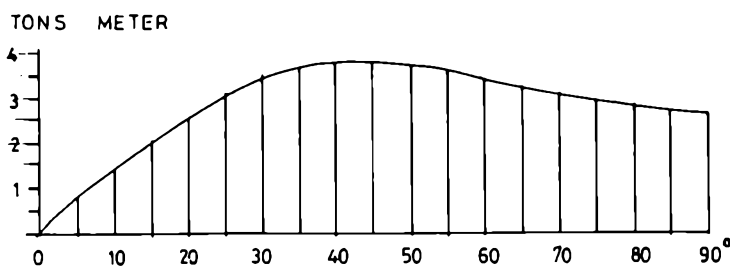
# Lodsbåden *Ejnos* stabilitet og sejlføring

*Ejno* er bygget som sejlførende lodsbåd. Den er bred og forsynet med en tung blykøl. Båden har en vis lighed med de både, som den norske konstruktør Colin Archer byggede i sidste halvdel af forrige århundrede. Det kunne derfor have interesse at undersøge, hvilke egenskaber denne lodsbåd besidder med hensyn til stabilitet, og hvor meget den krænger med sin oprindelige sejlføring.

Resultatet af denne beregning ses i kurvediagrammet herunder samt i tegningerne.

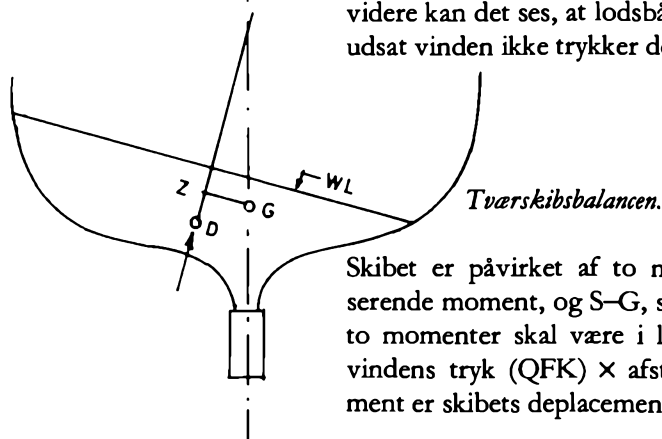


$p = S-G$



*Det stabiliserende moment fra 0 til 90°.*

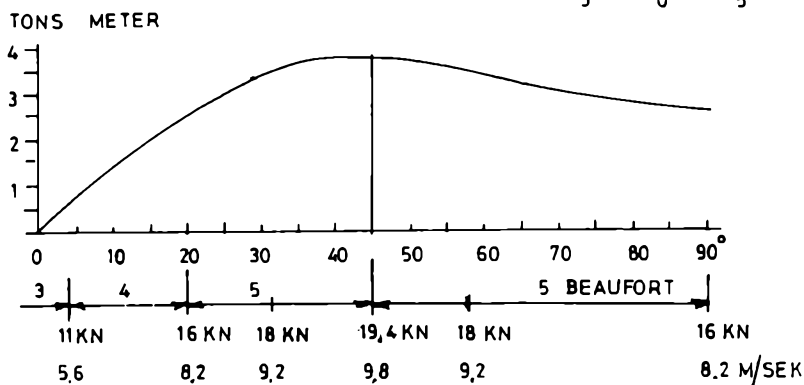
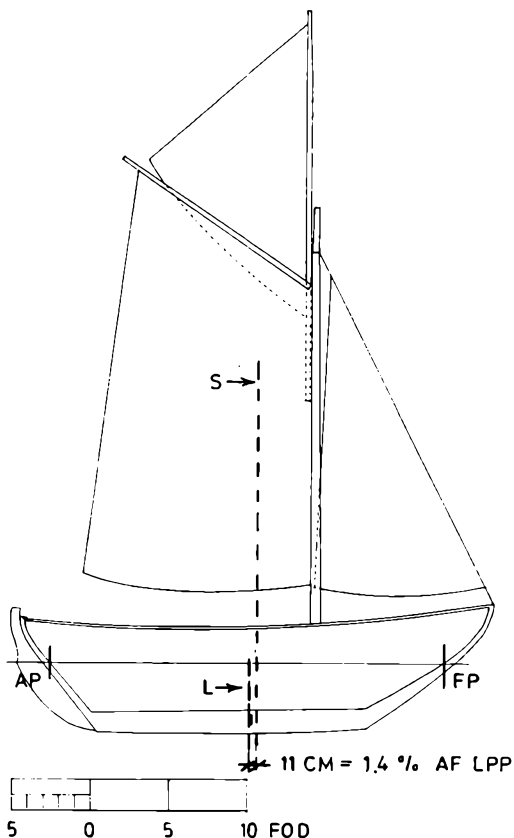
Kurven viser skibets stabiliserende moment for en given krængningsvinkel. Kurvens y-akse angiver momentet i tons-meter, kurvens x-akse viser krængningsvinklen. Man kan altså af kurven se skibets stabiliserende moment svarende til modstanden mod krængningen. Denne modstand er størst ved 45°, og endvidere kan det ses, at lodsbåden ikke vil kæntre selv ved 90°, forudsat vinden ikke trykker den ned.



Skibet er påvirket af to momenter,  $G-Z$ , som er det stabiliserende moment, og  $S-G$ , som er det krængende moment. Disse to momenter skal være i ligevægt. Det krængende moment er vindens tryk ( $QFK$ )  $\times$  afstanden  $S-G$ . Det stabiliserende moment er skibets displacement  $\times$  afstanden  $G-Z$ .

## Langskibsbalancen.

Sejlens tyngdepunkt beregnes – tyngdepunkt for undervandsskrog beregnes. Afstanden imellem disse to er bestemmende for, hvorvidt skibet er luvgerrigt eller lægerrigt. Det er således, at når skibet krænger, vil trykket på læ bov være større end på luv bov, hvilket vil føre skibet op mod vinden. Derfor skal sejlcentret ligge foran lateralcentret (trykcenter for undervandsskrog). Her på tegningen ses, at afstanden for *Ejno* er 11 cm svarende til 1,4 % af LPP-længden, skibets længde i vandlinjen. Ifølge konstruktør Jim Hartvig, *Bådnyt*, skal denne afstand ligge imellem 15 og 22 % for moderne bermudariggede både. For lods båden gælder, at den er luvgerrig – den vil dreje op i vinden.



Ovenstående figur viser, hvor meget båden krænger for vindstyrke 3–5 knob. Der er beregnet det krængende moment, som sammenlignes med det stabiliserende moment.

Man kan bl. a. se på kurven, hvor vindstyrken er angivet i forhold til krængningsvinklen, at hvis skibet sejler i en vindstyrke 4 svarende til 5,6–0,2 m/sek. og bliver udsat for et kraftigt vindstød (mere end 9,8 m/sek.), så vil det krænge over, men atter rejse sig, når vindstødet er ovre.

Det skal her bemærkes, at skibet er meget stift, hvilket medfører en lille krængningsvinkel. Der vil derfor ikke være noget

særligt pres på læ bov. (Når skibet sejler på ret køl, vil trykket på styrbord og bagbord være lige stort).

En ting, som også skal nævnes, er, at skibet har et større sejlareal end moderne skibe, som fører bermuda-rig (storsejlet trekantet). Dette større sejlareal agter gør, at sejlcentret må ligge mere agterover end på moderne både. Men hvad der er vigtigt er, at det store sejlareal giver et større drejningsmoment omkring lateralcentret, end det er tilfældet med en moderne båd, der har bermuda-rig. Dette opvejer eller reducerer den før nævnte forskel indeholdt i konstruktør Hartvigs krav om, at sejlcentret bør ligge i en afstand svarende til 15–22 % af vandlinien gennem bådens lateralcenter.

- \* Disse krængningsberegninger er udledt af oplysninger fra 2 bøger af tyskeren Joachim Schultz:
1. »So arbeitete das Segel«,
  2. »Segeltechnik leicht gemacht«,
- kombineret med mine egne tanker vedr. formler og beregningsmetoder. Disse beregninger er ret omfattende og er derfor ikke medtaget i denne artikel. De kan fås ved henvendelse til:

Langelands Museum  
Jens Winthersvej 12  
5900 Rudkøbing.

Skulle en og anden være interesseret i byggetegninger til lods-båden, kan disse ligeledes rekvireres fra museet med tilhørende opmålingsbog.



*Briggen Danmark. Model i meget høj standard, formodentlig bygget på Orlogsværftets modelværksted. Troensesamlingen. Foto: Margit Nielsen, Svendborg.*

## Fra skibsmodellernes verden

I gennem en årrække har interessen for vore ældre brugsfartøjer taget et voldsomt opsving, som har givet sig udslag i, at enkeltpersoner, kollektiver, forskellige foreninger og fonde, med en vældig indsats både økonomisk og manuelt, har gjort deres til, at vi endnu i vore farvande med stor fornøjelse kan se de stolte skuder i funktion ligesom i vore forfædres tid, hvor de egentlig var en livsbetingelse og sås i form af fiskefartøjer, fragtskibe og de større skonnerter. Godt der blev sat ind i tide.

I sejskibsperiodens storhedstid blev der også bygget et væld af skibsmodeller, hovedsageligt af fingersnilde søfolk. Mange blev bygget, når søfolkene var hjemme ved vintertide. Dengang blev de fleste skibe oplagt i vinterperioden, når stormene rasede, aftaklet for sejl og løbende rig, og besætningen afmønstret, og mellem andre gøremål efter en længere rejse kunne de slappe lidt af ved bygning af en model. Det gav også mulighed for at lade tankerne løbe tilbage, så de mange indtryk fra en afsluttet rejse kunne sætte sig. Andre modeller er bygget under fremmede himmelstrøg på rejserne, i frivagterne, når den sparsomme fritid gav lov hertil.

Mange modeller er givetvis bygget af søfolk, der er sluppet med livet i behold efter en ulykke ombord, men blevet invalideret derved og har fået megen lediggang og tid tilovers. For at slå tiden ihjel har de sysselsat sig med adspredende modelbygning.

Endelig er en del modeller bygget af skibstømrere ved forskellige værfter, når man af byggetekniske grunde havde brug for en sådan i relation til det rigtige skib, eller hvis en kommende skibsreder ville have et forhåndskendskab til det skib, han havde kontraheret.

I det følgende skal berettes om nogle af de erfaringer med skibsmodeller, som jeg ved et nært og positivt samarbejde med Langelands Museum og Fyns Amts konservering i Rudkøbing har indhøstet. Når jeg taler om skibe, mener jeg i den forbindelse sejskibe.

Jeg har altid selv interesseret mig for vor sejskibsflåde. Selv om jeg så dagens lys i en damp- og dieseltid, kan jeg dog huske mange af de skibe, der sejlede med sejl. Mange havde dog godt nok installeret hjælpemotor. Ved min senere færd på Svendborg Havn kan jeg endnu erindre de motorgaleaser, der var hjemmehørende der, og jeg var ikke meget mere end 12–13 år, da jeg i mine sommerferier sejlede med et af disse fartøjer.

Som skoledreng hjalp jeg også en gammel fisker med at ro garn ud, det var før brugen af påhængsmotorer tog rigtig fart, så vi sejlede med smakkesejlet frem til fangstpladsen. Det var en skøn og let smakkejolle, og jeg glemmer aldrig en af de første gange, jeg var med ham ude, og han lå over agterstavnen, medens jeg roede rødspættegarnene ud af kassen, og han bad mig om at ro et kvarter til bagbord. Jeg tænkte, det var lang tid, og at vi nærmest kom til at sejle i ring! Ak, ja, da der var gået nogle minutter, kunne den gamle se på kølvandet og garnraden, at noget var galt, kikkede forefter over skulderen og tog pejling på land, hvorefter han så på mig og udbrød bøs, at det ikke var et kvarter på klokken han mente, men kompasset, hvorefter forklaring fulgte. Jo, han lærte mig meget om sømandskab, bl. a. devisen: alt på plads – plads til alt, som man levede strengt efter i de skibe han havde været med. Ligeledes lærte han mig, at tøj og andet, der var vædet af søvand, aldrig tørrede rigtigt, før det var skyllet i ferskvand på grund af saltet.

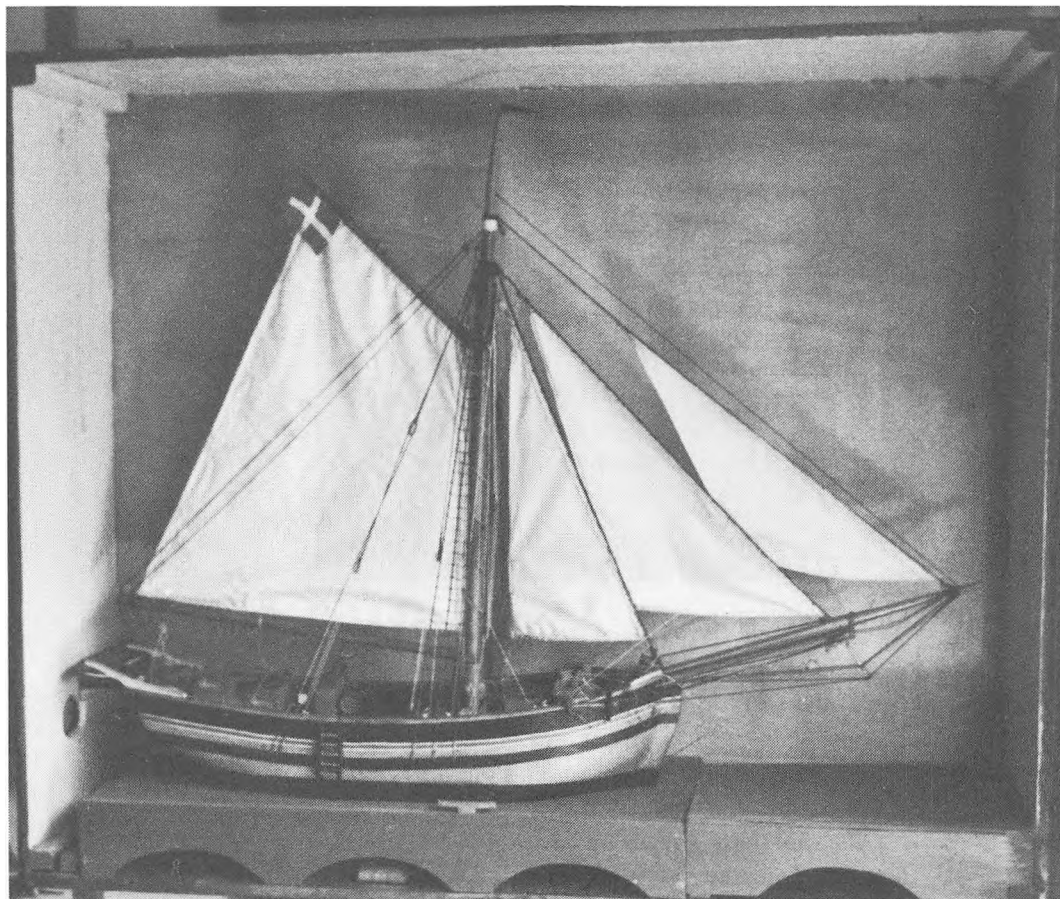
Senere har jeg som maskinmand været det meste af jorden rundt, men her oplevede jeg aldrig at se et modelskib blive bygget. I det hele taget var det meget lidt sømandshusflid, der blev fremstillet. Vagterne gik rutinemæssigt, og i frivagten slappede man af uden egentligt at foretage sig noget. De gange jeg har passeret ækvator, var festlighederne annulleret, da de ting, der skulle stilles an i forbindelse hermed, skulle laves af matroserne i deres fritid, hvilket de ikke havde lyst til.

Anderledes var det, da jeg som skoledreng sejlede med galeasen *Kama* af Svendborg. Her var bedstemanden en stout vestjyde, der med en lommekniv og stor fingersnildhed fremstillede en meget flot model til mig, som jeg har den dag i dag.

Da jeg fik den af bedstemanden, var det omkring juletid, og jeg kan huske, at de efter en rejse i storm og sne kom ind til Svendborg, hvor skibet var kraftigt overiset, bovspyd og vater-slag m.v. var dobbelt så tykke som normalt. Jeg så, de havde anduvet, og skyndte mig ombord for at hilse på besætningen, og det var en stolt knægt, der gik fra borde med modellen af motor-galeasen *Kama*.

Jeg har i de senere år bygget en del modeller selv. Den første var en forstørret model af bedstemandens galease. Senere greb modelskibsbyggeriet om sig, og jeg har nu bygget 35 modeller, hvoraf nogle er bestilt og fremstillet efter opgave af Langelands Museum og står i udstillingen der. Ligeledes har jeg bygget en model af en moderne containerbåd til Jens Hansens Søfartsmuseum i Marstal.

For at komme tilbage til modellerne, er det mit indtryk, at de fleste er indgået i den almindelige udsmykning af hjemmet, måske som en gave til en pige, man havde kær og satte hendes navn



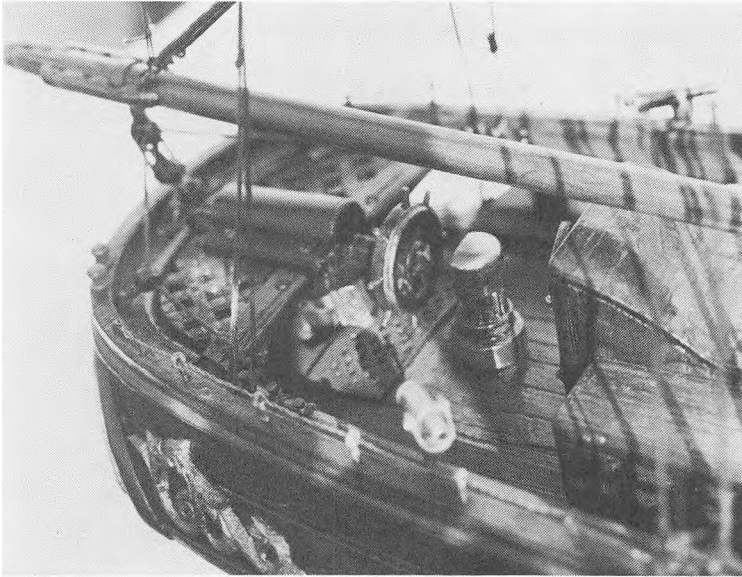
*Sejlende jagtmodel. Bemærk konsollen og bullet i siden af kassen. Jens Hansens Søfartsmuseum, Marstal.*

*Foto: Per Hermansen.*

på, eller som en stadig påmindelse om hvorfra det daglige brød kom, når familiefaderen eller sønnen var ude på rejse i en længere periode. Måske blev de lavet i almindelig kærlighed til skibenes smukke linier. De skibe, som gav uforudsigelige oplevelser både gode som dårlige, som lovede eventyr, hvorfra man, hvis skæbnen gik en imod, måske aldrig ville vende tilbage. Nogle modeller har tilhørt større rederier og har stået på deres kontorer for ligesom at give indtryk af, hvilke skibe man egentligt rådede over, og hvad man økonomisk formåede.

Af andre modeller ses ret store fartøjer, som beslæede med sejl og afbalanceret med ballast i form af blykøl var sejlede miniskibe, som man tog med til stranden sammen med »knægtene« for at fordrive tiden, og samtidig anvendtes de som et pædagogisk værktøj i sejladsens mysterier og almen sømandskab, foruden den der fandt sted i skibsjoller m.v. Var man nogle stykker samlet, kunne det snart udvikle sig til en drabelig kapsejlad.

Et bemærkelsesværdigt eksempel på en sejlede model er en lille skøn jagt fra Marstal Søfartsmuseum, som er indsat i en

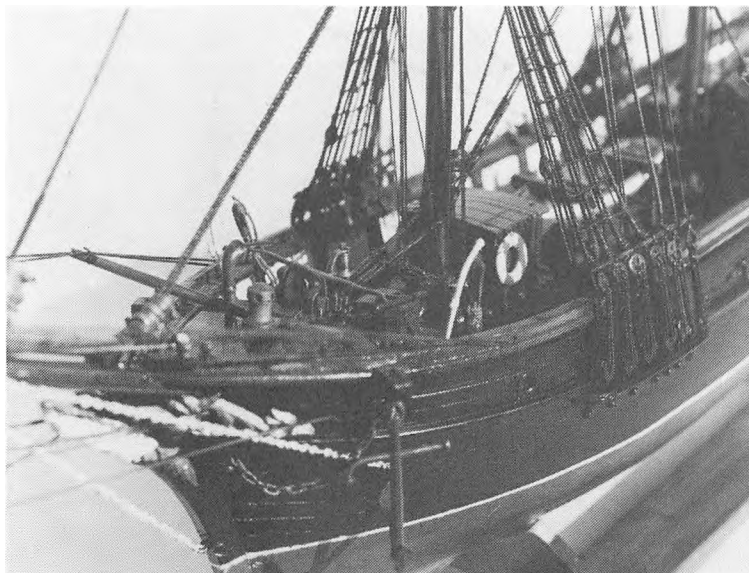


Detalje af agterskib,  
briggen Danmark.

meget let kasse med lærred på bagsiden og glas på forsiden samt beslag på den ene side til en petroleumslampe og et stort hul i rammen ud for denne, så lyset kunne skinne ind på modellen. Jeg troede først, modellen trængte til en ordentlig overhaling på grund af alle de liner, der lå nedfaldet på dækket, men ved nærmere eftersyn skulle disse blot kvejlles op, da den var underslået med sejl, og da jeg kom ned i lastrummet, fandt jeg nogle forklarende papirer. Netop denne jagt var lavet som sejlede model af skipperen på den rigtige jagt. Når han var på rejse, havde han modellen med sig hængende på skottet i kahytten, belyst om aftenen på frivagten. Når han var i havn og havde den fornødne fritid, gik han ud på en bro og sejlede med sin model. Konsollen i bunden af kassen var lavet, så den kunne tages ud, så modellen stod godt og sikkert ved klargøringen før sejladsen. Kassen var med vilje lavet så let, da modellen i sig selv var ret tung i det; den var forsynet med en kraftig blykøl. I lastrummet fandtes foruden beskrivelsen også extra sejl, vimpler og flag, samt andre reservedele og liner rullet op på små papstykker. Det tør nok antydes, at vi her har haft med en rigtig sømand at gøre!

*Flaskeskibene* er et kapitel for sig og giver udtryk for endnu større fingersnildhed, end at bygge en »almindelig« model. Mange af dem er givetvis bygget på rejserne, da materialeforbruget er ret begrænset og det færdige resultat ikke fylder så meget. Flasken er nem at have i en køjesæk. Konserveringsmæssigt har jeg ikke beskæftiget mig med dem, men hvis de er indbygget i en tidligere rom- eller brændevinsflaske og godt afspundet og forsejlet, er det jo en god konservering i sig selv!





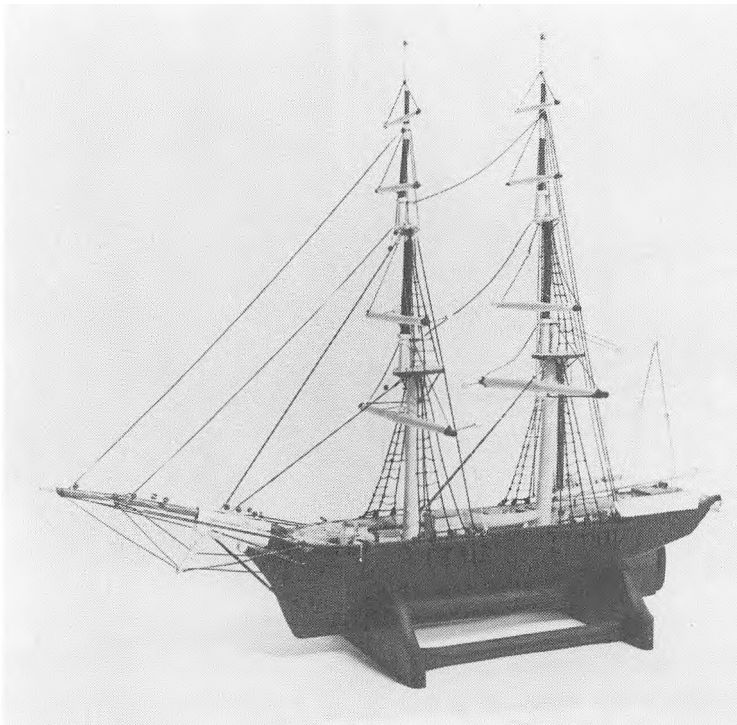
Et andet specielt kapitel er vore *modelorlogsfartøjer*. De er hovedsageligt bygget på kongelig befaling før igangsætning af et egentligt skibsbyggeri. De er samlet i Orlogsmuseets forskellige afdelinger og passes af deres folk. Disse modeller er så vidt jeg ved bygget i skalaforhold, dvs. som et rigtigt skib nedsat i mål.

Jeg har kun på ét museum set en model, der i standard og finesser kan hamle op med orlogsskibene, og jeg tror personligt, at den er bygget på orlogsværftets modelafdeling i sin tid. Modellen formodes at være briggen *Danmark*, og den kunne godt se ud som et told- eller patruljefartøj. Det er ihvertfald den flotteste og mest detaljerede model, jeg har konserveret, om det så er rakbeslagene på ræerne rundt om masten kan de åbnes, når man fjerner en lille kile. Den tilhører Svendborg Museum og er udstillet i Troense-samlingen.

Vore *kirkeskibe* hører også til den mere specielle afdeling, dem har jeg ikke beskæftiget mig med endnu. Jeg skal blot nævne, at mange er bygget med perspektivforskydning, hvilket man kan konstatere ved selvsyn, idet mange er overdimensionerede i riggen, da de alle ses nedefra og et stort skrog dermed vil ødelægge helhedsindtrykket. Så hvis man tidligere har ment, at der er noget galt, er dette forklaringen. Det er lavet helt bevidst af modelbyggerne.

Mange kirkeskibe er på grund af den permanente ophængning i balancepunktet blevet kølsprængte efter at have hængt igennem flere hundrede år.

Endelig findes der også mange halvmodeller uden rig, som egentlig indgik i skibenes bygning og brugtes til linietegning og

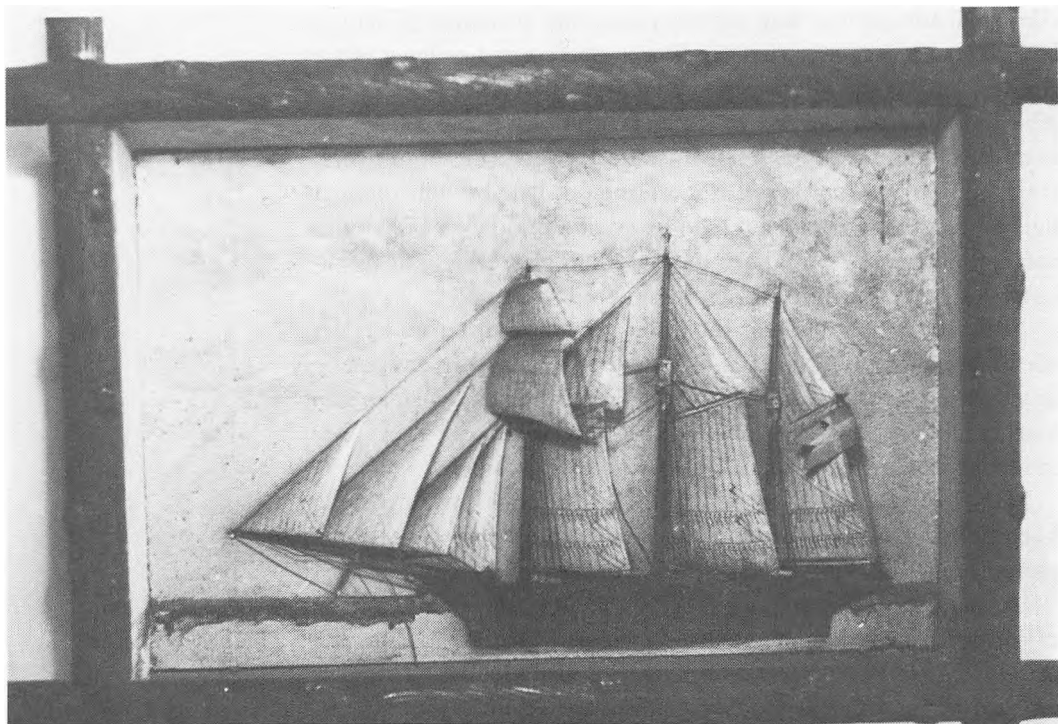


*Meget simpel og naiv model af snaubrig. Givetvis bygget på en rejse. Svendborg Museum.  
Foto: Margit Nielsen.*

spanterids, idet de på flere måder kunne skilles ad i lag og sektioner. De var også bygget i skalaforhold ligesom orlogsmodellerne. Dette blev gradvist indført, efter man havde oprettet konstruktionsskolen på Orlogsværftet i København under værkmester Henrik Gerners ledelse i 1777. De første modeller var i skala, alen, fod, tommer, senere skiftede man over til engelske mål f. eks.  $\frac{1}{4}$  inch. = 1 feet, det svarer omregnet til skala 1:48. Ved hjælp af den adskilte halvmodel overførte man dennes linier til tegnepapiret.

Jeg vil dog her oplyse, at på de fleste modeller jeg har konserveret, kan man ikke finde nogen fast skala, de går dermed over i gruppen for såkaldt sømandshusflid, men de fleste er velproportionerede og blot fremstillet efter, hvad øjet har set og hånden følt, og mange er ualmindeligt velforsynet med finesser såsom rat og styremaskine, der kan få roret til at dreje, lavet af tandhjul som tydeligvis er hentet i en urmagers brokkasse. Nogle kan være vel smalle i skroget, der ligesom kirkeskibene kan give en overdimensioneret rig, men dette er ret forståeligt, når man tænker på, at sømandens arbejdsplads i mange af døgnets timer var en rå højt over dæk, hvorved man ligesom så det hele i fugleperspektiv, hvilket gav et forkert forhold mellem skrog og rig.

Desuagtet må de modeller, som ikke er i fast skala, betragtes som værende af stor kulturhistorisk værdi, og jeg ser dem selv



*Panoramamodel. Bemærk indramningen. Foto: Simon Botfeldt, København.*

som klenodier og sømandens hverdagskunst, uanset om de så er bemalet med vandfarve, hvilket jeg har været ude for på en Marstalbarkentine i Svendborgsamlingen. Der har givetvis ikke været råd til rigtig maling, hvorfor man har dyppet lidt i ungernes farvelade. Den gode vilje har dog været til stede.

De fleste helmodeller er placeret på konsoller af en eller anden art, således at man kan se de flotte linier i undervandsskroget, nogle er nedfældet i en træplade med snittede bølger og ses derfor som *vandliniemodeller*, foruden nogle få der er bygget rent som sådan, d. v. s. at skroget slutter nogle få millimeter under vandlinien, og modellen dermed er fladbundet. Hovedparten er bygget uden montre, til gengæld er de monteret, der er fremstillet, lavet med stor fantasi. Mange er givetvis lavet af den lokale snedker. I mange af dem ses endnu gammelt glas, idet man kan se små luftblærer i glasset.

En modeltype, der ikke må glemmes, er halvmodellerne, der indsat i en kasse med skrå sider og forsider af glas har gjort det ud for et »maleri«. De kaldes populært *panoramamodeller*. De fleste er gennemskårede modeller i langskibscenterlinie, dog nogle få som helmodel. Baggrunden er bemalet meget fantasifuldt med kyststrækninger i horisonten eller dele af en pynt med fyrtårn og små landsbyer, nogle med dyster himmel, andre med solskin og måger, alt efter temperament. På nogle af dem indgår flere skibe

eller småbåde, så man kan næsten tænke sig, at mange af dem er lavet efter en oplevet situation. Det indlagte vand er lavet af tre slags materiale, nemlig kit, vat eller træ, hvor kit og vat malet med maling giver de bedste »bølger«, hvorimod træ ikke er så nemt at forme til bølger med flossede toppe, så de ligner mest ensartede dovne dønninger. Rammerne om hele herligheden går lige fra forgyldte ornamenterede lister til almindelige billedrammer og mest enkelt en udstemmet fas, som glasset ligger i og tilkittet som et vindue, det er den mest simple version.

Alle panoramaskibene er monteret med sejl, enten underslået eller fulde af luft. Flertallet af sejlene er skåret og formet i træ og limet på baggrunden, andre er formet i blik, og på bagsiden kan man tydeligt se, at de er lavet af konservesdåser, der f. eks. har indeholdt corned-beef. Disse sejl er stiftet til bagsiden.

Mange af de modeller, der i sin tid indgik i en almindelig hverdag på den ene eller anden måde, er gudskelov for størstedelens vedkommende bevaret på vore museer i dag.

Da vi på Fyns Amts konservering i Rudkøbing satte fokus på disse modeller ved at gennemgå nogle af de største samlinger i provinsen, fra bl. a. Marstal og Troense, viste det sig, at det var på høje tid at foretage konserveringsmæssige indgreb og reparere, hvad der var gået i stykker, for fortsat at bevare dem for eftertiden som en kulturhistorisk kilde. Dette er på mange måder en parallel til det arbejde, der lægges i bevaringen af veteran-skibene.

Mange af modellerne var der så at sige ikke gjort noget ved, siden de engang var blevet bygget, og mange havde lidt overlast på forskellige beslag ved at være placeret i montrere fremstillet af finér og træsorter, som afgiver syrer, som kan virke nedbrydende, f. eks. træsorterne eg og mahogni. Andre nedbrydende forhold er fugtproblemer. Det er jo et kendt fænomen, at alt for mange museumsbygninger er museer i sig selv på grund af alder. Dette betyder ofte et klima med høj relativ fugtighed. Desuden sker der en almindelig nedslidning ved store besøgstal. Især var rigningerne tit medtagne på museer, hvor de var uden montrere og tilgængelige for publikum. Et alvorligt problem er nedbrydning fra de ultraviolette stråler fra solen. Modeller, der står i en vindueskarm, navnlig i et sydvendt vindue, er svært belastede ved de store svingninger i den relative fugtighed mellem nat og dag, og hvis modellen tillige er sat i montre, kan der opstå en brændglasvirkning mellem de to glas, der direkte kan brænde rigningen over, lige så skarpt som hvis det var skåret med en kniv. Dette har jeg oplevet på flere modeller.

I forbindelse med stor luftfugtighed, for nogle museers vedkommende 100 %, var mange modeller også angrebet af almindelig mug, navnlig der hvor der er anvendt ben og horn til



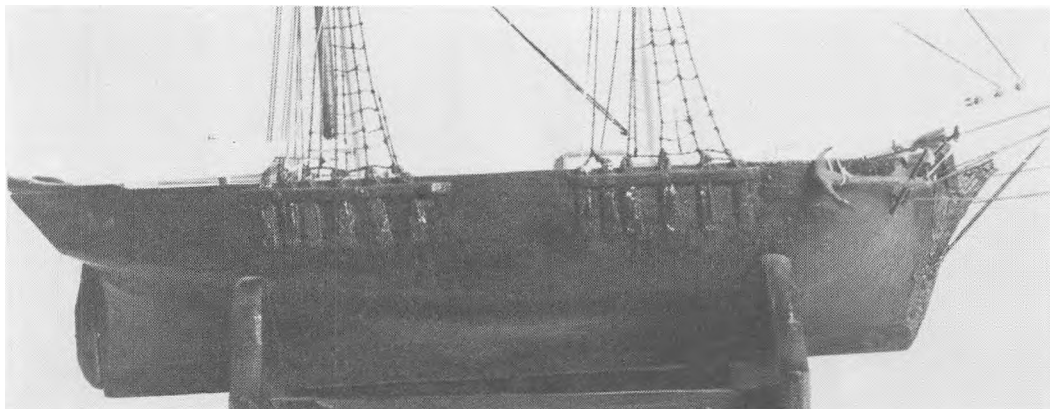
*Meget medtaget model før klar-  
gøring. Kerteminde Museum.*

blokke og andre beslag, men også på dæk og andet opstående. Især de snavsede modeller kan give føde til mikroorganismene. Angreb af borebiller var også et hyppigt forekommende problem samt opskalning af malingslag på grund af fugt og sol. Dertil kommer knækkede mastetoppe og brækkede bovspryd også meget tit, fremkommet som resultat af, at modellerne mange gange har været flyttet.

Kendetegnende for riggen er, at den løbende rig for hovedpartens vedkommende er knækket eller sprød, nedbrudt af støv og sollys samt misfarvet af tobaksrøg fra dengang de stod i hjemmene, hvorimod den stående rig (liner der primært støtter masterne) sjældent fejler noget, da langt de fleste er behandlet med tjære, lakfernis eller politur og oftest væsentligt tykkere end den løbende rig.

Beslagene er de mest angrebne af korrosion, værst dem i bly, f. eks. ankre, dernæst messing-, kobber- og jernbeslag. Det er kun meget få beslag, der er lavet i aluminium, men de er ofte meget angrebet.

De modeller, jeg har kendskab til, kan efter kvalitet inddeles i tre kategorier, hvilke skal præciseres her: 1) de der er fremstillet ombord på rejserne og dermed ret naive, 2) de der er i en bedre udgave og fremstillet, når man var hjemme, og endelig 3) de mo-



deller, som var lavet af professionelle snedkere, hovedsageligt på værfterne.

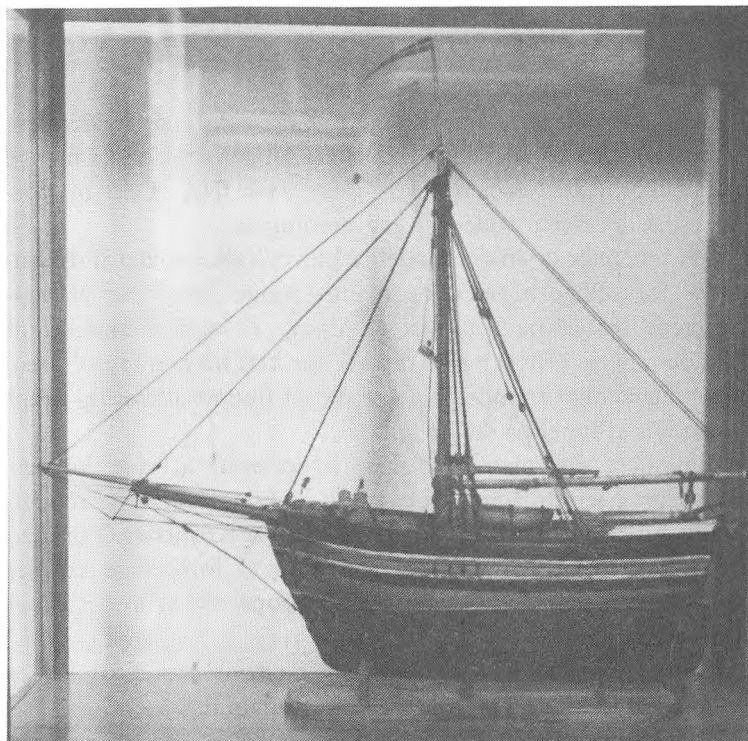
Naive modeller fra rejserne viser helt klart, at man har anvendt forhåndenværende materialer ombord, såsom blik fra konserverdåser til røstjern og andre beslag, tjære til at farve skroget sort og zinkhvidt til maling af lønning og dækshuse, redningsbåde m.v. Det mest tydelige er linerne af skibsmandsgarn, som anvendtes i hverdagen til reparation af sejl, klædning af tovværk og taklinger. Det havde man altid ved hånden.

Modeller fremstillet i fritiden i hjemmet har en væsentligt højere standard, idet man har haft bedre materialer til rådighed, endvidere bedre værktøj i form af høvle og stemmejern, file og sandpapir, hvor man stort set ombord kun havde dolken og lommekniven. Måske har man haft lidt hjælp af den lokale snedker til at få træet skåret for.

Værftfremstillede modeller ligger meget højt i standard og bærer tydeligt præg af at være fremstillet af dygtige fagfolk, som også rådede over en større og finere værktøjskasse og stationære maskiner. Materialevalget har stort set været afstemt efter, hvad der var indenfor rækkevidde, dog byggedes i stor udstrækning i forskellige træsorter. Det er svært at sige hvilke, da jeg ikke har haft malingslaget afdækket, men en ting er tydelig, og det er, at det er træ, der er fattigt på knaster. Jeg tror, at æble-, pære- eller kirsebærtræ har været meget anvendt, da det er kort i åreerne og ikke flosser op og dermed er nemt at snitte i. Desuden er det de mest formstabile træsorter. I dag anvendes i stor udstrækning abachi, som er en indført træsort fra Afrika. Den er uden knaster, nem at bearbejde og formfast ved forskellige temperaturer. På mange ældre modeller ser man også tydeligt cigarkasse-træ anvendt. Det har en tilpas tykkelse og er oftest i Gaboon eller Okoume. Ben og horn har også været anvendt (skibe fremstillet af søfolk i fangenskab i prisonen i England under Napo-

*Røstjern lavet af konserverdåser.  
Bemærk angreb af fugt.  
Foto: Margit Nielsen.*

Flot model af jagt fremstillet i  
krigsfangenskab. Jens Hansens  
Søfartsmuseum, Marstal.  
Foto: Per Hermansen.



leonskrigene), nogle gange i en kombination af træ-ben, men også rene benmodeller ses. Ben-materialet blev gemt efter måltiderne, og hornmaterialet har man sikkert tusket sig til ved prisonskokken.

I Marstal-samlingen er der forøvrigt en lille jagt, der er lavet af en sømand i fangenskab i Sønderjylland under krigen 1864. Trods beskedne muligheder er den meget flot. Han sad fængslet i en kirke.

På Rosenborg Slot er Jacob Jensen Normands kostbare elfenbensmodeller udstillet bl. a. *Norske Løve* fra 1654, der er en af verdens fineste og kostbareste modeller.

Enkelte modeller er banket op i tynd jernplade, og en enkelt er set fremstillet helt i glas, den bærer amerikansk flag og tilhører Marstal-samlingen.

Spantbyggede modeller forekommer meget sjældent. De er også vanskelige at bygge og kræver lang tid, derimod er mange først formet udvendigt, evt. sammenlimet i lag efter linietegning og derefter udhulet med huljern, og ved hjælp af krumpasser afstemt så skroget har en nogenlunde ensartet godstykkelse. Endelig er der de massive modeller, som til udstillingsbrug er ganske udmærkede, men de dur ikke til sejlene modeller, da vægten modvirker opdriften. Især på mindre modeller er i stor udstrækning anvendt glasperler som blokke til braser, fald og skøder.

Desuden er anvendt en utallig skare af knappenåle og sy-nåle, ståltråd og kobbertråd og forskellige kædetyper, som regel fær-digkøbte kuk-urkæder.

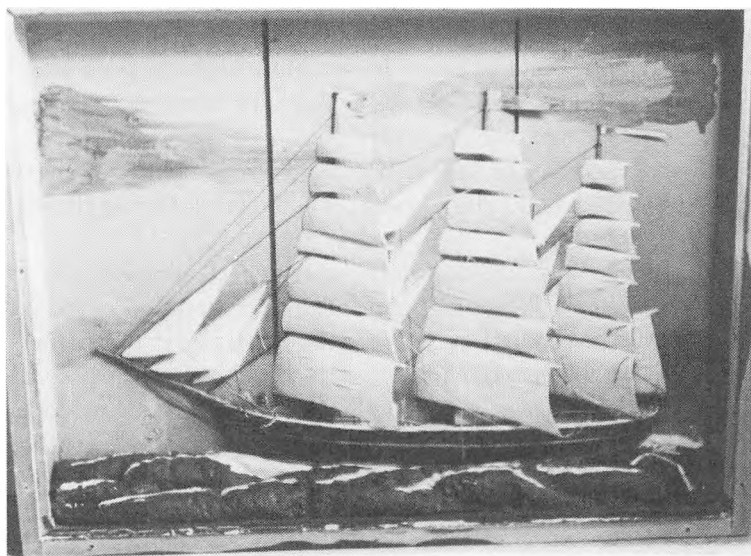
Dannebrogssflaget, som tidligere blev solgt på Valdemars-dagen, går igen på adskillige modeller. Til gengæld bærer mange af modellerne fra Sønderborg Museum tysk flag, så det må for-modes, at de er fremstillet før genforeningen.

I de senere år er en del modeller blevet indkøbt eller indskæn- ket til forskellige museer, og mange gange fremstillet af pen- sionerede søfolk og skibsførere. Mange er også fremstillet af folk, der i deres erhverv ikke direkte har haft tilknytning til søen, men alligevel har frembragt nogle meget fine resultater og brugt i tusindvis af timer på denne hobby.

Endvidere skal man ikke glemme det store arbejde, konser- vator Chr. Nielsen lagde i opbygning og konservering af model- samlingen på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Foruden det store arbejde han lagde i opmåling af forskellige fartøjer beskrevet i bogen *Danske Bådtyper*, som forøvrigt er meget brugt af modelbyggere.

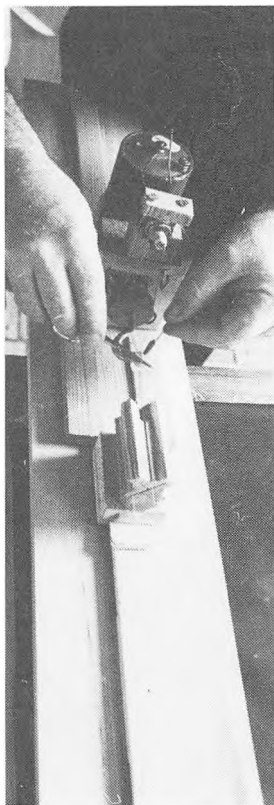
Konservering af 150 modeller giver en vis rutine, og det er det antal vi indtil nu har konserveret i Rudkøbing.

I selve konserveringsfasen bliver hver enkelt model gennem- gået, og vi tager stilling til, hvordan man bedst griber sagen an. Processen startes som regel med afpensling og støvsugning af skrog og rig med specielt-formet sugerør monteret på en støv- suger. Derefter bliver skroget og dækket samt andet opstående afvasket i en 3–5 % ammoniakopløsning i deioniseret vand med



*Panoramamodel lavet som halv- model. Bemærk opskallet maling på sejlene. Jens Hansens Søfartsmuseum, Marstal.  
Foto: Per Hermansen.*





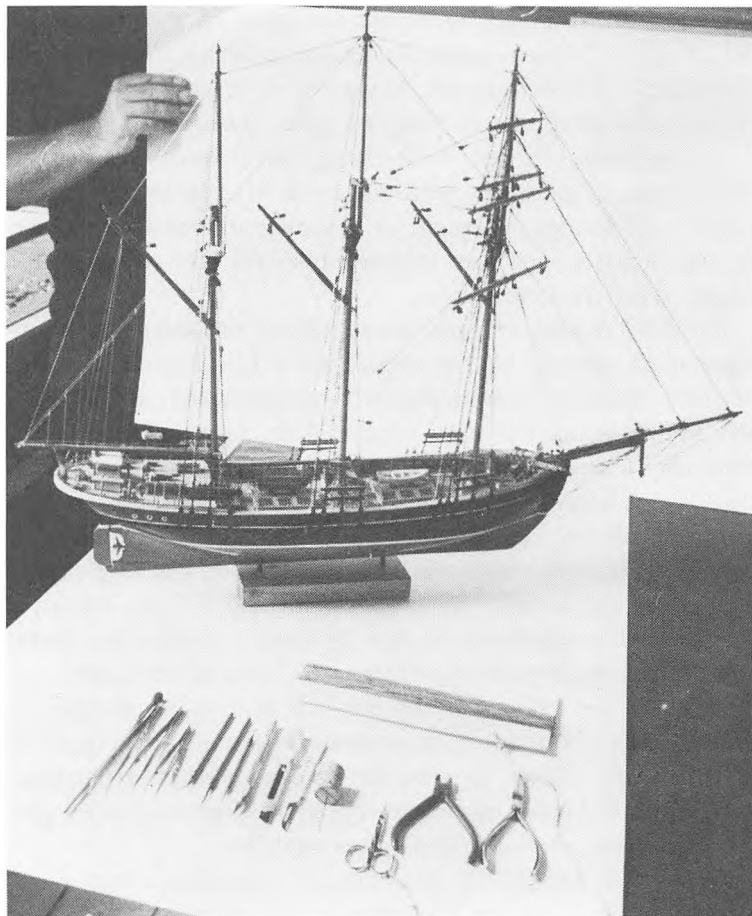
Reberbanen, Østergade 25,  
Rudkøbing.

vat, rullet om en pincet. Dette har vist sig at være et ideelt middel, da en spritopløsning f. eks. kan angribe lak og maling og direkte opløse dette, idet lak og maling på de ældre modeller tit er fremstillet på spritbasis. Vælger man en sæbeopløsning, opstår der et problem, idet dette er for længe om at fordampe, og dermed beskadiges modellen. Selve riggen, d. v. s. alle liner, afvaskes i en 15–25 % spritopløsning, alt afhængig af hvor tilstøvet den er, i deioniseret vand med en lille pensel for ikke at stænke for meget på resten af modellen.

Nu er selve rengøringsprocessen udført, og udskiftning foretages af afknækkede liner og reparation af brækkede dele. Langt de fleste modeller er så nøjagtige rigningsmæssigt, at hvis man selv kunne bringe sig ned i mindre skala, ville man kunne betjene alle liner korrekt. Det er derfor intet problem at udskifte disse, det gælder også den stående rig, som helt kan udskiftes på samme måde som på et rigtigt skib. Man skal blot hele tiden mærke sig, hvorfra og hvortil linerne er ført, og kun tage en line ad gangen. Det samme gælder for udskiftning af f. eks. bovspyd. Det kan helt professionelt fjernes og erstattes med et nyt. Dette er blevet foretaget på Briggen *Danmark* i Troense-samlingen.

De liner, der i sin tid er anvendt ved bygning af modellerne, er fremstillet i bomuld og meget svære at få fat i i dag, da de er erstattet af nylonliner, og disse kan ikke anvendes til reparation, da de skinner blanke og slækkes op efterhånden som tiden går, og de vil kunne ses meget tydeligt på modellen.

Vi har på Langelands Museum en reberbane i miniature-udgave, hvorved vi kan slå nøjagtigt den tykkelse line, vi har behov for i bomuld, som vi selv indfarver ved at blande almindelige stoffarver, så det nøjagtigt svarer til det vi fjerner. Alle liner der udskiftes, behandles med bivoks af hensyn til konservering, og når udskiftningen i riggen er overstået, smøres resten med opløst voks i mineralsk terpentin. Andre småskader bringes nu i orden, små afskalninger af maling f. eks. og i hullerne fra evt. borebiller sprøjtes med en kanyle et specielt konserveringsmiddel ind i form af Gori 22/7–22/9 henholdsvis med og uden lak, afhængig af hvor på modellen hullerne er. Det uskadeliggør borebillerne. Afskallet og opkrøllet maling bliver lagt tilbage med termostatstyret varmespartel og voks og retoucheret ved blanding af oliemaling. Blybeslagene med korrosion bliver afrenset med minispartel, derefter forsigtigt smurt med en svovlsyre-opløsning, hvorved der dannes en beskyttende hinde, og når beslaget igen er tørt, kan det males. En nogenlunde tilsvarende proces kan foretages med messing-kobber beslag, her anvendes 5 % Benzotriazol (i Ethanol), som er en inhibitor, d. v. s. en »korrosionshæmmer«, og jern bliver behandlet med 20 % Tannin, opløst i deioniseret vand. Modeller, som vi ved skal



tilbage i stor fugtighed, bliver overalt behandlet med Tego 51, som er en fungicid. Tego 51 er en kvartrær amoniumsalt, som virker i op til 2 år, alt afhængig af hvor modellen står, så har museet en chance for at ændre forholdene, evt. med en kondens-tørret.

Til mindre limproblemer anvendes PVA emulsionlim, som tørret hurtigt og ikke afgiver nogle skadelige dampe. Mange af de kemikalier og konserveringsmidler, der er omtalt her, kan ikke fås i håndkøb, og de findes kun på en konserveringsafdeling.

Kasseret tandlægeværktøj har vist sig at være ideelt til konserveringsværktøj, da pincetter i forskellige størrelser ligger godt i hånden, og andet værktøj fra tandlægen kan ved hjælp af en gasbrænder hurtigt ændres nøjagtigt til det forhold, man ønsker ved bukning, udsmedning, slibning og filing. Desuden anvendes små pensler i forskellige størrelser, lille bide- og flatang, saks og skarp kniv, samt en masse vat og køkkenrulle.



*Panoramamodel. Skibet til venstre belmodel, fuldskeib til højre malet på bagklædning. Troensesamlingen.  
Foto: Margit Nielsen, Svendborg.*

Efter et sidste kontrolsyn og evt. støvsugning for linerester er modeller herefter klar til at gå tilbage i samlingen.

Modeller med sejl er ret få på provinsmuseerne, og de, jeg har konserveret, er behandlet efter samme opskrift som beskrevet, dog har jeg forsigtigt skåret sejlene fri og håndvasket dem i lunkent vand i mild sæbe, hvorefter de, når de var næsten tørre, er blevet forsigtigt strøget og glattet ud og genanbragt på modellen efter samme princip som tidligere. Man skal være meget forsigtig, da mange sejl på grund af ælde er meget sprøde.

Mange af de almindeligste skader på modellerne kan undgås, når man ved omtanke placerer dem rigtigt i et rum og ikke flytter dem for tit, ligeledes gavner en montre også meget ved at beskytte mod støv og tobaksrøg, her tænkes på private model ejere. Det sikrer også, at nogen ikke uforvarende kommer til at ramme modellen.

Det mest spændende ved at istandsætte skibsmodellerne, er at få lejlighed til at åbne lugerne til lastrummet, og det er mange overraskende ting, der er kommet frem ved den lejlighed. For eksempel kan nævnes en model fra Svendborg-samlingen, der indeholdt et avisudklip med aktienoteringer trykt med gotisk skrift, og en anden lap papir håndskrevet med blæk, der tilkende-

gav hvornår det var tid at foretage den aktiemæssige spekulation. Det må ganske givet være lagt i lastrummet, fordi det ikke vedkom andre. Avisudklippet siger os også noget om, hvornår modellen er fra, da gotisk skrift blev afviklet omkring 1870.

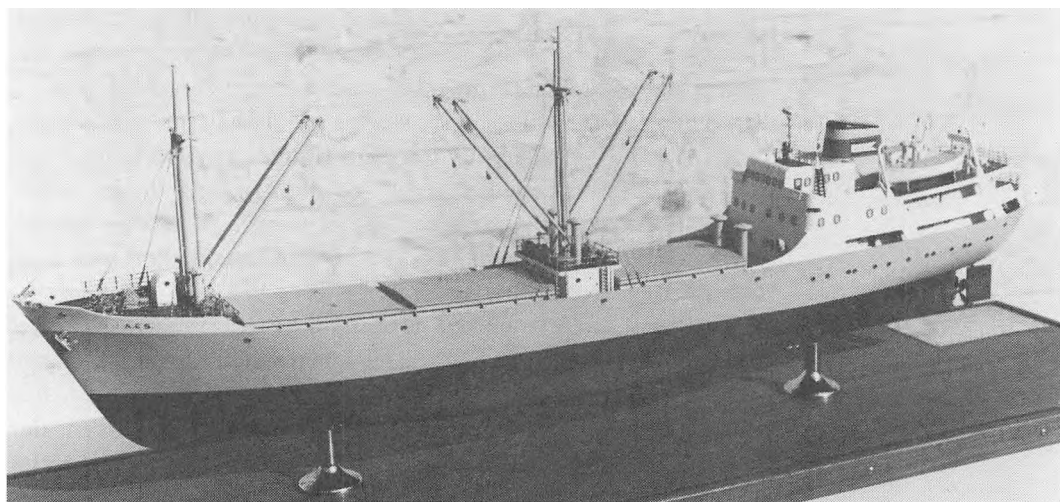
Et andet eksempel er fra en lille jagtmodel i Marstalsamlingen, hvor der i nydelig håndskrift var udarbejdet et bilbrev, som forklarede byggetidspunkt og materialer, af hvem og til hvem, og navnet på ejeren af det rigtige skib m.v. Et andet stykke papir tilkendegav, hvem der skulle arve modellen og var lagt i lastrummet meget senere end bilbrevet. Endvidere findes tit afbrækkede modeldele, som jeg så igen har mulighed for at genplacere. Til de ubehagelige opdagelser hører hurtigt skoddede cigaretter, slikpapir, æbleskrog m.v.

De ting der findes af værdi afleveres til de pågældende museer sammen med konserveringsrapporten, som bliver udfyldt for hver model, så man i tiden fremover nøjagtigt kan se, hvad der er foretaget ved modellen, og ud fra dette kan andre konservatorer i fremtiden træffe deres dispositioner. Konserveringsforløbet fotograferes i mange tilfælde, og disse foto følger rapporterne.

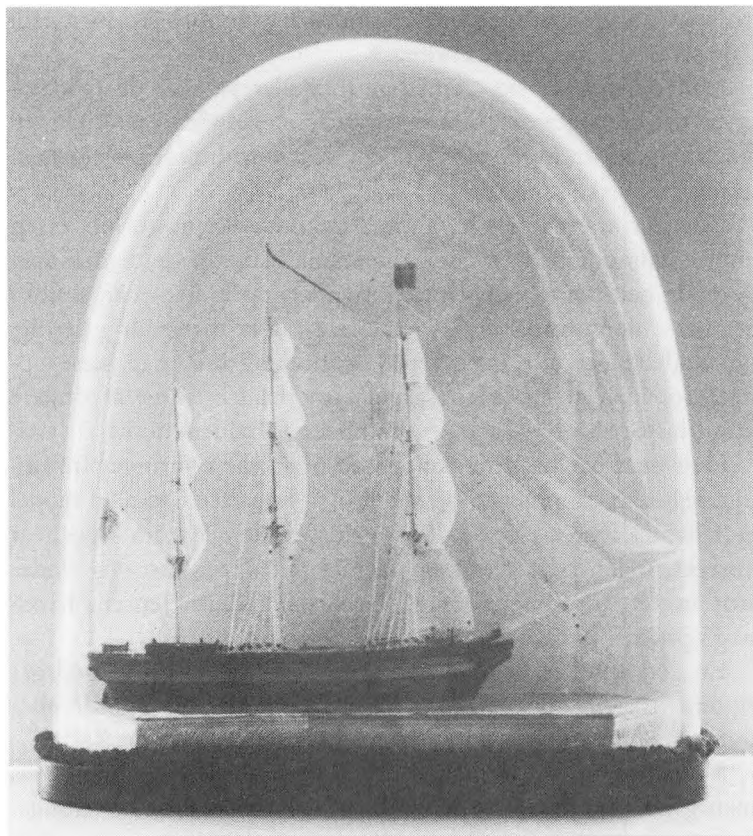
Af problemer omkring konserveringen er det almindeligvis vanskeligt at komme ind i alle kroge uden at beskadige liner og andre ting på dækket med det værktøj, man anvender. For øvrigt skal man være meget forsigtigt med ætsende syrer, de må ikke komme uden for de emner, man behandler.

I det hele taget skal man gøre sig helt klart, hvad man sætter i gang, idet man må holde sig for øje ved konservering, at man fjerner så lidt som muligt af det eksisterende, og kun erstatter defekte ting med nyt, som nøjagtigt svarer til det man fjerner. Er en model f. eks. meget opskallet i malingen på skroget, skraber

*A.E.S. Typisk værftbygget helmodel af moderne stålskib lavet på Svendborg Skibsværfts modelværksted. Troensesamlingen. Foto: Margit Nielsen, Svendborg.*



*Model fremstillet helt i glas.  
Jens Hansens Søfartsmuseum,  
Marstal. Foto: Per Hermansen.*



man ikke bare dette af for at male på ny, men lægger skaderne tilbage, og ved at blande maling som svarer nøjagtig til den oprindelige, udbedrer man de resterende små skader (retoucherer). En total ommaling kræver i meget høj grad store ødelæggelser, men strider egentligt mod konserveringsprincippet og må kun foretages i yderste nødstilfælde.

Forskellige former for fejlkonservering ses også på rig og rundholter m.v. Det mest karakteristiske er knækkede kofilnagler, der ikke er erstattet, og linerne derfor i mange tilfælde ført fælles til de resterende, hvorved man får en klump og et knudepunkt af liner samlet et sted, og symmetrien i riggen er gået fløjten. Mange modeller er også fejlkonserveret med forkerte tykkelser af liner og i værste fald ført i helt hvide liner, evt. fejltrukket ud af spygatter og lænseporte, samt ført forkert fra sted til sted, så de naturlige vinkler for lineforløbet er helt forkerte.

I mange tilfælde skal man dog vurdere en fejlkonservering meget nøje, f. eks. hvis der er tilføjet modellen nye redningsbåde, eller der er lagt en takling om mast eller spryd. Hvis dette ligger

så langt tilbage i tiden, at reparationen har kulturhistorisk værdi i sig selv, skal man intet ændre.

Man må mærke sig, at mange modeller på selv de tyndeste liner har indspejlede blokke og kovse. Kender man ikke til splejsningens kunst, er man på den, da alle andre former for fastgørelse vil virke forkert.

Det, der kræver mest af alt ved et konserveringsforløb, er en enorm tålmodighed og stor fingersnildhed, og dette må man gøre sig helt klart, inden man begynder, ellers kan man slutte i en masse kompromisser, i værste fald bliver man aldrig færdig, og modellen er tabt for eftertiden. Endelig bør man være opmærksom på, at en fejlkonserveret model faktisk er af ringere kulturhistorisk værdi, end en almindelig forfalden model.

Hvis man har baggrundsviden og praktiske erfaringer fra rigtige sejlskibe, er man bedre i stand til at konstatere, om en model er fejlkonserveret på et tidligere tidspunkt, eller om riggen er korrekt, inden man selv begynder at pille. Der kan dog findes stor støtte i forskellige bøger, f. eks. Jens Kudsk Jensens håndbog i praktisk sømandskab.

En god regel er, at man kun skifter en line ad gangen og går systematisk tilværks, evt. støtter man sig til små skitser eller fotografier, man har lavet inden man starter.

Modelbyggeriet har mange århundreder på bagen, men hvis man går f. eks. tilbage til 1700-tallet, har modellerne hovedsageligt været pyntegenstande og votivgaver til kirkerne. Dog ikke katolske.

Videre frem finder vi dem i hjemmene lavet af almindelige søfolk. Senere fik de en direkte betydning for skibsbygningen af større skonnerter, da man begyndte at tegne og konstruere efter formen af halvmodeller, og endnu senere blev de brugt ved bygning af stålskibe i forbindelse med opdeling af pladerne på skibssiderne, og da det skulle gå rigtigt stærkt, blev de udført som helmodeller for at foretage videnskabelige beregninger i prøvetank. I en periode blev der bygget op til flere modeller af samme skib, én der brugtes til beregninger og én der blev skænket til rederiet ved stabelasfløbningen enten i form af hel- eller halvmodel, og hvis det var et epokegørende skib en demonstrationsmodel til værftet selv.

Dengang havde værfterne mange modelsnedkere, men i dag ser det anderledes ud. Vi lever i en tid, hvor man, ved at fodre en maskine med oplysninger, kan få både beregnet og tegnet et skib.

Hvis man evt. har brug for en model, kan man få den lavet på et professionelt værksted. Mig bekendt er der kun ét her i landet, som alene beskæftiger sig med skibsmodelbygning: Ferro i København.

Når man ser på samlingerne af modeller på museerne i provinsen, er det ligesom der mangler en periode, nemlig hjulskibene, idet man de fleste steder har mange sejskibsmodeller, derefter dampskrueskibe, og så dieselskibe. Man kan stille sig det spørgsmål, om hjuldampene var grimme og med mærkelige linier på grund af hjulkasserne, om de var nogle af disse pokkers maskiner, man ikke regnede med fremover, eller om det kun er fordi de fleste blev anskaffet af rederier i København og som statsskibe. Jeg ved det ikke, men umiddelbart er de ikke repræsenteret på provinsmuseerne.

Det er mit håb, at der også fremover vil være interesse og midler fra de bevilgende myndigheders side til restaurering af vore skibsmodeller. Der er stadig mange, der trænger til konservering, og ligeledes er det mit håb, at de som privat ejer en model, tager godt vare om denne. Jeg mener, at uanset hvordan modellerne kvalitetsmæssigt tager sig ud, bør man søge at bevare dem for vore efterkommere, så også de kan opleve den kreativitet og fingersnilde, som vore forfædre for mange år siden lagde i dem.

# Sjette danske Maritimhistoriske Konference

Kontaktudvalget havde valgt at lade den Maritimhistoriske konference 1984 foregå på søfartsskolen på Fanø, og skønt dette måske fordyrede og besværliggjorde rejsen for mange, var stedet og omgivelserne virkelig meget smukke og meget velegnede til formålet.

Vi ankom fredag den 25. maj og blev indkvarteret i flotte tomandsværelser, som til daglig beboes af skolens elever. Skoleåret var på dette tidspunkt afsluttet, men til alt held havde man (for vores skyld!) beholdt det sidste hold kokkeelever, som i løbet af de tre dage konferencen varede trakterede os overdådigt.

Efter velkomstmiddagen, hvor vi fik den første smagsprøve på de unge kokkes kunst, holdt den indbudte gæstetaler Margareth Rule (ikke Rosel!) et spændende og vittigt lysbilledforedrag om udgravningen og hævnningen af Henrik VIII's flag-skib *Mary Rose*, som hun havde forestået. Skibet kan nu ses i Portsmouth.

Efter at vi var blevet vist rundt på skolen, fortalte Horst Meesenburg om Fanøs natur og om øsamfundet i dag. Herefter var det tid for en faglig snak og socialt samvær.

Lørdagen startede med morgenmad klokken 8, og derefter var der ialt 12 indlæg fra deltagerne, fordelt på tre grupper:

## Gruppe A:

*Christian Lindbe:* Kanonstøbning.

*Hans Funck-Rasmussen:* SMS Emden.

*Bernt Kure:* Nyt fra Fregatten Jylland.

*Ole Lisberg-Jensen:* Orlogsmuseets fremtid.

## Gruppe B:

*Carsten Lund:* Koordinering af vragbeskyttelsen.

*Gert Normann:* Skibsforlis på Vestkysten.

*Michael Teisen:* HMS St. George.

*Birger Thomsen:* Vragregistrering i Fredningsstyrelsen.

## Gruppe C:

*Ellinor Barfoed:* »SAR-SLAR-RØSNÆSRADAR« – moderne elektroniske hjælpemidler til sikring af navigation.

*Aase Ebler:* Praktisk arbejde i undervisningen: Så til søs på Roskilde fjord og i Nyhavn.



*Hans Runge Christoffersen:* Registrant over stedfæstede vrug – Nordjylland.

*Benny Christensen:* De danske lodser.

Efter en overdådig frokost drog vi afsted på udflugt til Sønderho, hvor vi blandt andet så den spændende kirke med et utal af kirkeskibe. På hjemvejen besøgte vi museet i Nordby.

Konferencen var denne gang rammen om kontaktudvalgets 10 års jubilæum, og dette blev fejret på behørig vis lørdag aften: Festmiddagen blev lejlighedsvis afbrudt af taler, skåler og anden underholdning, afvekslende introduceret af aftenens toastmaster, Hans Jeppesen. Der blev råbt hurra for den maritime kontakt, sunget (ikke mindst om Fanø, Nordsø strand), og formand Barfod kvad om kontaktvikingernes første 10 år, hvorefter kontaktudvalgets medlemmer blottede deres »barske bringer« og fremviste kontaktudvalgs-T-shirt'en, som siden kunne købes ved baren.

Efter middagen blev der i et par timer afholdt bogauktion til fordel for det kære kontaktudvalg, og derpå serveredes kaffen.

Ikke uden et vist pres fra konferencens menige deltagere blev der samtidig spillet op til dans, og musikken fortsatte til den lyse morgen.

Klokken 8 søndag morgen var vi atter på benene til morgenmaden, hvorefter vi igen delte os i tre grupper for at høre de resterende 12 deltagerindlæg:

#### Gruppe A:

*Jens Lorentzen:* Etnografi og søfart 1800–1850.

*Hanne Poulsen:* »Skib på bestilling« – 130 danske skibsportræt malere.

*Paul Bell:* Undersøgelser over Korsør havn og søfart 1780–1940.

*Henning Henningsen:* Ældre danske tatoveringsmønstre – Gustav Bechmanns mønsterbog fra 1890'erne.

#### Gruppe B:

*Erik Gøbel:* Flensborgs vestindiefart i den florissante periode.

*Ib Hviid Nielsen:* Barken »Josefa« af Nexø. Sejlads mellem Østersøen og Nordfrankrig i tiden maj 1879–august 1881.

*Ole Mortensen:* Skude, boyert og skib – noget om renæssancens fartøjer.

*Anders Monrad Møller:* Københavneriet i dansk søfartshistorie.

#### Gruppe C:

*Per Smed Philipsen:* Danske stammebåde. Udvikling og påvirkning på/fra nordisk skibsbygningstradition.

*Peter Skanse:* Båtundersökningar i de gammaldanska landskapen.

*Morten Gøttche:* Skudedefartens fartøjer.  
*Eske Wohlfahrt:* »Pennalhuse« på Limfjorden.

Efter den mindeværdige frokost samledes man til »Admiralfor-samling«: Formand Jørgen Barfod gjorde status over de forløbne to års aktiviteter, og kasserer Anders Monrad Møller kommenterede regnskabet. To af kontaktudvalgets medlemmer, Ole Louis Frantzen og Gunnar Olsen, havde ønsket at udtræde, og istedet indvalgte Ole Ventegodt og Maria Ekberger som nye medlemmer. Benny Christensen og Liselotte Mygh genvalgtes som revisorer.

Sluttelig debatterede vi årets konference. Flere påpegede, at den høje pris havde medført, at antallet af deltagere som arbejder med maritime emner til daglig, og som derfor kunne få en institution til at betale, denne gang var forholdsvis større end tidligere. Der var enighed om, at dette var uheldigt, da et af konferencernes vigtigste formål jo netop er, at professionelle fagfolk af alle slags og almindeligt interesserede her mødes på lige fod omkring den fælles interesse.

Positivt havde været konferencestedets afsides beliggenhed, da det forhold, at ingen havde haft mulighed for at tage hjem om aftenen, havde gjort samværet hyggeligere og mere udbytterigt.

Sidst på eftermiddagen var vi færdige, og efter Jørgen Barfods afslutning drog vi hjem, belæssede med gode oplevelser og med forventningen om at mødes igen til en forhåbentlig lige så hyggelig og indholdsrig konference i 1986.

*Maria Ekberger.*

