



## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

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

### **Støt vores arbejde – Bliv sponsor**

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

### **Ophavsret**

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

### **Links**

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

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



# Maritim Kontakt 18





# Maritim Kontakt XVIII

# *Maritim Kontakt* 18

København 1996



*Maritim Kontakt* udgives af  
Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning,  
Dyvekes Allé 6, DK-2300 København S, Danmark.

Redaktion:  
Erik Gøbel og Jens Lorentzen (lay-out og produktion).

Sats og tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern.

© Maritim Kontakt og forfatterne, København 1996.

Ekspedition:  
Maritim Kontakt, Dyvekes Allé 6, DK-2300 København S, Danmark.

ISBN 87-87947-00-5

ISSN 0106-7818

*Udgivet med støtte af:*  
Kulturministeriets bevilling til almen kulturelle tidsskrifter.

Artiklerne af Anders Monrad Møller, Maria Ekberger Newbery,  
Bjørn Poulsen og Holger Munchaus Petersen,  
har tidligere været bragt i et privat festskrift til  
Ole Ventegodts 60 års fødselsdag i 1992.

Forsiden: Udsnit af Martinus Rørbye: En strandingskommissionær  
ved vestkysten af Jylland, i nærheden af Skagen, 1847.olie 31x43 cm.  
Skagens Museum.

# Indhold

*Jørgen H. Barfod: Lidt om sikringen af bæltter og stræder før 1588 · 7*

*Jørgen Dencker og Jan Larsen: Spes – i krig og fred · 22*

*Inga B. Thomas og Frank Allan Rasmussen: Havet tog og havet gav – en sømands erindringer 1836-1888 · 56*

*Anders Monrad Møller: Måneden drejer – om søfolk til den københavnske handelsflåde 1777-87 · 79*

*Maria Ekberger Newbery: Et bedrøveligt endeligt · 85*

*Bjørn Poulsen: Om bord på *Anna Cæcilie* af Åbenrå · 89*

*Holger Munchaus Petersen: Lidt om skibsbevaring og om søfartsstatistik · 97*

*Christian Lund: *Aristides, Salvator, Vagrant, War Admiral* & de andre · 108*

*Erik Gøbel: Ellefte og Tolvte Danske Maritimhistoriske Konferencer · 131*

*Jørgen H. Barfod*

## Lidt om sikringen af bæltet og stræder før 1588

Sørøveriet i de danske farvande nødvendiggjorde, at kongemagten anskaffede sig orlogsskibe. Under dronning Margrethe brugtes sørøveriet også politisk, idet dronningen havde allieret sig med nogle af sine lensmand og tillod dem at drive kaperi mod de hanseatiske skibe. Da hanseaterne var blevet tilstrækkeligt møre sørgede hun også for, at der blev indgået et forlig mellem parterne, samtidig med at hun også selv fik udrustet nogle skibe.

Da Margrethe havde fået skabt Kalmarunionen optrådte der imidlertid sørøvere, som var allieret med den svenske opposition, så kampen mod sørøverne fortsatte. Hendes efterfølger Erik af Pommern skabte en egentlig dansk orlogsflåde og med denne fortsatte han kampen mod hanseaterne og samtidig mod sørøveriet. Som bekendt udnyttede han selv sin flåde, efter at han havde etableret sig på Gotland, til kaperier mod sine fjender. Før den tid havde han imidlertid fået bygget sit slot Krogen ved indsejlingen til Sundet, og herfra kunne den danske konge beherske sejladsen ind i Østersøen og ud af den, idet ruten gennem Bæltet var så fyldt med ukendte grunde, at kun få skipperne vovede sig den vej.

Kong Kristoffer benyttede sig af situationen til ved indsejlingen til Sundet at arrestere de fremmede store skibe, som han kunne bruge, og omdanne dem til orlogsskibe. Det var dengang ikke så vanskeligt, idet han blot behøvede at sætte nogle kanoner på dem og derefter besætte dem med krigere. Da han naturligvis her ved Krogen Slot krævede told af de passerende skibe kunne han gøre det, fordi han hævdede, at det var en betaling for, at kongen skulle holde søvejen fri for sørøvere.<sup>1</sup>

Kong Christian I beklagede sig da da også i 1452 over, at et preussisk skib var sejlet gennem Bæltet »og ikke som det skulle gennem Øresund,« og det følgende år tillod han højtideligt nederlandske købmænd, da han havde en uoverensstemmelse med England, at de fik »frit lejde at drage gennem hans riger, dog at de ikke har engelsk gods med sig og ikke sejler gennem Bæltet, men gennem Øresund.«<sup>2</sup>

Oplysninger fra årene 1456-57 viser, at kongen højst sandsynligt også har haft nogle skibe liggende ved Bæltet i disse år. Selvom man ikke kender til hvilke orlogsskibe, der har været udrustet til at ligge ved Bæltet så ses det at kongen har gjort meget for at sikre at alle

1. Hanserecesse II, 2 nr. 388 d. 15/8 1440, nr. 393 d. 19/9 1440.

2. Hanserecesse II, 4 nr. 80-81 d. 22/4 og 23/4 1452, Dipl. Norv. V nr. 564 d. 4/9 1453 og Regesta II, 1 nr. 5869.



skibe, der skulle fortoldes sejlede gennem Øresund. I 1460 ses det, at »kongen har arresteret nogle preussiske skibe, der er sejlet gennem Bæltet, og inddraget godset,« og ligeledes, at han »har arresteret 10 Danziger skibe i Bæltet.«<sup>3</sup>

Det var imidlertid ikke blot skibe til orlogsflåden, som den danske konge arresterede, men han kunne også ved Krogen Slot presse mandskab til skibene. Danzig besværede sig således i 1497, da Kong Hans rustede sig til et angreb på Sverige, over at kongen »af ethvert skib, der sejler gennem de danske farvande, tager to mand til sin tjeneste.« Det var jo også en praktisk måde at få mandskab på. Kong Hans opfattede sig som herre i de danske farvande, og i freden med Lübeck i 1507 hed det derfor naturligt for ham: »Ligeledes skal de vendiske skibe, når de møder kongelige udliggere, stryge deres flag og udsætte båd med skipper selvanden for at vise papirer for kongelige majestæts kaptajn.«<sup>4</sup>

Under den følgende krig med Sverige og Lübeck 1508-11 foregik kampene både i Østersøen og i Bæltet, og mens man ellers altid hører om stridigheder og plyndringer på sydkysten af øerne og på Skånes kyster i Østersø-området, så ses det i 1511, at lübeckerne er kommet helt ind i Kattegat »og har taget brandskat af Læsø.« Atter i 1523, da adelen har gjort oprør mod Christian II har Bæltet tiltrukket sig opmærksomhed, idet det danske rigsråd beder Lübeck om hjælp til at sende nogle skibe til Bæltet og Øresund for at standse Kong Christian før han flygter. Desuden advares kong Frederik den 14. april 1523 mod at kong Christian vil samle sin flåde i Bæltet for at forhindre Frederiks indtog i Sjælland. Det gik som bekendt ikke sådan, idet Christian II med hele den del af sin flåde, som han kunne få fat i, den 13. april afsejlede til Nederlandene for at få forstærkning, og i stedet for ses det, at 8 lybske skibe den 14. maj afsejlede fra Travemünde til Nyborg for at sikre Frederiks overfart til Sjælland.<sup>5</sup>

Kong Frederik kom imidlertid kun til at regere i 10 år, og efter hans død udbrød den såkaldte »Grevens Fejde«, hvorefter Christian 3. kom på tronen. Han måtte genopbygge orlogsflåden påny, og hans interesse for søens forhold viste sig også på mange andre områder. Fra denne tid kendes nemlig også nye afmærkninger for sejladsen i de danske farvande. I 1533 havde Københavns Magistrat udlagt en søtønde for afmærkning af Middelgrunden, og efter krigens afslutning meddelte kongen den 19/10 1537, at de »herefter må og skal lade lægge deres tønder på grundene her udi Sundet, eftersom sædvanligt har været den menige søfarende til bedste, og derfor optage og opbære en redelig og skellig penning af hvert skib eftersom det er til og med samme penninge bekaste og ved magt holde samme tønder med kæder og anden del, som dertil behov gøres.«<sup>6</sup>

Det ses også, at kongen lader orlogsskibe patruljere i Bæltet. Således lå i 1538 *Den Engelske Kravel* ved Korsør, og i 1539 lå her en

norsk galeon og *Griben* med Peder Bagge som chef i Bæltet, og tilsyneladende har der ligget et par jagter klar ved Nyborg konstant, idet kongen i 1540 beordrede et par ud, da han har fået nys om, at en hollænder vil søge gennem Bæltet med nogle værdifulde varer. I 1542 patruljerede jagten *Bjørnen* i Store Bælt sammen med andre jagter, og i 1544 blev Københavns statholder Eske Bilde beordret til at udrede skibet *Bremersamson* og et andet og et par bojerter eller lignende og at sende dem til Bæltet for der at »tage vare i at ingen skibe løber igennem uden nøjagtig pasport.«<sup>7</sup>

I 1546 beordrer kongen i april, at der sendes styrmænd, bøsse-skytter og bådsmand til de 2 skibe *Bjørnen* og *Peder Ebbesens Jagt*, der ligger ved Nyborg, men i maj meddeler kongen, at »da vores jagt udi Bæltet skal være meget læk, så skal den ses efter og i stedet skal udsendes vort skib *Engelen*.«<sup>8</sup>

Ligesom ved København og i Sundet, hvor der blev udlagt søtønder, var det naturligvis også påkrævet andre steder at få tøn-der, der kunne retlede søfarten. Da det kostede penge at holde sådanne vedlige gav kongen ofte tilladelse til, at byerne måtte opkræve specielle gebyrer hertil. I 1549 var det således ved Ringkøbing, hvor borgmestre og rådmænd fik tilladelse til at »udsætte i Nyminde Dyb nogle søtønder den menige søfarende mand til gavn, og deraf at oppebære af hver læst gods, som kommer der frem, 2 skilling danske penge til at holde samme tønder færdige med.« Det følgende år, 1550, fik borgmestre og råd i Ribe ligeledes tilladelse til at modtage tøndepenge af alle varer, der føres til skibs til og fra byen.«<sup>9</sup>

I 1549 fik også København fornyet sin tilladelse til at oppebære tøndepenge, »dog at de hvert år på St. Michels dag skulle give kgl. Majestet deraf 400 rdl.« Endvidere fik Københavns Magistrat tilladelse til at »opbygge et ladested og en brabænk på den holm nord- den op til vor slots vold, sønden til strømmen og dybet mod byen, norden imod de store stene, som ligger på samme holm, vesten imod Højbro og østen til stakittet imod vandmøllen i længde og bredde, som den nu er udpælet.« I det hele taget søgte kongen det- te år at få lidt orden på forholdene omkring København, da han også giver ordre til at der skal opsættes et Tøjhus ved slottet. Han glemmer dog ikke, at der straks skal bygges en lille rorsjagt med årer og tilbehør, og at den omgående sendes til Nyborg.<sup>10</sup>

Der blev iøvrigt også bygget skibe ved Nyborg, og den 27. november sender kongen således bud efter en skibsbygger Laurits Jensen fra Skelskør, der skal arbejde på de kgl. skibe ved Nyborg og desuden forlanger han yderligere »fem af de allerbedste skibbygge- re, som er i byen og som kan hjælpe Laurits Jensen.« Den 5. decem- ber 1550 giver han yderligere ordre til, at fra København sende for- skelligt materiale til Nyborg, til »det skib, som kongen lader opsæt- te her for slottet.« Det var følgende materialer:<sup>11</sup>

3. Hanserecesse II,5 nr. 32-33 d. 26/7 og 3/8 1460.

4. Hanserecesse III,5 nr. 222 d. 22/3 1507 og nr. 751. d.

7/4 1497.

5. Styffe V nr. 385 d. 31/10 1511, Hanserecesse III,8 nr.

314 d. 25/2 1523, nr. 379 d.

14/4 1523, Weinreich: Danzi- ger Chronik III si. 15 d. 14/5 1523.

6. Kbh.s dipl. nr. 272 d. 19/10 1537.

7. RA. Eske Bildes arkiv pk. I nr. 191 d. 8/4 1539, nr. 222 d. 14/3 1444, Da. Kanc. B 44 A, Indlæg d. 28/2 1540, Da. Mag. III,6 si. 202.

8. RA. Eske Bilde pk. II d. 16/4 1546, d. 1/5 1546.

9. Kanc. Brevb. d. 12/2 1549, Regesta II,2 nr. 2063 d. 21/1 1550.

10. Kanc. Brevb. d. 14/10 1549, Da.Mag. IV,5 d. 22/3, 27/II 1550.

11. Da. Mag. IV,5 d. 5/12 1550.

Først 4 kordel,  
 Item 2 blokke med 3 kobberskiver i hver,  
 Item 2 blokke med 2 kobberskiver i hver,  
 Item 2 kabeltov hver 100 favne lange og 8 tommer tykke,  
 Item 3 tønder beg,  
 Item 3 tønder tjære,  
 Item 300 pund harpiks,  
 Item 2 tønder smeltet talg,  
 Item 2 trosser hver 80 favne lange og 30 garn tykke.  
 Desuden:  
 Først en stormast 12 favne lang 12 palme tyk,  
 Item en fokkemast 11 favne lang 10 palme tyk,  
 Item et bovspyd 8 favne lang 9 palme tyk,  
 Item en storrå 18 duge lang 10 palme i rebet,  
 Item en fokkerå 14 duge lang 8 palme i rebet,  
 Item en blinderå 10 duge lang,  
 Item en mesanmast 7 favne lang 7 palme tyk,  
 Item et mesanspyd 8 duge lang,  
 Item 2 ankre til et skib på 1 læst,  
 Item 240 favne til opstående takkel,  
 Item 1 favn til mantelstjerte,  
 Item 70 favne til topreb,  
 Item 6 trosser hver på 100 favne,  
 Item 4 smider og 4 skød,  
 Item 1 fokkeløber,  
 Item 1 vinde kordel,  
 Item 1 stag til den store mast,  
 Item 1 stag til fokkemasten,  
 Item små trosser til tageliner,  
 Item små trosser til snorgante,  
 Item blokke og jomfruer, så mange som behøves til et skib på  
     2 mers,  
 Item 20 jomfruer beslagen til puttinger, beslagen 3 korter lange,  
 Item 2 bøjereb, hver 24 favne lange,  
 Item 2 løse trosser af 24 garn,  
 Item 25 bundter hising,  
 Item 20 bundter merling,  
 Item 24 nøgler sejl garn.

Yderligere købte kongen i februar 1551 4 fladbåde »til det nye skibs behov« for 42 mark, og allerede den 25. marts beordrer kongen, at »det nye skib, som vi lader bygge ved vort slot Nyborg« skal sendes til Flensborg 8 eller 14 dage efter Påskedag, »hvis det kan blive færdiggjort.« Den optimistiske konge rykkede igen den 5. april, og man må sige, at der er blevet arbejdet ihærdigt i Nyborg, hvis skibet allerede da var færdigt, hvad meget tyder på.<sup>12</sup>



Det var ikke blot en »enlig svale« i 1551, for også i 1553 ses det, at der beordres materialer til Nyborg, selvom det muligvis blot er til reparationer, for i februar 1553 sendes der »skibsredskaber« til *Den Gyldne Løve*, *Den Ny Brandjagt*, *Den Sorte Bonde* og den brandjagt som skipper Amund fører. Ligeledes i 1554 findes i hvert tilfælde både *Løven* og bojerten på vagt ved Nyborg, og i 1555 får *Bonden* og *Løven* forsyninger til vagttjenesten. Den 15. marts giver kongen iøvrigt ordrer til, at han vil bygge en rorsjagt ved Nyborg Slot, »som skal blive liggende ved byen og bruges i Bæltet, når det behøves. Ligeledes skal der ligge en ved Korsør.«<sup>13</sup>

Derfor skulle Jørgen Rud straks lade bygge en og sende en skibsbygger over til Nyborg for at denne kunne »tage facon af den, som her bygges, og Frantz Brockenhus skal undervise ham om, hvorledes den skal bygges, og hvor mange årer, der skal bruges på den, og hvad skyts den skal føre.« Årerne skaffer kongen fra København og derfor sendes der en ordre til Peder Godske om, at »han skal lade gøre gode, lange, smidige årer, og hvis han ikke kan få dem i byen skal han bestille dem andetsteds.« Desuden fik han sendt de »længdemål på en bark til 40 årer, som bygges ved Nyborg Slot, fordi han derved får at vide længden »på den bark, som du lader opsætte« og gøre den så meget større til flere årer.<sup>13a</sup>

Hvordan et sådant vagtskib til Store Bælt ønskes får man lidt mere at vide om, da kongen beordrer Peder Godske til at bygge et lignende i København. Der sendes ham den 22. marts længdemålet på en bark til 40 årer, som den der bygges ved Nyborg Slot. »Der skal ingen kobrygge eller »fortække« være på bakken, men der skal være et overløb, og i »fortækkets« sted skal sættes bøjler, så at man kan tække der vadmæl over, så folkene kan ligge tørre derunder.« Iøvrigt skulle *Bonden* i 1555 løbe i Bæltet »for at påse, at intet skib løber derigennem, som skal give told ved Helsingør.« Hvis den nye jagt var færdig skulle den også »løbe frem og tilbage i Bæltet«. I 1556 var det *Koen*, som blev sendt til Nyborg på vagt i Bæltet sammen med en jagt. Det ses imidlertid, at *Koen* og *Havfruen* den 7. juni blev sendt tilbage til København for sammen med to andre orlogsskibe at blive sendt på togt i Vestersøen.<sup>14</sup>

Skibene ved Bæltet spillede ikke alene en rolle i forbindelse med at sikre toldindtægterne for kongen, men det var også nødvendigt for kongen, at han kunne få meddelelser frem og tilbage ikke blot over Store Bælt, men i det hele taget over alle de farvande, der kunne komme på tværs af en postforsendelse. Derfor ses det også, at kongen i april måned 1555 giver befaling rundt i riget til lensmænd og toldere om at sørge for posten, når kongen opholdt sig i Holsten eller andet steds i riget. Således skulle tolderen i Assens sørge for at der var en færge mellem Assens og Haderslevsnæs, Jørgen Skinkel i Odense skulle sikre en postklipper (hest) fra Assens til Odense og videre til Nyborg. Herfra skulle Frantz Brockenhus sørge for en fær-

12. RA. Rentem.Regnsk. Reg. 108 A, pk. 21 si. 230 d. 4/2 1551., Kanc. Brevb. d. 5/4 1551, Dipl. Flensb. nr. 572 d. 25/3 1551.  
13. Kanc. Brevb. d. 27/1 1553, d. 8/2 1555, Rentem.Regnsk. pk. 22 si. 159 d. 3/10, 30/10 og 11/11 1554.  
13a. Kanc. Brevb. 15/3, 16/3 og 22/3 1555.  
14. Kanc. Brevb. d. 22/3, 19/5 1555, d. 26/4, 7/6 1556, Rentem.Regnsk. pk. 22. si. 162 d. 28/4 1556.

ge fra Nyborg til Korsør ligesom Jørgen Rud skulle sørge for en færge fra Korsør til Nyborg. Prioeren i Antvorskov skulle sørge for en postklipper fra Korsør til Sorø, og her skulle abbeden i Sorø sørge for en postklipper videre til Ringsted, hvor abbeden i Ringsted skulle holde en postklipper der skulle videre til Roskilde og endelig skulle Hans Bernekow holde en postklipper til København. I 1558 betalte kongen iøvrigt 3 mark og 4 album til to både, der havde ført nogle af kongens kister med register og regnskaber samt noget andet gods over Bæltet til Nyborg.<sup>15</sup>

Der var ikke i datiden udbygget en efterretningstjeneste, så man måtte basere sin viden om andre lande på tilfældige rejsendes beretninger eller måske udsendte spioner. Derfor var det vigtigt at holde nøje øje med alle fremmede i riget. Den 29. januar 1557 blev der således udsendt ordrer til alle borgmestre, rådmænd og byfogder i en lang række byer om, at »da mange udenlandske folk rejser gennem kongens lande uden at man ved, hvem de tilhører eller hvad deres bestilling er, må de herefter ingen udenlandske folk lade komme over færgestederne med mindre de har kongens pasbord eller man ved, hvad deres ærinde er. Kommer der fremmede sendebud eller andet besynderligt udlændiske folk, skal de straks underrette kongen derom. Overtrædelser bliver at straffe.«<sup>16</sup>

Med hensyn til tøndepengene er der tilsyneladende ved at ske en ændring. I 1537 måtte København beholde alle de penge, som blev opkrævet til vedligeholdelse af tønderne, i 1549 skulle kongen have 400 rdl. hvert år af tøndepengene, men nu i 1557 fastslår kongen, at København »må årligen oppebære og beholde af de tøndepenge, som den såfarende mand udgiver af de tønder, som ligger her i Øresund, 200 Joachimsdaler, dog således at de skal holde samme tønder vel ved magt.« Nu er det således kongen, der får hele indtægten og af den betaler noget til byen. Iøvrigt ser det ud til at pengene opkræves ved Helsingør af toldereren her, idet han den 1/4 1557 aflagde regnskab for alle de indkrævede tøndepenge »fra 1548 til denne dag«.<sup>17</sup>

Samme år, i 1557, beder kongen toldereren om at forhandle med skipperne ved Helsingør. Kongen har nemlig erfaret, at skipperne har ønsket, at der måtte udlægges »2 tønder på Dragør strømme foruden de 2, som allerede ligger der.« Hvis dette sker vil de forhøje tøndepengene med 8 skilling danske, så at de i stedet for 1/2 daler vil give 2 mark danske.<sup>18</sup>

Kongen tog imidlertid også andre sager op vedr. den menige mands søfart for at sikre, at både fremmede og danske kunne færdes i sikkerhed i de danske farvande og blive behandlet retfærdigt. Den 3. juni 1557 meddelte han således: »Efterdi Vi er kommet i erfaring, hvorledes mange af vore undersætter fordrister dem til, at når noget vrug indkommer der under vesterside i vort land Nørrejyl-land, da giver de dem udi stranden og hemmeligen bortfører en stor

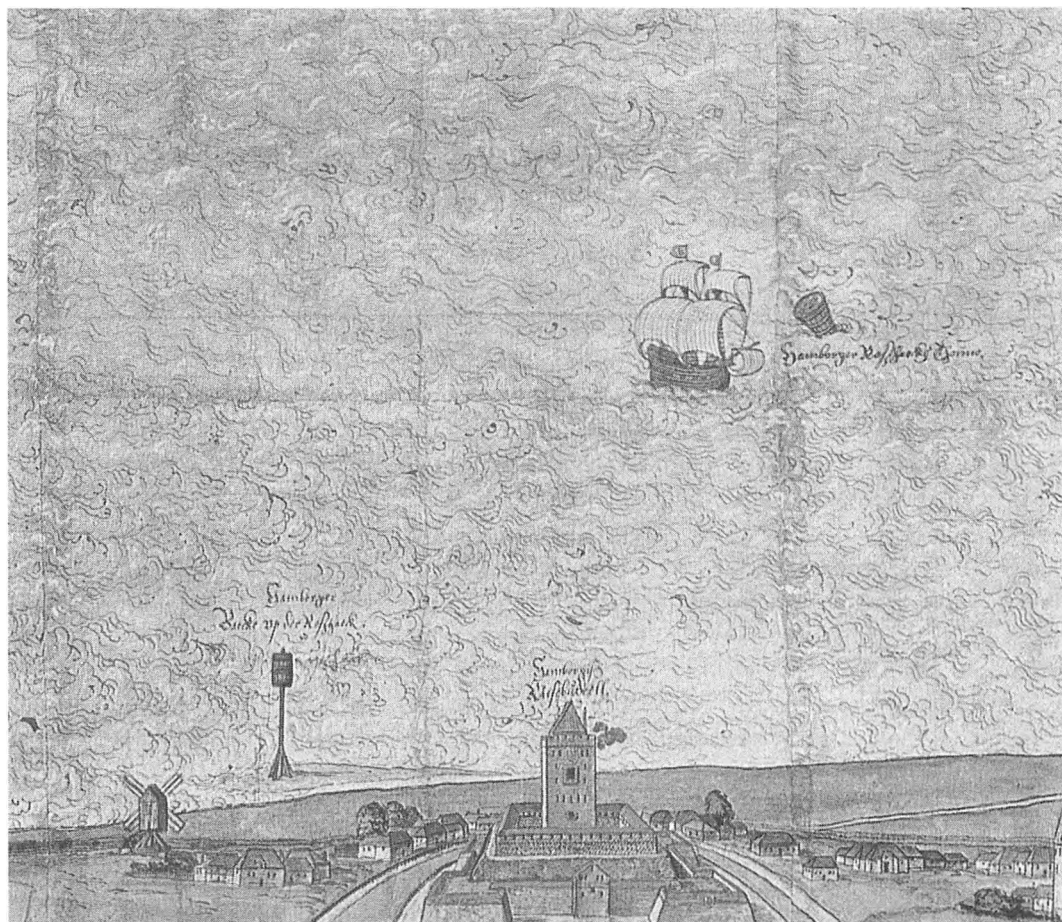
15. Kanc. Brevb. d. 17-30/4 1555, Rentem.Regnsk. pk. 23 si. 288 d. 16/7 1558.

16. Kanc. Brevb. d. 29/1 1557.

17. Kanc. Brevb. d. 1/4 1557, Kbh.s dipl. nr. 302 d. 27/3 1557.

18. Kanc. Brevb. d. 13/6 1557.

19. Ny kgl. Saml. 606 c d. 3/7 1557.



*Udsnit af Melchior Lorcks kolorerede kort over Elbens nedre løb og udmundning fra 1568 med angivelse af sømærker og søtønder. I strandkanten nær fastningen Ritzelbüttel står Hamborgs båke ved Rosshak, og ude til søs ligger Hamborgs Rosshak tønde.*

del af hvis vrug, som der indkommer og opslår kister, tømmer og andet, som er tilhobe slaget, så de skibbrudne folk derover fange stor skade. Thi forbyder vi alle uden vore fogder og lensmænd, det befalendes vorder – fordrister sig nogen til enten hemmelig eller åbenbar at befatte sig med noget af samme vrug enten med køb eller udi anden måde uden vore lensmænds og fogders vilje og vidskab, og nogen bliver derover befunden at have slig vruggods udi vare eller brug, da skal han derfor bøde og straffes som for andet tyveri.«<sup>19</sup>

Iøvrigt advarede kongen også i 1558 de søfarende, da der var opstået »åbenbar fejde mellem kongen af Frankrig og prinsen af England og der derfor formodentlig vil blive mange sørøvere og snaphaner i Vestersøen til foråret, skal de passe på, hvor de lader deres skibe løbe hen. Kongen vil dog lade nogle orlogsskibe løbe i Vestersøen.« Desuden formanede kongen købstæderne til at gøre de skibe rede, »som de er takserede til.« Det vil sige, at de skulle være klar med de skibe, som de skulle stille til orlogsfåden, »men de behøve-



de dog endnu ikke at bestille fetalje og båds mænd.« Og i disse ufredstider befalede kongen endnu engang lensmændene til »på færgstederne at have god opsigt med de fremmede, der ankommer, tage god besked af dem, hvem de tilhører, hvorfra de kommer, og hvorhen de vil, og hvis de finder noget mistænkeligt, da straks at underrette kongen derom.« I 1558 lå *Pinken* og *Agnete* »på strømmene«. <sup>20</sup>

1559 kom Frederik II på tronen og hans interesse for søen var ikke mindre end faderens, for vi ser, at allerede den 1. marts 1560 skrev kongen til Mogens Gyldenstjerne: »Da der skal være nogen trætte blandt søfarende om sejlads og skibshandel, har kongen ladet gøre en søret, som herved sendes ham. Han skal straks tilkalde forstandige søfarende mænd fra København, Helsingør, Malmø og Landskrone og andetsteds og med dem overlæse søretten og forbedre den, hvor det synes nødvendigt. Når det er gjort, skal han straks sende den tilbage til kongen igen.« Det var en større opgave han blev sat på, men trods alt nåede kongen dog så langt, at han den 9. maj 1561 kunne offentliggøre søretten. Det blev et selvstændigt dansk arbejde, der byggede dels på hanseatiske recesser og dels på Visbys søret foruden flamsk og nederlandsk søret. Alt blev tilpasset danske forhold og der blev føjet rene danske paragraffer til. Det har været et stort og værdifuldt arbejde, der hermed blev udarbejdet. <sup>21</sup>

Samtidig satte kongen imidlertid også andet arbejde i værk til gavn for søfarten. Den 22. april 1560 skrev han til toldereren i Helsingør for at få denne til at forhandle med skipperne om der skulle lægges flere søtønder ved Trindelen, Anholt rev, Falsterbo rev og i Dragør strømme. Der kom åbenbart et resultat ud af det, for den 8. juni skrev kongen til Mogens Gyldenstjerne om, at han skulle sørge for »på kongens bekostning at lade gøre en stor tønde med en klokke, således som han nærmere kan erfare af kyndige mænd, og lade den udlægge på Trindelen ved Læsø, og kongen havde befalet dem, som råder for Læsø, at de skal passe på tønden, tage den op om vinteren, og lægge den ud igen i rette tid.«

Endvidere havde søfarende folk berettet, at »der trods de 4 tøn-der og vager, som er udlagte på strømmene for København endnu er 2 farlige grunde, en på Falsterbo rev og en anden på Dragør strømme, som ikke er betegnede, og de har begæret, at der måtte blive lagt tøn-der der.« Derfor fik Københavns magistrat ordre til at sørge for en udlægning af tøn-derne. Det var dog ikke engang nok, for de søfarende forlangte i det hele taget en bedre afmærkning med fyrlamper og tøn-der på grundene mellem Skagen og Falsterbo. Kongen gav derefter også ordre til, at lensmanden Otto Brahe på kongens bekostning skulle »lade gøre en fyrlampe ved Thorve (ved Skagen)« og lade den brænde hver nat så længe skibene sejler, samt

lensmændene Jakob Brockenhus og Jens Juel skulle ligeledes »lade gøre og opsætte en fyrpande på Kullen og på Anholt.«<sup>22</sup>

I december 1560 giver kongen en nærmere befaling til Otto Brahe om, hvorledes den fyrlampe, som han skal opsætte på Skagen, skal se ud. »Den skal være af jern, 1½ alen dyb og så vid som en tønde. Tømmerværket, som lampen skal hænge i, skal være af egetømmer og være bygget som en papegøje, så lampen kan nedlades og tændes og igen opsættes, således som kyndige folk videre kan vise. Den skal hænge 20 alen højt, så søfolkene kan se den langt ude i søen, og den skal sættes alleryderst på Strandbakken, lige hvor revet skyder ud. Han skal bygge en bod ved stranden, hvis der intet hus er i nærheden, hvor den karl, der skal passe lampen og forsyne den med ved, kan være om natten.

Han skal lade hugge ved i forråd, som kan ligge og blive tørt, så lampen kan tændes den første i marts, hvis skibene kan sejle for is og være tændt hver nat til St. Mortens dag. Den skal tændes en time efter solbjerg og slukkes, når dagen går op. Han skal antage en pålidelig karl til lampen. Han skal desuden straks lade gøre en stor tønde, vel beslået med jernbånd og andet tilbehør, og straks om foråret lade den udlægge yderst på Skagen rev og passe på, at den ikke driver bort af storm.«

En lignende befaling udgik til Jens Juel om en lampe på Anholt og til Jakob Brockenhus om en fyrlampe på Kullen, men ingen af disse skulle dog udlægge tønder.<sup>22</sup>

Derimod må kongen også i december 1560 minde Københavns borgmestre om, at »de 2 tønder, som de tidligere har fået befaling til at udlægge, den ene på Falsterbo rev og den anden i Dragør strømme« skal de straks lade lave og lægge ud til foråret og iøvrigt passe på, at »de ikke driver bort af strømmen.«<sup>23</sup>

Til foråret 1561 beordres bl.a. *Ulven* til Bæltet mens *Agnethe* og *Den Sorte Pinke* skal være i Strømmen, d.v.s. i Sundet ved Dragør.

Det var imidlertid sin sag at få de nye fyrlamper til at fungere efter hensigten. Den 7. juni 1561 har fyrlampen på Skagen »til kongens store forundring« ikke brændt mere end 1 eller 2 timer hver nat, »hvorover de søfarende klager«, så kongen måtte bede Otto Brahe om at befale toldereren der til at have bedre opsyn med lampen, og igen den 15. august må kongen »for tredje gang« skrive til Otto Brahe, og befale ham at rette sig efter den givne ordre.« Den 7. september skriver Otto Brahe imidlertid til Mogens Gyldenstjerne, at han har »ladet gøre en tønde at lægge på Skagen rev, og til samme tønde fattes mig et anker. Det skal være et anker på 6 eller 7 skippund«, og samtidig skriver han til kongen, og beretter, at han bor for langt borte til at have nøje opsyn med fyrlampen, og kongen sætter derfor toldereren Simon Prytz til at passe lampen.<sup>24</sup>

Året efter den 11. juli er der atter klager over fyrlampen, og kon-

20. Kanc. Brevb. d. 24/1, 26/2, 24/6 1558, Rentem.Regnsk. pk. 23 si. 241 d. 19/8 1558.  
21. Kanc. Brevb. d. 1/3 1560, d. 9/5 1561, V. A. Secher: Forordninger m.v. I si. 109 ff.  
22. Kanc. Brevb. d. 22/4, 8/6, 16/12 1560.  
23. Kanc. Brevb. d. 16/12 1560.  
24. Kanc. Brevb. d. 7/6, 15/8, 7/9 1561, Rentem. Regnsk. pk. 23 si. 216 d. 21/3 1561, M. Gyldenstjernes breve II nr. 168 d. 7/9 1561.

gen skriver da til toldereren på Skagen samt til borgmestre og råd i Skagen, der får befaling til »at sætte 2 borgere til sammen med karlen til at passe lampen, så ilden sikkert holdes ved lige natten igennem.« Også fyrlampen på Anholt bliver der klaget over, idet skipperne hævder, »der bliver ilde blusset og kun brænder til midnat.« I 1562 lå de 2 orlogsskibe *Ulven* ført af Jørgen Grøn og *Enhornet* ført af Jacob v. Meydeburg i Bæltet, mens *Mercurius* med Otto Stigsen og *Hector* lå i Øresund. Disse to sidstnævnte måtte dog i juli erstattes af *Fortuna* og *Hercules*.<sup>25</sup>

Det kunne have sine vanskeligheder at sikre, at alle betalte, hvad de skulle i told. Selvfølgelig søgte nogle at snyde, hvis muligheden var der, og da danske skibe ikke skulle betale, så var det jo nærliggende at søge at give sig ud for at være et danske skib. Derfor måtte kongen den 18. januar 1563 befale, at »alle kongens undersætter skulle stryge sejl for Krogen, stoppe og fremvise deres søbrev og certifikation for toldereren,« og et lignende brev blev udsendt vedr. Bæltet.<sup>26</sup>

Det var imidlertid nu kommet så langt i mistroen mellem de to unge nordiske konger, at en krig var forestående, og købstæderne i Danmark blev derfor beordret til at stille med de skibe, som de havde pligt til, og kongen understregede overfor lensmændene, at når kongen havde frigivet nogle af købstæderne for at stille et skib, var det på den betingelse, at »alt skyts, lod og krudt, der hørte til skibene blev overladt til kronen,« og han beklagede derfor at endnu ikke alt var fremkommet, hvilket lensmændene måtte sørge for. Den 1. april udskrev han desuden 10 købstadskibe.<sup>27</sup>

Trods krigen, der var brudt ud i sommeren 1563, sørgede kongen for, at der stadig var mulighed for god og sikker sejlads gennem Kattegat fra Skagen til Øresund, og blandt andet blev fyrlampen på Kullen forbedret. Den 10. marts fik Peter de Duncker således de første 60 mark for »den lygte, han skulle bygge på Kullen.« Det var dog ikke et papegøjefyr som på Skagen, men et tårn, der blev opført på Kulleberg, og ved siden af blev bygget et hus til fyrpasseren. I alt kom det hele til at koste 240 mark penninge og 38 daler. Endvidere blev det nu borgmesteren i København Marcus Hess, der »med sit selskab skal holde fyrlampen på Kullen ved magt.« »Hvad han udlægger skal hans selskab igen betale ham.« Det var vel datidens form for privatisering. Ordningen har dog næppe været et år, for allerede den 17. februar 1564 er det Jørgen Berger, »der har lovet på egen bekostning at holde den i tårnet på Kullen opsatte lampe i stand således at han hver nat fra Midfaste til St. Mortens dag skaffer 12 lys, der kan brænde hele natten lige fra solens nedgang uden at slukkes. Herfor skal han have 200 mark danske årligt og kronens gård Kullegård uden afgift og med fri ildebrændsel af vindfælder på Kullen.« Hvorledes det har været indrettet med disse lys er desværre uvist.<sup>28</sup>

25. Kanc. Brevb. d. 16/8 1561, d. 4/6, 11/7 og 18/7 1562, Herluf Trolles breve nr. 34 d. 15/3 1562.

26. Kanc. Brevb. d. 18/1 1563.

27. Kanc. Brevb. d. 14/3, 1/4 1563.

28. Rentem.Regnsk. 62-63 si. 224 d. 10/3 1563 ff., Kanc. Brevb. d. 8/4 1563 og 17/2 1564.

29. Kanc. Brevb. d. 8/4 1564.





*Den ældste kendte afbildning af Kullen med fyrtårnet stammer fra den trykte udgave af nederlandereren Anthonie Goeteeri's rejsejournal 1619.*

Også i 1564 måtte kongen retvise med hensyn til at tønder og fyr blev passet. Den 8. april fik kapitlet i Viborg befaling til at have flittigt tilsyn med tønden på Trindelen og til at sætte en pålidelig karl på Læsø til at tage vare på den, således at tønden ikke af storm og uvejr bliver flyttet. Hvis det skete, skulle den straks lægges på sin rette plads igen. Ligeledes skulle Jørgen Rosenkrantz have flittigt opsyn med fyrlampen på Anholt, og der måtte ikke hugges ved til lampen i den gran- eller fyrreskov, som findes på Anholt, da den ellers i høj grad forhugges og med tiden bliver øde. Han skal lade hugge ved andetsteds. Også Otto Brahe skulle tage sig bedre af lampen på Skagen, da skipperne klager over, at den blot brænder et kvarter, og ligeledes klages der over, at Jørgen Berger, der skulle holde den opsatte lygte på tårnet på Kullen, forsømmer arbejdet.<sup>29</sup>

I 1565 lukkede kongen om foråret Øresund indtil orlogsfåden var stået til søs, og da han derfor ventede at der var nogle skippere, som ville søge at sejle igennem Bæltet blev Herluf Trolle beordret til at udruste et par ekstra skibe til at passe på i Bæltet. Krigen hindrede imidlertid ikke kongen i at sørge for at sejladsen kunne foregå uhindret, når det blot drejede sig om skibe, der ikke skulle forsyne Sverige med varer. Man ser derfor, at kongen også i 1566 den 16. marts giver ordrer om, at det nu er tid til at tænde fyrlamperne straks om aftenen og at lade dem brænde lige til næste dag ligesom også det er på den tid, at tønden på Trindelen skal lægges ud igen. Og også i 1567 giver kongen befaling til, at alle der besøger fiskerlejet på Skagen skal sælge til Simon Prytz al den tran de har til en

rimelig pris, »da han mangler tran til den på Skagen ophængte lygte.« Herved får vi at vide, at lygten nu brænder med tran og ikke som tidligere med træ.<sup>30</sup>

En af de væsentligste grunde til denne påpasselighed med fyr-lamperne er uden tvivl, at denne service danner baggrunden for kongens indkrævning af tolden ved Helsingør. Det erfares direkte i 1569, »da den søfarende mand klager over, at fyrlampen på Skagen ikke holdes i stand og af den grund vægrer sig ved at svare den ret-tighed som tilkommer kongen,« og kongen må derfor indskærpe at man passer fyrlampen. I 1570 måtte Otto Brahe da også på kongens ordre besigtige tårnet på Kullen, da det skulle være meget forfaldent både »på tag, vinduer og mure, og derefter lade taget skelne, lægge ny sten på, hvor det gives behov, gøre vinduerne i tårnet i stand og udbedre alle andre mangler og påse, at tårnet holdes vedlige med lys efter den derom gjorde skik.«<sup>31</sup>

Krigen var nu forbi, men det gjorde ingen ændring i de jævnlige klager over fyrene, og den 3. januar 1572 blev det overdraget slots-skriveren Bendt Vindt på Helsingborg at holde lygten på Kullen vedlige med lys. Også han fik Kullegården kvit og frit så længe han skal holde lygten i stand samt 30 daler årligt til at købe talg for til lys. I 1573 er det imidlertid Oluf Mouritzen der får en påmindelse at holde lygten på Kullen, samtidig med at Erik Podebusk fik en lignende om fyrlampen på Skagen og Jørgen Rosenkrantz om fyr-lampen på Anholt. Der var således hele tiden klager og stadige påmindelser hvert år.<sup>32</sup>

Vagtskibene var der dog stadig i Sund og Bælt. I 1571 lå skibs-høvedsmand Jørgen Abildgaard således med 4 orlogsskibe i Bæltet for at påse, at ingen koffardiskibe løb forbi toldstedet, og at ingen »fribytter eller andre sørøvere« løb forbi. I april 1573 beordredes kongens høvedsmand Ralf Klethon til at løbe til Bæltet med sin galej, mens den anden galej skal lægges på strømmen ved Kastrop Knæ for ligeledes at have opsigt med de skibe, der løber igennem her. Endvidere bifaldt kongen et forslag fra Peder Okse om at opka-ste en skanse eller to ved Dragør for at forhindre skibene i at løbe igennem uden at give besked. Det var på et tidspunkt, da der muligvis kunne opstå nogen stridigheder med Frankrig.<sup>33</sup>

Store Bælt blev ofte passeret af kongen og hans familie, da han tit boede Vest for Bæltet og ret ofte iøvrigt boede på Nyborg Slot. Derfor var han også interesseret i at få de bedst mulige forhold under overfarten, så den 11. november 1573 gav han ordre til sin mesterskibbygger Hugo Beda om at bygge et skib »at bruge her i Bæltet og andetsteds for at overføre os, højbårne fyrstinde, vor kære hustru, og andre fremmede fyrster.« Skibet skal være »på 30 eller 40 læster og ikke større, og vil vi det skal være bygget med planker og kraelværk og bygget således, at det kan sejle på bedste måde bide vind og for en vind, at det ikke flyder for dybt og har en kabysse,

det smukkeste der kan gøres til os selv og der skal intet baanet sættes på. Desuden skal det kunne bruge småskyts, som på *Snuekatten* og det skal være færdigt til førstkommande midfaste.«<sup>34</sup>

Det bør også i denne forbindelse nævnes, at skibshøvedsmand Jørgen Abildgård i 1571 på *Snuekatten* skal have »noget temmelig godt rødt klæde til skipper, styrmand, båds mænd og pødker på *Snuekatten*, så hver får til en stakket kjortel, 2 lange bådsmandsbukser og en ru, rød bådsmandshat.« Mandskabet på kongens galej skulle være ordentligt påklædte.<sup>35</sup>

I 1574 fik Svarte Hans, der var kgl. skibshøvedsmand, søbrev om at ligge med skibet *Den Danske Galej* i Bæltet »for at have opsigt. Han skal tage besked af alle fremmede skibe, der kommer enten fra øst eller vest om hvorhen de vil og henvise alle fremmede nationers skibe til som sædvanlig at sejle gennem Øresund, og i 1575 er der desuden beordret »tvende skibe ved Kastrup Knæ for at holde øje med de skibe, som går gennem Sundet.« Året efter i 1576 ses flere skibe at have været på Strømmen ved Kastrup, da der den 19. maj udleveredes proviant til løjtnant Sander Uhr på *Danske Galej* og til *Danske Hane* samt *Hamborger Løve*. Samtidig blev galejerne fra Bæltet kaldt til København for at gå ind i en eskadre, som skulle til Østersøen, og i stedet for skulle der sendes en pinke til Bæltet.<sup>36</sup>

Kong Frederik havde i nogle år arbejdet med at udbygge det gamle Krogen Slot, og den 24. januar 1577 gav han ordre til, at udbygningen nu var kommet så langt, at fæstningen for fremtiden skulle hedde Kronborg. Helt færdigt har arbejdet dog ikke været for den 27. marts 1578 befales høvedsmanden, der ligger med vagtskibet i Bæltet, at kommer der skibe med kalk, så vil kongen købe det hele »til bygningen på slottet,« og samtidig får tolderen ved Helsingør ordre til at placere et skib i Sundet for »at anholde alle med tømmer ladede skibe. Heraf skal han købe, hvad der er nødvendigt til bygningen på Kronborg.«<sup>37</sup>

I 1577 hører man om en ny form for sømærke, idet Erik Rud får ordre til at opbygge »to varder af tømmer på landet ved Baggedybet til kendingstegn for de ålborgske skippere, der kommer hjem fra det norske fiskeri sent på året, når søtønderne er optaget,« og ligeledes får Jens Kaas, der var lensmand på Ålborg Slot, ordre til at »lade opsætte varder ved Ålborg Dyb om vinteren til kendetegn for de norske fiskere, som farer hjem sent på året.«<sup>38</sup>

I 1578 lå skibshøvedsmand Peter Adrian i Bæltet og skibshøvedsmand Jørgen Abildgaard lå ved Kastrup Knæ med det kongelige skib *Krabaten*, og i 1579 var det kongens skibskaptajn Adam Leistmand, der lå i Bæltet med kongens galej *Hillebrand*, men her står der, at han skal passe på, at ingen forløber kongens told og »at ingen fremmede franske eller engelske skibe løber gennem Bæltet, men kun de der plejer at løbe der igennem.« Med den sidste sætning kan der kun menes danske skibe, der plejer at løbe i Bæltet. Den sam-

30. Kanc. Brevb. d. 12/3 1565, d. 16/3 1566 og d. 15/3 1567.

31. Kanc. Brevb. d. 12/6 1569, 20/3 1570.

32. Kanc. Brevb. d. 3/1 1572, 27/2 1573.

33. Kanc. Brevb. d. 2/4 og 28/6 1573.

34. No. Rigsreg. d. 11/11 1573.

35. Kanc. Brevb. d. 9/9 1571.

36. Kanc. Brevb. d. 30/3 1574, 5/3 1575, 3/5 1576, Proviantskriveren 1576, Regesta II, 2 nr. 6961 d. 5/3 1575.

37. Da.Saml. V si. 141 d. 24/1 1577, Regesta II, 2 nr. 7273 d. 19/3, nr. 7276 d. 27/3 1578.

38. Regesta II, 2 nr. 7194 d. 21/74 og nr. 7234 d. 12/11 1577.

me advarsel mod fremmede skibe ses i 1580, da kongens skipper Niels Sørensen ligger i Bæltet med kongens jagt *Gott Sei Mit Uns*, mens *Josva* skal ligge på Strømmen ved Kastrup Knæ i stedet for *Fortunen*. I juli, da der skal sendes en eskadre til Østersøen bliver *Josva* dog sendt med her, og i stedet for placeres *Franske Galej* på Strømmen.<sup>39</sup>

I 1579 fik Tyge Brahe imidlertid overladt Kullegården på den betingelse, at han sørgede for pasningen af lygten på Kullen, og den 5. juni 1581 blev han højtideligt forlenet med Kullegården og 11 andre gårde på Kullen kvit og frit mod at han holdt lygten ved magt »og lader den blusse også om vinteren så længe den søfarende mand kan sejle.« Tilsyneladende har han passet sit arbejde, for den 27. oktober 1581 får toldererne i Helsingør ordre til at betale Tyge Brahe 300 gl. daler årligt af de fyrpenge, som lægges af de søfarende. Samtidig har kongen bevilget, at alle lygterne på Kullen, Anholt og Skagen efter de søfarendes anmodning også skal brænde om vinteren så længe man kan sejle, da de har lovet at give fyrpenge derefter. Desværre måtte kongen dog den 9. juli 1582 trække sit tilsagn om de 300 daler til Tyge Brahe tilbage, »da fyrpengene ikke beløb sig så højt, som ment var.«<sup>40</sup>

I 1581 var skipper Niels Sørensen på kongens jagt *Engel Michael* og Hans Rodstock på galej *David* i Bæltet. I juni skulle han dog sammen med *David* hente kongens svigermor hertuginde af Mecklenborg i Warnemünde og føre hende til Gedser. I 1582 lå Niels Sørensen atter i Bæltet på *Engel Michael* sammen med Michel Knudsen på *Dragen* og skipper Svend Bagge på *Gott Sei Mit Uns*, mens Alexander Durham lå på *Josva* ved Kastrup Knæ sammen med Gilbert Jung på galej *Abraham* og Silvester Francke på galej *Jacob*.<sup>41</sup>

I 1584 gik det hårdt ud over lygten på Skagen, der åbenbart havde fået sin plads i et tårn ligesom på Kullen. Tolderen på Skagen måtte indberette til kongen, at »havet og uvejrlig har bortført lygten på Skagen med det hus og tårn, hvori den var,« og derfor fik lensmanden Ove Lunge nu ordre til snarest at lade bygge et hus og tårn »af godt og varigt murværk, hvor lygten bekvæmest kan sættes, og siden sørge for, at lygten kan holdes deri.« Samme år blev der klaget over, at lygdetårnet på Kullen »står på et ubejligt sted«, og toldererne i Helsingør og flere andre blev derfor sat til at udvælge et nyt sted og hvorledes lygten skal indrettes. Meget hjalp det åbenbart ikke, for i 1585 erklæres det, at »lygten på Kullen er så got som helt ubrugelig,« hvorfor toldererne i Helsingør skal bestille sten og kalk og andet til bygning af en ny.« Iøvrigt var der også klager over fyrene på Skagen og Anholt.<sup>42</sup>

I 1586 lå skipper Gullig Axelsen på brandjagten *Bremesen* i Bæltet og i 1587 var det skibsløjtnant Mattis Appelrot, der lå med *Svalen* i Bæltet. Iøvrigt var kongens sidste år atter plaget af angsten for

39. Kanc. Brevb. d. 21/3 1578, 25/3 1579, 24/2 og 27/2 1580, Da. Saml. II,2 si. 205 d. 29/7 1580.

40. Regesta II,2 nr. 7474 d. 13/11 1579, nr. 7668 d. 5/6, nr. 7712 og 7713 d. 27/10 1581, nr. 7791 d. 9/7 1582, nr. 7912 d. 19/11 1583. Kanc. Brevb. d. 27/10 1581.

41. Kanc. Brevb. d. 21/5, 3/6, 1/7, 6/7 1581, 11/3 1582.

42. Kanc. Brevb. d. 14/5, 27/7 1584, 18/4, 26/3 1585,

43. Kanc. Brevb. d. 4/5, 30/5 1586, 12/4 1587.

44. Kanc. Brevb. d. 11/2 1587.

angreb på riget. Den kommunikation og de efterretninger man havde med udlandet var mere eller mindre tilfældige, og ofte var det rygter, som man var nødt til at tage hensyn til, selvom de forekom usandsynlige. Den 4. maj 1586 måtte kongen således meddele alle søstæder i Danmark og Norge, »at der udenlands spørges og fornemmes selskaber, som er udsendte for at drage omkring på forskellige steder og fare allehånde praktikker, enten at udspejde landes og rigers lejlighed eller at bedrive mord, brand og anden modvilje,« og kongen advarede derfor søstæderne om, »at have god opsigst med alle de fremmede som kommer til byerne, særlig vælske, spaniere og fransoser.«<sup>43</sup>

Det vil derfor også være passende at afslutte denne lille oversigt over stræderne og søtønder m.v. med en udtalelse af kong Frederik II til Christoffer Valchendorf den 11. februar 1587. Han skriver: »Da dette kongeriges meste magt og anseelse beror på forrådet af skibe og søens regering, og det derfor ikke er lidt, men i højeste grad magtpåliggende at have gode og duelige bøsseskytter og bådsmænd i tjenesten.« »Sådanne folk er af ikke ringe betydning for kongen og riget.«<sup>44</sup>



Jørgen Dencker og Jan Larsen

# Spes – i krig og fred

I 1994 indledtes systematiske undersøgelser af et skibsvrag, der formodes at være det svenske orlogsskib *Spes*, der forliste den 4. november 1697.

Fundstedet blev i 1981 lokaliseret af 2 lokale knægte – Thomas og Hans Christian Andersen – der sejlede rundt i en jolle ud for Højen ved Gl. Skagen. Den dag var vandet utrolig klart, og under sejlturen fik de øje på noget mørkt på havbunden, der kunne ligne et vrage. Efter at have sat en bøje, kontaktede de nogle sportsdykkere fra Skawdyk – Skagen Sportsdykkerklub – der længere oppe af kysten var i færd med at dykke på et andet vrage. Dykkerne forhalede straks til den afmærkede position og konstaterede, at der faktisk var tale om et vrage af et gammelt træskib. Fundstedet så endog meget spændende ud, og allerede ved første dyk blev der fundet 2 store messingvægtlodder.

Skawdyk kontaktede derfor Bangsbo Museum og Arkiv i Frederikshavn, hvorfra anmeldelsen gik videre til Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser. I samarbejde med Skawdyk foretog Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser en foreløbig undersøgelse, hvor det blev konstateret, at vraget var ca. 30 m langt, 6 m bredt og bygget af egetræ. Henover vraget lå 26-28 stk. 15-18 pundige støbejernskanoner og et stort antal kanonkugler (fig. 1). Derudover blev der iagttaget en del tøndefaftryk.

*Fig. 1. Til trods for alger og muslinger er vraget og de mange jernkanoner et imponerende skue. Billedet er taget i forbindelse med en besigtigelse i 1986. Foto: Birger Thomsen, Skov- og Naturstyrelsen.*



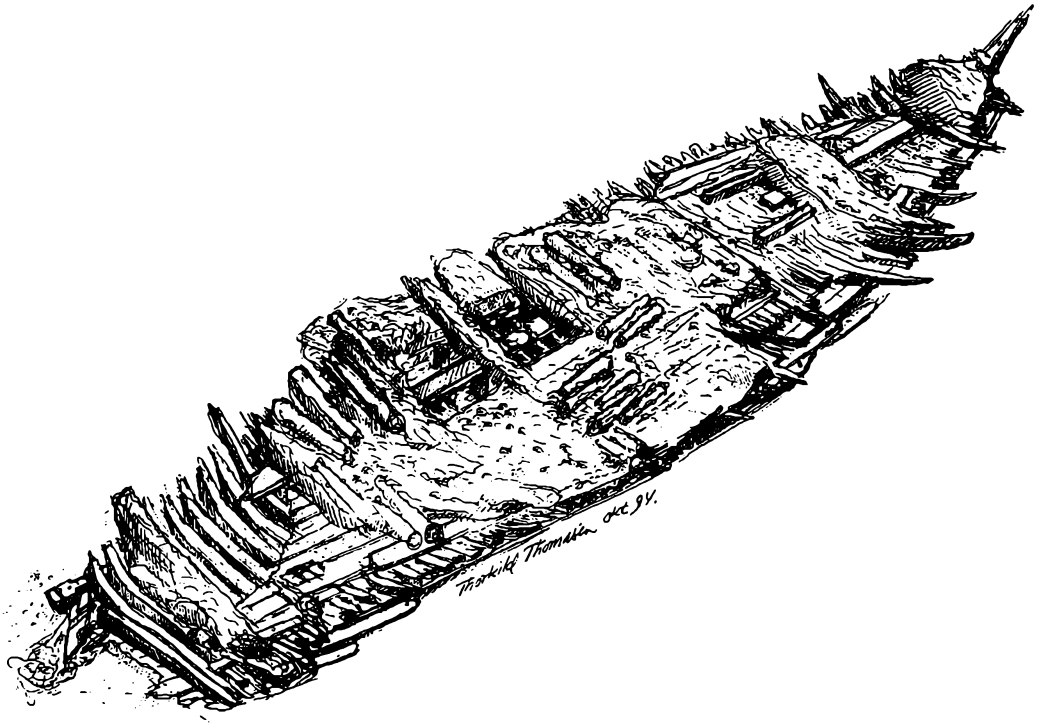


Fig. 2. Skitse af vraget som det så ud ved besigtigelsen i 1994. Henover vraget ligger der jernkanoner og kanonkugler. Tegning: Thorkild Thomsen, Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser.

Undersøgelsen viste, at vraget kunne være resterne af et orlogsskib eller et forsyningskib, formodentlig fra engang i 1700-tallet. Skawdyk blev derefter opfordret til at fortsætte undersøgelserne for at finde daterende genstande. I de følgende år blev der hyppigt dykket på vraget af sportsdykkere – specielt naturligvis dykkerne fra Skawdyk. Herved blev der fundet en del forskellige genstande – dels inde i vraget, dels på havbunden: knapper, flasker, musketkugler, blokke, jomfruer o.lign. Interessen for at identificere vraget var skabt. Lidt efter lidt blev det muligt at foretage en forsigtig vurdering af genstandenes herkomst og datering. Nogle af mønstrene på knapperne syntes at være svenske. Den optagne flaske kunne typologisk dateres til 1690'erne. Meget pegede efterhånden på, at vraget kunne stamme fra det svenske orlogsskib *Spes*, der strandede i 1697. En stranding, der skabte tumultagtige scener i Skagen i forbindelse med bjergning og opbevaring af lasten samt ejendomsretten hertil. Den bestod bl.a. af vin, spiritus og tin.

I foråret 1994 skete der noget afgørende. Bangsbo Museum blev kontaktet af Skawdyk, som oplyste, at der på en uddannelsesdykning var fundet 8 store tinfade samt en messingvægtstang. Kort efter fandtes endnu 11 tinfade. Museet lavede en besigtigelse i juli og kontaktede derpå Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser. I september 1994 blev der i samarbejde mellem Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser og Skawdyk foretaget en besigtigelse af vraget (fig. 2).

Havbunden udfor Gl. Skagen er – som mange andre steder langs Jyllands vestkyst – en utrolig levende organisme. Sandet er i næsten konstant bevægelse og flytter sig såvel langs, som på tværs af kysten. Vraget har, siden det blev fundet, ganske vist altid været synligt. Men tilsandingsgraden har ifølge sportsdykkerne varieret meget. I 1983 var dybden således kun ca. 5,5 m, medens den i 1994 var ca. 7 m – en dybde og en frilægningsgrad, der ikke tidligere var observeret. Nye fundførende aflejringer var herved blevet afdækket. Foreløbig er der her fundet kanonkugler, tinfade og porcelæn. Genstande, der måske for første gang i næsten 300 år, igen har set dagens lys. Genstande, som ved fortsat sandvandring, vil være i fare for at blive frilagt og ødelagt. En systematisk undersøgelse var derfor påkrævet.

Hermed blev der skabt grundlag for et videre samarbejde mellem Bangsbo Museum, Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser og Skawdyk. Der blev nedsat et udvalg til at forestå de videre undersøgelser. I 1995 blev der etableret et målesystem, der skal danne udgangspunkt for en totalopmåling af vraget og indmåling af fund. Desuden vil havbunden umiddelbart udenfor vraget blive minutøst undersøgt med metaldetektor. Tidsplanen løber foreløbig til 1997, som er 300 året for *Spes'* forlis.

For at få et overblik over det historiske kildemateriale, har vi gennemgået en del af den svenske søkrigshistorie. Ved at supplere det historiske materiale med det arkæologiske får vi bedre mulighed for at komme tæt på en endelig identifikation af vraget. Det skal understreges, at det kun er en antagelse, at vraget stammer fra *Spes*. Indtil nu peger alle undersøgelser imidlertid på, at vraget med største sandsynlighed virkelig er *Spes*. Derfor er kildesøgningen rettet mod dette skib.

Udover de indledende arkæologiske undersøgelser har vi foretaget omfattende, men langt fra afsluttede, arkivstudier. Gennemgang af dele af den svenske søkrigshistorie og af lokale danske arkiver har vist, at vi er i den heldige og usædvanlige situation, at *Spes* kan følges i dens 31 årige levetid. Både i krig og fred.

Manuskriptet til nærværende artikel er afsluttet i november 1995.

## Bygningen af *Spes*

I 1600-tallet blev de svenske skibe kategoriseret efter størrelse og bestykning (armering). Krigsfartøjerne inddeltes i 3 klasser: regalskibe, store skibe og middelstore skibe. Inddelingen kom fra admiralitetskollegiet i 1664 og skulle forelægges rigets stænder.

*Spes* blev benævnt som et stort skib. Fartøjet blev færdigbygget i 1666 på Skeppsholmen i Stockholm efter et par års arbejde. Skibsbygmesteren var Pieter Croon fra Holland.

*Spes* var 118 fod lang, 31 fod bred og armeret med 18 12 pundige,

10 8 pundige, 2 6 pundige, 18 4 pundige og 8 3 pundige kanoner – oftest dog kun 48 kanoner. Det kunne medføre en besætning på op til 250 mand, hvilket der var ombord ved forliset i 1697. Oftest medførtes 155 søfolk og ca. 60 soldater.

Skibsbyggeriet i Sverige var i midten af 1600-tallet meget præget af hollændere. Tidligere i århundredet havde der været mangel på skibsbyggere – og navnet Croon blev fra midten af 1600-tallet til 1679 uløseligt knyttet til bygningen af de svenske orlogsskibe.

I 1651 hed skibsbygmesteren på Skeppsholmen Gerdt Croon. Han overflyttedes i 1652 til Wismar, men vendte året efter tilbage til Skeppsholmen. Han nåede at bygge to skibe – *Amarant* og *Draken* – før han i 1655 døde i Stockholm. *Amarant* er både i størrelse og klassificering meget lig *Spes*.

I 1664 blev Pieter Croon antaget som skibsbygmester på Skeppsholmen. Han var ligeledes hollænder. Det har udfra de eksisterende kilder ikke været muligt at afgøre, om der var noget slægtskab til Gerdt Croon.

Pieter Croon byggede kun *Spes* på Skeppsholmen i de to år, han var der. Den svenske regering havde i 1664 besluttet, at der skulle gøres forsøg med at bygge orlogsskibe i fyrretræ. Alle skibe havde hidtil været bygget i egetræ, der bl.a. blev hentet i Blekingeområdet. Der blev tilsyneladende mangel på eg, og det var billigere og hurtigere at bygge i fyr – men knapt så holdbart. Derfor blev Medelpads Varv i Norrland anlagt, og Pieter Croon blev ansat som skibsbygmester. Her nåede han at bygge 7 orlogsskibe, før den nyudnævnte leder af søforsvaret generaladmiral Hans Wachtmeister i 1679 ikke længere ville godtage orlogsskibe af fyrretræ.

Mens Croon endnu var på Skeppsholmen i 1666, blev der bygget en pragtmodel af et orlogsskib. I mange år blev denne model antaget at forestille *Amarant*, som var bygget 1653-54. Det er imidlertid mere sandsynligt, at modellen forestiller *Spes*, der som pragtmodellen, stod færdig i 1666 (fig. 3).

## *Spes'* bedrifter

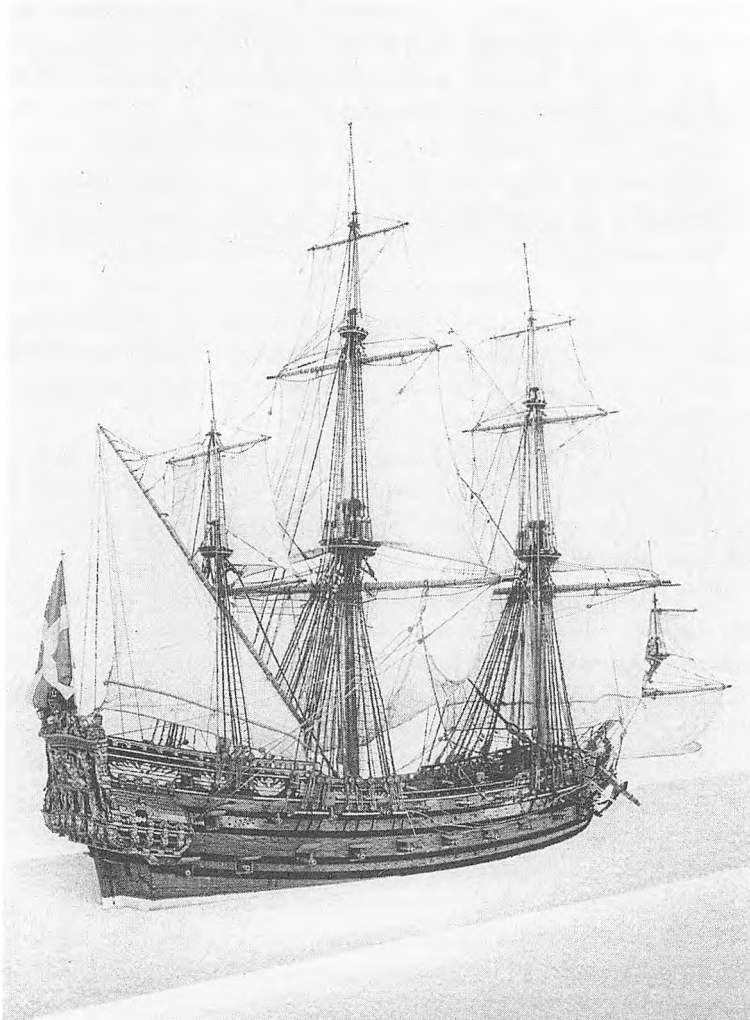
I perioden 1666-1679 var *Spes* hjemmehørende ved Stockholms Orlogsstation. Efter afslutningen af Skånske Krig blev det fra svensk side besluttet at anlægge en orlogsstation ved Karlskrona, hvor *Spes* var stationeret fra 1679. Med anlæggelsen af stationen var svenskerne »længere nede« i Østersøen, belært af erfaringerne fra den just overståede krig.

I årene op til Skånske Krig hørtes der ikke så meget til *Spes*. Den sejlede som de øvrige svenske orlogsskibe mange konvojsejladser til beskyttelse af handelsskibe samt med forskellige øvrighedspersoner.

Kaptajn Gustav Sparre blev i august 1672 beordret til at sejle til



Fig. 3. Pragtmodel fra 1666 af svensk orlogsskib – sandsynligvis *Spes*. Sjöhistoriska Museet, Stockholm.



Gøteborg med *Spes*. Her skulle han hente ambassadøren, general Per Sparre, som skulle overføres til London.

Da *Spes* efter afgang fra Gøteborg sejlede nord for Skagens gren den 24. september, blev vejret hårdt, og hun mistede stormasten. Ambassadør Sparre fortsatte fra Skagen til London på et kofardiskib uden sine ejendele.

*Spes* vendte tilbage til Gøteborg for at få ny stormast og kunne den 8. november aflevere ambassadørens bagage i London. Den 8. januar 1673 var *Spes* tilbage i Gøteborg, hvor skibet blev liggende til slutningen af marts. Derefter beordredes skibet igen til Stockholm, hvorfra det overførte prinsessen af Holsten til Tyskland.

I juni 1674 skulle *Spes* igen overføre øvrigheds personer. Denne gang var det rigsråd og legat, greve Bengt Oxenstjerna, der skulle overføres til Wismar. Kaptajn Werner von Rosenfeldt var befalings-

havende og afsejlede fra Dalarö ved Stockholm den 24. juni med gæsterne.

Ved Ølands sydspids løb *Spes* ind i en kraftig sydvestlig kuling, og Oxenstjerna beordrede Rosenfeldt, »for fruentimmernes skyld«, at søge havn. Rosenfeldt sejlede *Spes* ind til Kristianopel på Blekinges østkyst. Oxenstjerna forlod sammen med sine fruentimmere skibet og fortsatte rejsen til lands. Hans ejendele førtes til Wismar af *Spes*, og den 28. juli ankom det igen til Dalarö.

Werner von Rosenfeldt, som var kaptajn på *Spes* i 1674-75, kom iøvrigt senere helt til tops i den svenske flåde, idet han blev viceadmiral med inspektion over alle styrmænd ved admiralitetet samt inspektion over lodsvæsenet i Sverige, Finland og Pommeren. Fra 1700 bliver Rosenfeldt holmadmiral i Karlskrona.

## Skånske krig

Christian d. V's ønske om at generobre de skånske provinser, som Danmark tabte i 1660, betød at Danmark den 2. september 1675 erklærede Sverige krig. I begyndelsen havde den danske flåde dog kun ordre til at opræde fjendtligt overfor Sveriges tyske provinser.

I oktober 1675 befandt den svenske flåde sig ved Gotland under riksadmiral Gustav Stenbocks befaling. *Spes* indgik i denne flåde på 4 eskadrer, som bestod af 66 skibe med ialt 2222 kanoner og 10563 mand. Denne massive flåde kunne virke skrækindjagende, men det blev dog ikke danskerne, der satte den ud af spillet.

Den 16. oktober lagde hele flåden sig under Lilla Karlsö vest for Gotland for at få bedre ankergrund. Der havde været kraftig vind i flere dage. Riksadmiralen kaldte skibscheferne sammen til rådslagning. Vinden var VSV, og der var ved at være proviantmangel. Efter middagen gik vinden i NØ og øgede til stærk storm, som varede i et døgn. Flåden fik 4 skibe beskadiget. Flere forliste, ét mistede ankeret og drev bort. Mange andre skibe mistede – foruden ankre – også master og espinger (skibsjoller).

Den 17. om morgenen ophørte stormen, og riksadmiral Stenbock kaldte igen cheferne til rådslagning, hvor det blev besluttet at vende hjem med flåden. Hertil var der flere grunde.

- 3 skibe var forlist, og 2 havde mistet masterne.
- Mandskabet var inficeret af sygdom. Der var op til 200 syge på nogle skibe, og intet skib havde mindre end 50-60 syge.
- Selvom der var provianteret som foreskrevet, var kosten ombord ikke tilstrækkelig.
- Endvidere kunne der ikke ventes andet end storm og ulykke på den sene årstid.

Eskadrecheferne og en del af skibscheferne, deriblandt *Spes'* chef,

Werner von Rosenfeldt, tilsluttede sig med underskrift denne beslutning. Nedenstående uddrag af Spes skibsjournal for oktober 1675 viser forløbet.

»den 16 Windne WSW med regnacktigt weder och blåst, dito befales, at hwar och een för sitt skiep skulle ge in skriftlig skippets och folkets tilstand, samt och betenkiende hvad wed denne seene höösten med flotten were at giöra, effter middagen sprang winden som uth ur en seek til en NtO meden storm, skippet Jupiter som lijtet til förande war under segel dref bort effter inga anker willa

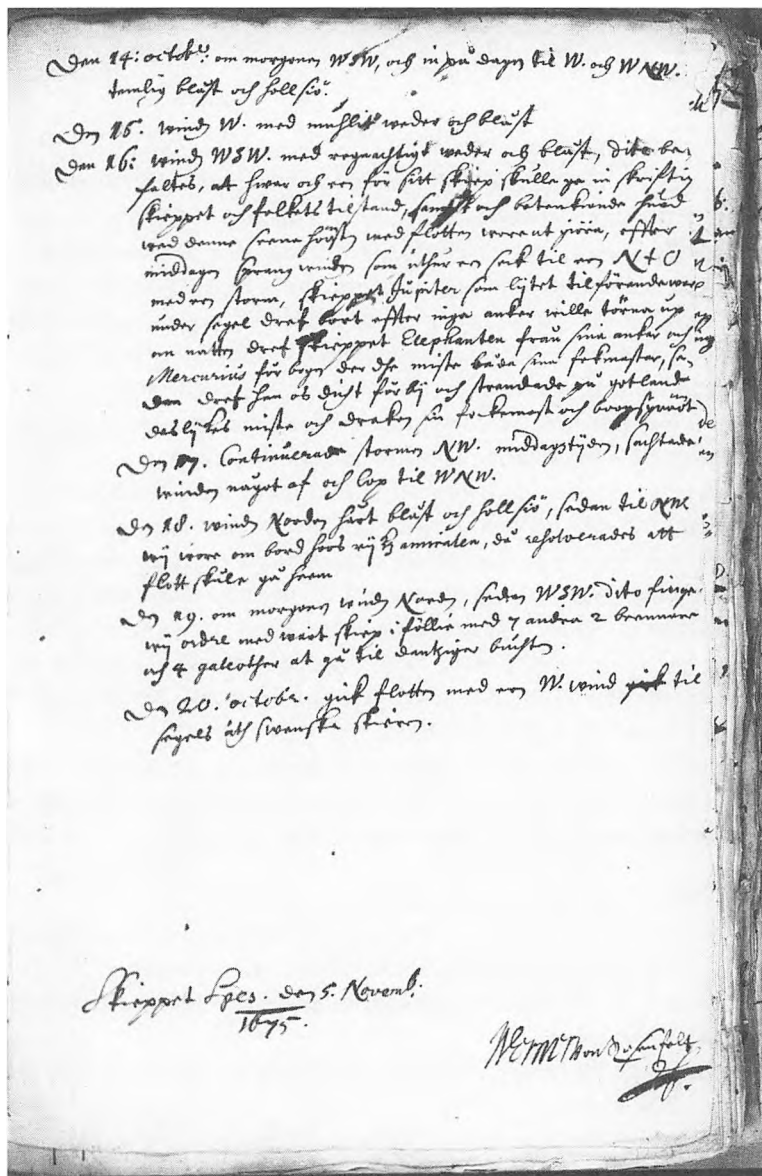


Fig. 4. Uddrag af Styrmandsjournal fra Spes. Krigsarkivet, Stockholm.

törna up, om natten dref skippet Elephanten från sina anker och Mercurius för bege der dhe miste båda sina fokmaster, seda dref han os dicht för bij och strandade på Gotland, des lijkes miste och Draken sin forkemast och boop sprööt.

den 17 Continuerade stormen NW, middagstijden sachtade winden något af och lop til WNW.

den 18 winden Norden hårt blåst och hollsiö, seden til NW, wij wore ombord hoos rijksamiralen, då resolwerades att flott skule gå heem.

den 19 om morgonen winden Norden, seden WSW dito finge wij ordre med vårt skiip i föllie med 7 andra 2 brennare och 4 ga-leoother at gå til Dantziger buchten.

den 20 october gik flotten med een W wind til segels åth swenske skieren.

Skippet *Spes* den 5. Novemb 1675.  
Werner von Rosenfeldt.«

Riksadmiralen ræsonnerede nu, at hver enkelt skulle gøre sit bedste for at beskytte sit skib og søge til den svenske skærgård.

Under major Erik Sjöblads ledelse blev *Spes* og 12 andre skibe dog beordret til at opsøge en hollandsk koffardiflåde og nogle konvojskibe, som var gået til Danzig og Königsberg.

*Spes* afsejlede den 21. oktober mod Ølands sydspids, men løb 23.-28. oktober ind i meget hårdt vejr med storm og snefog. Sjöblad opgav videre sejlads og stævnedes igen mod Stockholm den 30. oktober.

Det var flådens totale nederlag uden kamp. Efter hjemkomsten skrev kongen, Karl d. XI til riksadmiralen, og beskyldte ham og skibscheferne for at pleje egne interesser. I stedet for at vende hjem burde de »helre gå med heder på fienden«. Den svenske konge var tilsyneladende upåvirket af de faktorer, der havde sat flåden ud af spillet.

Resultatet blev da også, at Danmark fik det totale søherredømme og erobrede en del af Sveriges tyske provinser. Den svenske flåde kom ikke på søen mere det år, og i begyndelsen af 1676 blev frosten så stærk, at flåden simpelthen ikke kunne komme ud fra sit vinterleje.

## Slaget ved Øland 1. juni 1676

I 1676 indgik *Spes* i den svenske flådes 4 eskadrer som bestod af 59 større og mindre skibe, 2194 kanoner og en besætning på 11421 mand. Flåden var under kommando af rigsråd Lorens Creutz, som befandt sig på admiralskibet *Stora Kronan* med 125 kanoner og en besætning på 842 mand. Den danske flåde bestod af 3 eskadrer på ialt 46 lineskibe og fregatter med i alt 1727 kanoner.



Denne gang var det en kombination af danske kanoner og dårligt, svensk sømandskab, der satte flåden ud af spillet.

1. juni 1676 midt på dagen, mødte den danske og svenske flåde hinanden syd for Øland. Lorens Creutz havde netop indtaget et måltid mad på admiralskibet. Da han kom op, signalerede Klas Ugglå på *Svärdet*, at hans eskadrer som var foran, ikke kunne sejle videre, da de ellers ville blive afskåret af danskerne. Creutz misforstod dette og gav ordre til vending af *Stora Kronan*.

Denne manøvre fik katastrofale konsekvenser. Creutz, der ikke var søkyndig, undlod at mindske sejl, inden han drejede til vinden for at vende. *Stora Kronan* var meget let, da den ikke var ballastet. I et forsøg på at bjærge mærssejlene under vendingen kom der samtidig en »grufvelig hård iling«, og skibet væltede over på bagbordsiden.

På *Stora Kronan* havde man ikke taget bagbords kanoner ind og lukket lugerne, hvorfor skibet væltede over på bagbordssiden, med master og sejl »langs vandet«. Vandet begyndte at trænge ind – og samtidig gik der ild i »krutkisten«. Styrbordssiden af skibet, master og kahytter sprang i luften, hvorefter *Stora Kronan* hurtigt forsvandt ned i dybet. Af besætningen på 842 blev kun 41 reddet. De blev bjærget om aftenen af de øvrige skibe og førtes i land på Øland. Major Anders Sparrfeldt, som var en af de reddede, blev kastet tværs over to større skibe og faldt uskadt ned i et tredjes sejl.

Denne begivenhed skabte stor forvirring i den svenske flåde. Nogle skibe udførte den beordrede vending, andre optog kampen med danskerne, og andre flygtede mod skærgården.

Klas Ugglå, der havde startet hele miseren, tog kampen op og lå med *Svärdet* mellem de danske flagskibe *Christianus Quintus* (Cornelis Tromp) og *Churprinsen* (Niels Juel).

Efter 1½ times kamp faldt *Svärdets* stormast, hvorpå Ugglå måtte stryge flaget. De danske admiraler Niels Juel og Cornelis Tromp søgte forgæves at hindre en brander i at lægge sig på siden af *Svärdet*. *Svärdet* sprang i luften med størstedelen af besætningen. Al svensk modstand ophørte, og forvirringen var derpå total.

Danskerne havde mistet den lille brander, der sprang i luften sammen med *Svärdet*, og havde ca. 100 døde. De svenske tab var 4 linieskibe og 3 brigger med over 400 kanoner. 2000 mand og 3 admiraler var faldet, 600 mand blev taget til fange.

Efter slaget flygtede *Spes* sammen med hovedparten af de øvrige svenske skibe mod Landsort, hvor der opankredes i Dalarö ved Stockholm om aftenen den 2. juni 1676.

I september 1676 var *Spes* og 7 andre skibe, under admiraløjtnant Werner von Rosenfeldts ledelse tilbage i Dalarö. Formålet var at være på vagt og krydse i farvandet ved Landsort – men den 2. december beordredes Rosenfeldt at oplægge skibene i Dalarö for vinteren.

I slutningen af marts 1677 beordrede den svenske konge Karl d. XI, at der skulle sendes en mindre eskadre af skibe på krydsning ved Gotland. Eskadren skulle forhindre danskerne i at hyre bådsmand til sin flåde.

Under Rosenfeldts befaling afsejlede *Spes* og 4 andre skibe i begyndelsen af maj. De opbragte en dansk kaper, som blev bragt ind til Dalarø. Besætningen berettede, at 3 danske orlogsskibe var på vej til Gotland. Rosenfeldt afsejlede straks den 19. maj mod Gotland og Karlsøerne, for at opsøge og erobre de danske skibe. 2. juni vendte *Spes* og de øvrige tilbage til Dalarø, uden at have mødt fjendtlige skibe.

## Slaget i Køge bugt 1. juli 1677

I begyndelsen af 1677 udnævntes Henrik Horn som ny admiral-general over den svenske flåde. I slutningen af maj begav han sig til Dalarø for at samle 3 eskadrer. Denne gang indgik *Spes* i 2. eskadre, og fartøjschefen var nu kommandør Anders Jakobsson.

Samlet bestod flåden af 14 store og 12 mellemstore orlogsskibe samt en række mindre fartøjer – ialt 52 skibe. Bestykningen var på 1827 kanoner og besætningen på 9186 søfolk og »knektar«.

Henrik Horn var blevet beordret til at ødelægge den danske flåde, og skulle derefter plyndre på Sjælland og Møen, for tilsidst at afskære forbindelsen mellem København og de danske tropper i Skåne.

Den danske flåde bestod af 16 store og 7 mellemstore orlogsskibe og en række mindre fartøjer. Ialt 36 skibe med en bestykning på 1267 kanoner og en besætning på 6505 mand. Admiral Niels Juel havde kommandoen. Svenskerne var igen overlegne hvad angår skibe, kanoner og besætning.

Henrik Horn havde besluttet at angribe den danske flåde inden hollænderen Cornelis Tromp stødte til danskerne med sin hollandske hjælpeflåde. Dette bragte Niels Juel i et dilemma, da han *skulle* sejre. Ellers var alt tabt.

Kl. 8 om morgenen den 30. juni gik vinden i SSV og var derfor meget gunstig for den svenske flåde. Svenskerne havde siden den 24. juni ligget til ankers syd for Møen – og Horn gav signal til at hæve ankrene og gå til angreb på danskerne, som lå mellem Falsterbo og Stevns med admiral Niels Juel på *Christianus Quintus*. I løbet af aftenen kom flåderne nær hinanden og forsøgte at »tage vinden fra hinanden« – og om morgenen kl. 4 den 1. juli sejlede flåderne for SSV vind ved siden af hinanden mod NØ langs Stevns klint. Svenskerne lå til luvart, men havde ikke lyst til at starte angrebet. Deres eskadrer gik i rækkefølgen 3-1-2.

Kort før kl. 6 var man på skudafstand og Niels Juel gav signal til kamp. Mens krudtrøgen endnu lå over de danske skibe, forsøgte svenskerne sig med et branderangreb. De sendte 3 brandere mod

Niels Juels flagskib *Christianus Quintus*. Det lykkedes danskerne at bugser branderne til læ, hvor de brændte ned (fig. 5).

Allerede i begyndelsen af kampen fik svenskerne problemer. Et af deres store skibe *Draken* gik på grund ved Kalkgrunden, under Stevns NØ-pynt. Til trods for at admiral Horn lod 6 større skibe hjælpe *Draken*, blev dette – efter en længere kamp – tvunget til at stryge flaget. Hvorpå det, med hjælp fra strandvagten på Stevns, blev besat. Skibene, der skulle beskytte *Draken* flygtede mod øst, skarpt forfulgt af danskerne.

Horn kæmpede videre med hovedstyrken. Svenskerne foretog en vendemanøvre ved Stevns NØ-pynt og sejlede mod SØ. Vendingen havde taget en times tid og bragt en del uorden i svenskernes linie. Ved 11-tiden var vinden drejet til vest, og der var opstået hul i den svenske linie foran det 7. agterste linieskib. Det var skibet *Herkules*, der sejlede umiddelbart foran *Spes*.

Niels Juel udnyttede dette hul og brød med sine skibe i kølvandsorden gennem fjendens linie.

Denne manøvre bragte yderligere uorden i den svenske flåde. De to afskårne linier drejede også mod vest. Samtidig kom den flåde tilbage, der havde erobret *Draken* og forfulgte den ene del af den svenske linie, som tog flugten. Niels Juel koncentrerede sig derefter om den resterende svenske flåde, som var til læ.

Svenskernes mål var at ramme det danske admiralsskib *Christianus Quintus*, og det kom til en heftig ildkamp. Med tre skibe kæmpede Niels Juel mod 6 svenske. 2 gange måtte Niels Juel skifte flag-

*Fig. 5. Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Maleri i Orlogsmuseet af Viggo Faurholt (1832-1883).*



skib, men holdt god slagorden. Svenskerne kæmpede bravt, men med megen uorden i flåden.

Ved middagstid tog vinden til fra NV, og det blæste op til kuling. Svenskerne trak, stadigt kæmpende, mod Bornholm og ved 4 tiden om eftermiddagen erobrede danskerne *Svenska Lejonet*. Så blev flugten en realitet, og den fortsatte til næste morgen kl. 8, hvor svenskerne var helt ude af syne.

Tabene var store. Svenskerne tabte 7 lineskibe til danskerne. Lineskibet *Calmar* brændte i Malmø havn, og på *Saturnus* forekom en eksplosion, som beskadigede skibet svært. Derudover mistede de 6 småskibe og 3 brandere samt 4000 døde, sårede eller tilfangetagne. Danskerne mistede ingen skibe, men havde knap 400 døde og sårede.

Henrik Horn ankom med resterne af den svenske flåde deriblandt *Spes* til Dalarø den 11. juli, hvorpå hans ansættelse ved flåden ophørte. Danskernes sejr i Køge Bugt betød, at de fortsat havde kontrol over Skåne og kunne dermed fortsætte krigen.

Efter slaget i Køge bugt førte admiral Hans Wachtmeister *Spes* og 15 andre større skibe til Kalmar. Samtidig afsejlede Niels Juel, der nu var blevet udnævnt til generaladmiralløjtnant, den 18. juli fra København til Bornholm med 21 skibe. Her stødte han til 9 skibe fra den hollandske hjælpeflåde, og den 3. august stødte Cornelis Tromp til med yderligere 3 skibe.

Niels Juel ville forsøge at ramme flåden i Kalmar. Men den stærkt befæstede by og havn holdt stand. I stedet hærgedes en del af Smålands kyster – og den 8. august landsattes tropper på Øland. Da Wachtmeister blev underrettet herom overførtes 150 dragoner fra skibene til Øland. Det lykkedes at overraske danskerne udenfor Borgholm og tage 130 danske tilfange. Tromp sejlede tilbage til København, mens Juel fortsatte sine aktiviteter i Østersøen, hvor han bl.a. brændte Vestervik 1. september. Den 6. oktober returnerede Niels Juel til København og lagde flåden op for vinteren.

I begyndelsen af november 1677 beordrede den svenske konge 9 af skibene i Kalmar tilbage til Dalarø. *Spes* og 5 andre forblev i Kalmar under befaling af admiralløjtnant Werner von Rosenfeldt.

*Spes* lå i Kalmar til den 27. december 1677. Kongen beordrede Rosenfeldt til – med *Spes*, *Andromeda* og *Nordstjernan* – at konvojere nogle proviantskibe fra Karlshamn til Stralsund, for derefter hurtigst muligt at vende tilbage til Karlshamn eller Kalmar. Rosenfeldt sejlede straks til Karlshamn. Derfra sejlede han den 3. januar 1678 med 22 fartøjer.

Natten mellem den 4. og 5. januar 1678 hærgede en »forfærdelig« VNV-lig storm området mellem Hanø og Bornholm – og Rosenfeldt fik store problemer. Flåden mistede et af de mindre lastskibe. Skuden *Spes* »gik til botten med 500 tunnor spanmål« (skibet, der sank var navnebroder til skeppet *Spes*, som denne artikel omhand-



ler). Rosenfeldt måtte give op, og kom 6. januar tilbage til Kalmar med *Andromeda* og *Nordstjernan*. *Spes* var i stedet sejlet tilbage til Karlshamn.

I midten af februar forsøgte Rosenfeldt igen at sejle til Stralsund. Trods mange besværligheder lykkedes det, og han vendte tilbage med konvojen den 4. marts.

Den svenske konge Karl d. XI. havde befalet at hovedflåden skulle være færdigudrustet den 15. april 1678. *Spes* blev sejlet til Dalarø i løbet af april. Efter Henrik Horn var Hans Wachtmeister blevet flådens øverstbefalende.

Flåden, der havde lidt et par solide nederlag ved Øland i 1676 og i Køge bugt i 1677, bestod i foråret 1678 af 9 store, 12 middelstore og 2 mindre orlogsskibe, samt en række mindre fartøjer: ialt 48 skibe med 1491 kanoner og en bemanning på 6889. *Spes* blev da ført af kaptajn Olof Nortman med 250 mand og 48 kanoner.

Flåden førtes den 13. juni til Kalmar, hvor den nød større beskyttelse end ved Stockholm. Der udførtes en række krydserekspeditioner til Bornholm, hvor *Spes* deltog fra den 22. til 28. juni 1678.

Niels Juel's flåde, som efterhånden var blevet betydeligt større end svenskernes, forlod København den 1. juni med 53 skibe, 2006 kanoner og en besætning på 10614. Den 4. juni angreb Juel Ystad og planlagde herefter et angreb på den svenske flåde i Kalmar. Det lykkedes ikke, da svenskernes stilling i Kalmar fortsat var for stærk. I løbet af 1678 var der ikke større træfninger mellem den danske og svenske flåde, som *Spes* deltog i.

I 1679 nærmede Skånske Krig sig sin afslutning. Forinden var der dog en mindre træfning i april, hvor de danske lineskibe *Delmenhorst* og *Flyvende Hjort* blev sendt til Bornholm for at hente 500 svenske krigsfanger. De blev angrebet af 5 svenske lineskibe, hvor *Spes* var et af dem. Danskerne forsvarede sig bravt mod overmagten, indtil de i ly af mørket vendte tilbage mod København.

Den svenske hovedflåde befandt sig stadig i Kalmar. Niels Juel forsøgte et par gange at lokke dem ud, men det kom kun til mindre småtræfninger.

Svenskerne mistede i juli lineskibet *Nyckelen*, som »under forfølgelse og en styrmands forsømmelighed gik på grund«. Skibet forsvarede sig modigt i 3 timer mod 4 danske skibe. Tilsidst gik der ild i skibet, som derpå sprang i luften.

I september 1679 afsluttes Skånske Krig – og dermed også en del af *Spes'* historie.

## Konvojsejladser

Når den svenske flåde ikke var involveret i krigshandlinger var dens opgave ofte at beskytte handelsflåden – at sejle konvoj. *Spes* indgik efter Skånske Krig i en del konvojeringer.

Under den Pfalziske Arvefølgekrig fra 1688-1697 mellem Frankrig og de allierede sømagter, England og Holland, fik Danmarks og Norges handel svære vilkår. De allierede England og Holland ville for enhver pris hindre handelen på Frankrig fra neutrale lande. De dansk-norske redere lod ofte det neutrale danske flag dække krigsførende nationers ladninger.

Danmark og Sverige sluttede derfor i 1690-91 en neutralitetskonvention, hvor de aftalte fælles optræden overfor de krigsførende nationers skibe – og at konvojere hinandens handelsskibe.

Det var problematisk at anløbe fransk havn under Den Pfalziske Arvefølgekrig. Englænderne og hollænderne gennemtvang ofte visitation og afslørede falske ladningspapirer. Det var derfor også med vekslende held, at de dansk-svenske fælleskonvojer søgte at slippe halskindet til byerne på den franske atlantehavskyst.

*Spes* deltog bl.a. i 1693 i fælleskonvojen sammen med de danske fregatter *Delmenhorst* og *Lossen* samt op mod 150 handelsskibe. De afgik fra Flekkerø i december i hårdt vejr – og nåede fransk havn uden at blive opbragt. Muligvis på grund af den sene årstid.

I 1694 kom det til direkte træfninger med englænderne i Kanalen. Der blev afsendt to fælleskonvojer og i begge tilfælde tilføjede englænderne konvojerne tab. 1694 blev officielt afslutningen på de dansk-svenske fælleskonvojer.

Svenskerne fortsatte sejladserne til Frankrig, medens danskerne opgav at hævde sig overfor de store sønationer. Svenskernes fortsatte trafik blev noget af en udfordring for de allierede. Det er i lyset af dette, vi skal følge *Spes* på det sidste togt.

## *Spes'* sidste togt

Kaptajn Jonas Palmquist skulle i 1696 lede konvojen til Frankrig. Han fik kommandoen på *Spes*, men var stort set forfulgt af uheld fra begyndelsen. Palmquist blev født den 1. februar 1667, og han blev kaptajn i 1696. Han var således 29 år, da han overtog *Spes*.

Ved afsejlingen fra Karlskrona den 15. oktober 1696 på vej til Sundet grundstødte *Spes* mellem Stevns og Møn. Hun kom flot – og efter flere besværligheder rapporteres den 19. december, at *Spes* havde passeret Kanalen uden kontroverser med englænderne. Flåden var ganske vist blevet spredt på sejladsen ned gennem Nordøen – men havde klareret sig.

Syd for Calais ved Wissant løb *Spes* imidlertid ind i en storm og mistede roret. Jonas Palmquist udførte her en sømandsdåd, idet han under store vanskeligheder fik *Spes* sejlet til Falmouth, hvor det blev repareret.

I marts 1697 befandt Palmquist sig med *Spes* i St. Martin. Han var ved at klargøre til hjemturen, hvor 43 svenske og 6 danske kofardiskibe skulle konvojerer. Der var taget franske varer ombord

bl.a. frontiniach (en muskatvin fra det sydlige Frankrig) og franske brændevine (cognac).

*Spes* kom søndag den 27. juni ind i Kanalen med konvojen. Vejret var »tykt« (usigtbart). To engelske orlogsskibe på hver 80 kanoner dukkede op, og da *Spes* passerede, saluterede Palmquist med 8 skud, og mærsejlene til tops. Englænderne misforstod tilsyneladende signalet, og sendte en løjtnant i en chalup over til *Spes* som en gestus.

Den engelske officer spurgte Palmquist, om han ønskede noget, idet han vidste, at konvojen havde været længe i søen. Palmquist bad om vand, hvorpå englænderne overførte 12 tønder. Som tak kvitterede Palmquist med et ½ oksehovede vin og et anker brændevin.

Mens dette møde stod på, begyndte det at lysne, og sigtbarheden blev bedre. Palmquist opdagede nu, at han lå umiddelbart bag den engelske og hollandske flåde på ca. 50 fartøjer med tre admiraler. Kommandoen blev ført af George Rooke.

Englænderne meddelte nu, at de havde fået oplysninger om, at konvojen skulle være »falsk« (d.v.s. skulle dække over andre nationaliteter, end blot svenske skibe), og at der befandt sig franske varer ombord. Det var en dansk informant Michel Lang, der skulle have oplyst englænderne om dette forhold. Alle handelsskibene i konvojen blev nu visiteret. Deres pas og nøgler blev inddraget, og der blev sat 2-3 engelske vagter på skibene.

På *Spes* fik Palmquist besøg af endnu en løjtnant, som bad om en liste over samtlige skibe, deres navn og hjemsted. Palmquist gav udtryk for det urimelige i, at englænderne antastede konvojen som åbenbare fjender og ikke som venner – og at han naturligvis måtte beskytte kongens gods og skibe. Derfor sendtes *Spes'* overløjtnant ud i en bemanded chalup for at imødegå englændernes fremfærd.

Den svenske chalup blev mødt med hug og slag, og overløjtnanten blev nødsaget til at forsvare sig med sin pistol, hvorved en englænder blev kvæstet.

Palmquist fremsendte nu den efterspurgte liste til det engelske admiralsskib samt en anmodning om, at den engelske admiral ikke ville fare så voldsomt frem mod koffardiskibene. Desuden anmodede Palmquists løjtnant, på sin konges vegne, om fri passage for konvojen. Den engelske løjtnant svarede, at han jo ikke kunne påberåbe sig en konge, der ikke eksisterede. Karl d. XI døde den 5. april 1697. Palmquists løjtnant protesterede og sagde, at »vi ha Gudi lov en konung igen«. Den engelske admiralgeneral svarede hertil, at selvom den nye konge var proklameret, så var han endnu ikke kronet – og meddelte iøvrigt Palmquist, at han måtte vente på fri passage til dagen efter. Palmquist var ved at tabe tålmodigheden, men måtte bøje sig for overmagten.

Næste morgen den 28. satte han sejlene og saluterede med 16

kanonskud – med mærssejlene i top. Da han passerede det engelske admiralsskib, skød englænderne musketskud efter *Spes'* mærssejl. Den engelske løjtnant kom igen i en chalup, og krævede at Palmquist strøg mærssejlene. Samtidig spurgte løjtnanten, om kaptajnen ikke vidste, at England havde krævet, at alle »konger og potentater« skulle stryge sejlene i Kanalen. Palmquist vidste at republikkers og byers handelsskibe skulle stryge mærssejlene – men ikke kongers. Han mente ikke, at Sverige havde indgået en sådan aftale.

Den engelske løjtnant vendte tilbage til admiralsskibet, hvorfra man straks udkommanderede en anden løjtnant i samme ærinde. Palmquist hævdede stadig, at han absolut ikke havde ordre til at stryge sejl.

Den anden engelske løjtnant overbragte nu Palmquist besked om, at hvis han ikke ville med det gode – måtte man jo tvinge ham. Løjtnanten fortalte, at propperne var taget ud af kanonløbene, kanonerne puttet med »dobbelt skarpt« og folkenes køjer bragt på bakken. Løjtnanten signalerede tilbage til sekundanterne og flagmændene, at de skulle gøre sig klar – hvorefter han tog tilbage til admiralsskibet. Palmquist lod stadig mærssejlene stå og overhørte englændernes advarsler.

I sin rapport beskriver Palmquist situationen således: »då jag emellan fyra tredäckade skepp om 100 stycken vardera låg varandes jag aldeles klar til fåktande med mitt anfortrodde skepp«.

Lidt efter dukkede den samme løjtnant op igen på den tredje tur. Han havde den besked fra admiralen, at hvis ikke mærssejlene blev strøget, ville *Spes* blive skudt i sænk. Palmquist meddelte, at han i mangel af ordrer ikke kunne stryge.

Englænderne, der holdt fast på kravet til Palmquist, ville se en skriftlig ordre på, at han ikke måtte stryge for englænderne. En sådan kunne ikke fremvises, og der var således ingen vej tilbage.

Den tredje chalup returnerede til det engelske admiralsskib, hvor alt blev gjort klart til kamp. Palmquist hørte en del tumult og blev ret betænkelig:

»ehuruväl jag min konung till underdanig tjänst gärna hade uppofrat livet, inte kunnades det ringaste göra någon motvärn eller någon märklig effekt emot 3 omringande amiraler om 100 stycken och däröver, förutan den övriga flottan, jamväl icke kunna vinna någon honneur, härutinnan ei heller varken soldat eller sjömanskap kunna däri bevisas, därtill ifall jag mig till något motvärn satte, hela den kostbara flottan torde därigenom blivit pris. Ty till att förekomma alla sådana hinder och olägenheter eller Sverige tillhörende straffat med stora fall – har jag ogiernna mått sätta på (stryke) märsegelen«.

Palmquist måtte altså give sig. Alternativet var klart nok – englæn-

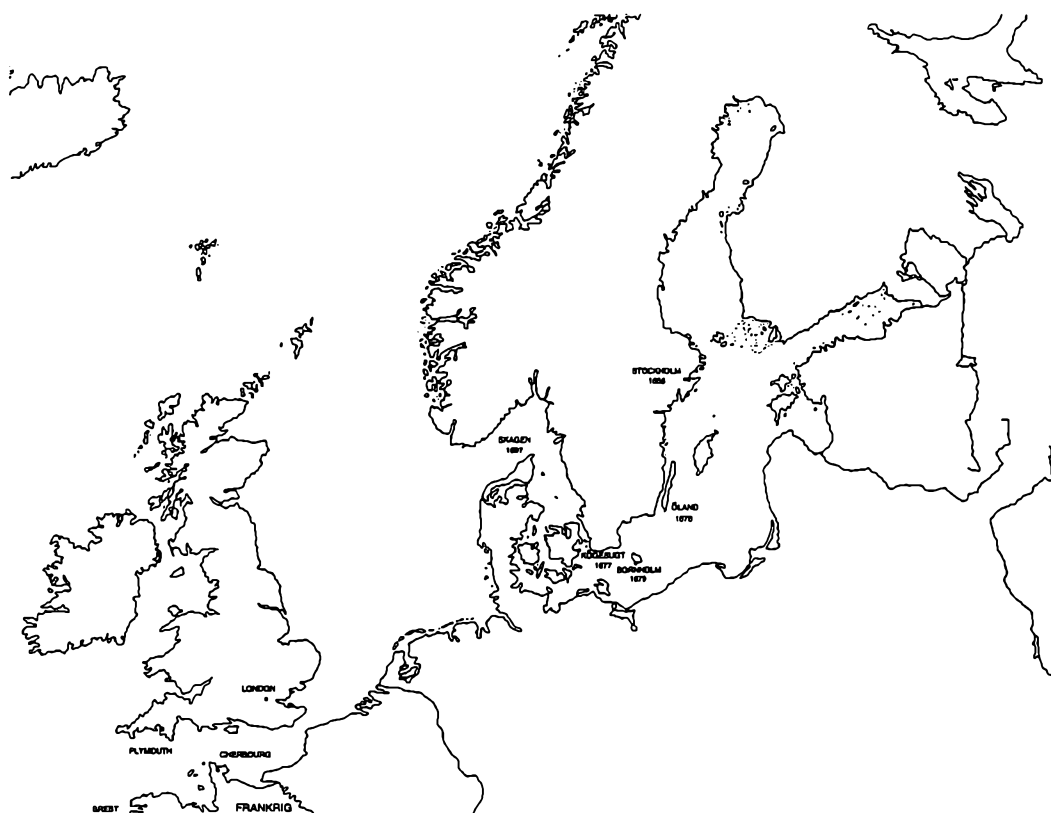
derne havde med stor sandsynlighed skudt ham i sænk. Efter *Spes* havde strøget mærsejlene, sendte admiralgeneralen igen en løjtnant over og meddelte, at Palmquist kunne sejle, hvorhen han ville. Koffardiflåden skulle stoppes og indbringes til Plymouth for videre visitation. Palmquist, som syntes det var forkert at vold skulle gælde for ret, ville ikke forlade den medfølgende koffardiflåde – og sejlede med til Plymouth (fig. 6).

Da de ankom med konvojen, var problemerne ikke ovre. Palmquist fik et langt og ufrivilligt ophold der. Han kontaktede den svenske resident i London – og derfra skrev han et fortvivlet brev til det svenske admiralitetskollegium.

Han beklagede sig over, at englænderne visiterede alle skibene på grundlag af Michel Langs oplysninger, og talte med søfolkene – »som de til och med skänkar stora belöningar och somlige med hot om straff tvingo at bekänna tvärt emot sanningen efter examinatoreernas eget behag«.

Palmquists problem var, at han førte en konvoj, hvori der indgik danske skibe. Det var kun skibe under svensk pas, der havde adgang til beskyttelse af svenske orlogsfartøjer. Danmark og Norge havde indstillet al handel med Frankrig, hvorfor deres deltagelse i kon-

*Fig. 6. Spes' sidste togt gik til Frankrig og endte med et 4 måneder langt ufrivilligt ophold i Plymouth.*





vojen var ulovlig. Endvidere fandt englændere en del franske varer ombord – samt indiske, som englænderne påstod var kapret fra hollandske og engelske skibe.

Hele sagen udviklede sig og vakte enorm opsigt i England, hvor man hævdede, at mange svenske skibe sejlede med falsk pas. Endvidere påstod englænderne, at udenlandske købmænd kunne rejse til Stockholm og opnå proforma borgerskab og dermed få udstedt svensk pas. På denne baggrund opstod der en del forviklinger mellem Sverige og England.

25. oktober 1697 befandt *Spes* sig endnu i Plymouth. Palmquist var kommet tilbage fra London, og ville samme eftermiddag afgå derfra med nogle af koffardiskibene, der var blevet deklarerede. Det var ikke alle skibene, der fik lov at sejle med – uvist af hvilken grund.

## *Spes'* forlis

Vel ude af Kanalen nærmede *Spes* sig de danske farvande – og fik den 4. november 1697 Robberts Knuth (Rubjerg Knude) i sigte ved middagstid. Der blæste en vestlig storm, og kursen blev lagt ONO langs kysten. Kursen blev holdt indtil ved 8 tiden om aftenen, hvor der observeredes et lys på land. Palmquist og hans styrmænd pejlede lyset i den tro, at det var Skagen fyr, og loddede samtidig dybden fra 15 til 35-40 favne.

I den tro at Skagen fyr var passeret lagdes kursen SOtS ind i Kattegat med kursen rettet mod Læsø – og vejret blev usigtbart.

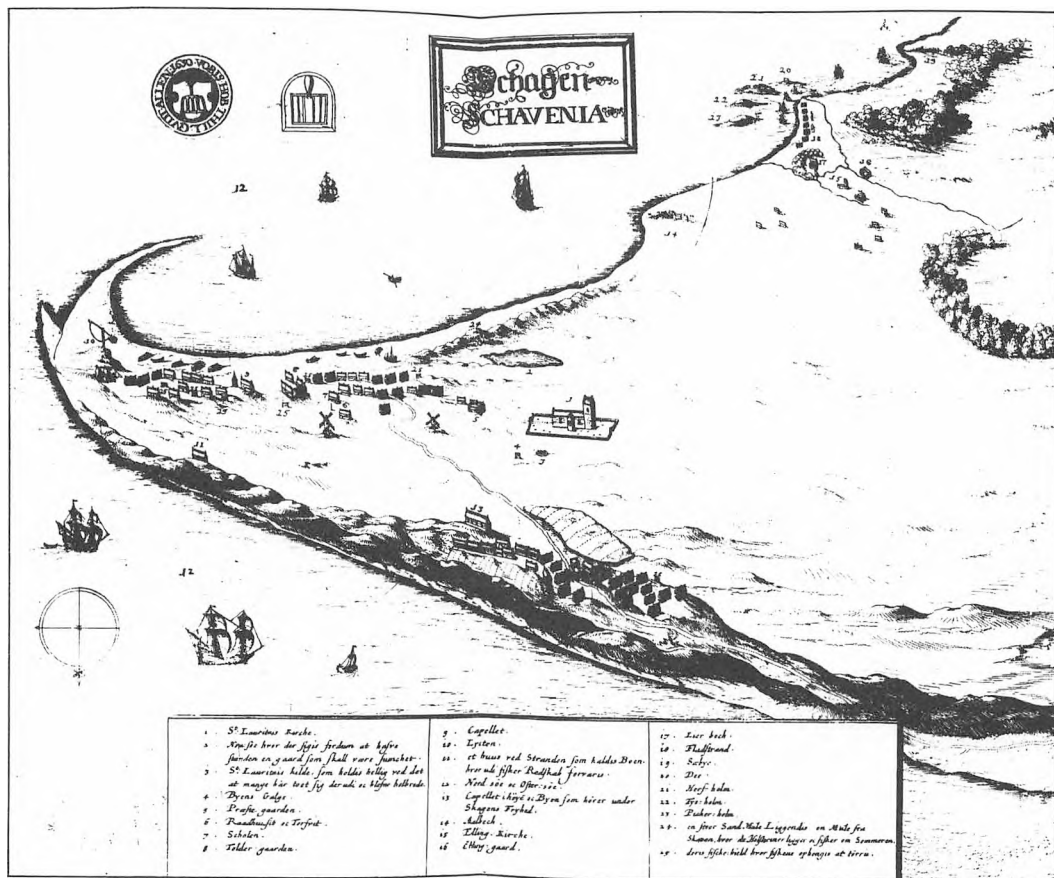
Efter at have sejlet en times tid, gik Palmquist ned i kahytten for at spise. Han var knapt begyndt, før der blev råbt »land, land forut« – han løb tilbage, og beordrede roret i læ. Idet samme stødte skibet mod bunden og blev stående.

En af styrmændene troede, at *Spes* var fortsat til Læsø med strømmen. Palmquist undrede sig over, at det kunne klares på 1 times tid.

Der blev givet tegn til nødsignal, og kanoner blev affyret som signal til land. Samtidig blev espingen sat i vandet for at sejle et varpanker ud. Søen var så heftig, at den end ikke kunne komme væk fra *Spes*, og den blev bordfyldt og slået itu mod fregatten. Vinden var taget til og sigtbarheden blevet lidt bedre.

Havde Palmquist været uheldig i Kanalen, var den nuværende situation nærmest tragikomisk. I sin rapport til admiralitetskollegiet skriver han: »då först den rätte Schagsche Fyhren blev upptändes och klart syntes kl. 10 på natten Wid pass, då wy och först kunde förmierka oss af den falska fyhren: tywärer: ware bedragne«

Det rette Skagen fyr var ifølge Palmquist blevet tændt kl. 10 om aftenen – øst for strandingsstedet. Den eneste trøst han kunne finde i situationen var, at et engelsk orlogsskib strandede samme nat



på samme sted uden nogen blev reddet. Hans slutter sin rapport med: »och presumerar jag att han sammaledes seglat efter samma fry« (fig. 7).

Skibet arbejdede og stødte hårdere mod bunden – og næste morgen den 5. november blev der igen skudt efter hjælp. Palmquist var utifreds med, at bønderne på landet ingen lyst havde til at hjælpe de nødlidende.

Højvande fik nu *Spes* til at flyde igen – mellem to revler. Man forsøgte at sætte sejl – men kun for en kort stund – skibet stødte igen på bunden. Nu begyndte besætningen at pumpe med to pumper, »men överallt fanns branningar och for litet vatten«.

Palmquist besluttede at kappe fokke- og stormasten for at lette skibet lidt og for at mindske vindens tag i riggen. Samtidig kastedes 6 kanoner overbord. I løbet af den næste nat blæste stormen op fra WNW, og ved midnat flød *Spes* lidt langs landet.

Nu fik den det endelige stød og satte sig meget hådt i bunden. Besætningen arbejdede nu med 4 pumper, men *Spes* var blevet slået læk – og vand og sand gjorde alt videre pumpearbejde formålsløst.

Fig. 7. Efter mange års virke og en omtumlet tilværelse forliste *Spes* i 1697 udfør Gl. Skagen, som ses nederst i billedet. Kobberstik efter Resens Atlas 1677.

6. november ved middag kom den første båd ud til *Spes* og begyndte at bjerge besætningen. Henimod aftenen blæste det op igen, og resten måtte forblive ombord. Palmquist indså nu, at skibet var tabt og besluttede »att göra anstalt att bärga konungens gods og folket«.

Søndag d. 7. november 3 dage efter den første grundstødning bjergedes resten af besætningen.

## På land

*Spes'* forlis medvirkede til, at Skagen blev delt i flere lejre. Udsigten til en hurtig gevinst fik flere embedsmænd til at handle ud fra mildest talt forskellige motiver. Borgerskabet i Skagen blev splittet, og alle byens prominente borgere var indblandet. Hele historien er grundigt beskrevet af H.P. Kristensen i »Samlinger til Jydsk Historie og Topografi 3 rk. 6 bd. 1908 s. 96-141.« Derfor skal efterdøningerne af *Spes'* forlis kun kort beskrives her.

Mens *Spes* kæmpede sin sidste kamp på revlerne ved Gl. Skagen, var der aktivitet på land. Da de første nødsrud blev hørt, samledes en del af Skagboerne i små grupper på stranden. Strandforpagterens fuldmægtig Hermann Mercker havde allerede den aften *Spes* strandede forsøgt at få et selskab til at gå ud til *Spes* med bådene. Selvom han havde budt en god sum penge for bjergningsforsøget, var der ingen, der turde at gå ud den aften. Ejheller den næste dag. Først den 6. – to dage efter forliset – lykkedes det Mercker at få et selskab til at sejle ud til *Spes*.

Ved denne lejlighed lavede Mercker en aftale med Palmquist om assistance til bjergning af såvel besætning som last. Palmquist havde selv rigelig med folk. Mercker fik derfor sendt bud til fiskerne i området for at leje deres både. Lidt efter lidt dukkede fiskerne op, som så overlod bådene til svenskerne.

## Borgmesteren og toldereren

I en af grupperne, der befandt sig på stranden den aften *Spes* forliste, var Skagens 70 årige borgmester Fedder Hansen Høyer. Han var tidligere tolder og havde opbygget en anseelig formue på bjergningsforretninger. Flere påstod ovenikøbet, at han ikke altid havde handlet særlig hæderligt. Borgmesterens broder Bøye Hansen var byfoged i Skagen. Han var rethaverisk og knapt så handlekraftig som borgmesteren.

I en anden flok stod den daværende tolder Anders Poulsen. Han og borgmestren havde en stadig kamp om, hvem der først kom de strandede skippere til »undsætning«. Tolderen blev beskrevet som »begavet og virksom, men kantet og egensindig ... en egoist af det reneste vand«.

Tolder Poulsen var den tolder i Nørrejylland, der voldte Rentekammeret de største problemer. Normalt var der i registeret til kopibøgerne en rubrik med benævnelsen »samtlige toldere«. I 1696-97 fandtes en rubrik »Tolderen Anders Povelsen udi Schawen« – han havde en selvstændig sagsmappe – muligvis begrundet i, at han kunne være en besværlig person.

## Bjergningsselskaber

Efter Palmquist og Mercker havde lavet aftale om bjergning af lasten på *Spes*, dukkede Fedder Hansen op med fire bjergningsselskaber, som han stillede til Palmquists rådighed. Hvis der kom flere af Merckers folk, viste borgmesteren dem væk.

Mercker ville ikke acceptere, at borgmesteren begyndte at overtage bjergningen – og han reagerede så heftigt overfor borgmesterens selskaber, at de hurtigt opgav.

Borgmesterens selskaber påstod, at også de var blevet hyret af Palmquist til at bjerge, men Mercker havde truet med at sætte de fire selskaber i »både bolt og jern«.

Borgmesteren blev fortørnet over Merckers fremfærd, og skrev den 10. november – under henvisning til lovens paragraffer – en protest til Mercker. Mercker svarede prompte og beskyldte borgmesteren for at læse loven som fanden læser bibelen – derudover bad han borgmesteren om at holde sig for sig selv, indenfor sit eget område.

8. november skrev Mercker til landsdommeren i Viborg og beklagede sig over borgmesterens handlinger i bjergningsspørgsmålet. Han ville gerne have rettighederne fastsat, og beklagede sig iøvrigt over, at »alting føres op til hannem (borgmesteren), som dog burde indlægges til tolder«.

Landsdommeren reagerede ved at skrive til borgmesteren, at han skulle passe sin egen forretning, og lade Mercker, som nu blev landsdommerens fuldmægtig i Aalborg amt, ordne bjergningen med Palmquist.

Fedder Hansen fandt sig i denne ydmygelse og stoppede sin bjergningsforretning, samtidig med han »takkede af et nøjsomt Sind« landsdommeren for den »welmente skrivelse«.

Palmquist og Mercker genoptog derpå bjergningen. De resterende 33 kanoner blev bragt ind på stranden. Ganske vist skete der et uheld, hvor en af dem faldt overbord. Kanonerne blev opstillet på stranden hvor de, når der var mulighed for det, blev bragt ombord på skibe på vej til Sverige. Det fremgår ikke, om alle kanonerne blev bragt til Sverige.

Hovedparten af den øvrige last bestod af vin og tin. Det kan undre, at et orlogsskib er spækket med handelsvarer – og Palmquist blev allerede af englænderne beskyldt for at medføre private køb-

mandsvarer. Dog hævdede han selv »ej at være nogen Købmand, men Kongen af Sveriges tilforordnede Kaptajn, der ei havde nogen Købmandsvare at sælge«.

Skagen var lagt under pres, ikke bare på det moralske plan, men også i forhold til indkvartering af ca. 250 svenskerne – samt til opmagasinerung af vin og tin.

## Palmquist og borgmesteren allierer sig

Palmquist og hans officerer var blevet indkvarteret hos en fiskerfamilie. Det befandt de sig ikke særlig godt med. På tredje dagen efter de var kommet i land, tog de sammen med tolderen Anders Poulsen op til borgmesteren for at få et behageligere opholdssted.

Fedder Hansen var nu venligere stemt, og han tilbød ikke blot at åbne sine døre for de svenske officerer, men også sine kældre for vinen. I dette spil er det ret besynderligt, at tolderen medvirker. Han burde jo netop bjerge vinen til Toldergården, men var blevet så uenig med sine medarbejdere, at han valgte at forlige sig med borgmesteren og Palmquist.

Da den første vin blev bragt ned i kældrene, blev Palmquist og tolderen uenige. Så uenige, at Tolder Poulsen valgte at forlige sig med sine medarbejdere og derefter bekriige Palmquist og Fedder Hansen.

Anders Poulsen havde forsøgt at bestikke Palmquist, som påstod, at han uden tolds erlæggelse kunne få forhandlet de bjergede varer for noget vin. Palmquist afviste tolderen med den sædvanlige begrundelse – at han ikke var købmand, men officer. Poulsen påstod at det ville ligge langt fra ham at snyde, og at han aldrig havde haft tanker om at give Palmquist et sådant løfte.

Tolderen var for alvor kommet på banen. Han forbød Palmquist at føre det bjergede vin til borgmesterens pakhuis og forlangte alle de strandede varer kørt til sit eget pakhuis.

Borgmesteren og Palmquist overhørte fuldstændig Anders Poulsen – og det ene vognlæs vin efter det andet blev kørt til borgmesterens pakhuis. Svenskerne handlede med varerne efter behag, uden at betale kongen told eller tolderen vin. Tolderen følte sig især forurettet, da Skagens sognepræst kunne købe vin, og senere også skolemesteren. Samtidig begyndte der også et udsalg af tin, hvor Jørgen Bille til Ellinggård købte en del.

## Tolderen tager sagen i egen hånd

Nu greb tolderen til andre midler. Han anmodede om byfogedens hjælp, og mødte op hos borgmesteren med to »lovfaste mænd«. Borgmesteren og Palmquist tog det meget roligt. Fedder Hansen lod sig ikke påvirke af sin bror byfogeden, og sagde »han skulle pas-



se på Slagsmål«, samt at toldereren skulle passe på ved stranden. Palmquist oplyste, at han ikke ville underlægge sig nogen tolder, og at han slet ingen købmandsvarer havde, som skulle svares told af. Flere gange forsøgte toldereren forgæves at komme i kontakt med borgmesteren og Palmquist, for at få dem til at udlevere godset og få det ført til sit pakhuis, hvor det kunne ligge under fælles opsyn. Det var forgæves hver gang. Anders Poulsen besluttede sig for at tage kommandoen over de vogne, som kørte varer fra strandingsstedet til pakhuset. Han var på færde nat og dag i den næste tid. Hans forehavende mislykkedes til dels. Tolderen forsøgte endog at overtale kuskene til at køre varerne til sit eget pakhuis istedet for borgmesterens – også dette mislykkedes.

En af episoderne blev ret dramatisk. Tolderen havde beslaglagt noget vin i en båd ved stranden. En af Palmquists skipperne fjernede varerne med vold, og fik dem stablet på borgmesterens vogn. Varerne blev kørt til borgmesterens gård, og toldereren fulgte protesterende efter. Da de ankom, overfaldt Palmquist toldereren, »først med Æreskjelden, dernæst med Hug og Slag og Ørefigen«. Tolderen fortrak til en af de mindre stuer – samtidig med han bad de øvrige tilstedeværende om at huske, hvad der var foregået. Palmquist løb igen efter toldereren og greb fat i ham og ødelagde hans fod. Anders Poulsen havde tilsyneladende fået nok, og trak sig skyndsomst væk fra borgmestergården.

## Tolderen rejser fra Skagen og svenskerne får travlt

Efter dette brutale overgreb fra Jonas Palmquist, også kaldet »Com-mendeuren« sendte Anders Poulsen en skrivelse til kommandanten ved Fladstrand fæstning (Frederikshavn), major Auswalt. Han udbad sig militær assistance mod svenskerne og borgmesteren. Derefter rejste han til Aalborg for at klage til stiftamtmanden. Denne var fraværende, og toldereren måtte derfor rejse hjem med uforrettet sag.

Mens toldereren var i Aalborg, blev der hektisk aktivitet i Skagen. Svenskerne fik travlt med godset. Mads Hansen var tolderens stedfortræder, og han var ikke nær så beslutsom og energisk som Poulsen.

En svensk skipper Svend Ordahl havde i mellemtiden ankret op udenfor Skagen – og Palmquist fik nu travlt med at leje alle de både og selskaber, han kunne. Fustager med vin, ammunition, skibsredskaber m.v. blev sejlet ud til Ordahls skib. Fedder Hansen havde for god ordens skyld underrettet tolderens stedfortræder. Mads Hansen begyndte at forhøre de lejede fiskere om deres forehavende og havde tilsyneladende mistet overblikket. Mens han var i færd med det-

te, lettede Svend Ordahl anker og sejlede bort med en del gods og ca. 100 mand fra *Spee*' besætning.

Efter toldereren var kommet tilbage til Skagen, blev svenskerne mere forsigtige og kørte derfor ad omveje til borgmesterens pakhuis. Poulsen mødte igen op på stranden, hvor han havde et sammenstød med Palmquist. Ved denne lejlighed faldt der et anker frontiniach af vognen, og Palmquist bebrejdede fremover toldereren dette uheld. Efterhånden udviklede sagen sig. Transporterne fra stranden til borgmesterens kældre blev mere farceagtige. Håndgibeligheder og slagsmål mellem svenskerne og skagboerne var almindelige. Tolderens embedsiver irriterede Palmquist, og han havde overfor flere vidner truet med at sætte de resterende 150 mand under våben, og rette de resterende ca. 30 kanoner mod Skagen by.

## Militæret griber ind

Endelig marcherede der en sergent med 6 bevæbnede soldater fra Fladstrand fæstning ind i Skagen. Tolderen og byfogeden sluttede sig til militæret og tog kurs mod borgmestergåden. Spændingen steg naturligt nok. Palmquist' trussel havde sat sit præg på byen.

Men da soldaterne nåede frem, overdrog Palmquist fredeligt pakhusnøglerne til toldereren, og tilbød ham endog uhindret adgang til de bjergede varer. Anders Poulsen godtog ikke Commendeurens forsøg på at være venlig og medgørlig. Han undersøgte på egen hånd kældrene og optalte godset, hvorpå han satte toldsegl på.

Siden bjergningen begyndte var der blevet opført:

24 oxehoveder vin og brændevin  
25 ris papir  
64 tinfade  
13½ dusin tintallerkner  
17 lispund uforarbejdet tin

Foruden en del udrustning og skibsøl til besætningen, skulle der på det synkende skib være efterladt mindst:

20 oxehoveder vin og brændevin (mere eller mindre fordærvet)  
½ oxehoved fransk brændevin  
½ oxehoved vineddike (fordærvet)  
17 lispund tin

Palmquist beklagede sig nu over, at toldereren »ulovlig og voldelig haver sat Segl også for Skibsredskaberne«. Anders Poulsen lovede, at der nok skulle blive åbnet for skibsredskaberne. Dog mente han, at der i et redskabhus skulle finde sig »skjult Vin, Tin, og andet.«

Tolderen kvitterede tilsidst med, at Commendeurens forbrydel-

se ikke var af sådan en art, at han kunne rammes af juridisk lov – men at han med sin »ulovmæssige beskyldning og onde Natur« måtte dømme sig selv ud fra sin samvittighed. Gemytterne lagde sig, og der blev nu iværksat en række retssager, hvor alle de implicerede kom for. Vin og tin var solgt og spredt over det meste af byen, og spørgsmålet om rettighederne til godset kom for.

## Retssager

I begyndelsen af 1698 begyndte flere retssager. Det vil komme for vidt at referere dem alle her – men et par enkelte skal dog fremdrages.

Landsdommeren i Viborg var utilfreds med, at toldereren havde forladt Skagen under de meget kritiske forhold, der herskede efter *Spej*' forlis. Han mente, at en skriftlig redegørelse var nok, og at Anders Poulsens rejser havde været af mere privat karakter. Palmquist støttede dette synspunkt i et brev til den svenske envoyé, hvori han skrev, at toldereren »af mig og Borgmester at være tvungen fra Toldstedet, forlyder her af andre, at han har været oppe i Landet at besøge en »Kohna«, som han siges at ville fri til. Thi er aleneste hans Udseende i dette, at han søger mere sin egen end Kongen af Danmarks Interesser«.

Under sit fravær skrev Anders Poulsen et brev til sine medarbejdere i Skagen, hvori oplystes, at han var ved godt mod og ikke i tvivl om, at sagen ville få et lykkeligt udfald. Endvidere gav han instrukser til Mads Hansen, om hvordan han skulle klare de stridbare svenskere.

Flere af klagepunkterne gik på Palmquist, og omhandlede især ulovlig opkørsel og udførsel af de bjergede varer. Bl.a. hævdede stiftamtmandens udsending, at svenskerne havde udført fustager med vand med skipper Svend Ohrdahl, og derefter solgt vinen.

Den alvorligste anklage var mod Palmquist, som havde overfaldet toldereren hos borgmesteren. Tolderen fremførte sine vidner, hvor han samtidig fremførte sig selv som en lovlydig og fredelig mand og fortalte, at han var blevet overfaldet i borgmesterens stue »med Skjeldsord, Hug og Slag, som kunne foraarsaget livløse Mennesker«. Endvidere fremførte toldereren, at han reelt var bange for sit liv, og følte sig ude af stand til at varetage sit job.

Hele sagsforløbet i retten blev ligeså kaotisk som bjergningen af varer. Borgmesteren var ligeså vanskelig at samarbejde med som hidtil – og toldereren fortsatte, som han havde gjort hidtil.

## Palmquist rejser hjem

I februar 1698 forlod Jonas Palmquist Skagen. Han rejste til Aalborg, hvorfra han havde fået skibslejlighed til Sverige.

Sagsforløbet om det påståede falske fyr blev aldrig opklaret. Danskerne påstod, at svenskerne havde navigeret »slet«, og på en forespørgsel til den tilsynsførende ved fyrvæsenet på Anholt og Skagen kom der tilsyneladende ikke noget svar – udover at skibsførlis var forårsaget af »Guds store og strænge Himmelstorme og Højvande«.

Efter Palmquists hjemkomst til Sverige blev han i oktober stillet for retten. Ikke på grund af sit forlis med *Spes* – men udelukkende for sin handlemåde overfor den engelske flåde i Kanalen. Svenskerne så dog det rimelige i, at Palmquist måtte stryge for den engelske overmagt. Men en forespørgsel til kongen resulterede i, at Admiraltetsretten den 23. november 1698 fradømte Palmquist livet. 8. december samme år kom sagen atter for retten, med krav om at Palmquist rettelig ikke bare skulle fradømmes livet – men også ære og gods. Retten stadfæstede dog kun dødsdommen.

Palmquists familie, som var adelige, kunne ikke acceptere dommen, hvori han var blevet dømt for fejhed. Familien ansøgte Karl d. XII om benådning for deres uheldige familiemedlem. Jonas Palmquist blev benådet, idet han »ellers forholdt sig meget vel og var blandt de bedste Søofficerer«.

3. februar 1700 fik Palmquist afsked fra tjenesten, og han afgang ved døden den 2. april 1702, netop som han var fyldt 35.

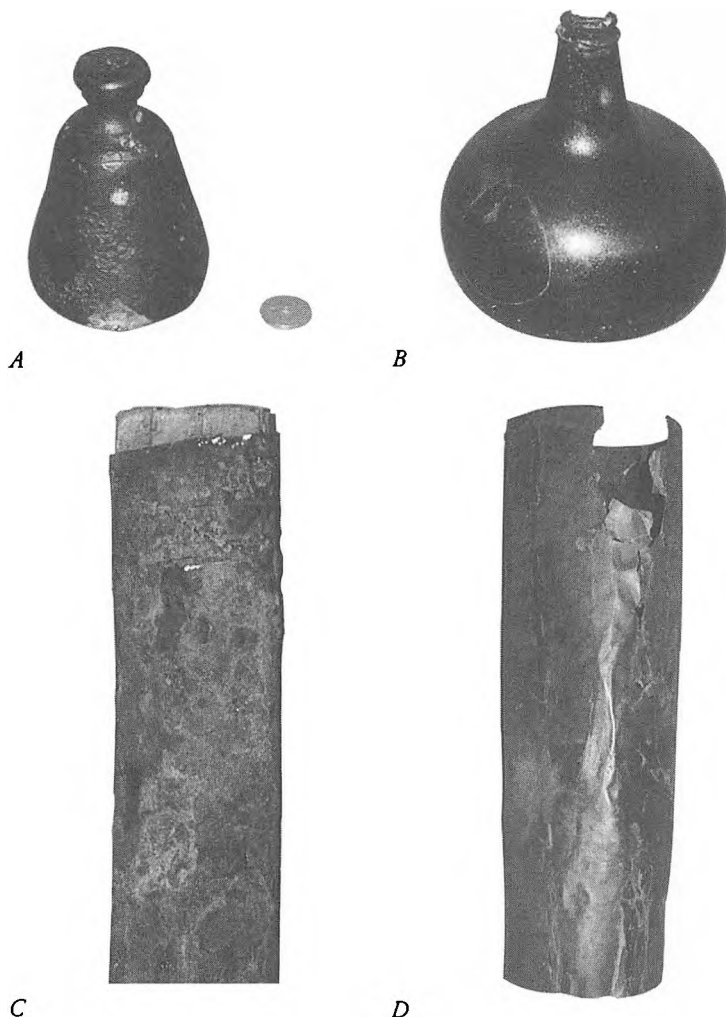
Hvad skete der så i årene efter de tumultagtige scener i Skagen?

Fedder Hansen opgav borgmesterstillingen efter sagen. Han blev afløst af Hermann Mercker. Anders Poulsen lavede i begyndelsen af 1700 en plan for toldvæsenet på det nørrejydske område, som gik ud på, at toldforretningerne i Skagen, Fladstrand og Hjørring skulle sammenlægges med ham selv som leder.

## De arkæologiske undersøgelser

Lykkeligvis endte forliset af *Spes* den 4. november 1697 uden omkomne. På trods af hårdt vejr i dagene efter forliset lykkedes det at bjærge mangt og meget. Først og fremmest de mest værdifulde genstande: bronzekanoner, sejl, reb, vin, spiritus, tin, andre handelsvarer, klingende mønt m.v. Vi kan derfor nok ikke forvente at vælte os i fund som ved totalforlis af f.eks. orlogsskibe, der er gået ned i forbindelse med søslag (*Kronan* 1676, *Dannebrog* 1710). Skibet blev dog ikke fuldstændig tømt, før det blev slået til vrage, hvilket bevises af de fund, der hidtil er gjort. I forhold til de tusindvis af genstande, der findes på et skib med henved 250 personer ombord, må meget – trods bjergningen – stadig være at finde. En del er sikkert tabt i vandet i forbindelse med overflytningen fra *Spes* til de mindre fiskebåde, der deltog i bjergningen.

De fund, der tidligere er bjærget eller set på vraget (fig. 8), omfatter bl.a. jomfruer (vantstrammere), blok, vinflaske, jernkano-



*Fig. 8. Udvalg af de genstande der er blevet fundet af dykkerne. A: Messingvægtlod. B: Vin/Spiritusflaske. C: Øverste ende af en velbevaret sværdskede. D: Krudtmål af kobber. Foto: Jørgen Dencker.*

ner, kanonkugler, blykugler, messingspænder, sværdskede, tinknapper, blækhus, råtin, tinfade og kobbercylinder (antagelig et krudtmål eller en beholder til at fremføre krudtladningen fra krudtkammeret hen til kanonerne). Alt i alt et meget varieret fundmateriale, der ikke blot giver et fingerpeg om, hvad vi kan forvente at finde ved den kommende undersøgelse, men også viser, at fundene omfatter både skibsudrustning, handelsvarer og personlige genstande. Og heldigvis for det. Enkeltgenstande eller genstandsgrupper kan i mange tilfælde indeholde spændende og værdifulde data. Data der udgør brikker i det store puslespil, hvormed vi søger at



Fig. 9. På det øverste og mest nedbrudte tinfad ses rester af den surring, der har holdt stakken af tinfade sammen. Foto: Jan Larsen, Bangsbo-museet.



Fig. 10. De fleste tinfade er yderst velbevarede, og kun mindre områder er let nedbrudte. Foto: Werner Karrach, Vikingskibshallen.



belyse et skibs færd og gøremål. Data der kan være med til at indkredse forlisåret, og hvilket skib der reelt er tale om. I vores tilfælde udgør handelsvarerne en helt unik kilde – nemlig 20 yderst velbevarede tinfade af meget høj kvalitet.

Som allerede nævnt havde *Spes* og de øvrige skibe, som *Spes* konvojerede, opkøbt store mængder tin i England. Meget blev bjærget ved forliset i 1697, men noget blev også tabt i vandet eller ladet tilbage på skibet. I 1994 blev der således fundet 20 tinfade på havbunden umiddelbart udenfor vraget. 9 af fadene lå stablet i én og samme stak. På det øverste fad findes rester efter en surring, der sikkert deler fadet op i 6 næsten lige store »lagkagestykker« (fig. 9). Muligvis har stakken været transporteret i en trætønde, som det var almindeligt for den tid. Ved tidligere dykninger på *Spes* er der iagttaget aftryk, der kan stamme fra en sådan tønde – en tidlig container.

Tinfadene varierer fra 34,0 til 43,0 cm i diameter (et enkelt dog

kun 28,0 cm). De er fladbundede, 2,7-4,0 cm dybe og forsynet med en 4,7-6,0 cm bred fane (fig. 10). Randen er let fortykket ved kanten, der er afgrænset af 2 drejede cirkel­slag. Et enkelt fad, der måler 41,0 cm i diameter, skiller sig ud fra de øvrige. Det er helt fladt, har ingen drejemærker eller anden form for dekoration og er tydeligvis ikke gjort færdigt. Tinfadene får et eget indre liv, fordi de er forsynet med stempler: indhamrede mester­mærker på bagsiden med navnet på de 2 kandestøbermestre, der har fremstillet fadene og 4 små kvalitetsmærker (Hall Marks) på fanen nær randen. Stemplerne på bagsiden er beklageligvis alle præget skævt. Ved at sammenholde stemplerne fra forskellige fade har det dog været muligt at bestemme såvel motiver som navne (fig. 11).

At identificere tinstempler kan i nogle tilfælde være vanskeligt. Men ved svensk hjælp fik vi et første fingerpeg om, at produktionsstedet var England, hvilket gjorde det efterfølgende arbejde betydeligt lettere. De foreløbige studier viser, at tinfadene rent faktisk er engelske og produceret af to forskellige håndværks­mestre. Den ene Gabriel Grunwin (GG) er fundet i engelsk litteratur, medens den anden Samuel Nicholson (SN) ikke umiddelbart kan findes. For en nærmere afklaring af dette vil der blive rettet hen-

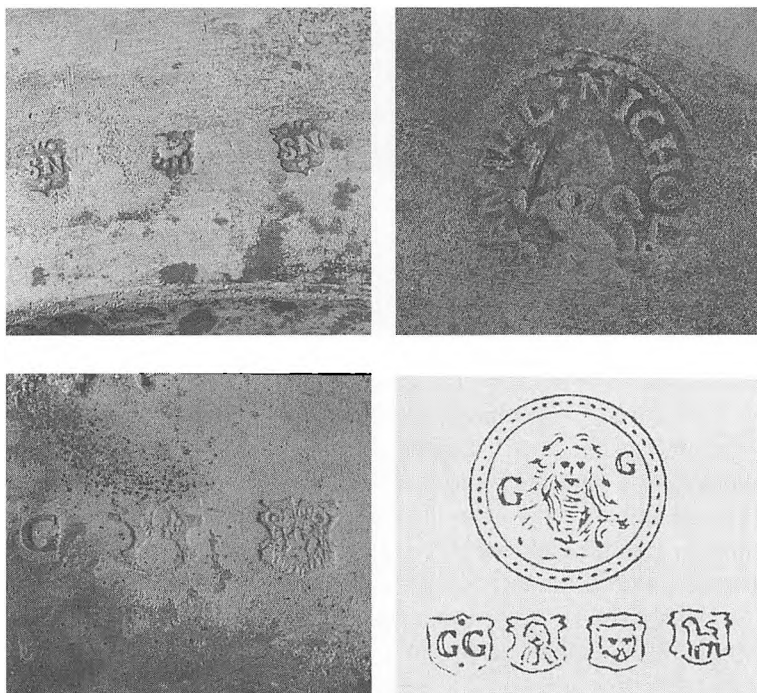


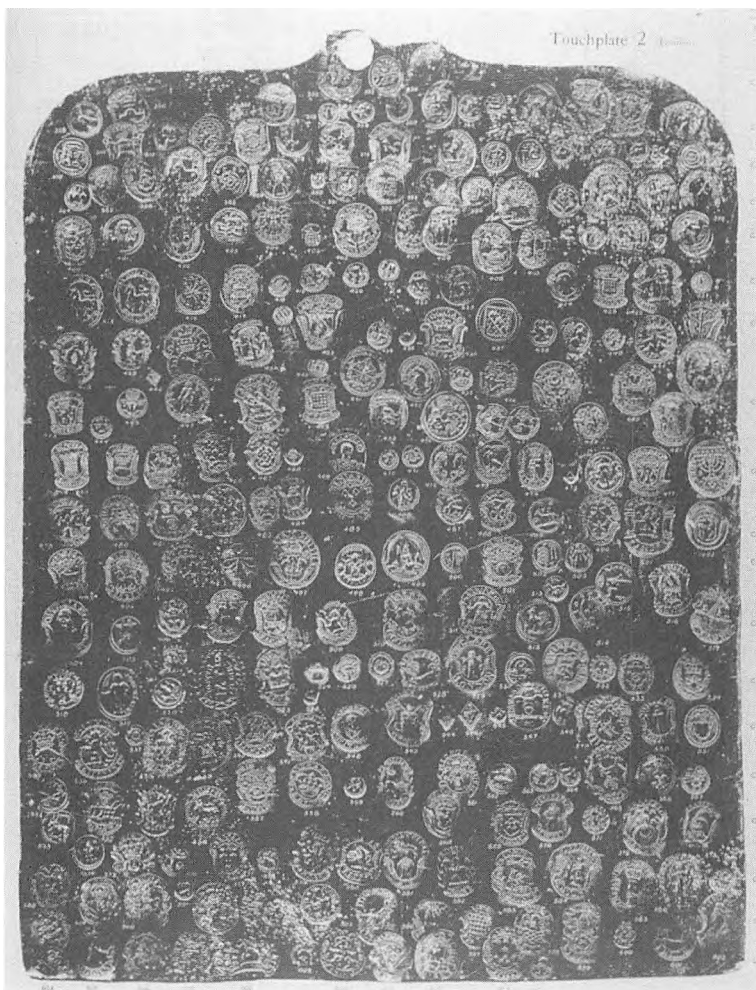
Fig. 11. »The Hall Marks« på fadene og mester­mærkerne på bagsiden viser, at fadene er fremstillet hos 2 forskellige kandestøbere: Gabriel Grunwin (GG) og Samuel Nicholson (SN). Foto: Werner Karrach, Vikingskibshallen.

vendelse til Victoria and Albert Museum i London og andre udenlandske museer, der kunne ligge inde med referencemateriale.

Fadene fra Gabriel Grunwin er 34,0-42,0 cm i diameter og 2,7-4,0 cm dybe. På bagsiden findes GG's mestermærke, der består af 2 forskellige stempler. Det ene er omtrent cirkulært, hvor for- og efternavn er fuldt udskrevet henholdsvis over og under en buste af en gejstlig person. Det andet består af en kronet rose flankeret af palmeblade. Øverst står der London, medens der nederst forekommer et årstal, hvis sidste ciffer er meget utydeligt. Der synes dog at være tale om årstallene 1694 og 1696. Fanen er forsynet med 4 forskellige stempler – »The Hall-Marks«: 'GG', 'buste af en gejstlig', 'leopardhoved en-face' og 'løve set fra siden' (fig. 11).

Tin var i mange århundreder en udbredt handelsvare. Prisen på forarbejdede produkter afgang bl.a. af, hvor meget bly der var

*Fig. 12. En af de 5 blyplader »The London Touch Plates« hvorpå mestermærkerne blev registreret. Illustration fra »Old Pewter, its Makers and Marks« Cotterel, London.*





iblandet. Som en slags kvalitetsgaranti overfor kunderne skulle kandestøjerne godkendes centralt og deres mestermærke registreres på blyplader (Touch Plates). I London findes 5 blyplader bevaret («The London Touch Plates»), hvorpå 1092 mestermærker fra 1637-1824 er registreret under hver sit LTP-nummer (fig. 12). Gabriel Grunwins mestermærke blev godkendt i 1681 og registreret på »2. London Touch Plate« under LTP 401. P.g.a. modestrømninger ændrede Gabriel Grunwin sit mestermærke i 1694, og det er denne reviderede udgave, vi finder på fadene. Det nye design blev ikke registreret på »The London Touch Plates«, idet GG jo allerede var godkendt i



Fig. 13. Udtægningen af nogle af mestermærkerne på »2. London Touch Plate«. Gabriel Grunwins mærke ses under LTP 401. Illustration fra »Old Pewter, its Makers and Marks«. Cotterel, London.

1681 (fig. 13). GG fortsætter sin produktion til 1713, hvor produktionen overtages af Richard Grunwin, som godkendes under LTP 677. Denne overtog stempelsymbolerne og »The Hall-Marks«, som GG tog i brug i 1694. Årstallet i stemplerne kan angive det år, hvor mestermærket blev godkendt. I vores tilfælde, hvor årstallet på ét af fadene synes at være 1696, er der sandsynligvis tale om produktionsåret. Herved har vi fået en nedre grænse for dateringen af forliset.

Fadene fra Samuel Nicholson har en diameter på 34,9-43,0 cm og er 2,9-4,0 cm dybe. Mestermærket på bagsiden er omtrent cirkulært og består af en oprejst løve flankeret af mesterens for- og efternavn: SAMUEL NICHOLSON. I London er en Robert Nicholson registreret i 1690 (LTP 462), men om Samuel Nicholson har relationer til denne, er endnu uvist. På fanen findes 4 små 'Hall-Marks', der består af 2 parvis ens motiver: 'SN' og 'løve set fra siden'.

Motiver, komposition, stemplerne på fanen, samt den kronede rose på GG's fade viser, at der er tale om virkelig høj kvalitet med et tinindhold på ca. 95%. Fadene er støbt og drejede og fremstår umådeligt smukke og enkle. Udover den fortykkede kant og cirkelslagene ved fanen er den eneste form for udsmykning eller dekoration, der hidtil er iagttaget, små hammerslag, der ordnet i kredse dækker hele stykkets overflade. Hamringen, der er sirligt udført med to forskellige størrelser hammerhoveder på henholdsvis 6 og 19 mm, har dog primært haft til formål at gøre det relativt bløde metal mere formstabilt. Kun ét fad er til dags dato totalt afrenset på Nationalmuseets Bevaringsafdeling. Fadet, der vejer 1,070 kg, er yderst velbevaret og fremstillet af Gabriel Grunwin.

I 1690'erne importerede Sverige ca. 10 tons tin årligt fra England. Tinpriserne var for nedadgående, hvilket antagelig har været medvirkende til at øge tineksporren fra England. Fadene pakkedes i stabler af mellemhandlere, som blandede fade fra forskellige producenter (iflg. Birger Bruzelli, Örebro). Optællingen af det bjærgede gods, der befandt sig i Toldergårdens kældere og pakhuse i Gl. Skagen efter forliset, omfattede bl.a. 64 tinfade, 13½ dusin tintallerkner og 17 lispund råtin (1 lispund = 8,5 kg). Yderligere skulle 17 lispund være bjerget, men sidenhen forsvundet. Ombord på *Spes* har der således været mindst 450 kg tin. Enten som færdige produkter eller som råtin. Svarende til næsten 5% af Sveriges årlige tinimport fra England. Der er ingen tvivl om, at fadene og de andre handelsvarer har repræsenteret en ikke ringe handelsværdi. Det er forståeligt, at man har bestræbt sig på at bjerge så meget som muligt, hvilket altså ikke lykkedes helt. Noget blev ladet tilbage i skibet, andet tabt i vandet. Man føler med den stakkels sømand eller skibsdreng, ud af hvis hænder fadene gled.



## Er det *Spes*?

Der er endnu ikke endegyldige beviser for, at vraget er resterne af *Spes*. Mere og mere peger dog i den retning. Størrelsen af vraget ser ud til at svare til dimensionerne, der er nævnt i forskellige historiske kilder. Årringsdatering af en skive af en planke, der blev hjemtaget ved besigtigelsen i 1994 er ved Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser dateret til ikke før 1660 (J.nr.: A7582). Samme undersøgelse viste, at det anvendte tømmer kan være hentet i Østersøområdet (Skåne-Blekinge, Pommern) eller Vestsverige. Vi ved, at kølen til *Spes* blev lagt i 1661, hvor admiralitetet bl.a. hentede skibstømmer (eg) i Blekinge.

Årstallet på tinfadene viser, at forliset ikke kan være sket før 1696 (såfremt vrage og tinfade er sammenhørende). Den helt lave og brede vinflaske, der tidligere er opsamlet på vraget, svarer nøje til hvad der var gængs i årtierne omkring 1700-tallet. De i denne sammenhæng interessante årstal er byggeåret 1666 og forlisåret 1697. Intet i det foreløbige materiale er i modstrid hermed. De kommende undersøgelser vil forhåbentlig bringe oplysninger for dagens lys, der med sikkerhed kan identificere skibet. Det endegyldige bevis kunne være personlige genstande med initialer eller bomærker, der kan relateres til søofficererne eller andre navngivne på skibet. Måske har vi endda allerede beviset. Initialerne SH eller SA på et tinblækhus, der blev opsamlet først i 1980'erne, kan forhåbentlig relateres til et navn i mandskablisten, som på nuværende tidspunkt endnu ikke er gennemgået.

Et væsentligt aspekt ved undersøgelsen er også dokumentation af vrgets størrelse, tømmerdimensioner, konstruktionsmæssige træk etc. Ganske vist findes der konstruktionstegninger fra perioden, men de er uhyre simple og primitive. Tidens skibe blev bygget efter bestik – et sæt af tommelfingerregler. Regler der omfattede skibets proportioner, tømmerdimensioner og konstruktion. Som andre skibe, der blev bygget af hollændere, blev *Spes* antagelig bygget på klamp (som f.eks. *Wasa*). De kommende års opmåling og dokumentation af konstruktionsmæssige detaljer kan derfor være med til at belyse skibsbyggeriet i Skandinavien i midten af 1600-tallet.

## Kilder

*Krigsarkivet i Stockholm:*

Sjöexpeditioner, Skeppsmönsterrulla, 1684, *Spes* sid. 439-444.

Chefs- og Styrmandsjournaler, *Spes* 1675-1678.

# Litteratur

*Zettersten, Axel:* Svenska Flottans Historia, åren 1635-1680. Norrtelje 1903.

*Feldbæk, Ole:* Konvoj. Orlogsmuseet 1992.

*Bergersen, Olav:* Fra Henrik Bielke til Iver Huitfeldt – utsyn over den dansk-norske fellesflåtes historie i perioden 1630-1710. Bd. 3. Det kongelige Norske Videnskabers Selskab, Trondhjem.

Samlinger til Jydsk Topografi og Historie 3 rk. 6 bd. 1908 s. 98-141.

'Old Pewter, its Makers and Marks. Cotterel' s. 222. London, B. T. Batsford Ltd.

## *Tak til*

Göran Åberg, Allingsås – for støtte til kildeindsamling vedr. den svenske flåde.

»Skawdyk« – for fundhistorien samt indsamling af genstande.

Hanne Juhl, Nordjyllands Amts Konserveringsværksted – for omhyggelig gennemgang og registrering af tinfade.

Museumsinspektør Lars Einarsson, Kalmar Läns Museum – for formidling af kontakt til Birger Bruzelli.

Birger Bruzelli, Örebro – for hurtig vurdering af tinfadenes stempler.

Inga B. Thomas og Frank Allan Rasmussen

# Havet tog og havet gav – en sømands erindringer 1836-1888

## Udgivernes forord

Jens Sørensen kom til verden i september 1818. Det var et i bogstaveligste forstand reduceret, og kriseramte Danmark der ventede. Kongeriget havde været gennem en statsbankerot, og ved fredsslutningen i Kiel havde vi mistet Norge. Det var på mange måder en brydningstid, og ankomsten af det første dampdrevne hjulskib *Caledonia* i 1819 indvarslede nye tider for handel og søfart.

Den unge Jens kendte imidlertid ikke meget til hverken fiskeri eller søfart. Han var søn af en fattig bonde, som kun med nød og næppe kunne aftvinge de stenede og lyngklædte jorder i Østerlars sogn et udkomme til den børnerige familie. Det var derfor nødvendigt tidligt at sende børnene ud for at tjene. Jens kom til et omsorgsfuldt ældre gårdmandspar nær Østerlars, men udlængsel og eventyrlyst trak stærkere end den beskyttede tilværelse som vogterdreng.

Drømmen om at komme til at eje sømandens blå trøje, hvide benklæder og den blanke hat med flagrende bånd, drev den 16 årige ungersvend til den travle residensstad København. Her fik han endelig i 1836, efter en omtumlet tilværelse, hyre ombord på en fiskekvasse.

Det blev til i alt halvfjerds begivenhedsrige år på søen, hvor Jens Sørensen kom til at gennemleve den vanskelige omstillingsproces fra sejl og træ til damp og jern. Men det var ikke blot handelsflåden, som nød godt af den viljestærke Bornholmer. I to omgange blev den erfarne sømand udskrevet til orlogstjeneste, hvor han blev involveret i direkte krigshandlinger. Først i 1849 ved Eckernförde, hvor han som styrmand ombord på linieskibet *Christian den Ottende* kun med nød og næppe slap med livet i behold, og senere i 1864 da han som fører af dampskibet *Ophelia* oplevede bombardementerne af Fredericia, og selv deltog i troppetransporterne mellem Jylland og Fyn.

Jens Sørensen var først og fremmest en god fortæller med blik for det væsentlige og sans for detaljen. Han tager os med på sin lange rejse fra barndomsøens fredfyldte enge og hassellunde til den bar-

ske voksenverden på havet. Vi bliver vidner til dramatiske skibbrud, sygdom og død samt rejser til eksotiske lande. Men der bliver også plads til en række stemningsfulde billeder fra livet ombord og i land, og vi følger Jens Sørensen og hans nærmeste familie på godt og ondt.

Fra midten af 1850erne sejlede Jens Sørensen som styrmand og skibsfører, og med avancementerne fulgte en bedre økonomi. Han byggede hus i Helsingør med udsigt over sundet, og kom i moden alder til at føre både hjul- og skruedampskibe. I de sidste år sejlede han i rutefart for Det Forenede Dampskibsselskab, men måtte på grund af svigtende helbred lade sig pensionere i 1888. Jens Sørensen opsummerer selv sit liv på følgende måde: »Meget ondt men også meget godt har jeg oplevet, og jeg takker Gud for hans

*Skibsfører Jens Sørensen (1818-1894) fotograferet i 1880'erne.*



nådige hjælp i alle Livets Tilskikkelser.« Jens Sørensen døde i 1894 mæt af dage i den gamle søkøbstad, og ligger begravet på en af byens kirkegårde.

Jens Sørensen nedskrev sin levnedbeskrivelse i 1890, altså to år efter at han var blevet pensioneret. Erindringerne er senere blevet renskrevet af lods Anton Sørensen, den ene af Jens Sørensens to sønner. Desværre eksisterer de originale optegnelse ikke længere, men den renskrevne version er stadig i slægtens eje. Det er dette bevarede manuskript, som er udgangspunkt for denne tekst.

Vi har i forbindelse med publiceringen af Jens Sørensens levnedbeskrivelse i så stor udstrækning som overhovedet muligt forholdt os loyalt til forlægget. Det gælder både med hensyn til form og indhold. Fortællingens egen rytme og stil er på denne måde bevaret. Enkelte skrivemåder og sproglige besynderligheder er dog rettet, ligesom de respektive afsnit af hensyn til læserne er forsynede med overskrifter og i nogle tilfælde årstal. Et afsluttende genealogisk afsnit er i denne udgave udeladt.

Det er valgt i noteform at videregive oplysninger om personer, skibe, steder og begivenheder, der ikke umiddelbart må anses for bekendte for et nutidigt publikum. Det samme gør sig gældende med hensyn til nogle af de mange tidstypiske maritime begreber.

Vi har desuden besluttet at lade den spændende fortælling illustrere med samtidige tegninger og malerier for på denne måde yderligere at levendegøre det skriftlige forlæg. Teksten er som antydnet skrevet af Jens Sørensen fire år før hans død, og den bærer naturligvis præg af dette forhold. For det første kommer dette til udtryk i form af enkelte erindringsforskydelser, og for det andet mærkes det at detailrigdommen svinder mod slutningen.

Det vil således ikke være tilrådeligt ukritisk at anvende levnedbeskrivelsen f.eks. som en førstehåndsberetning til krigshandlingerne i 1849 og 1864. I hvert tilfælde ikke uden at holde den op mod andre samtidige kilder, og de officielle redegørelser som fremkom umiddelbart efter de to begivenheder. Men det forhold at vi her undtagelsesvis får præsenteret de centrale begivenheder set ud fra en af de »meniges« synsvinkel, gør den interessant, også for et større publikum.

Afslutningsvis vil vi benytte lejligheden til at takke Erik Kilde – efterkommer af dampskibsfører Jens Sørensen – for at have stillet materialet til rådighed.

## Lykkelige barndomsår 1818-1833

Jeg er født paa Øen Bornholm, hvorfra i min Barndom mange unge Mennesker foer Tilsøs og som oftest kom til Hjemmet om Vinteren, thi paa den Tid var der fra Danmark ikke meget Vintersejlad. Man sejlede om Sommeren og lagde op om Vinteren; i Hjemmet



velkomne morede Ungdommen sig for deres faa sammensparede Skillinger om Vinteren og saa ud igjen om Foraaret paa nye Eventyr, det var noget, jeg allerede som lille Dreng kunde have Lyst til. Naar jeg saa en ung Sømand i blaa Trøje, hvide Benklæder og blank Hat med lange flagrende Baand, da syntes jeg, at det var mit Ideal, og at opnaa at blive saa lykkelig at komme til at flakke fra et Land til et andet og se fremmede Steder og Skikke, var mit højeste Ønske. Mine Forældre, der ejede en lille Landejendom, havde 7 Børn, saa de kunde ikke indvirke meget paa vor fremtidige Livsbane, men slap os ud paa egen Haand, saa snart vi vare blevne konfirmerede.

Førend jeg begynder at skildre mine Oplevelser, vil jeg, saavidt det staar i min Magt, forsøge at beskrive mit Barndomshjem. Naar man rejser ad Landevejen fra Rønne til Svanike, kommer man over Højlyngen, og paa den sidste Bakke, som hedder Stavsdalebakken, ser man pludselig en lav Egn eller et Dalstrøg, hvor Vejen gaar over. Paa venstre Side af Vejen ligger et temmelig langt Hus med en Tværlænge ved den østre Ende sydefter. Stedet og hele Omegnen deromkring, hvor var der dog yndigt for 60 á 70 Aar siden. Der fødtes jeg og levede min lykkelige, skjøndt fattige Barndom, hvis Glæder, ak saa tidligt forsvandt; hvor var jeg der lykkelig og glad med en Flok smaa Sødskende, der ligesom jeg alle maatte tidlig ud blandt fremmede Mennesker for selv at tjene vort Brød, og hvor jeg tidt og ofte har sendt en længselsfuld Tanke tilbage til denne Plet Jord, ligesom jeg aldrig forglemmer de dejlige Blomster og Frugter, vore Lege og vor smaa Sorger og Glæder.

Jeg har set de fire Verdensdele: Europa, Asien, Afrika og Amerika, jeg har været i alle de europæiske Lande med Undtagelse af Frankrig, Tyrkiet og Grækenland; jeg har set mange smukke Steder, storartede og vidunderlig skønne, men aldrig har nogen Plet draget min Sjæl saaledes til sig som Stavsdal i Østerlarsker Sogn paa Bornholm. Hvis nogen af Eder, mine Børn, skulde faa den at se, da prøv at se den med Eders Faders Øine; alting er vel ogsaa der meget forandret i Løbet af to Menneskealdere, men jeg formoder, at Egnen er endnu smukkere nu end dengang. Sandsynlig er der nu rejst et nyt Stuehus. I den søndre Have staar der 4 Gran eller Lærketræer, som jeg har plantet i 1835. Et Kirsebærtræ bar aarligt flere Lispund smaa søde Bær, som vi Sødskende kappedes med Spurvene om at plukke. I den nordre Have stod der 4 Træer, som min Fader plantede i sin Ungdom; det var Blommetræer, som bar dejlige gule Frugter; endvidere stod der et højt Rønnebærtræ, som min Farbroder Berndt Dahl havde plantet det sidste Aar, han var paa Bornholm, omtrent Aar 1800. (Han døde i Frederikshavn 1853.) Paa Sydsiden af Landevejen er der først en Ager og Syd for denne ligger der en lille Hasselskov. Der plukkede vi Nødder og Skovæbler, Lil-

liekonval og Forglemmigej, der kukkede Gjøgen og Nattergalen slog sine Triller, Støren og Stillidsen fløjtede, der legede vi med Nabobørnene Skjul og Tagfat.

Lykkelige Barndomsaar! da man intet aner om Livets Møjsommelighed, Farer og Besvær. Ak, de svinde saa hurtigt, og den bekymringsfulde Tid, da man maa kjæmpe saa haardt for Livets Ophold, begynder saa tidligt og ender ofte saa sent. At min Fader har havt sit Besvær for at kunne opdrage os 7 Børn, har jeg senere indset Grundene til. Til Ejendommen hørte c 30 Tdr. Land, som bestod af en langstrakt Strimmel Jord, c 1000 Al. bred. Langs Midten af dette blev der imellem 1820 og 1830 exproprieret et Stykke, som blev udlagt til Landevej, hvorfor blev mageskiftet et Stykke c 10 Tdr. Land uopdyrket Lyngjord. Desuden indfæstede min Fader yderligere 30 Tdr. Land stenet og uopdyrket Jord, som med store Bekostninger blev ryddet for Sten, indhegnet og opdyrket. Det gav rimeligvis ikke noget Udbytte i Faders Levetid, men han trøstede sig med, at hans Efterkommere vilde høste Gavn deraf og derfor takke ham i hans Grav, dog brød han sig ikke om at nogen af hans Børn skulde overtage Ejendommen, hvorfor denne ogsaa efter hans Død er gaaet over i fremmede Hænder.

Mine Forældre vare kjærlige og stræbsomme, men Ejendommen var lille og Børneflokken som sagt stor. Jeg kom derfor i mit 12te Aar fra Hjemmet og blev anbragt paa en temmelig stor Gaard, Kobbegaarden som ligger nær ved Stranden østenfor Østerlars Kirke; Ejeren hed Peder Svendsen. Min Beskjæftigelse var at vogte Kvæg om Sommeren, og om Vinteren fik jeg Lov til at gaa i Skole to Gange om Ugen. Hjemme paa Gaarden gjorde jeg paa denne Aarstid liden eller ingen Nytte, men min Husbonde og min Madmoder, som begge vare gode gamle Mennesker, som selv ingen Børn havde, og de vare stolte over, at deres Tjenestedreng var en af de fremmeligste i Skolen, og lode mig derfor passe mine Lektier, da der var Folk nok til Arbejdet. De vare aldrig gladere, end naar de hørte, at jeg blev rost af Præst og Degn for Flid og Fremgang, hvilket de regnede sig selv til Ære, og skjødnt jeg som sagt om Vinteren kun gjorde liden Gavn, eftersom Skolegangen jeg nød, tog min meste Tid, beholdt de mig dog og fødte og klædte mig i 3 Aar, til jeg blev konfirmeret. Da jeg nu længtes efter at komme til at prøve mine Vinger paa egen Haand, forlod jeg disse gode Mennesker og tog hjem til mine Forældre, hvor jeg dog forblev Vinteren over. Sidst i Marts Maaned 1834 forlod jeg mit Hjem og rejste til Kjøbenhavn, hvor jeg vilde forsøge at naa mine Ønskers Maal: at blive Sømand. Overrejsen betalte min Fader, og da vi kom til Kjøbenhavn, bestod hele min Habengut i en tarvelig Eqvipering,  $\frac{1}{2}$  Rugbrød,  $\frac{1}{2}$  Pund Smør og et Par Pund Ost, desuden i kontante Penge c 3 Rbd. Efter c 8 Dages Forløb var jeg saa godt som renonce, og efter min ældste Broders Raad maatte jeg foreløbig opgive at

komme tilsøs og fik ved hans Hjælp Kondition hos en Møller Augustinus paa Amagerbro for en Løn af 2 Rbd. maanedlig for Sommeren.

Da Efteraaret kom, rejste jeg atter hjem og var saa hjemme til næste Foraar, da jeg ligesom Aaret i Forvejen rejste i Marts for atter at forsøge at komme til Søs. Heller ikke denne Gang lykkedes det, thi efterat jeg i Logis'et havde opbrugt alle mine Penge, 7 á 8 Rbd. og tillige gjort Gjæld for c 2 Rbd., maatte jeg atter tage Tjeneste paa Landet og kom da til Konferentsraad Schlegel paa Søllerødgaard, hvor jeg forblev i et Aar. Om Sommeren, medens Herskabet boede paa Landet, havde jeg det meget godt der, men om Vinteren bestyredes Husholdningen af en Pige, som ikke blev kontrolleret af Herskabet, hvorfor hun sendte Fødevarerne til sin Familie, og vi Andre maatte derfor sulte. Om Foraaret forlod jeg Tjenesten og søgte da for tredie Gang at komme tilsøs, hvilket ogsaa denne Gang lykkedes for mig, idet jeg kom ud med en Fiskerkvase, som jeg forblev med Sommeren over. Jeg rejste atter hjem og overvintrede for sidste Gang hos mine Forældre og har efter den Tid tumlet Verden rundt tilsøs.

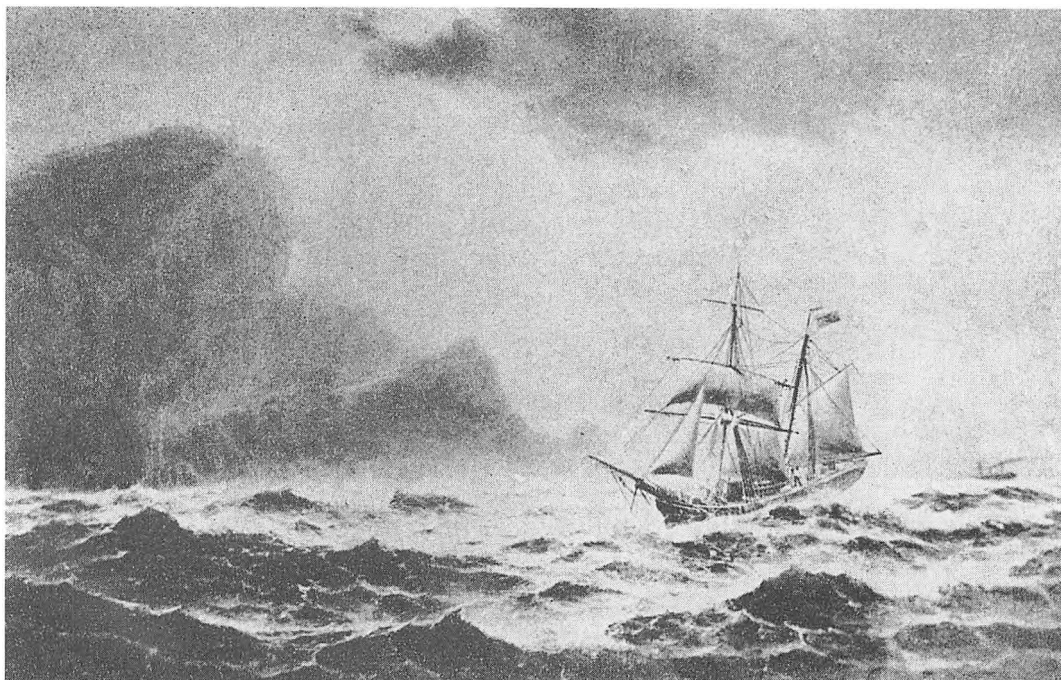
## Fra Riga til Rio 1837-1848

Om Foraaret, da jeg atter var rejst til Kjøbenhavn, fik jeg da efter nogen Tids Forløb Hyre som Dreng med Briggen *Titania* af Kjbhvn. Vi vare ude i 1½ Aar og besøgte i den Tid blandt andet New York, St. Ybes, Bergen og Riga. Min Gage var 5 Rbd. mdl., saa nu fik jeg min første blaa Trøje og blanke Hat. Jeg gjorde derefter en Tur som Jungmand med en preussisk Skonnert til London og tilbage, derpaa med en af Hages Brigger som Kok ogsaa til London og tilbage, men saa fik jeg Jungmands-Hyre med Skonnerten *Thomas Lawrenze*. Vi vare ude i 2 Aar og sejlede paa Messina, Memel, Libau, Lissabon, Riga, Malta og Kjøbenhavn.<sup>1</sup> Paa en Rejse fra Messina havde vi en Storm i Atlanterhavet, og da vi laa underdrejet c 20 Mile vestenfor Scilly-øerne, kom vi en mørk Nat i Kollision med en engelsk Bark, hvorved vi mistede Fokkemast, Bugspryd og Storstangen. Skibene forbleve dog tætte, og vi fik sat en Nødrigning op og bjærgede os ind til Ilfracombe, en ved Lavvande tør Havn i Bristol-Kanalen. I Løbet af 3 Uger fik vi en ny Rigning indsat og fortsatte vor Rejse til Kjøbenhavn.

Efter vor Ankomst dertil, kom der stadig flere Frugtfarere, og det blev derfor besluttet, at vi skulde afsejle med den halve Ladning til Riga; dette var i Februar Maaned. Vi naaede at komme ind paa Rigabugten, men her frøs vi fast i Isen, som vi nu bleve indesluttede af i 6 Uger. Det frøs undertiden 30° R, saa Appelsinerne og Citronerne frøs i Lasten, og ved Losningen vare de blevne forvandlede til smaa Mukpletter i Indpakkingspapiret.<sup>2</sup> Vi lede meget af

1. Memel (Klajpeda) og Kibau (Liepaja) begge i det nuværende Lithauen.

2. De nævnte 30° Reamur svarer til knap minus 38° på Celsius-skalaen.



Kulden, og jeg tilligemed en Matros laa i 14 Dage paa Hospitalet i Riga. I Kjøbenhavn forlod jeg Skibet og gik med Briggen *Haabet* af Dragør som Letmatros til Danzig og tilbage; derefter mønstrede jeg atter med *Thomas Lawrenze* denne Gang som Matros paa en Rejse til Messina, Libau, Riga og Kjøbenhavn.<sup>3</sup> I Libau døde vor gode Captain, som hed Dahl. Jeg kom nu med Skibet *Hercules* og gik til Lissabon, Rio Janeiro og Batavia.<sup>4</sup>

Rio var dengang bekjendt som en af Verdens sundeste Havne, og der havde vi dengang heller ikke nogen Sygdom ombord, uagtet Byens Gader saavel som Strandkanten var opfyldt med det værste Svineri. To Aar senere indfandt den gule Feber sig, og siden da har der jo bestandig været usundt, men det er heller intet Under, hvis der ikke er mere Renlighed nu end dengang, jeg var der.<sup>5</sup>

Batavia derimod har jo altid været bekjendt som Sømandens Grav, og uagtet vi vare der paa den bedste Aarstid, havde vi dog saa mange Syge, at kun 8 Mand af Besætningen, som var 22 Mand stor, vare arbejdsdygtige. 1.ste Styrmand fik Java-Feber, den sidste Dag vi vare der, og 2.den Styrmand fik Rosen i Benene men vedblev dog at arbejde.<sup>6</sup> Jeg var En af de Faa, som var rask hele Rejsen. De fleste, der blev syge i Batavia, bleve heller ikke raske, før vi kom Hjem, og nogle vare angrebne af flere Sygdomme, Feber, Rosen og Skjørbug. Vi anløb St. Helena, hvor vi fik Lægehjælp og Grøntsager samt andre Forfriskninger. En Jungmand Christian Justesen døde paa 4° NBr.; det er den eneste, jeg har været med til

*Billedet menes at forestille frugtjageren Thomas Lawrence, som i hivende kuling under småsejl passerer et forbjerg i Nordatlanten. Efter Søens Verden.*



at begrave i Søen. To Mand af Besætningen døde ved vor Hjemkomst paa Frederiks Hospital, og Resten kom sig meget langsomt. Efter endt Rejse tog jeg til Tønningen, hvor jeg tog Styrmands-Examen (Breden) efter 4 Ugers Forløb, og 3 Uger senere tog jeg Længde-Examen paa min 24aarige Fødselsdag d. 4de September 1842.<sup>7</sup>

Jeg gjorde derefter et Par Rejser som Styrmand med Sluppen *Ingeborg*, som foer som Paket imellem Kjøbenhavn og Hull.<sup>8</sup> Paa vor sidste Rejse havde vi en drøj Tur med det lille Fartøj. Medens vi vare i Nordsøen fik vi en haard Storm, og i en bælgmørk Nat skylledes en Jungmand overbord; vi hverken saa eller hørte ham, skjøndt hele Besætningen var paa Dækket. Dette er den eneste Mand, jeg har været med til at miste i Søen. Da vi ved vor Hjemkomst i Februar Maaned lagde op, mønstrede jeg atter som Matros med Skibet *Hercules* og gik til Viborg, Cadiz, Viborg, Malaga, St. Domingo og Kjøbenhavn.<sup>9</sup> Afmønstret her tog jeg Hyre med Briggen *Activ* som 2den Styrmand og gjorde med den en Rejse til St. Croix, hvorefter jeg blev Styrmand med Jagten *Fadrenes Minde* Capt. Hjorth paa en Rejse til London, Hartlepool og Rønne. Efter 9 Aars Fraværelse fik jeg nu atter for første og ogsaa for sidste Gang mit Fødested at se; endnu levede begge mine Forældre, og jeg havde nu et Par Maaneders behageligt og uforglemmeligt Ophold der. Jeg havde en Anelse om, at det var sidste Gang, jeg saa min Fader, hvorfor jeg efter denne Tids Forløb dybt bedrøvet tog Afsked med ham. Han døde 5 Aar senere.

3. Danzig (Gdansk) i det nuværende Polen.
4. Batavia (Djakarta) hovedstad i Indonesien.
5. Den gule feber var frygtet af alle sømænd. Det er en tropisk infektionssygdom som starter med feber og kulderyster. Huden farves under sygdomsforløbet gul og blodige opkast er hyppigt forekommende.
6. Javafeber er en dødelig tropisk febersygdom. Rosen er en akut infektionssygdom som regel forårsaget af en rift i huden. Viser sig bl.a. som rødmende rosenformede hududslet. Kan være dødelig.
7. Tønningen (Tønning) ved Eiderens udmunding i Slesvig.
8. At fare paket: at sejle med et skib med regelmæssige afgang til faste tider. Sådanne paketter fragtede både gods, post og passagerer.
9. Der er naturligvis tale om byen Vyborg beliggende i den Finske bugt.
10. At holde loddet gående: at måle havdybden vha. et stort blylod.
11. Purre ud: at vække de ikke vagthavende søfolk.

## Det store skibbrud 1848

Jeg gik derefter med Briggen *Georg* som 2den Styrmand til St. Croix, og da vi kom tilbage, blev jeg ansat som Styrmand paa Skonnerten *Hanna*, som var i stadig Vinterfart paa Messina og Neapel. Om Sommeren gjorde vi ogsaa forskellige andre Rejser, vi vare saaledes i Venedig, Amsterdam, Seaham, Kallundborg, Bergen, Liverpool, Island, Korsør og London. Vi vare bestandig i Fart og sjældent mere end otte Dage ad Gangen i Kjøbenhavn; vi sejlede heldig i 3 Aar, indtil vi forliste paa Skagens Rev d. 13de Februar 1848. Vi havde havt en hurtig Rejse fra Messina til vi om Aftenen d. 12te Februar i en Snestorm drejede til imellem Skagen og Hirtshals. Jeg havde første Vagt og havde omtrent Kl. 12 Midnat Pejling af Skagens Fyr, ligesom jeg hver Time havde holdt Loddet gaaende.<sup>10</sup>

Efterat Captainen havde overtaget Vagten, saa han kun sjældent Fyret, men henved Kl. 2 lod han purre ud for at sætte mere Sejl og satte Kursen ind gennem Kattegattet, efterdi han paastod, at vi af Strømmen bleve drevne over imod Sverrig, hvorfor han hverken brød sig om Pejling eller Lod.<sup>11</sup> Engang, da det imellem et Par Snebyger klarede lidt, bleve vi dog enige om, at jeg skulde se at faa en



Pejling af Fyret, men inden dette lykkedes, blev der raabt: »Braad i Læ!«<sup>12</sup> Vi halsede strax rundt og stode ud fra Revet, men medens jeg endnu var forude ved Forsejlene, maa Captainen have lagt Roret op, thi Sejlene sloge over. Jeg løb agterud, hvor jeg traf Captajnen, som sagde at det maatte have været den yderste Ende af Revet, vi havde set, men strax derpaa raabtes atter for anden Gang: »Braad forude i Læ!« Da vi ikke kunde stavgende i den høje Sø, maatte vi atter forsøge at halse rundt, hvorfor Roret lagdes op og Skibet drejede ogsaa, saa at vi fik Vinden Bagbord ind, men saa gik Nokfaldblokken i Stykker, og Skibet kunde altsaa ikke luve til Vinden, men gik for de Vind ind paa Revet, smed sig om paa Styrbords Side og borede sig med Forskibet dybt ned i Grunden, medens Agterskibet hævedes højt op og atter sattes saa haardt imod Grunden at Roret fløj op igjennem Rorkisten. Skroget krængede svært over, hvorfor vi hurtigst muligt maatte kappe Masterne, hvilket strax hjalp, og da vi havde faaet dem klaret bort fra Skroget, stod dette fastere i Grunden.<sup>13</sup>

Klokken var da omtrent 3½ saa der var længe til det blev Dag; vi tændte derfor Baal i en halvfylt Tjæretønde, som vi stillede op paa Kahytsskappen, for at den mulig kunde blive bemærket fra Land. Vi skiftedes til at passe den, saa at vi Alle fik vore Klæder ødelagte af den brændende Tjære. Ved Daggry kunde vi se Skagens flinke Beboere forsøge at gaa ud fra Grenen med Redningsbaad, men de opgav det flere Gange, da Stormen og Søen kastede dem tilbage. Vi havde, før Skibet fyldtes med Vand, reddet nogle Beskøjter, en Skinke og en Kurv med Marsala Vin. Omtrent en Gang i Timen toge vi hver et Glas Vin og nøde dertil lidt Skinke og Brød, hvorved vi søgte at holde os varme; desuden løbe vi saa godt det lod sig gjøre rundt omkring Storbaaden.

Søen brød jævnlige over os og det frøs 7° R.<sup>14</sup> Ved Middagstid, da der endnu ingen Redning saas, blev Mandskabet utaalmodigt og forlangte at vi skulde prøve Redning i vore egne Baade, og skjøndt vi indsaa, at det vilde være en Umulighed, lod vi dog først en Bergens Jolle, som var det letteste Fartøj, sætte i Vandet, men i samme Nu den kom i Søen, stejlede den med Agterenden i Vejret forover og splintredes i smaa Stykker, ikke bedre gik det med Skibsjollen, som vi kort efter lode sætte ud. Storbaaden vilde vi derfor ikke tillade at sætte ud, da vi vilde beholde den som vort sidste skjøndt usandsynlige Redningsmiddel, hvis Vraget skulde skilles ad.

Henimod Kl. 2 om Eftermiddagen saa vi, at 3 Baade gik ud fra Grenen, den ene til Luvart og de to andre i Læ af Revet. Den ene Baad arbejdede sig godt ud imod Vraget, og da den var i Vindretningen af samme, stak vi en Korkfinder i en smækker Line, hvilket vi firede ud i Retning af Baaden. Baadfolkene vare saa heldige at faa fat i Finderen, og vi halede nu Baaden op imod Skibet. Det var en

12. Braad i Læ: en sø der bryder voldsomt på lavt vand set fra den side af skibet som vender bort fra vinden.

13. Skibet forsøger vha. tre manøvrer – halse rundt og stavgende samt at luve til vinden – at undgå at blive kastet ind på revet.

14. Svarende til knap minus 9° på celsiuskalaen.

15. En halv mil svarer til knap fire kilometer.

temmelig stor men let Baad, og Besætningen udgjorde, saavidt jeg mindes, 11 Mand. Baaden blev holdt i en lille Afstand fra Vraget, og imellem Søerne blev den forsigtigt halet lidt nærmere, saaledes at kun en Mand ad Gangen kunde springe ned i den. Vi havde samlet det bedste af vort Tøj, men det blev os ikke tilladt at medtage dette, eftersom de lode os vide, at de kun vare komne ud for at bjerge Menneskeliv.

Vort Tøj er altsaa i Nattens Løb blevet bortskyllet. Jeg søgte for-gjæves at faa Skibshunden med, men da den ikke vilde lade sig fan-ge, maatte jeg som sidste Mand forlade den og Vraget. Omtrent Kl. 5 naaede vi ind til Grenen, hvor de brave Folk modtog os med Slæ-der, men Kulden begyndte nu at overmande os, efterat vi de sidste 12 Timer havde været gjennemvaade, hvorfor vi blev raadede til at gaa eller løbe med Slæderne til Skagen, der laa c ¼ Mil fra Lan-dingsstedet, hvilket vi ogsaa saa vidt muligt gjorde.<sup>15</sup> Da vi naaede derhen, bleve Folkene indkvarterede i Kroen, Captajnen og jeg hos Kjøbmand og Strandingskommisær Krogh. Vi fik strax tørre Klæ-der og noget varmt Øl og derpaa i en god varm Seng. Dagen efter

*Martinus Rørbye: En stran-  
dingskommissionær ved vest-  
kysten af Jylland, i nærheden  
af Skagen, 1847. Skagens Mu-  
seum.*



Strandingen blæste det endnu haardt, men næste Dag løjede det af, og jeg gik da med de første Bjergere ombord i Vraget, hvor Skibshunden tappert forbød al Entring af Skibet, førend jeg var kommet ombord. Senere paa Dagen kom Captajnen samt nogle af Besætningen ombord. Der lossedes denne og næste Dag det meste af Ladningen og vi bjergede de tilbageblevne Dele af vort Tøj. Tredie Dagen blæste det atter op, og Vraget skiltes ad i to Dele.

For den menneskekjærlige Omhu og Velvillie, der blev udvist imod os, maa vi stedse med Taknæmmelighed mindes: vore brave Redningsmænd, der jo saa ofte vove deres Liv for at redde forliste Søfolk, Skagens Indvaanere, den Krogh'ske Familie, Toldkontrollør Schultz samt Stedets Byfoged, hvis Navn jeg desværre har forglemt. Jeg afrejste nu med Besætningen til Kjøbenhavn, medens Captajnen forblev paa Strandingstedet for at varetage det fornødne. Med en Galease, ført af en ægte Slesvig-Holstener, Capt. Holm blev jeg sendt til Skagen for at indlade det bjergede af Ladningen, som jo bestod af Frugt, men da vi havde en hel Maanedes Rejse, udbragtes det Bjergede næppe til mere end Bjergningssummen. Jeg forlod Galeasen ved vor Hjemkomst og gik som Styrmand med Skonnerteren *Ocean* til Finmarken, og paa denne Rejse fik jeg allerede Efterveerne af Strandingsturen at mærke. Naar jeg paa min Frivagt var blevet varm i Køjen, anfaldtes jeg af Krampe i Arme, Ben og Underliv, saa at jeg maatte hjælpes ud af Køjen og ledes frem og tilbage i Kahytten; det var Gigten, som indfandt sig. Efter endt Rejse blev jeg sendt til Oscarshamn, hvor Skonnerteren *Nordcap* blev bygget. Vi afsejlede derfra først i December med en Ladning Træ; til Ballast havde vi endel Gulvfliser. Imellem Gotland og Øland fik vi en Storm af S.V.; det blæste haardt og vi laa underdrejet. Kl 1 om Eftermiddagen fik vi en Braadsø over, som fyldte Dækket, og da Afløbet for Vandet rimeligvis er blevet stoppet, ved at Dækslasten har forskubbet sig foraarsaget af denne svære Braadsø, som vi havde taget over, smed Skibet sig over saa at Masterne næsten laa langs med Vandet. Hvergang Skuden rettede sig lidt, fyldtes Dækket atter, og saaledes laa vi kæntrade i 2 å 3 Timer, til vi fik rammet saa meget af den Læ Skandseklædning ud, at vi kunde blive af med Dækslasten, da rejste den sig atter, og vi naaede omsider Kjøbenhavn c 8te Dage før Jul.<sup>16</sup>

Dette var anden Gang i 1848 at mit Liv var i Fare, først ved Strandingen paa Skagens Rev og nu ved Kæntring, men i det paafølgende Aar forestod mig en nok saa alvorlig og farefuld Tur, som jeg dog ogsaa slap godt fra, nemlig ved min Tjeneste ombord i Linieskibet *Christian VIII*, hvis ulykkelige Skjæbne i Eckernförde Fjord er noksom bekjendt, og hvorom jeg, saa godt jeg formaar, vil give en omstændelig Beskrivelse.

## I orlogstjeneste

Ved Nytaarstid 1849 blev jeg udskrevet til Orlogstjeneste, fik midt i Marts Maaned Ordre til at møde og blev ansat som 2.den Styrmand paa Linieskibet *Christian VIII*. 1.ste Styrmand derombord hed Georg Carl; han var en flink Sømand og Broder til den Mand, der senere stiftede et Dampskibs-Selskab, som endnu bærer hans Navn. 3.die Styrmand hed Kruse. Besætningen bestod af i Alt 664 Mand.<sup>17</sup> Fra den første Tid vi kom ombord, lod Styrmand Carl os vide, at der forestod enten ham eller os Alle en eller anden stor Ulykke, og da vi sejlede Drogden ud, sagde han, at han havde en Anelse om, at han aldrig oftere vilde faa disse Kyster at se. Han paastod, at han var ikke overtroisk, men han havde lagt Mærke til, at naar han begyndte Noget paa en Mandag, da gik det altid uheldigt, og han var ved denne Lejlighed blevet antaget af Kommandør Paludan paa en Mandag, kom ombord en Mandag, og vi kom endogsaa til at lette paa Kjøbenhavns Red paa en Mandag.<sup>18</sup> Hans mørke Anelser bedrog ham desværre ikke, thi han gik som saa mange Andre med Skibet i Luften, hvorimod Styrmand Kruse og jeg, som vare sammen med ham til det sidste, vidunderligt nok bleve reddede.

Vi afsejlede fra Kjøbenhavn til Østkysten af Als, hvor vi ankrede, og Mandskabet, som bestod af aldeles uøvede Folk, bleve nu indøvede i Sejlmanøvre, Kanonexercits og Fægtning. Da tillige en stor Del af Besætningen aldrig havde været ombord i et Skib tidligere, var det just ikke meget bevendt med den Lærdom, der kunde bibringes dem i Løbet af de c 14 Dage vi vare ombord. Der blev daglig dikteret og uddelt Straffe for begaaede smaa Forseelser, Krigsartiklerne bleve gjentagne Gange oplæste og den 4.de April, da vi om Morgenen havde modtaget Ordre af Dampskibet *Hekla*, var der ikke mindre end en Snes Personer i Straffebakken, som fik Tilgivelse og bleve gjorde ærlige.<sup>19</sup>

Efterat Kommandøren havde modtaget Eskadrechefens Ordre, som lød paa at afsejle til Eckernförde, lettede vi Ankeret og ankom samme Dags Aften omtrent Kl. 7 paa Fjorden, hvor vi ankrede og for første Gang affyrede vort glatte Lag, som blev besvaret fra Batterierne ved Eckernförde.<sup>20</sup> Fregatten *Gefion* samt Dampskibene *Hekla* og *Gejser* sluttede sig til os, og nogle Jagter, hvorombord vare c 200 Soldater, ankrede i Nærheden af os. Cheferne fra de andre Orlogsskibe bleve kaldte ombord i Linieskibet, hvor Ordrene bleve oplæste og Angrebsplanen vedtaget. Da vore Ordre lød paa at angribe ufortøvet og om muligt indtage og besætte Batterierne ved Eckernförde, lettede vi Anker tidligt næste Dags Morgen d. 5.te April, og med en let østlig Brise, som i Løbet af Dagen tiltog til stiv Kuling, sejlede vi ind i Fjorden. *Christian VIII* aabnede Ilden imod det nordre Batteri, *Gefion* mod det søndre. Ankrene faldt udfor Batterierne, men Skibene dreve et Stykke længere ind imod Byen,

16. Skandseklædningen er den del af skibssiden der er ført op over øverste dæk (rælingen).

17. *Christian VIII* blev bygget på Nyholm i 1840. Den havde 84 kanoner og var 57 meter lang, 14,5 m bred og havde en dybgang på 6,5 m.

18. Frederik August Paludan (1792-1872) Chef for linieskibet. Han og to andre chefer blev gjort ansvarlig for det ydmygende nederlag. Paludan blev ved en generalkrigsret idømt tre måneders arrest.

19. Søkrigsartiklerne gav mulighed for korporlige straffe, men her skåner man øjensynligt de uøvede »søfolk«, som til gengæld for deres forseelser må sidde sammenstuede i skibets arrest.

20. At give fjenden det glatte lag svarer til at affyre alle kanoner fra samme skibsside på en gang.



end det vistnok efter Planen var Hensigten. Efter de første Salver svarede det nordre Batteri kun med nogle enkelte Skud imod *Christian VIII*, hvorimod det søndre Batteri tilredte *Gefion* frygteligt. Efterdi dens Ankere ikke vilde holde, var den tørnet op med sin Styrbords Laaring imod Landbatteriet, der nu beskød den langskibs, demonterede flere af dens Kanoner og dræbte eller saarede en stor Del af Mandskabet. Der blev forlangt Lægehjælp, som ogsaa tilsendtes den fra Linieskibet. Fra *Gefion* signaleredes nu til *Gejser* om at komme hen og svaje den bort fra Landbatteriet, og *Gejser* fik ogsaa en Slæber, som imidlertid to Gange blev overskudt, og da den nu blev stærkt beskudt med Granater, maatte den retirere.<sup>21</sup>

Da det senere løjede lidt, lykkedes det Fregattens Baade i Forening med den fra Linieskibet afsendte Baad at varpe *Gefion* ud og bringe den bedre klar af Batteriet.<sup>22</sup> *Christian VIII* havde hidtil ikke lidt videre; vi havde højest en Snes Mand Dræbte og Saarede, men da *Gefion* var saa medtaget og tillige laa altfor tæt op til Landbatteriet, besluttede Chefen at ophøre med Skydningen, og der blev hejst Parlamentær-Flag, hvilket skete omtrent Kl. 12 Middag, hvorefter Løitnant Ulrick blev sendt i Land som Parlamentær. Fra vor Side tilbødes det, at vi vilde skaane Byen, dersom det blev tilladt os at trække Skibene tilbage ud af Fjorden, og Løitnanten vendte tilbage med den Besked, at om en Time skulde vi faa Svar. Dette modtog vi dog ikke før henimod Kl. 4, og det lød paa, at de vilde ikke tillade os at trække Skibene tilbage.

I denne første Bataille havde det vist sig, at Virkningen af vore Kanoner kun havde været meget ringe; vel havde det nordre Batteri, som vi under Indsejlingen havde overdænget med vor Bredside, sagtnet sin Ild paa os, men vi havde dog ikke formaaet at bringe det til Taushed, og mod det søndre, som tildels skjultes af Krudtrøgen, skjødtes mest i Blinde. Derfor hørtes ogsaa jævnlige Chefens Kommandoord: »Hold inde med Skydningen!« Henimod Kl. 3, medens vi endnu ventede paa Svar, saa vi, at der fra Rendsborg-Vejen blev tilkørt noget Artilleri, som passerede vor Bredside, og skjøndt vore Kanoner vare rettede imod dem, maatte vi dog i Stilhed se paa, at de bleve opstillede ret agtenfor os, efterdi vort Parlamentær-Flag vajede endnu. Der blev nu givet Ordre til at sætte Sejl, lette Ankeret og slippe Varpet, men da det strax efter blev meldt, at Styrbords Ankertov var skudt over, forandredes Ordren til at ogsaa slippe Sværdankeret. Inden dette kunde lade sig udføre, begyndte imidlertid Kanonerne, som jo var opstillede agtenfor os bag et Dige inde ved Byen, at dundre løs paa os, hvorfor Parlamentær-Flaget blev strøget. Vi besvarede men med meget ringe Virkning, og da de fra Feltbatteriet beskød os agter ind, gjorde de meget Skade paa vor Rigning og paa vore Batterier, idet de skjødte ind igjennem vore agterste Kanonporte. Min Plads under Bataille var paa det underste Batteri, hvor Løitnant Ulrick havde Kommandoen. Jeg skulde pas-

21. En slæber er en trosse som fastgøres forrest i skibet for at manøvrere det på plads eller bort.

22. At varpe: med et af sidefartøjerne at udlægge et af de mindre ankre (varpankret) og via skibets spil at trække skibet fremad.

23. Styretøvet til rorpinden bruges hvis selve roret bliver bortskudt.



se Grundtallien, hvortil jeg havde 4 Mand til Hjælp, og under disse Forhold maatte vi nu være behjælpelige med at baxe Kanonerne, ligesom vi ogsaa affyrede flere Skud imod disse smaa Kanoner, som gjorde os saa megen Skade.<sup>23</sup> Vor Storraa var overskudt, ligesaa Forre-Mærseksjoder og Kryds-Mærsefald med mere, og vi dreve nu ned imod det søndre Batteri, hvor de under den lange Parlatering havde varmet og nu sendte os en hel Del gloende Kugler og Granater.

Vi dreve nu paa Grund, hvorefter vi omtrent Kl. 6 strøg vort Flag, og derefter ophørt Beskydningen lidt efter lidt. I Lasterummet var en Granat sprunget, og baade inden- og udenbords brændte gloende Kugler. Mandskabet beordredes til at slukke og mange gloende Kugler toges paa Dækket med Kugletænger og kastedes overbord. Tømmermanden, der før Bataillen havde meldt sig syg, blev nu beordret til at gaa ud i en Baad for at undersøge, hvad Skade Skibet havde udenbords; han kom tilbage og meldte, at der brændte c 20 Kugler i Skibssiden.

En tydsk Officier eller Underofficier kom ombord og hejste det tydske Flag, hvorefter han gav Chefen Ordre fra den Kommanderende i Land om strax at forlade Skibet, hvilket han kort efter gjorde. Derefter gav Tydskeren sig til at bese vore Batterier, og idet han gned sig i Hænderne af Glæde, udbrød han: »Du lieber deutscher Gott! welchen herligen That wir haben gemacht.« Han anede næp-

*Da Christian VIII sprang i luften. Samtidig tysk træsnit.*



pe, at han inden en Times Forløb skulde springe i Luften med sin Prise, og der var vist heller Ingen, der gjorde ham opmærksom paa Faren.<sup>24</sup>

## Nederlagets time

Under den sidste Bataille havde *Hekla* forsøgt at bugsere *Gefion* ud men maatte opgive det, da den formodentlig selv var saa medtaget, hvorfor den stod ud af Fjorden og reddede sig ved Flugten. *Gefion* strøg nu sit Flag og faldt altsaa i Fjendernes Hænder, rigtignok ilde tilredt men dog meget for god til dem. Efterat Skibene saaledes vare overgivne, begynde Udskibningen af Mandskabet. Fra *Christian VIII* kunde vi kun benytte Laaringsfartøjerne, eftersom det vilde være forbundet med meget Besvær at sætte Travailen og Barkassen ud, da Storraaen jo var skudt over, og Udskibningen foregik derfor med stor Langsomhed.<sup>25</sup> Fra Eckernförde var der sendt os nogle Fiskerbaade til Hjælp.

Før Skibet blev overgivet, var der blevet langet meget Krudt op fra Krudtkamrene, hvilket kastedes overbord gennem Kanonportene, og paa Vejen hertil var der naturligvis spildt meget, saa at en Gnist vilde være nok til som en Løbeild at naa Krudtkamrene, thi Ilden fra Lastrummet tog efterhaanden mere Overhaand, og Slukningsredskaberne virkede kun lidet, da Mandskabet, som betjente dem, efterhaanden forlode dem for at søge at redde Livet. Ved Udskibningen var der nu megen Trængsel; jeg tilligemed de to andre Styrmand holdt os længe tilbage og forbleve samlede til det sidste. Vi toge Afsked med vor Næstkommanderende, Captlnt. Krieger og Captlnt. Marstrand, med hvilke vi drak et Glas Vin paa et godt Gjensyn. Næstkommanderende havde sin Kones Portræt under den venstre Arm og en Kikkert i den højre Haand og saaledes gik han temmelig sikkert i Luften, thi 5 á 10 Minutter efterat vi havde talt med ham, skete Explosionen.

Da vi havde taget Afsked med Officiererne, fulgtes vi Styrmand ad hen til Styrbords Falderebstrappe, men her blev baade Carl og Kruse borte for mig i Trængselen. Jeg løb nu ned paa det underste Batteri, hvor jeg saa Jolletallierne hænge ned; jeg fik fat i en af disse, som jeg lod mig glide ned af og kom i en Fiskerbaad, som hurtigt var fyldt med Folk. En Soldat, som havde Vagt paa Batteriet og som muligvis antog mig for at være en af Skibets Søofficierer, anmodede mig om Tilladelse til at følge mig, hvad jeg naturligvis strax samtykkede i. Soldaterne var nemlig beordrede til af deres Capitain at vente tilsidst ved Udskibningen, og denne Officier gik da ogsaa med i Luften. Med Baaden satte vi hurtigst muligt af fra Skibet og vare næppe komne en Kabellængde bort, da vi saa Glimtet fra Kanonportene og i samme Nu lød der et voldsomt Brag.<sup>26</sup>

Luften blev ganske formørket i det øjeblik, *Christian VIII* for-

svandt for vore Blikke. Vi ilede skyndsomst imod Land, sprang i Vandet og vadede op paa Strandbredden, hvor vi saa Venner og Fjender kaste sig plat ned paa Jorden, hvilket vi ogsaa gjorde. Jeg saa tilbage ud over Skibet, men hvilket Syn! Luften var ganske sort og opfyldt af flammende, brændende Stykker samt Masser af alle Slags Gjenstande af forskjellig Størrelse. Kanoner, som vare ladte, brændte af i Luften, og der fandtes senere hen Kanoner, som var gaaet mindst en Kvartmil ind i Landet. Alle Slags Stumper faldt ned rundt omkring os, dog hørte jeg ikke Tale om, at nogen af mine nærmeste Omgivelser blev saaret eller kom til Skade derved. Jeg traf Styrmand Kruse kort efter at jeg var kommet i Land; han fortalte, at efterat vi havde staaet samlede ved Falderebet, var han kommet ud paa Rapunen, derfra havde han set en Flamme slaa ud af en Kanonport, hvorfor han havde raabt til Styrmand Carl: »Kom med!« men denne vendte sig ind paa Dækket rimeligvis for at redde sin Pose Tøj, og Kruse saa ham nu ikke mere, men sprang i Søen fra Falderebrapunen og kom altsaa ligesom jeg derfra med Livet men rigtignok med Tabet af vort Tøj, hvilket var vor private Ejen-  
dom.<sup>27</sup>

Det var et rædselsfuldt øjeblik, da Explosionen skete; ingen Pen er istand til med Nøjagtighed at beskrive det, og ingen Malers Pensel formaar at gjengive Synet deraf. Jeg har senere set mange Billeder, som skulde forestille *Christian VIII*, da den sprang i Luften, men intet som havde virkelig Lighed med, hvad vi saa, thi det var et skrækkeligt Syn.

24. En prise er et fjendtligt erobret skib.

25. Laaringsfartøj, Travailen og Barkassen er alle sidefartøjer (redningsbåde). Barkassen er den største og kraftigst byggede, derefter kommer travailen og til sidst læringsfartøjet.

26. En kabellængde svarer til 100 favne som er lig med godt 188 meter.

27. Faldereb er ind- og udgangen fra det øverste dæk. Hertil hører en trappe som hænges ud på skibssiden.

28. Det samlede danske tab var på 134 døde og ca. 40 sårede. Tyskernes tab var på kun fire døde og 18 sårede. I alt blev der taget 936 krigsfanger.

## Et ydmygende fangenskab

Det varede længe, før Luften atter blev klar, og vi bleve nu eskorterede til Eckernförde som Fanger. Mandskabet blev indlagt i Kirken, Officierer og Underofficierer i et større offentligt Lokale vistnok en Dandsesalon. Den næste Dags Morgen uddeltes der et Par Tønder varmt Øl samt en Del Brød, men da vi sikkert vare mellem 7 og 800 Fanger, forslod det jo ikke meget, og det var da ogsaa kun de mest fremtrængende, der opnaaede at faa lidt at spise og drikke.<sup>28</sup>

Dagen derpaa bleve vi afsendte til Rendsborg. Paa Vejen hertil kom vi til en Kro, hvor vi hvilede en Times Tid, og her opnaaede jeg for nogle faa Skilling at faa en Kop Kaffe – og lidt Brød; efter denne Tid nød jeg ikke noget før 2.den Paaskedag. Hidtil vare vi blevne behandlere meget human, men da vi naaede til en halv Miles Vej fra Rendsborg, modtoges vi af en Pøbelsværm, der vedblivende haanede os, til vi vare blevne indkvarterede, og vi fik ved denne Lejlighed rigtigt at mærke, at vi vare komne i Slesvig-Holstenernes Kløer. Her blev Mandskabet ligesom i Eckernförde indlagt i Kirken, Underofficiererne bleve lagte i Barakker og Officiererne sendtes til Segeberg.

Da der endnu 2.den Paaskedag ikke var tilvejebragt nogen Orden med Hensyn til vor Forplejning, anmodede Mandskabet, som jo var i Kirken, om at maatte faa Chefen i Tale. Denne indfandt sig ogsaa, og Folkene toge da Anledning til at beklage sig over de slette Forplejningsforhold, der vare tilstede og anmodede Chefen om at ville udvirke, at de fik noget at spise, men antagelig har Chefen misforstaaet denne Klage, thi han traadte op og holdt en Tale, hvori han fremhævede: »at den, der i Krig ikke kunde staa, maatte falde.« Mod denne aparte Trøst hørtes derfor ogsaa flere knurrende Stemmer i Baggrunden, hvorfor Chefens Tale ophørte med en Trudsel om, at han vilde nedsætte en Krigsret, og dermed forsvandt han.

Efter nogen Tids Forløb sendtes vi til Glückstadt, hvor vi indkvarteredes paa Slottet, som var blevet indrettet som Pakhus, og her var truffet en bedre Orden, hvilket vi saa meget mere forstod at sætte Pris paa, eftersom vort Ophold her kom til at udstrække sig til flere Maaneder.

Kommandanten, Major Normann, der nok var mere dansk- end tydsksindet, lattede os Fangenskabet saa godt han kunde, hvilket allerede mærkedes ved vor Ankomst dertil, idet det nemlig var forbudt at haane og insultere Fangerne. Der var indrettet et Markettenderi, hvor vi for et ringe Vederlag kunde faa varm Middagsmad, og det Hele var i god Orden. Vi indrettede os, som vi bedst kunde og fordrev Tiden, nogle som Skomagere, andre som Skræddere, og atter andre som Skibstømrere, hvilke sidste i Løbet af kort Tid havde forfærdiget en hel lille Flotille af Smaafartøjer, som de lode sejle i Slotsparken. Et Skuespillerselskab blev ogsaa dannet; de spillede forskellige Stykker, hvoraf især »Eventyr paa Fodrejsen« gjorde stor Lykke, og det blev da ogsaa meget godt udført. Kommandanten med Familie samt forskellige af Stedets øvrige Honoratiores vare gjentagne Gange Tilskuere.<sup>29</sup>

Jeg oprettede en Navigationsskole og gav Undervisning i Begyndelsesgrundene. Det var jo nok noget vanskeligt at faa dette sat i Gang, da vi vare saa godt som blottede for Alt, men Kommandanten opmuntrede mig dertil ved at tilstille mig en Del brugte Navigationsbøger i forskellige Sprog saavel danske som tydske og engelske, hvoraf vi med Flid og Taalmodighed dog kom saa vidt, at flere af mine Elever ved vor Hjemkomst i Løbet af en ganske kort Tids videre Studium kunde fremstille sig til Styrmands-Examen. Vi skrev Breve til Hjemmet og modtog ogsaa Breve, saa Tiden gik forholdsvis godt for os. Uvisheden om, hvorlænge Fangenskabet vilde vare, var jo det, som trykkede os mest, men da Efterretningen naaede os om Slaget ved Frederitz, hvor, som det fortæltes, Kongen havde ladet uddele saa meget Punsch til den danske Arme, som der var belejret, at den i Drukkenskab gjorde Udfald og jagede Slesvig-Holstenerne bort samt dræbte og fangede et Par Tusind af dem, da



haabede baade Fangerne og Indbyggerne i Glückstadt at en Vaabenstilstand maatte blive Følgerne heraf.<sup>29</sup>

Denne kom da ogsaa i Stand, og Følgen heraf blev, at vi bleve udvexlede og afsendte til Dybbøl og Broager, hvor vi overnattede. Da vi ankom til Sønderborg, blev jeg ansat paa Skonnerten *Delfinen* Capt. Moe, med hvilken jeg i c. 3 Uger sejlede i Lillebælt, hvorefter vi gik hjem og lagde op, og hermed var dette Krigsjaar til Ende.

Aaret derefter blev jeg atter udkommanderet og gjorde Tjeneste som Overstyrmand i Fregatten *Havfruen* Capt. Meyer, en dygtig og human Officier, som Aaret tilforn havde været chef paa Fregatten *Gefion*.<sup>31</sup> Togtet varede til Efteraaret, da Freden blev sluttet, hvorefter jeg blev fri fra Krigstjenesten.

## Fra Svendborg til Singapore 1850-1857

Førend jeg skildrer mit Livs senere Begivenheder, vil jeg da fortælle, at jeg i 1846 havde havt Bryllup med min endnu levende Hustru, som trolig med mig har delt Sorg og Savn og hjulpet mig at stride for det daglige Brød. Man klager nu over daarlige Tider, men jeg ved virkelig ikke, om de ialfald for Sømandens Vedkommende nogensinde have været bedre. En Styrmands Gage var paa de Tider 20 Rdl., nu er den det dobbelte. Vel fik man forholdsvis mere for sine Penge dengang, eftersom mange Ting jo vare langt billigere end nu, men naar der da indtraf saa store Uheld, som jeg i de sidste to Aar havde havt, idet jeg to Gange mistede alt mit Tøj, saa kan jeg nu næppe forstaa, hvorledes vi dog kunde slaa os igjennem. To Gange maatte jeg jo udstyres til min Rejse væsentlig paa Kredit, og jeg maa bekjende, at dette sidste trykkede mig meget, hvorfor jeg ogsaa efter den Tid stedse har undgaaet at tage paa Kredit; ja, jeg har senere saa at sige havt Rædsel derfor, muligvis fordi jeg dengang erfarede, hvor vanskeligt det var atter at komme ud af Gjælden.

Endnu havde vi ingen Børn, men da jeg kom hjem fra Fregatten *Havfruen*, var vor Førstefødte Jenny, født d. 2den August 1850, kommet til Verden, og senere forøgedes Flokken gjennemsnitlig hvert andet Aar, men for hvert Barn vi fik, havde jeg næsten ogsaa en lille Forøgelse i min Indtægt.

Efter at være afskediget fra Orlogstjenesten, tog jeg Hyre med Skonnerten *Hygaa* tilhørende Grosserer Munck. Den førtes af en i mange Retninger ubehagelig Mand, som hed Boyesen; ham kunde jeg ikke sympatisere med, hvorfor jeg efter en Rejse paa Messina og Malta afmønstrede i Altona og rejste hjem. Jeg førte da Sluppen *Valdemar* af Kastrup den Sommer, og om Efteraaret gik jeg som Styrmand med Briggen *Flink* til London, Hartlepool og Kjøbenhavn. Derefter var jeg Styrmand med Skonnerten *Christian* paa en Rejse til Havanna, Matanzas og Kjøbenhavn.

29. Populært syngestykke af Christian Hostrup, opført første gang i København i 1848.

30. Frederitz er en forkortelse for Fredericia.

31. *Havfruen* løb af stabelen i 1825. Den havde 46 kanoner og var godt 48 meter lang.





Da jeg kom hjem, var Familien blevet forøget med vor første Søn, Anton, som var født d. 19de Juni 1852. Da vi antog, at vi, naar vi flyttede til Svanike, vilde komme til at bo billigere, flyttede vi dertil og her boede Familien nu henimod et Par Aar.

Jeg gik nu som Styrmand med Barkskipet *Indianeren* Capt. Holm paa en Rejse til Cap det gode Haab, Akyab og Singapore. Det var en meget møjsommelig Rejse. I Capstaden deserterede to af vore bedste Folk, Tømmermanden og Sejlmageren, og i Akyab blev Baadsmanden begravet; han var fra Dækket faldet ned i Lasten og slaaet sig ihjel paa Stedet.

Ved Afgangen fra Singapore blev Captainen angrebet af Kopper og var saa vild i de 14 Dage vi laa og krydsede i China-Søen, hvor jeg aldrig tidligere havde været, at jeg stadig maatte holde en Mand til Vagt over ham. Alting gik dog godt, og vi naaede lykkeligt frem til Anjer i Sunda-Strædet, hvor vi fik Lægehjælp, og her brød Kopperne først rigtigt ud paa Capitainen, som derefter fik Ro. Vi afsejlede to Dage efter vor Ankomst, og 14 Dage senere brød ogsaa Kopperne ud paa mig; dog gik jeg det temmelig let igjennem, og vort Mandskab, der alle havde været til Orlogs og altsaa nylig vare vaxi-

*Fregatten Havfruen bygget på Holmen 1825. Fotograferet af Georg E. Hansen ved Asiatisk Plads efter at den i 1865 var solgt til grosserer Rudolph Puggaard. H&S.*

nerede, blev muligvis af den Grund ikke smittet. Vi anløb St. Helena og Falmouth for Ordre, som vi modtog lydende paa Hamborg.

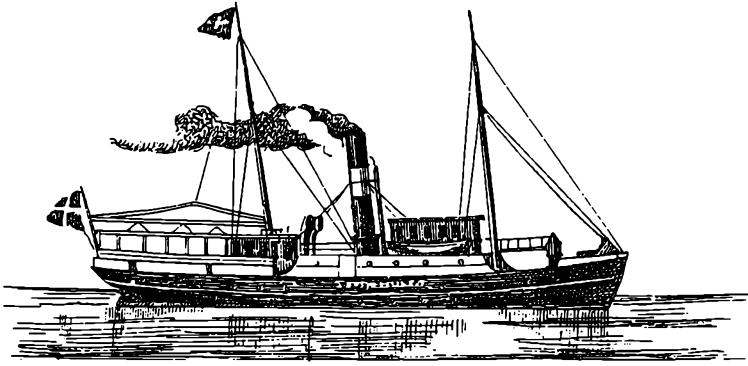
Her afmønstrede jeg og rejste til Kjøbenhavn, hvor jeg kom som Styrmand ombord i Dampskibet *Valdemar*, som sejlede imellem Kjøbenhavn og Jylland. Om Efteraaret lagde Skibet op, og jeg gjorde da som Styrmand med Skonnerten *Alvina* to Rejser paa Newcastle. Om Foraaret kom jeg atter med Dampskibet *Valdemar*. Min Familie var jo atter bosiddende i Kjøbenhavn, hvor jeg havde min Fart mere til Stadighed, nu da jeg sejlede med Dampskib. Aaret derefter var jeg Styrmand med Dampskibet *Løven*, som sejlede imellem Kjøbenhavn, Ystad og Rønne. Om Efteraaret blev *Løven* kasseret i Farten, og jeg gik for anden Gang med Briggen *Flink* paa en Rejse til Danzig, Cardiff, Palermo og Kjøbenhavn.

## Fredericias storm

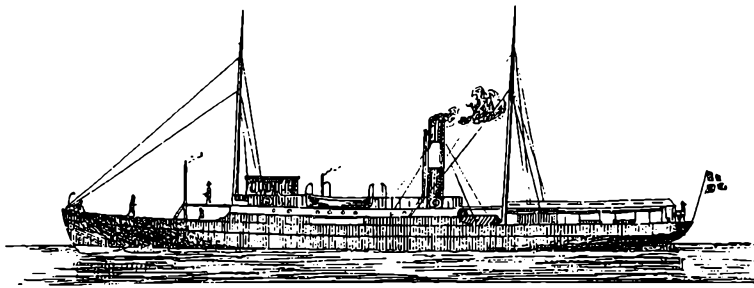
Ved min Hjemkomst i Marts 1857 gik jeg med Capt. Cl. Prahll til London for at hente Dampskibet *Hamlet*, som skulde benyttes til Fart i Øresundet. Med denne forblev jeg nu Styrmand i 5 Aar og førte i denne Tid af og til de forskjellige Skibe i Sundet for en kortere Tid, indtil jeg d. 1.ste Januar 1862 blev fast ansat som Fører af Dampskibet *Ophelia*. I Foraaret 1862 flyttede vi til Helsingør, og da jeg imidlertid havde anskaffet mig ialt 6 Børn, skulde der jo ikke saa lidt til for at slaa os igjennem, eftersom min Gage kun havde været lille: 35 Rdl. paa egen Kost. Som Fører fik jeg nu en aarlig Gage af 800 Rdl. og Kosten, naar vi vare i Passagerfart; vi vare med *Ophelia* ofte paa Bugsering eller laa som Reserveskib i længere Tid. Under den sidste Krig i 1864 var jeg med *Ophelia* lejet c. 4 Maanedre i Transportfart, ved hvilken Lejlighed jeg havde min længste faste Station i Frederitz, hvor jeg igjen saa Krigens Rædsler. Jeg var saaledes der, da Tydskerne indesluttede Fæstningen, idet jeg paa den Tid transporterede Militæret frem og tilbage imellem Frederitz og Strib, Bogense, Middelfart, Nyborg og Korsør. En Dag blev vi beskudt fra Møllebugten med Granater, medens vi anløb den nordre Bro ved Strib. Granaterne gik baade over og under Skibet og faldt rundt om os, men ingen af dem ramte, og jeg tog nu til Harens Gevær og løb tilbage til Frederitz. Indbyggerne forlode nu Fæstningen, og jeg hjalp mange over til Borringvig og Bogense.

Det var et næsten ligesaa bedrøveligt Syn som ved Eckernförde. Her gik det jo ud over Byens Folk, som forlode deres Ejendele, og flygtede til Fyen, og faa Timer senere var deres bedste Efterladenskaber plyndrede, desværre af vore egne Landsmænd, endogsaa af Soldaterne. En Eftermiddag gik jeg omkring og besaa Byen. Kugler og Granater havde ødelagt en Mængde Bygninger, og i de, som vare skaanede, vare Møblerne opbrudte, Værdigjenstandene stjaalne og Familieportrætter m.m. strøet omkring paa Gulvet. Jeg blev før

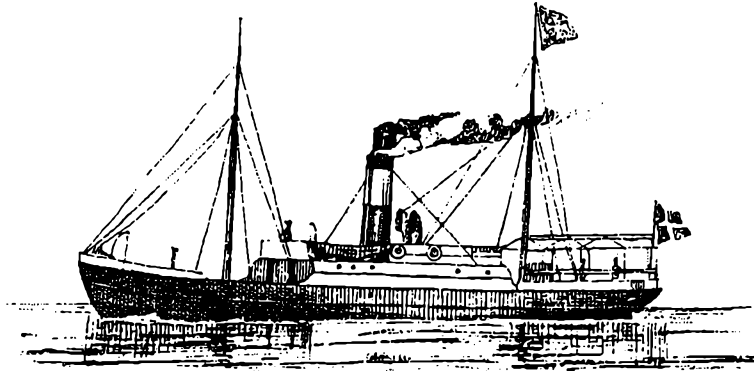
Litograferede tegninger fra  
»Billeder af Danske Damp-  
skibe udførte ved Søtransport-  
vesenets Foranstaltning tegne-  
de af G. A. Caroc, Premier-  
løjtnant«. (1845-1905, premier-  
løjtnant 1868).



Stockholm



Helsingborg.



Thunberg

Byens Overgivelse beordret til Frederikshavn, hvorfra jeg transporterede Kavalleri over til Hirtsholmene; senere gik jeg til Korsør, Nyborg og Faaborg og derefter hjem.

## I røg og damp 1864-1888

Efter Fredsslutningen blev jeg atter med *Ophelia* antaget i Transportfart og blev i en Maanedstid beskæftiget med at flytte Lazarether, og vi vare derfor forskellige Steder, saasom; Odense, Nyborg, Valdemars Slot paa Taasinge, Rudkjøbing, Aalholm Slot, Orebygaard m.m. Ved denne Lejlighed var min ældste Søn, som havde Ferie fra Skolen, med, og han fik da allerede som Barn set sig lidt om.

Senere sejlede jeg atter med *Ophelia* i Sundfarten til 1867, da den blev kasseret, hvorefter jeg blev ansat paa S.S. *Laertes*, som udelukkende skulde benyttes til Helsingør-Helsingborg Overfarten, og her forblev jeg nu til 1873, da jeg overtog H.S. *Hamlet* til Sundfarten. I 1875 kvitterede jeg *Hamlet* og overtog H.S. *Horatio* til samme Fart. Denne kvitterede jeg i Juni samme Aar og modtog S.S. *Malmö*, som jeg førte i 3 Maaneder, hvorefter jeg efter eget ønske overtog S.S. *Thunberg*, som skulde benyttes til Farten Helsingør-Helsingborg. Skibene vare nu alle under det forenede Dampskibs-Selskab.

Jeg førte nu *Thunberg* til 1883, derefter fik jeg S.S. *Helsingborg*, som jeg førte til November samme Aar. Medens jeg førte *Thunberg*, byggede jeg en lille Ejendom paa Strandgade, hvorfra vi have en god Udsigt over Øresund. *Thunberg* og *Helsingborg* bleve kasserede og solgte, og jeg fik da S.S. *Stockholm* at føre. Til forskellige Tider førte jeg for en kortere Tid forskellige Skibe, saasom: *Møen*, *Randers*, *Ørnen*, *Gefion* m.fl. Den 1.ste Juni 1888 blev jeg paa Grund af Alder og Svagelighed afskediget fra Selskabets Tjeneste med en Pension, som jeg haaber skal blive tilstrækkelig til at min Hustru og jeg kunne leve deraf for Resten af Livet.

## Den gamle kaptajn

Meget Ondt men ogsaa meget Godt har jeg oplevet, og jeg takker Gud for hans naadige Hjælp i alle Livets Tilskikkelser, samt for at jeg for Resten af de Aar, jeg muligvis kan have tilbage kan se mig nogenlunde betrygget imod Næringsorg. Mange af mine Jævnaldrende have maaske bragt det videre end jeg, men endnu Flere, der ligesom jeg have stræbt for at komme frem, have ikke naaet saa vidt. Kun Faa have som jeg kunnet føre Skib til deres 70de Aar, og jeg maa tilstaa, at jeg som Fører har været heldig som Faa. I 26½ Aar har jeg stadig ført Dampskib uden Havari af nogen Betydning, og hvad jeg betragter som det vigtigste, aldrig mistet nogen Mand eller Passager. Til at ødelægge de af mig førte Skibe, har Isen været den væsentligste Aarsag. Med *Thunberg* og *Stockholm* brød jeg ofte Is, som var 10 á 12" tyk, og den meste Tid opnaaede jeg ogsaa at faa Forbindelse mindst en Gang daglig.<sup>32</sup> Vinteren 1888 var Isen den

32. En hård vinter med istykkelser på Øresund på mellem 25 og 35 cm.

sværeste, jeg har havt at kjæmpe med, og da den først ophørte i Begyndelsen af Maj Maaned, var mit Helbred ogsaa svækket, hvilket var den væsentligste Aarsag til, at jeg saa mig nødsaget til at tage min Afsked.



Anders Monrad Møller

# Måneden drejer

– om søfolk til den københavnske handelsflåde

1777-87

»Måneden begynder at dreje, når vi haler med skibet igennem bommen ved Toldboden, og bliver ved at dreje med fuld gage, indtil vi med bemeldte skib, enten her til Staden eller anden dansk losseplads i Europa er ankommen, og måneden os da bliver opsagt« – formlen har været velkendt for tusindvis af søfolk, som i 1700-tallet gik i langfart fra København. Der var obligatorisk påmønstring hos Waterschouten, i hvis embedsprotokoller man derfor finder optegnet navne på både skibe og mandskab. For at sikre ordnede forhold blev hver eneste person skrevet op med angivelse af den månedlige hyre, de kongelige allernådigste skibsartikler blev oplæst – »hvorpå vi samtlig haver aflagt vores eed« – og dernæst fulgte indledningens formel om måneden, der drejede. Det vil sige, at den første lønningsmåned begyndte den dag, man passerede Toldbodbommen for udgående. Med stor omhu blev de højtidelige ord skrevet ned skib for skib, år efter år, hvad enten det var brigantinen *Henrich og Birgithe* i 1777 eller fregatskibet *Regnbuen* ti år senere.<sup>1</sup>

At hovedstaden var hjemsted for en betydelig flåde i langfart i anden halvdel af 1700-tallet er velkendt og behøver ikke mange kommentarer. En ikke alt for sikker optælling fra 1777 har en total på 182 skibe på tilsammen 10.218 kommercelæster, men i denne opgørelse mangler både 11 ostindiefarere, 16 hvalfangere og 13 fiskehukkerter, så man er nok bedre tjent med tallene for 1779. Udviklingen i årene omkring 1780 kan da med nogenlunde sikkerhed aflæses af nedenstående enkle tabel.<sup>2</sup>

## Skibe hjemskrevet i København

	antal	kmcl
1779	236	17.937
1782	340	28.770
1787	331	26.043 ½

Det gik stærkt efter udbruddet af Den amerikanske Uafhængighedskrig med 1782 som det mest overophedede højkonjunkturår. Siden måtte man igennem en fredskrise, som dog ikke var mere fatal, end at tonnagen fortsat lå på et niveau markant højere end før.<sup>3</sup> Waterschouten måtte indstille sig på et større forbrug af pro-

1. Landsarkivet for Sjælland, Waterschoutens arkiv, her benyttet mønstringsprotokollerne for 1777, 1782 og 1787.

2. Rigsarkivet, tabellariske angivelser henholdsvis i Mallingiana II, Kommercekollegiet pk. 911, Mallingiana 13 og Mallingiana 15.

3. Om udviklingen i disse år, se generelt Ole Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783, Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser, Kbh. 1971.

*Waterscoutens segl tegnet af  
Hakon Spliid.*



tokolsider, når der vedvarende mødte flere søfolk op til forhyring. Man spørger uvilkårligt sig selv, om de alle nu også rigtig forstod ordlyden af både de allernaadigste krigsartikler og den meget københavnske formulering om Toldbodbommen? Kunne byen bemænde sin koffardiflåde? Svaret er naturligvis negativt, selv om dette spørgsmål mærkeligt nok ikke synes at være stillet på den måde før. Velkendt er det dog, at Admiralitetet og handelens folk lå i ivrig konkurrence om de til rådighed stående søindrullerede, en konkurrence som fra regeringens side oftest afgjordes til handelens fordel, herom mere nedenfor.<sup>4</sup>

Blot et orienterende kig i Waterschoutprotokollerne fortæller om søfolk fra mange andre steder end København. Det er egentlig et såre naturligt og forståeligt fænomen, eftersom hovedstaden var i regelmæssig søværts forbindelse med alle kongerigske toldsteder ved sunde og bæltter og tillige med lokaliteter i det østlige Slesvig og Holsten. Hovedstaden skulle forsynes, og blev det både med varer og arbejdskraft.<sup>5</sup>

Waterschoutprotokollerne ligger velbevarede og afventer den helt store, kritiske undersøgelse, hvortil det her hverken er tiden eller stedet. I forbifarten kan man notere sig, at man på dette som på så mange andre områder er væsentlig bedre stillet med hensyn til personoplysninger, end man er i vore dage. De står der, hver eneste bådsmænd, tømmermand, matros og jungmand med hjemstedet omhyggelig anført. Et tilsvarende materiale ville det nu, to hundrede år senere, være svært at skaffe til veje, ikke mindst vore dages registerlovgivning taget i betragtning. Hvor sikre 1700-tallets hjemstedsangivelser så egentlig er, får i denne omgang stå hen. Men der er så markante udsving over blot nogle få år, at en vis usikkerhed i grundmaterialet ikke forekommer skræmmende.

Stikprøvevis er det grebet ganske enkelt an. Vestindiefarere udgik i andet halvår for at nå frem til årets sukkerhøst, som derefter bragtes til Europa. For årene 1777, 1782 og 1787 er udtaget de første ti

4. Ole Feldbæk, anf. arb. side 69-70.

5. Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease, Studier i de kongerigske provinseres søfart i det 18. århundrede, Esbjerg 1981.

vestindiefarere hjemskrevet i København, og deres bemanning er opnoteret. Som det ses af tabellen drejede det sig om henholdsvis 145, 177 og 169 mand, der forhyredes på ti skibe, som i disse år tilsammen udgjorde respektive 809½, 942½ og 1064 kommercelæster. Stikprøven er således ikke under 3% af den samlede københavnske flåde, altså ikke så helt lille endda. Blot at interessere sig for disse vestindiefarere har den indlysende fordel, at man ikke skal slås med eventuelle gengangere. Hverken skibene eller deres bemanning kunne af let forklarlige grunde komme til at optræde mere end én gang i protokollen det halvår.

#### 10 vestindiefarere

Mandskab fra:	1777	1782	1787
København	67	26	67
Øvrige Sjælland	15	38	36
Fyn	–	3	5
Østjylland	4	11	5
Vestjylland	3	–	1
Hertugdømmerne	15	26	8
Norge	7	16	32
Udlandet	4	52	5
Orlogsflåden	29	5	9
Uoplyst	1	–	1
I alt	145	177	169

År 1777 forhyredes til de første ti skibe med destinationen St. Croix i tiden fra den 28. august til den 11. oktober. Umiddelbart må man nok forestille sig, at en mandskabsmangel har været mest følelig sent på sæsonen. Ledige københavnske søfolk har næppe ventet både forår og sommer på at kunne sejle på Vestindien. Men en del kan naturligvis have været andetsteds og have returneret i tide, eller en stambesætning har været fast knyttet til skibet fra forrige rejse. Det vil nærmere undersøgelser kunne opklare.

I 1777 blev der i alt fald trukket på hele det københavnske »oplånd«. Det »Øvrige Sjælland« er overvejende repræsenteret af bornholmere og søfolk fra Dragør. Fra Hertugdømmerne var det i første række øboere fra Rømø og Sylt, vidnesbyrd om fastholdelse af en gammel tradition for, at bl.a. en stor del af besejlingen af de nordatlantiske besiddelser blev klareret af folk fra øerne ved den sydlige del af den jyske vestkyst.

Endelig er der gruppen, som Admiralitetet mere eller mindre modstræbende havde frigivet til koffardifarten. De fordeler sig på samtlige ti vestindiefarere, og om dem får man kun at vide, at de stammer fra flådens 1., 2., 3. eller 4. division. En nærmere bestemmelse af hjemstedet er absolut mulig, men så skulle andet materiale inddrages. Yderligere et par af flådens folk kan imidlertid umiddel-

bart henføres til København, for kaptajnen på fregatten *Den dydige Sophie* var kongelig Løjtnant i Søetaten, Diederich v. Holsteen, og hans andenstyrmand var Søkadet Krieger. Det var alle dage muligt for søofficerer at få permission til at gå i koffardifart, som gav rutine ganske uden bekostning for Admiralitetet. Her har man nok også sent på sæsonen set med relativt venlige øjne på frigivelse af menigt mandskab. Efter sommerens togter var der ikke behov for så mange, og da slet ingen grund til at føde unødigt på flere end højst nødvendigt.

Hvis indtrykket i 1777 er et behov for at trække på mandskabsressourcer fra hele monarkiet, må tilstanden fem år senere siges at være udtryk for, at man nu måtte længere væk, for udlændingene var ikke færre end 52 i tallet, og – som det er opgjort – dermed faktisk den største gruppe i tabellen for det år. Formelt var kaptajnerne hjemskrevet i København og regnet med her, men halvdelen af de ti i 1782 havde et splinternyt borgerskab fra samme år. Jan Diederich på fregatten *Geheimeraad Stampe* oplyste ikke fødested, men om ham hedder det udtrykkeligt, at han var blevet naturaliseret ved borgerskabs tagelse i lighed med kollegaen Pieter Jacobs på skibet *Vindskibeligheden*. Han var notorisk født i Oldenburg. Så helt så københavnske var disse kaptajner altså egentlig ikke. Der var danske undersætter ombord på hvert eneste af de ti skibe – det skulle der være. Men på otte af ti var der suppleret op med udlændige. De var så at sige hentet ind i bundter. Netop på *Geheimeraad Stampe* var der påmønstreret tre matroser fra Bremen og to fra Hamburg, hvortil kom en kok fra Sverige og en bødker fra Braunschweig. Fregatten *Laurentius* havde også svensk kok og svensk bådsmand, og der står Malmø eller Skåne ved fire af skibets fem svenskere, hvilket godtgør, at der ganske selvfølgelig i denne situation blev trukket på det naturlige opland på den anden side Sundet. Også ved den sydlige Østersøkyst kunne der rekrutteres søfolk. Fregatten *Planter Klubben* var erhvervet af Agent Madsen fra Wolgast samme år og udklarerede i København med en besætning på 18, hvoraf de ni var fra Pommern. Der fulgte åbenbart mandskab med i købet.

Året 1782 var præget af feberagtige tilstande, da alle pludselig ville deltage i Vestindiensfart. De ti vestindiefarere blev forhyret på meget kort tid i dagene fra den 10. til den 31. juli. De hurtige køb af skibe med kaptajner naturaliseret for tilfældet og det store kontingent udenlandske søfolk kan unægtelig nære mistanken om, at der i visse tilfælde blot var tale om en pro forma-overførsel til dansk flag. Det ville være interessant at følge en del af disse skibes senere skæbne.

Ser man på tilstandene fem år senere, synes forholdene at være faldet i leje igen. Som i 1777 var der i 1787 i alt 67 københavnerne om bord på andet halvårs første ti vestindiefarere, som blev påmønstreret i ro og mag i tiden fra 6. juli til 18. oktober. Efter de ti års for-

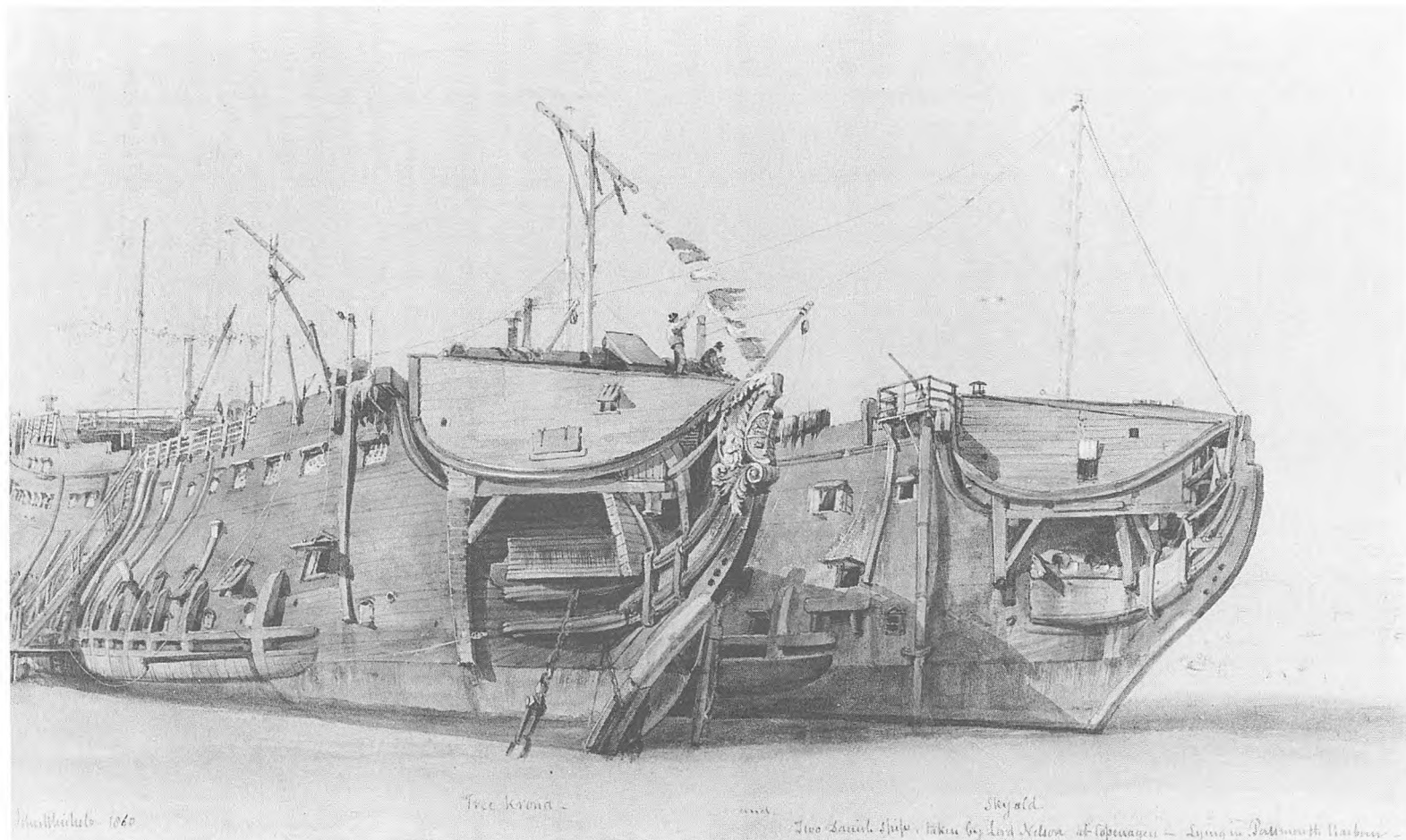


*Uden for bommen på Københavns inderred. I forgrunden til venstre en opankret korvet, der tørrer sejl og til højre et par jagter fortojet til en duc d'albe. Midt imellem i baggrunden er en hjuldampet på vej ud gennem bomløbet. Yderst til højre Toldboden. Foto efter maleri signeret CE 1853.*

løb var gennemsnitsstørrelsen øget og bemanningen i takt med den. Men der stod altså ikke flere københavnere til rådighed. Der måtte under alle omstændigheder i højere grad end i 1777 hentes folk udefra, nu helt åbenbart i stigende udstrækning også fra Norge. Egentlige udlændinge optrådte kun enkeltvis, f.eks. som tømmermanden fra Danzig på brigantinen *Sophia Magdalena* eller den svenske kok på skibet *Cornelius*.

Tre gange ti vestindiefarere er nok til at godtgøre, at vel var der mange og store skibe hjemskrevet i København, men at bemandede dem med byens egne indbyggere var kort og godt umuligt. Det kunne ikke lade sig gøre i »normale« tider, og slet ikke under en højkonjunktur, hvor hovedstadens andel derfor faldt drastisk. Det er ikke overraskende, men alligevel nok nyttigt at få slået fast, at 1700-tallets betydelige københavnske søfart direkte involverede personer fra alle kongens riger og lande, søfolk, hvis måned begyndte at dreje, når de halede forbi Toldbodbommen. Så vidt, så godt. At der så ved denne stikprøvevis brug af Waterschoutprotokollerne er dukket yderligere en række ubesvarede spørgsmål op, kan heller ikke forbløffe. Sådan går det altid, når man kigger nøjere på så stort og i øvrigt så forbavsende lidet benyttet kildekompleks som Waterschoutens mange protokoller.





## Et bedrøveligt endeligt

I Portsmouth City Museum & Art Gallery i England findes en lille, veludført akvarel, dateret 1860, forestillende to gamle orlogsskibe.

Den ledsagende tekst giver navnene på de to skibe: *Tree Krona* [sic] og *Skyold* [sic]. Teksten oplyser desuden, at de er »Two Danish ships, taken by Lord Nelson at Copenhagen – lying in Portsmouth Harbour«.<sup>1</sup>

De to skibe – ganske rigtigt oprindeligt danske lineskibe – var oplagte, da Lord Nelson i april 1801 angreb København. Forhandlingerne efter slaget tillod ikke englænderne at tage priser, så de forlod altså ikke deres fædreland ved den lejlighed. Derimod var de blandt det omfattende bytte, som blev bortført efter bombardementet af København i september 1807.

Kunstneren som udførte akvarellen i 1860 var således forkert informeret. Denne fejltagelse er imidlertid forståelig, når man tager Lord Nelsons berømmelse i betragtning sammenlignet med admiral Gambier, lederen af flådeekspeditionen i 1807. I 1860 var Gambier sandsynligvis glemt af de fleste (i England i det mindste!).

Torsdag d. 16. juli 1807 blev Gambier udnævnt som øverstkommanderende for en 'squadron of H. M. ships and vessels to be employed on a particular service'<sup>2</sup> – formålet med ekspeditionen var endnu tophemmeligt.

I juli sejlede flåden mod Østersøen og den rundede Helsingør den 4. august. Efter forgæves at have truet København til overgivelse fra både sø og land, påbegyndte englænderne den 2. september et forfærdeligt bombardement. Efter tre nætter havde danskerne fået nok og byen overgav sig.

De engelske betingelser var hårde: Udlevering af hele den danske flåde, fra lineskibe til joller, samt alt maritimt udstyr uden undtagelse. Danskerne havde intet valg og måtte acceptere katastrofen.

Admiral Gambier og hans stab begyndte straks at vurdere krigsbyttet. Den 28. september anmodede han om tilladelse fra Admiraltetet i London til at destruere de tre skibe *Mars*, *Triton* og *St. Thomas*, idet de var utjenstdygtige for den engelske flåde.<sup>3</sup>

I løbet af oktober blev byttet sendt hjem, først en del fregatter og mindre skibe, siden adskillige transportskibe belæssede med udstyr såsom værktøj, master og tømmer. Den 13. oktober sejlede således

1. Akvarellen blev opdaget i museets magasiner, da forfatteren var museumsinspektør der.

2. PRO ADM 7 252, 32/13.

3. PRO ADM 7 252, 207/20.

22 skibe fra København.<sup>4</sup> I alt 92 transportskibe blev sendt hjem med krigsbytte.

Den 20. oktober rapporterede Gambier, at den danske flåde nu var klar til afgang, Holmen var tømt for alt brugbart og de engelske tropper var atter ombord. Samme dag afsejlede de fra København.

Rejsen til England forløb ikke uden vanskeligheder: På vej gennem Sundet gik Linieskibet *Neptunus* på grund og måtte efterlades til en anden engelsk eskadre, som fulgte Gambier. Kun tre af de danske kanonbåde lykkedes det at bringe frelst til England. De øvrige blev opgivet i Kattegat, da en storm blæste op.

Gambier ankom til Yarmouth den 31. oktober og de danske skibe blev sendt til forskellige havne langs den engelske kyst. Syv linieskibe blev sendt til Portsmouth, hvortil de ankom den 14. november. Blandt disse syv var sandsynligvis *Trekroner* og *Skjold*.

I den officielle engelske flådeliste fra januar 1808 nævnes 15 tidligere danske skibe – 13 linieskibe og 2 fregatter – som værende under udrustning. Heriblandt er *Skjold* og *Three Crowns* – det var skik i den engelske flåde såvidt mulig at bibeholde de oprindelige navne for erobrede skibe.<sup>5</sup>

Skønt adskillige af de tidligere danske skibe i de følgende år gjorde tjeneste i den engelske flåde vidt omkring i verden, lykkedes det aldrig vore to skibe at blive gjort sejlklar igen. Begge figurerer i de halvårlige officielle flådelister, men altid i Portsmouth og kun med en enkelt officer, purseren.

Fra 1818 øgedes antallet af oplysninger, som blev medtaget i flådelisterne, og vi får nu at vide, at både *Skjold* og *Trekronen* er 'receiving ships' – logiskibe – i Portsmouth. Det er sandsynligt, at de har været anvendt til dette formål siden ankomsten til Portsmouth i 1807.

Det var almindeligt i den engelske flåde at anvende gamle orlogsskibe til beboelse for nye rekrutter, samt for tvangshvervede søfolk, indtil de kunne sendes ombord på deres skibe. Skibe som disse blev også anvendt som fængselsskibe for krigsfanger fra fremmede nationer. Mange danske søfolk kom til at opleve fængselsskibene – eller »Prisonen«, som det blev kaldt – under Englandskrigene 1807-14, men såvidt vides blev ingen af de tidligere danske skibe anvendt til at huse danske krigsfanger.

I 1827 forsvinder *Trekroner* og *Skjold* fra flådelisterne, og det har endnu ikke været muligt at opklare, til hvilket formål de har været brugt i tidsrummet frem til 1860, hvor de jo igen dukker op, afbildet i den lille akvarel.

Det vides heller ikke med sikkerhed, hvornår de to skibe endeligt blev ophugget, men i 1896 beskrev den danske skibsmaler Ludvig Monberg et besøg til Portsmouth. I havnen lå '2 gamle Fartøjer uden Master, men derimod forsynede med en del Hejsekraner, da

4. PRO ADM 7 252, 239/13.

5. Steel's List of the Royal Navy, London, 1808, s. 19.

6. Marinehistorisk Tidsskrift Nr. 1, Februar 1992, s. 8.



de benyttedes som Kuldepoter. Der fortaltes os, at det var de sidste Levninger af den stolte danske Flaade, som Dhrr. Englændere med den stærkeres Ret, bortrøvede fra det lille Land, hvis Stolthed var dets Flaade'.<sup>6</sup> Om disse to bedrøvelige fartøjer var *Trekroner* og *Skjold* vides ikke, men det er da sandsynligt.

#### *Litteratur*

Feldbæk, Ole: Slaget på Reden. København 1985.

Lindeberg, Lars: De så det ske. Englandskrigene 1801-14. København 1974.

Møller, Jan: 1807 – en by i flammer. 1982.

#### *Trykte kilder*

Monberg, Ludvig: Under russisk Flag. Marinehistorisk Tidsskrift, 25. årgang, Nr. 1 – Februar 1992, s. 3-20.

Steel's List of the Royal Navy 1808-28.

#### *Utrykte kilder*

Public Record Office, London: Admiralty archive: ADM 7 252 Alphabetic List of ships and officers with index of orders received on all stations.

*J. M. W. Turner: Båd der fisker ankre, 1808. I virkeligheden viser billedet nogle af de erobrede danske skibes ankomst til Spithead i 1807. Tate Gallery.*



Sammlung

wissenschaftlicher

Handschriften

eine

Erprobung für

kleine Kinder

und

Aabenraa Museum

Große Menschen

Erprobung am Bord der Anna &  
Agathe von Apenrade, auf der Reise von  
Flensburg zum ...  
von S. H. Stebøgt und Hans Berg und C. C. Færked.

1838

Titelbladet til Formularbogen.



*Bjørn Poulsen*

# Ombord på *Anna Cæcilie* af Åbenrå

En kilde til Åbenrås sejlads på Amerika  
1838-1840

I Landsarkivet for Sønderjylland befinder der sig en samling, som vel ikke er særlig kendt, men alligevel er af stor vigtighed. Det drejer sig om »Søfartsafdelingen«, der for størstedelen består af arkivalier deponeret af Åbenrå Museum i 1951.<sup>1</sup>

Søfartsafdelingen rummer ialt 312 numre. Flest er der af regnskaber og journaler fra 17-1800-tallets skibe. Man kan således følge barken *Australia* på rejsen mellem Sønderborg – New Port – St. Thomas og tilbage til Hamburg i årene 1844-45 ved hjælp af kaptajns journal. Eller man kan se journaler ført af kaptajn H. Krag på sejlads mellem Assens og Kapstaden i 1876-78 og hans kollega J.G. Matthiesens på vej fra Liverpool til Sydamerika i 1887-88. Der er imidlertid også meget andet, således en opgavebog i styrmandskunst fra 1806-12, som har tilhørt en Wolle Petersen Krag i Løjt Kirkeby, og et halvt hundrede skibstegninger fra århundredeskiftet af skibbygger Jacob Jacobsen i Åbenrå. Der kan nok være grund til i fremtiden mere systematisk at udnytte denne samling.

## Formularbogen

Her skal af denne rigdom blot fremdrages et enkelt arkivalie, der befinder sig under den altid interessante titel »forskelligt«. Der er tale om et håndskrevet hefte, der er indbundet i lærred, og som på titelbladet oplyser følgende om sit indhold:<sup>2</sup>

Sammlung unterschiedlicher

Handschriften

Leseübung für

kleine Kinder

und

GROSSE MENSCHEN

Herausgeben an Bord der *Anna Cæcilie*

von Apenrade auf der Reise von Flensburg

nach dem ungläubigen Thomas von J. H. Slevogt

und Hans Berg und C. C. Fischer 1838

1. Arkivalier vedr. Åbenrå-egnens søfart befinder sig i øvrigt blandt Landsarkivet for Sønderjyllands privatarkiver, ligesom Åbenrå Museum besidder en række arkivalier vedr. søfarten.

2. Landsarkivet, Åbenrå, Søfartsafdelingen, Nr. 63. Forskelligt.

Heftet er altså ført af tre mænd om bord på skibet *Anna Cæcilie* af Åbenrå på en rejse fra Flensborg til St. Thomas i året 1838. Slevogt og Bang kan ikke umiddelbart identificeres, men har vistnok været passagerer, derimod viser det sig, at C. C. Fischer var selve skibets kaptajn.

Christopher Conrad Fischer kom af en gammel og kendt kaptajnsfamilie. Han fødtes i den driftige søfartsby Åbenrå i 1811 og sejlede tidligt som styrmand på skibet *Die Hoffnung*, som hans fader førte. Da han begyndte at skrive i heftet, har Fischer antagelig været ganske nybagt ejer af briggen *Anna Cæcilie*, der var bygget i Lübeck.<sup>3</sup>

Og hvad skrev de tre ombord på skibet så i heftet, der overalt er ført på tysk? Dets første halve hundrede sider viser sig for en stor del at være fyldt med eksempler på dokumenter, der kan tjene som forlæg. Der er med andre ord tale om en formularbog. Normalt indledes hver type skrivelse med en definition, og dernæst kommer så konkrete eksempler. De tre kunne forestille sig mange typer af dokumenter, man kunne få brug for.

Det starter med »Quittungen«, dernæst kommer så »Depositenschein«, »Revers«, »Volmacht«, »Schuldscheine«, »Obligationen«, »Wechsel«, »Assignmenten«, »Cessionen«, »Contracte«, »Testamente«, »Eingaben«, og endelig kommer et afsnit, som forklarer en lang række fremmedord. Altså øjensynligt et bredt spektrum af de dokumenttyper, som 1800-tallets købmænd og gennemsnitsborgere betjente sig af. Man tør nok gætte på, at kaptajnens to medskrivere har befundet sig inden for handelsverdenen.

Visse af eksemplerne leder direkte ind i denne handelsverden, eksempelvis en fuldmagt udstedt af en købmand J. J. Paulsen i Flensborg den 4. februar 1889. Købmanden, der angives at være svækket, bemyndiger sin svend Nicolai Lassen til at rejse til påskemessen i Leipzig og her købe og sælge på købmandens vegne. I almindelighed strækker fantasien sig dog kortere end til Leipzig. Det store flertal er fra Slesvig og Holsten. Heine Gastwirt i Kiel bevidner, at amtmanden von Platen på gennemrejse har deponeret en pose med 300 rigsdaler slesvig-holstensk mønt og en blå frakke hos ham, og købmand Dehn, ligeledes i Kiel, bekræfter, at godsejer Möller til Glasau har overgivet ham 15 louisd'or til videresendelse til en købmand i Altona. Skomagermester Niels Nielsen i Tønning indgiver et andragende til sin bys magistrat om at få skatten nedsat til det halve, og opgiver som grund hertil dyrtid, krig, indkvartering og »zu dem ist ein großer Theil meiner Mitmeister jünger als ich, und wegen der oft veränderten Moden schenkt man ihnen mehr Zutrauen als mir«.

Begynder man nu at betragte eksemplerne nærmere, viser det sig, at skribenterne har haft deres stilfærdige form for morskab, mens de udtænkte de sindrige skrivelser. Morskaben ligger for en stor dels

3. Af Kaptajn C. C. Fischers Livserindringer. Ved Redaktør Niels Hansen. Sønderjyske Aarbøger 1924, s. 170. Jfr. Morten Kamphøvens: Borgerskaber i Åbenrå 1686-1867, I, Åbenrå 1974, s. 153. Fischer, der 1939 giftede sig med kaptajnsdatteren Anna Elisabeth Callesen, døde i 1893.

May den 6. 1840.

Uensd. Tidningen wo wir nun über 14 Tage nach Skelle  
und sehr kontrarem Winde für ein geliebtes Leben, mußte ich  
nun den Abgang mit der Zeit mit Sorgen zu verleben.

Die liebe Luise sah ich bereits oft vergrüßet, meinen Ruf  
so gut wie möglich vorzuhallen, da ich aber kein Gespräch halten  
konnte, und keine sehr geduldige Tochter sah, so wird meine Befrei-  
lung, die mit wenig Vergnügen geschehen, und Mühe  
und Mangel werden zu viel auf mein Gemüth, um sagen  
zu können, ich werde ungeschicklich und saftig. Offener aber  
will ich mit der Kunst davon glauben, und das willst.

Im August vorigen Jahres verheiratete wir unser  
das Kind was zwar nicht die besten, das könnte ich durch  
zu den können, und daß ich glücklich meine Wunsch  
wenn ich bei Luise bin, obwohl es das Gegenstück ist  
so bald ich in den bin, wo ich dann wünsche, daß ich  
nicht beim Lande saftiger Kunst ich kann zu dir, und  
auf unsere Tage verheiratet war ich im Sommer, und bald  
im der Tyndsen Ort. Meiner Ruf ging ziemlich  
und zum 18. Tage sollten wir Madam sehen sollen,  
sich ab aber nicht, da der Wind sich S. Weg zog,

vedkommende i de navne, der underskriver. Tydeligt er det i ægte-skabskontrakten der omhandler ægteskabet mellem den fiktive amtsforstander Martin Clausen og den lige så frit opfundne jomfru Ingeborg Petersen. De har valgt at udstede deres kontrakt i »Bommerlund«. At der her er tænkt på kroen Bommerlund i Bov Sogn, hvor kromanden Peter Schwennesen i 1760 fremstillede den første Bommerlund-snaps, er ganske sikkert: kontraktens vidner er nemlig »J. N. Kümmel« og »P. H. Aquavit«.

På denne baggrund kan det ikke undre, at en anden kontrakt bevidner, at »Jacob Salz« for perioden 1894 til 1898 går i tjeneste hos »Isaac Pfeffer«, eller at en lærekontrakt indgås mellem »apoteker Pillendreher« og lærlingen Carl Hansen. Af den sidstnævnte kontrakt fremgår det iøvrigt, at hr. Pillendreher endda er istand til at underskrive sig med græske bogstaver. Ej heller forbavses man, da man ser en bygningskontrakt indgået mellem »Ludwig Hammer« og »Ernst Winkel«, og da gartneren »Martin Köhler, genannt Zwiebel« i Travemünde underskriver en forpagtningsaftale, hvorefter han lejer 2 stykker have af »Jacob Treibhaus«. Og køberen af en sæbehammermølle hed naturligvis »F. Puderquast, Haarkünstler«.

Også dateringerne har man eksperimenteret med på *Anna Cæcilie*. Tilbage i tid gik man eksempelvis med en gammel fuldmagt, der var udstedt i »Eulennest« i 1134, mens man skuede frem i tiden, da man gav barbersvenden »Haferbier« et lån på 200 mark courant i tiden fra 1934 til 1935.

Der er tale om en formular med personlig accent, men nogen sjældnen type repræsenterer formularbogen ikke. Mange i samfundet købte eller skabte sig sådanne nyttige samlinger, og havde vort hefte ikke udtrykkeligt i titlen været knyttet til togtet over Atlanterhavet i 1838, havde man vel næppe tænkt på søfart i forbindelse med det. Imidlertid, heftet var ikke afsluttet med formularerne, og søfarten har fået sit minde i heftets afsluttende 10 sider.

## Rejseskildringen

Heftet forblev øjensynligt ombord på *Anna Cæcilie*, for den 6. maj 1840 begyndte kaptajnen igen at skrive heri. Skibet drev rundt ved vindstille ud for Sardinien, og der var tid nok. Det, der skulle forfattes, var en rejsebeskrivelse til broderen derhjemme. Sådant angiver skildringen det i hvert fald, men måske er brevformen kun et stilistisk greb, der gav kaptajn Fischer det nødvendige påskud til at gå igang. Det tvang ham så på den anden side til at tage hensyn til sin læser, og allerede fra starten at foretage historieskriverens refleksion over objektiviteten: »Schreiben aber will ich, und du kanst davon glauben, was du willst«. <sup>4</sup>

Vi følger skibet fra 1839 og fremefter: »Im August vorigen Jahres verliesen wir Hamburg. Der Wind war zwar nicht der beste, doch

konnte ich damit in die See kommen, und dieß ist gewöhnlich mein Wunsch, wann ich bei Land bin, obwohl es das Gegentheil ist, so bald ich in See bin, wo ich dann wünsche, daß ich wieder beim Lande wäre«. Selv om det ikke oplyses, må vi tro, at skibet har været befragtet af hamburgske handelshuse, der var afgørende for Åbenråskippernes sejlads i disse år.<sup>5</sup> Rejsen gik videre gennem Kanalen og »in der spanischen See«. 18 dage senere passerede skibet Madeira uden landkending. Her traf man et engelsk skib, som havde forladt Elben samme dag som *Anna Cæcilie*, men som til Fischers store tilfredshed først nåede deres fælles destination, Rio de Janeiro, 8 dage senere end han selv, »obgleich er große Ansprüche auf Schnellsegeln machte«.

Fra Madeira til Ækvator var der stabilt vejr, og her mødtes man med en mængde skibe, hvoriblandt var den bekendte Åbenråskipper Hans Bruhn (Nymølle) med det nybyggede *Dan*.<sup>6</sup> I 36 timer forsøgte Fischer at sejle omkap med dette skib, men sakkede dog efterhånden bagud.

Ved ankomsten til Rio måtte *Anna Cæcilie* ankre op ved det yderste fort og her blive liggende natten over. Da dagen brød frem, havde skibet fået selskab af *die Creole* ført af kaptajn Lyck fra Sønderborg: »Im Rio waren sehr vielen Bekannte J. Jebsen, M. Ottsen, Bruhn, Burchardt, Schmidt und noch viele andere, worunter auch ein Kopenhagener namens Fredrichsen war, mit dem Ottsen und Jebsen herrlich die Zeit vertrieben«.

Diskussionen mellem københavneren og de to Åbenråskippere gik om danske skibe. Åbenråeren Ottsen hævdede, at Danmark med undtagelse af Slesvig og Holsten kun havde få skibe, og Fredrichsen påstod naturligvis det modsatte. »Bah«, sagde Ottsen, »idag kom Bruhn fra Åbenrå hertil, og idag endnu 3 danske skibe – 2 åbenråere, 1 sønderborger – mens der går hundrede år imellem, der går en københavner. Første gang, jeg var her, spurgte man mig om København lå i Åbenrå!«

I øvrigt havde Fischer ikke meget tid til at bese selve byen Rio de Janeiro. Som han bemærker, fik han næsten ikke set andet end havnen og mæglernes hus. Så hurtigt som muligt fik man en ladning kaffe ombord og begav sig mod New Orleans (»Neu Orleans«).

Rejsen forløb godt. Juleaften passeredes de Vestindiske øer med dejligt vejr, og nytårsdag kom man forbi Cuba. 10. januar løb skibet så ind Mississippis løb – »hier fing dann das Leben der Welt wieder an«. Den store verdens liv viste sig for kaptajnen i form af dampskibe – »Eine Menge große Dampfböte von sehr sonderbarer Bauart kam herunter, um Schiffe nach der Stadt zu schleppen«. Fischer betages og frastødes af de nye kæmpeskibe – og han fortæller om dem: skibe med store huse og hele maskineriet på dækket, skibe kun bygget til at slæbe, skibe der ødelægger alt, som kommer i vejen, skibe som larmer forfærdeligt. »Da die Maschinerei nur sehr

4. Dele af skildringen er uden henvisning til kilden citeret hos H. Schlaikier: *Aabenraa Søfarts Historie*. Forsynet med tillæg af M. Michelsen. Aabenraa 1929.  
5. Johan Hvidtfeldt og Peter Kr. Iversen: *Åbenrå Bys Historie*. II. Åbenrå 1967, s. 143.  
6. Schlaikier anf. arb., s. 186.



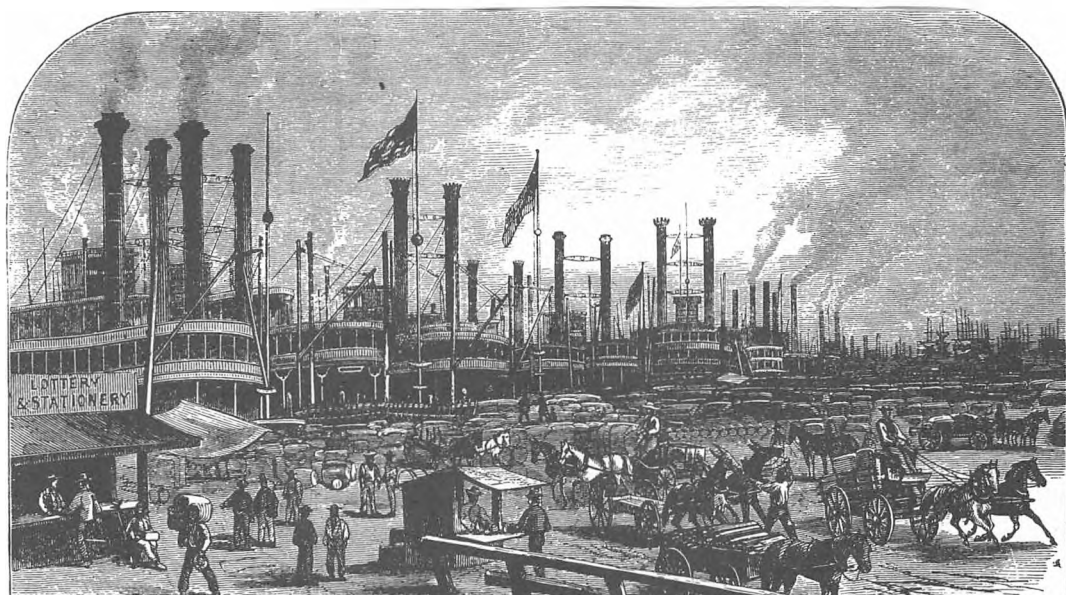
einfach ist, fordern sie viel Dampf, und man kann sie des Nachts, wann es still ist, bestimmt auf 1 Meile Abstand hören, gleich großen Wallfischen, die die Luft aufblasen«. Deres kraft er umådelig, og de kan mod strømmen slæbe 5 eller 6 skibe af *Anna Cecilies* slags. Man må tro, at den åbenråske skibsværftsejer Jørgen Bruhns køb af dampskibet *Christian VIII* i 1845 bl.a. har været påvirket af beretninger som denne.

Dampskibenes førere må kaptajn Fischer også undres over. De synes at høre til den slags mennesker, der fast har øjet rettet mod egen fordel og ikke tænker på den skade, de forretter hos andre. Ofte sejler de om kap med hinanden, og da er det ikke sjældent, at de med hele slæbet af skibe støder sammen. Så brækker masterne, skibene løber på grund, eller dampkedlen springer i luften sammen med dele af besætningen.

Man forstår, at vor kaptajn var noget urolig, da han kom på slæb hos en dampskibsfører, der havde ry for at være en særlig ivrig vædeløbssejler. Han var dansker af fødsel og talte endnu temmelig godt dansk. Fischer fik at vide, at dampskipperen tidligere havde haft en båd, som var sprunget i luften under kapsejlad. Det havde været en æressag for ham at komme først; han havde selv kommanderet fyrbøderne til at gøre deres yderste og var ved eksplosionen nær blevet slynget over på den båd, han sejlede om kap med. Fischer spurgte en af mandskabet, hvad dampskipperen så sagde: »Was sagte der Kaptain dazu, fragte ich, daß der verfluchte Kessel in die Hölle wäre, antwortete man mir, wäre das einzigste Wort gewesen, was er gesagt hätte.« Videre forhørte vor Åbenråkaptajn sig, om der var passagerer ombord. Svaret var, at det var der – henved 20. På spørgsmålet om deres skæbne, replicerede de barske dampskibsfolk forbavsede, at de fløj da alle til Vor Herre.

Byen New Orleans imponerede ikke Fischer, og meget har han ikke at fortælle: Omegnen er flad og sumpet, »unzugänglich für denen, die nicht mit breiten Füßen gesegnet sind«. I vintermånederne fryser det ofte temmelig stærkt, men i den varme tid gror her alligevel sukker og bomuld. Det noteres kun en passant, at den smukke nye børsbygning brændte ned i februar.

Men dampskibene gjorde stadig indtryk. Under den sidste del af opholdet tæde flodens øvre løb, og en mængde dampbåde kom ned. »Ich habe auf einmal 200 bei der Brücke gesehen, und keine solche Dinger wie bei Euch kommen, sondern Kasten, die 6 bis 10 mal so viel laden wie mein Schiff. Einen Begriff kannst du dir ungefähr machen, in einer Woche kam 52000 Ballen Baumwolle herunter, welches ungefähr zwei Drittel von dem ausmachten, was die Dampfboote in dieser Woche brachten.« Det store antal matroser, som sejlede disse skibe, var ifølge Fischer for 2/3 dels vedkommande danskere og svenskere: »Hier sollte der König von Dänemark seine Matrosen suchen.«



*Havnen ved New Orleans.*

Endelig fik *Anna Cæcilie* så en last bomuld ombord, der skulle til Triest. Fischer kunne glad forlade den driftige, men farlige by New Orleans og stå ud i rum sø. I starten var vejret godt, indtil der ud for Florida kom meget ustabilt vejr. Men, som Fischer noterede, sejlede skibet godt, og man krydsede sig frem.

Da opdagede man en amerikansk brig ved navn *Augusta* i en jammerlig tilstand, uden master og ræling. Skibet flød rundt ganske åbent for søen, og samtlige vandtønder var skyllet overbord. Heldigvis blev det rimeligt vejr, og kaptajn Fischer satte en redningsaktion igang. Alle briggens besætningsmedlemmer reddedes ombord med deres få ejendele. Klæder havde de næsten ingen af, da de var brugt til at stoppe de huller i skibet, som uvejret havde slået. Alt i alt var der 9 personer, nemlig købmanden Welchs, som ejede lasten, kaptajn Pomroy, 2 styrmænd og 5 matroser. Det eneste problem for kaptajn Fischer var nu at sørge for spise og drikke til så mange mennesker.

*Augusta* havde været et smukt skib, der kun var 3 år gammelt, så det var hårdt for Pomroy at forlade det. Kaptajnen ejede selv halvdelen af skibet, og dets forlis var et økonomisk slag af dimensioner for ham. Men han viste sig som en mand; da man forlod skibet, udtalte han med fast stemme til Fischer: »Kaptain, ich hatte nichts in der Welt so lieb wie meine Frau, Kinder und meine *Augusta*, da geht sie nun hin, doch der beste Theil ist mir geblieben, nemlich Frau und Kinder, und will mir keiner ein Schiff wieder geben, so kann ich als Steuermann fahren«.

Kaptajn Fischer svarede »wie in solchen Fällen gewöhnlich« og, siges det med den allersidste sætning i beretningen, – »lenkte das

Gespräch auf einen anderen Gegenstand«. Vi må forestille os, at det har blæst op ud for Sardinien i 1840, og kaptajnen har måttet på dækket.

## En kaptajn

Med sine to meget forskellige former for indhold giver heftet fra *Anna Cecilie* os et indblik i en kaptajns syn på livet. Christopher Fischer fremtræder levende, interesseret og i besiddelse af både følsomhed og humor. Det er ganske interessant på denne måde at komme et stykke bagom de personer, der muliggjorde den vældige vækst i Åbenrås skibsfart i årene 1820 til 1845.<sup>7</sup> Man oplevede da en blomstring, der gjorde Åbenrå til hertugdømmernes næststørste søfartsby efter Flensborg. Det er miljøet blandt søfartsbyens kaptajner, man bliver lidt klogere på gennem vort hefte. Hjemmevante bevægede man sig åbenbart på de store have og i eksotiske havne. Livet var ikke kun slid og farer. For kaptajn Fischer var der også både godt og muntert selskab ombord og fængende diskussioner i havnene.

7. Jfr. Ole Mørkegaard, Birgitte Kragh Rasmussen og Grethe Rung: Jørgen Bruhn, Søfart og søfolk fra Aabenraa 1781-1858. Sønderjysk Månedsskrift 1982. Hans Chr. Johansen: Aabenraa-skibes besejling på Middelhavet omkring år 1800. Sønderjyske Årbøger 1989, s. 167-182. Ole Mørkegaard: Søen, slægten og hjemstaven. En undersøgelse af livsformer på Åbenrægnen 1700-1900. Kbh. 1993. Jfr. Ingwer Momsen: Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins 1745-1865. Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein, udg. W. Asmus, Neumünster 1996, s. 77-97.

## Lidt om skibsbevaring og om søfartsstatistik

I Danmark kan man glæde sig over at der lykkeligvis findes bevaret et betragteligt antal skonnerter, galeaser, jagter og andre mindre fartøjstyper. Hele denne flåde af træskibe fungerer som et særdeles aktivt og levende bevis på dansk søfartstradition og historie. Glæden bliver dog straks mere begrænset når man undersøger hvilke skibstyper der *ikke* findes bevaret. »Ole's skibe«<sup>1</sup> er naturligvis forlængst gået vesten om Skotland, enten som damperen *Hans P. Carl*, der først brændte og siden endte ved et ophugningsværft, eller det smukke motorskib *Kina* der sejlede verdenshavene tynde indtil 1973, hvorefter det blev gjort klar til genbrug efter en tur gennem smelteovnene. Tanken om at skulle bevare et skib så stort som et af disse er der næppe mange der vover at tænke ud i den yderste konsekvens, og muligheden for at praktisere sagen er da heller ikke længere tilstede, ihvertfald ikke for »Ole's skibe«.

Imidlertid er en række danske museer med interesse for dansk søfart gået ind i bestræbelserne for dog at »gemme« et eksempel fra vor tid på noget af det mest fuldkomne man nåede i småskibsfarten – nemlig en Caroliner. Skulle der være nogen som aldrig har hørt denne betegnelse, ja så er en Caroliner et dansk konstrueret, opbygget af danske materialer på danske skibsværfter, forsynet med danskbygget motor – mindre stållastskib beregnet som »selvejer« for danske skippere forsynet med sætteskippercifikat med den deraf følgende begrænsning til skibets fart i nærliggende farvande. Caroliner skal desuden helst udtales på klingende sønderjydsk, for skibstypen blev opkaldt efter sin navnemoder fru Caroline Petersen. Alt i alt blev der bygget godt to dusin af denne skibstype, størsteparten i Marstal, et par i Svendborg – hvor nybygningerne af lokalpatriotiske hensyn kom til at hedde Thurinere, desuden blev én enkelt bygget i Korsør.

I erkendelse af, at disse skibe, der blev bygget fra 1950-1958, efterhånden er nået til skelsår og alder, så er der som nævnt nogle danske museer der har besluttet at gøre en indsats for at bevare én af typen, og for at skabe interesse for projektet er det besluttet at starte med at undersøge småskibsfartens vilkår i Carolinerens tidsalder. Et af de emner der i denne forbindelse arbejdes på, er en statistik over antal af skibe i samme størrelsesorden.

Statistik er en samling tal, og søfartsstatistik er det samme. En rimelig let tilgængelig samling tal i den meget fornemme trykte

1. Jfr. kolofonen.





officielle skiftrække Danmarks Handelsflaade og Skibsfart der findes fra midten af 1800-tallet, og endnu udkommer under betegnelsen Danmarks skibe og skibsfart. Vældig interessant lektüre, men måske lidt tung at bruge som morskabslæsning. I skiftrækken kan man finde næsten alt af interesse om dansk søfart, men alligevel, jo mere specifikke oplysninger man ønsker, jo vanskeligere bliver det at finde svarene.

For et skib kan faktisk bruges til mange forskellige opgaver, alt efter hvilke kriterier det er bygget til. Det kan være til passagerer, til kombineret last og passagertransport, eller bare til almindelig stykgodsfart, måske specielt bygget til olie-, kul-, gas- eller cementtransport, mulighederne er uendelige. Desuden kan skibet være til vindkraft, forsynet med dampmaskine eller det kan være et motor-

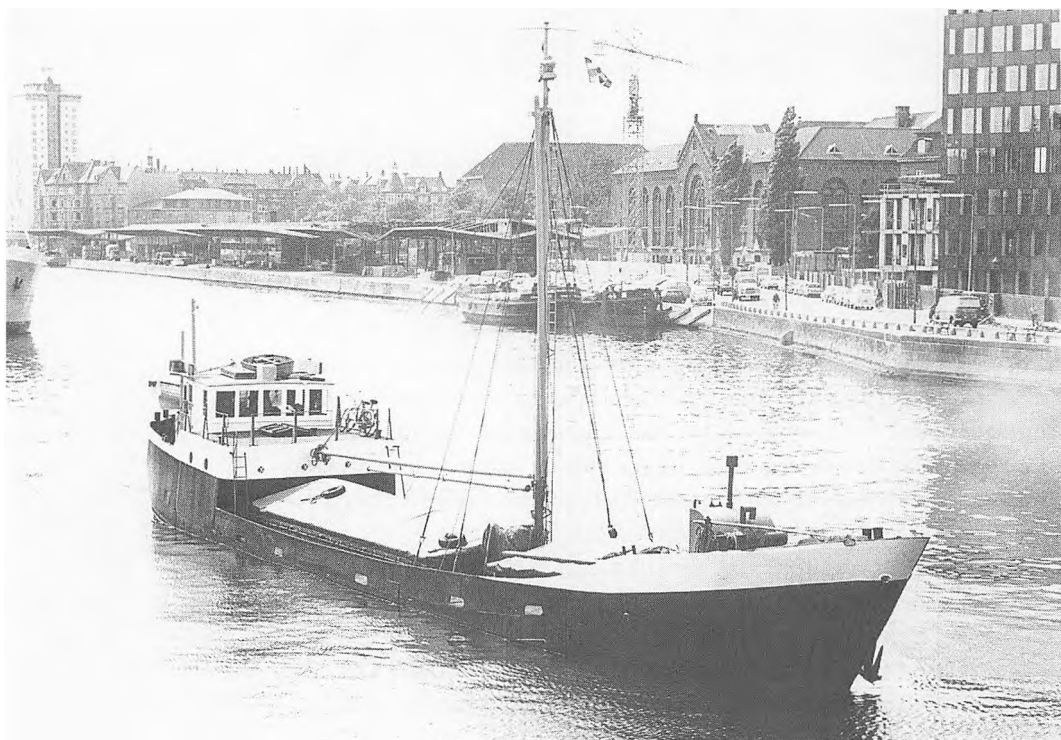
*Fyns Amts smukke tre-mastede skonnert Fylla bygget i Nyborg 1922, havde en bruttotonnage på 123, men faldt ud af statistikken, fordi den i perioden 1933-1968 var i tjeneste på Grønland og derfor et statsskib som ikke skulle med i talrækkerne.*



skib, og så er der størrelsen, er det et lille eller stort skib, og hvad er så i grunden et stort og et lille fartøj? Ganske vist har statistikerne taget en lang række af disse ting med ind i deres overvejelser, men når ønsket er at se udviklingen i antal af skibe indenfor bestemte normer i en længere tidsperiode, ja så kan den officielle statistik ikke give svaret. Her ligner statistikken meget en dåse blandede bolcher, hvor man er nødt til at sortere for at udfinde dem der mest fryder ganen, og så er der i dette tilfælde ovenikøbet »låg« på bolchedåsen.

Som med bolcherne har Carolinerne det med statistikken. En Caroliners størrelse var som nybygget 150 bruttotons. Det var en størrelse der ikke var tænkt på i 1939, og hvor skal man ellers begynde historien, hvis ikke det sidste år, førend Danmark kom med i krigen? For krigen var medvirkende til at gøre det danske samfund opmærksom på, at vand kan man faktisk anvende til at sejle i, og når man kan sejle, så kan der transporteres varer, og varer af forskellig art – ja det kunne man jo ikke undvære, og en meget stor del af æren for alt det gods der under krigen blev flyttet imellem landsdelene tilkommer småskibsflåden, uden småskibene havde det danske samfund frosset endnu mere end det gjorde, og prøv blot at gætte på hvem der blandt mange ting bragte brunkullene til byerne?

*Dyrnæs bygget i 1895. Man skulle ikke tro det, oprindeligt var den en tjalk, men det blev der ændret ved på en ombygning på Søby Skibsværft der inkluderede ny stævn og hæk. Som tjalk var den et af de mange typiske hollandske småskibe, der efter at have gjort tilværelsen sur for de danske småskibsejere, blev købt som fornyelse af den danske småskibsflåde.*





*Stena var oprindelig en af den danske flådes jerntransportpramme bygget ca. 1860, siden indrettet til minepram og så sent som 1949 afhændet til civil brug. Men den faldt ud af statistikken fordi den blev til sandsuger. Mæt af dage blev den gjort egnet til genbrug hos Petersen & Albeck i Københavns Sydhavn i 1967.*

Som det måske kan forstås er den officielle statistik altså ikke helt så spændende, når de lange linier i en udvikling skal trækkes, for statistikken ændrer sig ligesom så meget andet, men først når udviklingen er kommet godt igang. Den officielle statistiks inddelinger var i 1939 for motorskibene – størrelser fra 50-100 og fra 100-500 tons, for seilskibe med hjælpemotor 50-100 og fra 100-200 tons. I 1962 var grupperne slået sammen og inddelingerne benævnt: Lastskibe 50-99, 100-149, 150-249 og endelig 250-499 tons. I 1962 kunne der altså findes oplysninger om skibene på de 150 tons, men til gengæld var denne inddeling blevet aldeles uaktuel, for udviklingen havde overhalet grænserne, sætteskippernes muligheder var i 1939 de 100 tons, den blev så forhøjet til 150, og stadig i den undersøgte periode til 299 tons, og altså ikke de 249, som statistikken inddeler i. Men det kan man ikke bebrejde statistikerne, for hvem tør spå om fremtiden, og hvilke fjollede spørgsmål en eller anden person måtte ønske svar på engang om 30, 60 eller 100 år? Det er jo ikke det statistikken bliver fremstillet for, dens opgave er at dække et aktuelt behov.

Så for at finde Caroline-tallene frem, måtte der anvendes andre metoder, og takket være et hjælpemiddel som en PC'er, en begavet søn der kunne programmere, et godt semester på Institut for Europæisk Folkelivsforskning i Brede hos Palle O. Christiansen og en del kendskab til skibene, så var der »bare« det fysiske arbejde tilbage.

Grundmaterialet var Danmarks Skibsliste, eller som den mere populært kaldes Flagbogen. Her begyndtes med årgang 1939, der fortæller om handelsflåden pr. 31. december 1938. Det var så bare at udtage alle skibe inden for de grænser der ønskedes efterset – for alle tilfældes skyld sættes overgrænsen til 300 bruttotons. Så blev disse skibe skrevet ind på computeren, med nogle få oplysninger – nemlig tidspunkt (her 1939) kendingsbogstav, navn, hjemsted, byggested, byggeår, byggemateriale, plads til en mindre kommentar, eksempelvis om type, en gruppering i størrelser og endelig den udregnede alder i 1939, det lyder jo ikke af så meget, men hvert eneste skib skulle med.

Fortsættelsen var: Alle ændringer i skibsregistret bliver to gange pr. måned offentliggjort i Statstidende, så dette interessante tidsskrift blev gennemgået, desværre viste det sig for upraktisk at skrive oplysningerne direkte ind i computeren, så der måtte en mellemregning til i form af et stykke papir. Herefter deltes »registret« i

*Ener på sit felt, er skonnerten Freia som siden den blev bygget af stål i Rønne 1897 med en tonnage på 65 bruttotons, har sejlet som skonnert, motorgalease og nu atter skonnert, men med samme navn og repræsenteret i statistikken. Nu er Freia efertragtet passagerskib for tyske turister der vil opleve den maritime atmosfære i Østersøområdet.*





to afdelinger, nemlig en for »nye« skibe og en for udgæede – den sidstnævnte blev så suppleret med nogle flere oplysningskolonner, som årsag og sted, hvis skibet var forlist.

Begge håndskrevne fortegnelser blev så suppleret med skibslisterne, og de udgæede blev yderligere fyldt op med oplysninger fra den – i denne forbindelse helt uundværlige Dansk Sø-Ulykkes Statistik – denne publikation er dog mere end tal, heri står detaljerede oplysninger om forlis og andre søulykker. Og sådan forløb eftersøgningen indtil Statstidende var gennemgået for de sidste oplysninger vedrørende 1962.

Såre enkelt, men alligevel selv det mest regelrette kan snyde, der var problemer med Statstidende og krigen og noget omkring offentliggørelsen af ændringer i Handelsflåden. Det var noget af et problem. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har i sine omfattende samlinger, en del afskrifter fra krigens tid, disse blev benyttet. Tidsskriftet Dansk Søfartstidende blev også anvendt, og da disse kilder tørrede ud, måtte der bruges lidt opfindsomhed for at finde resten af de nytilkomne fartøjer. Her kom skibenes kendingsbogstaver til at yde deres bidrag, for Skibsregistret havde nemlig en vane med at starte fra bogstavet A og så arbejde sig igennem de eventuelle uanvendte bogstavskombinationer, så det var jo blot at finde de sidste registreringer i Statstidende og så gå i Skibslisterne for at finde resten. Metoden kunne ikke anvendes når det drejede sig om udslattede skibe, så her blev Sø-Ulykkes Statistikken frekventeret for at finde resten af de udslattede frem.



Frithiof af Mariager, »snød« forfatteren, 1939 var skibet endnu damper – bygget i Malmö 1875, som kombineret fragt- og passagerskib Møn til DFDS, fra 1899 cementtransporter. 1952 ombygget til motorskonnert men det opdagede forfatteren ikke, så Frithiof, som blev det nye navn kom ikke ind i talrækkerne, men det gamle skib klarede sig alligevel og sejlede blandt andet fra 1975-1985 med lystfiskere fra København og sejler endnu som Elida.

Det samlede resultat må siges at komme ret tæt på virkeligheden, men naturligvis kan det ikke udelukkes, at skibe er passeret igennem dansk register – altså ind og ud – inden for korte tidsintervaller, og på denne måde har undgået »opdagelse«! Den eneste måde hvor 100% sikkerhed kan opnås vil være at gennemgå selve Hovedskibsregistret begyndende fra dets nyordning i 1894. Men så ville arbejdet være af en helt anden og nok så uoverskuelig karakter.

Af andre problemer der dukkede op var nogle, som passende kan kaldes »elevator-skibe«, det var skibe der hele tiden nævntes i Statstidende fordi de ændrede type fra lasteskibe til fiskefartøjer og tilbage igen (problem fordi fiskefartøjer ikke regnedes med i indeværende arbejdsområde), men også disse lykkedes det at få rimeligt hold på, således, at de kortvarige perioder, de var registreret som fiskefartøjer, blev undtaget fra den bearbejdede statistik, de aktuelle år for disse »elevatorskibe« var specielt 1949 og 1950 samt 1958. En anden gruppe der heller ikke fik lov til at sætte præg på statistikken, kom samlet til registrering i februar 1950, det var 21 fiskefartøjer der ikke længere anvendtes til dette brug, men nu var lastskibe og da de alle udslettedes samlet i oktober 1951, kom de heller ikke ind i denne statistik, til særligt interesserede kan oplyses, at udslettelsesårsagen for disse 21 skibe var, at de fremover skulle anvendes som krigsskibe.

Endelig var så alle skibene samlede i databasen, i henholdsvis en fortegnelse over »nye« og en over »udgåede«, men som nævnt var der udover de beskrevne undtagelser taget revl og krat med, og det kunne jo ikke bruges til ret meget. En kopiering over til et par arbejdsregistre var derfor nødvendig.

Delete tasten kom herefter i flittig anvendelse, for nu skulle de virkelige småskibe trækkes frem af helheden. Først slettedes passagerskibe og færger, de få tankskibe røg med, bugserfartøjer og vandbåde hørte ligesom heller ikke til her. Toldvæsenets patruljefartøjer, Fyr- og Vagervæsenet, Geodætisk Institut og de tilsvarende statsrederier røg samme vej. Efter nogen betænkningstid forsvandt fyldige fynske *Fylla* fingerfærdigt fra fortegnelsen, sammen med alle andre der blev anvendt af Den kongelige grønlandske Handel. For ikke alene var det småskibene denne statistik skulle vise noget om, men formålet var også, at den skulle vise noget om selvejerne.

De således støvsugede lister skal herefter anvendes som regnemateriale for de statistikker, der skal komme ud af researchen. Men selvfølgelig er der påbegyndt en bearbejdning, og der dukkede faktisk en del overraskelser frem i de bearbejdede resultater. Overraskelser der lå langt fra det ventede, så det blev nødvendigt at udarbejde en kontrolmetode. Løsningen på dette var Flagbogen eller skibslisten fra 1963, der viste de danske skibe pr. 1. januar 1963, den blev herefter behandlet og indtastet som udgåede skibe, dog med årsagbetegnelse eksisterende. Nøjagtigheden af det gennemførte



arbejde kunne herefter direkte måles, nemlig ved at tage tallene fra 1. januar 1939, trække fra eller tillægge forskellene for hvert eneste år frem til 1963, rense bestanden af eksisterende skibe og sammenholde de to tal. *Det udregnede tal pr. 1.1.1963 var 355. Tallet fra Flagbogen 1963 rensat var 360.* Det var en difference på 5 skibe, men så var der den officielle statistik der som nævnt havde en passende inddeling for 1963. Dennes tal var opgjort »ved udgangen af 1962« – 340.

På trods af, at det samlede antal »registreringer« var på hele 2.451, voldte differencerne naturligvis noget hovedbrud, men for at tage den sidste først! Forskellen mellem Statistikken og den rensede Flagbog var på 20 skibe. I undertegnede statistik optræder sandpumpere og stenfiskere, fartøjer som i den officielle statistik hører sammen med bugerskibe, isbrydere og lignende, altså skibe der var udtaget fra min liste. Det beregnede tal fra Flagbogen var altså godt nok. Differencen på fem imellem det via mange mellemregninger udregnede tal og Flagbogen blev så gennemgået. Også her var der en forklaring, bl.a. var der Mariagers mørtelmættede *Møen*, der i perioden blev ombygget fra dampskib til sejlskib – med hjælpemotor, og der var flere af samme slags. Disse var nemlig *ikke* kommet ind i varmen ved gennemgangen af Statstidende. Så summa sum-



*Motorgaleasen Talata en af 1940-ernes sjældne nybygninger til småskibsflåden. Med en tonnage på knapt 100 brt. skræddersyet til en sætteskipper. Efter at have slået rundt på alle mulige former for gods i de nærliggende farvande, kom skibet til ære og værdighed i 1975 som tremastet skonnert Mercantic II, siden Else Dorthea Bager, og nyeste ejer er Tuborg der har givet skibet navnet Madonna, opkaldt efter det redskab der så fremragende åbner op for virksomhedens produkter.*

marum de beregnede tal var altså ikke helt forkerte og kunne bruges til formålet, og selv om 1963's fem tidligere dampere ikke fik lov til at optræde i fortegnelsen, så bedømtes tallene alligevel til at være gode nok til at vise udviklingen i den danske småskibsflåde fra 1939 til 1962, der som det tidligere nævntes var en del af hensigten med arbejdet.

En rimelig indvending kunne være, jamen hvorfor ikke indregne disse fem skibe, jo det skyldes såmænd, at der var flere, som var indgået i de 23 år, og var forsvundet igen.

Og hvad viste så tallene, ja selve statistikken skal anvendes i anden sammenhæng, men linien er ganske klar.

Sætteskippernes skibe var fra begyndelsen (1939) under de 100 tons, det var hovedsageligt ældre fartøjer bygget af træ, men med en del jern/stålskibe bygget i Holland. Under Anden Verdenskrig forsvandt en del af disse skibe, ved minesprængninger og almindelige forlis, oftest på grund af den mere intense sejlads. Efter krigen skulle skibsfarten – også småskibsfarten igang påny. Men da var kilderne til nyanskaffelser i store træk tørret ud, brugte skibe på under 100 bruttotons var en »mangelvare« og de skibe der kunne købes secondhand var større, så der blev regulært givet dispensationer til sætteskipperne så de kunne sejle med skibe op til 150 bruttotons. Ligesom kystskipperne fik forøget deres sejltilladelser fra 50 til 100 bruttotons.

Med skibsfartens generelt vekslende vilkår – og småskibsfartens næsten konstant elendige – så blev der i 1949 arrangeret en meget omfattende protestsjælds af småskibene til København, så kunne politikerne på rigets borg ved selvsyn se, at der var kraft bag ønskerne om mere rimelige levevilkår for denne del af den danske befolkning.

Senere statsminister Jens Otto Krag – fungerede som handelsminister for Lis Groes, der havde barselsorlov – og det var ham der tog imod protestanterne, løsningen blev billige lån – den amerikanske Marshallhjælp – og en mere generel dispensation op til 150 tons. Alle småskippernes øvrige ankemål blev der ikke taget hensyn til, det var bl.a. De Danske Statsbaners underbydning af fragterne, og ublu havnetakster, som den nye konkurrent lastbilerne ikke skulle betale. Dette førte så i 1951 til bygningen af det første 150 tons skib – Caroline – og af alle dets søsterskibe. Hvad man ikke kan se i statistikken er nogle af de mange andre spændende ting der dukkede op under researchen. Nemlig da fiskeriet blev industrialiseret efter oprettelsen af frihandelsområdet EFTA, hvorefter et væld af erhvervsvirksomheder investerede penge i nybyggede ståltrawlere som skattemæssige afskrivningsobjekter. Og da dette erhverv efterhånden havde fået mere end nok, ja så gik udviklingen pludselig i en helt anden retning, som er årsag til at standse statistikken pr. 1. januar 1963, for herefter vil det nok være umuligt, uden et endnu

større arbejde at dissekere sig frem til hvad der er »selvejere«. I 1939 fandtes i den danske handelsflåde 6 motorskibe/motorsejlere i størrelsen 250-300 tons. Der kom nogle til – i perioden 1939-1961 ialt 46 stykker, heraf udgik igen 18, men på trods af dette udgjorde denne størrelse skibe et meget beskedent antal ud af den samlede handelsflåde. Men som nævnt, der var en årsag og den kom såmænd i 1962, da tingene gik grasat. Dette år kom der nemlig ikke færre end 20 nye skibe i størrelsesgruppen 250-300 tons, og langt størsteparten af disse havde en bruttotonnage på 299,99.

Dette var altså de industrialiserede fiskefartøjers afløser som skatteafskrivningsobjekt. Samtidig fik sætteskipperne »lov« til at sejle med disse skibe, og derfor det svære ved at fremstille statistik for »selvejerne«.

Men alt dette til trods, statistikken er kun en del af midlet, målet for museerne i Marstal, Løgstør, Svendborg, Rudkøbing, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Told•Skat Museet er at bevare en Caroliner som et fornemt eksemplar på dansk skibsbygningskunst til vor eftertid. Det er da heller ingen hemmelighed at det mest originale og mest velholdte eksemplar af Carolinerne, og det der sejler endnu – ikke med noget der grisser eller ridser, er Jørgen Foss' M/S *Samka* af Rudkøbing, og det er bevaringen af dette skib vi arbejder på.

*Den smukke velholdte Samka fra H.C. Christensens Staal-skibsværft af 1949 i Marstal, var et ud af 23 nybyggede søsterskibe, der med en bruttotonnage på ca. 150 og med fællesnavnet Caroliner var specielt bygget til danske forhold af danske materialer. Samka var selv indenfor denne gruppe noget for sig selv, den sejlede ikke med noget der »ridsede eller grisede«, og som det mest originale og velholdte var det skibet de samarbejdende museer arbejdede på at bevare for fremtiden.*



P.S.

Det store ønske om en Caroliner i museumsregi lykkedes det ikke at gennemføre i denne omgang, idet en anden gruppe anskaffede en af typen. Resultatet af museernes anstrengelser blev bogen »Caroline og de andre. Fornyelsen i dansk småskibsfart efter krigen« af Holger Munchaus Petersen, Hanne Poulsen m. fl., udgivet af Handels- og Søfartsmuseet i 1995.

*Christian Lund*

## *Aristides, Salvator, Vagrant, War Admiral & de andre*

Hvis overskriftens navn siger Dem noget, og De derfor véd, hvem eller hvad der gemmer sig bag disse navne, så er De særdeles hestesportsinteresseret, og véd, at det er navne på vindere af USA's fornemste hestevæddeløb, The Kentucky Derby, der har været afholdt hvert år siden 1875 på galopbanen Churchill Downs i Louisville.

Men mon De også véd, at disse og 21 andre vindernavne fra dette derby blev givet til 25 af de 40 danske skibe, som USA beslaglagde i 1941.

W. N. Westerlund, administrerende direktør (Chief Executive Officer) for det amerikanske rederi *Marine Transport Lines*, var blevet udnævnt af den amerikanske regering til Deputy Administrator for War Shipping Administration. Han var kendt for sin store interesse for ridesporten, og han bestemte navnene på de skibe, som Marine Transport Lines fik i administration. Der er ingen forklaring på, hvilke han valgte, for de fleste navne er ikke i kronologisk rækkefølge (efter årstal), selvom en del er; de øvrige vindernavne er formentligt valgt af de andre rederier ved at følge hans eksempel. De skibe, som den amerikanske flåde eller hær straks overtog, fik helt andre, tilsyneladende rent vilkårligt valgte, navne som fra planeter (*Uranus*), fra mytologien (*Pegasus*) eller fra indianerhøvdinge (*Pontiac*).

De fleste af skibene var bygget efter 1930 og hørte således til de bedste og hurtigste i den danske handelsflåde. Der var dog også nogle aldrende damer med i selskabet; den ældste helt fra 1916!

Det er disse 40 skibe, der er emner for denne artikel; deres data fremgår af Bilag A.

Blandt de 40 skibe var der 34, der lå i eller som kom til en amerikansk havn 9. april 1940 eller i dagene derefter. 6 andre skibe i amerikansk havn sejlede senere ud; 3 ØK-skibe – *Europa* fra New York, *Erria* fra Los Angeles og *Panama* fra Manila – allerede i april 1940 for at slutte sig til de danske skibe under engelsk flag; J. Lauritzen's *American Reefer* sejlede i maj fra St. Thomas videre med fripas (Navicert) til havne på Sydamerikas østkyst for derefter at blive lagt op i Buenos Aires, og 2 DDPA tankskibe – *Scandia* og *Christian Holm* – der ligeledes lå i St. Thomas, sejlede derfra i januar 1941 efter ordrer fra moderselskabet Standard Oil Co., New Jersey, og kom under engelsk flag. Til gengæld var der så i maj 1940 blevet givet allieret tilladelse til, at andre skibe, deriblandt 7 Mærsk- og 9



Lauritzen-skibe, kunne fuldføre deres rejser, under »Navicert«, for derefter at blive lagt op i en amerikansk havn.

Herefter var der så 39 skibe uvirksomme i amerikanske havne, bemanded med omkring 1.200 danske søfarende foruden et par hundrede udlændinge. Af skibene lå 15 i New York (inkl. Bayonne, New Jersey), 8 i Baltimore, 3 i Boston, 2 i Philadelphia, 2 i Norfolk, 2 i Los Angeles, og 1 skib i Jacksonville, 1 i Portland, Me., og 1 i Aberdeen, Wash. samt 4 i Manila på Philippinerne.

Det var de skibe, som den amerikanske Coast Guard bordede 30./31. marts 1941, og som med den yderligere tilgang i august 1941 af Lauritzen's *African Reefer* udgjorde de i alt 40 skibe, for hvilke amerikanerne efter krigen betalte erstatning for brug og/eller tab.

## Forhistorien

Der har tidligere været skrevet meget om danske skibe under amerikansk beslaglæggelse, fortrinsvis af Finn Løkkegaard og Christian Tortzen, så forhistorien bør derfor kun resumeres kort:

Straks efter besættelsen 9. april 1940 indkaldte Hans Isbrandtsen, der var repræsentant for A. P. Møller, de andre to danske rederrepræsentanter, Tage Nielsen fra J. Lauritzen og Rasmus Hansen fra ØK, til et møde i New York, hvor det besluttedes at oprette *Danish Shipping Committee* med det formål at varetage interesser for alle danske skibe, der befandt sig udenfor spærringen, og som ikke blev opbragt af de allierede. Hovedinteressen lå naturligt nok i de skibe, der befandt sig i Nord- eller Sydamerika eller i Det Fjerne Østen. Der søgtes straks kontakt med det danske gesandtskab i Washington, DC, og minister Henrik Kauffmann formaliserede komitéen 13. april:

»Paa Kongeriget Danmarks Regerings Vegne og i den Hensigt at beskytte danske Interesser, som ligger uden for Danmark, og danske Skibsrederes Rederrepræsentanters Interesse under den nuværende Nødsituation i Forbindelse med deres Ejendom uden for Danmark, og med Henblik på at fortsætte og videreføre danske Dampskibsrederiets normale Dampskibsfart uden for Danmark, og i udøvelsen af min Ret, Pligt og mine Prærogativer som Kongeriget Danmarks retteligt akkrediterede Gesandt hos Amerikas Forenede Stater, udnævner jeg herved en dansk Skibsfartskomit  med Hovedkvarter 26, Broadway, New York City«.

Denne adresse var Isbrandtsen-Møller Shipping Co.'s kontor. Kaufmann sendte derefter telegram til danske legationer og konsulater om at advisere kaptajner, som de var eller som de kom i kontakt med, om, at de kun skulle følge instrukser fra DANCOMITTE – det ene »M« og det sidste »E« var blevet sløjfet, fordi navnet også skulle være telegramadresse, og der måtte ikke være mere end 10 bogstaver i en sådan! (En smartere adresse havde måske været DANSHIPCOM?).

Kauffmann og de tre rederrepræsentanter indledte ligeledes straks forhandlinger med den britiske ambassadør, Lord Lothian, og det engelske søfartsministeriums repræsentant, Sir Ashley Sparks (der også var generalagent i New York for Cunard Line), om at få skibene ud at sejle igen så hurtigt som muligt.

Modstridende interesser blokerede for en løsning. Fra dansk side insisteredes på, at skibene skulle sejle under Dannebrog; fra engelsk side forlangtes, at Dannebrog blev strøget og erstattet med det engelske koffardiflag (The Red Duster). Som en gestus kunne man dog fra engelsk side gå med til, at Dannebrog kunne føres som »house flag« eller som gøs, men det var det helt uacceptabelt fra dansk side at nøjes med.

I sommeren 1940 var England endnu ikke så presset for tonnage, som det allerede fra 1941 blev tilfældet, blandt andet fordi den samlede norske og senere også den hollandske handelsflåde udenfor spærringen blev stillet til rådighed for de allierede.

Englænderne fastholdt derfor deres krav og gav de danske rederrepræsentanter et ultimatum 17. maj om accept senest 22. maj. DANCOMITTE fastholdt tilsvarende sit krav. Forhandlingerne endte således resultatløse efter udløbet af det engelske ultimatum – bortset fra at der blev givet fripas – »Navicert« – til at fuldføre rejser, hvor der var amerikanske ladningsejere involverede.

Kauffmann mente derfor ikke at have andet valg end at opløse Danish Shipping Committee, hvilket han gjorde 23. maj 1940.

Allerede dagen efter nedsatte Hans Isbrandtsen, Tage Nielsen og nu også W. A. Osborn, der var Vice-President hos DFDS's generalagent, American-Baltic Shipping Corporation i New Orleans, en ny komité, *Danish Shipping Advisory Board*. Rasmus Hansen var gledet ud, da ØK ikke længere havde skibe liggende i amerikansk eller i neutral havn – alle ØK's 17 »udeskibe« var nu kommet under allieret kontrol (11 engelsk, 5 fransk og 1 canadisk).

Formålet var at ville bistå kaprajnerne på de skibe, hvor rederierne ikke havde egne repræsentanter, men da der kunne kommunikeres direkte med Danmark, blev komitéen uden større betydning og blev hurtigt opløst igen.

Havde englænderne givet sig på flagspørgsmålet, er der næppe tvivl om, at skibene var kommet ud at sejle. Nu blev de så liggende uvirksomme, og gentagne senere forsøg på beskæftigelse ved befragting til amerikanske selskaber strandede.

## Bordingen i slutningen af marts 1941

I løbet af marts 1941 opstod vedholdende rygter om forestående sabotage om bord på de i amerikanske havne oplagte tyske og italienske skibe. Natten mellem 30. og 31. marts slog US Coast Guard til. For en sikkerheds skyld blev de 39 danske skibe taget med i den-

ne aktion, hvor de resterende besætninger, omkring 350 mand, blev taget i land. Mens der på de tyske og italienske skibe var klare tegn på sabotageforberedelser, så blev samtlige danske skibe totalt og omgående frikendt. Skibene var i så fin og velholdt stand, at de ville kunne sejle med få timers varsel. Besætningerne kom da også hurtigt tilbage om bord.

Bordingen løste ikke spørgsmålet om, hvordan man skulle få skibene ud at sejle. Hertil krævedes andet initiativ. Det blev da også taget!

## Fra bording til beslaglæggelse

I en note af 22. maj 1941 foreslog Kauffmann den amerikanske udenrigsminister, Cordell Hull, at tage skridt til at få skibene beslaglagt, idet han dog samtidig gjorde opmærksom på, at de danske redere ville ønske skibene »taken for use« med tilbagelevering efter krigens afslutning.

6. juni 1941 vedtog den 77. Kongres en Public Law 101, hvorefter USA kunne rekvisitionere, til ejendom eller til brug, såvel nationale som udenlandske skibe, for hvilke der var umiddelbart behov til forskellige formål. Præsident Franklin D. Roosevelt underskrev samme dag Executive Order No. 8771, hvorefter 39 danske skibe blev rekvisitionerede »for title« (til ejendom).

Fra amerikansk side blev det underhånden gjort gældende, at det med »for title« ikke skulle tages så bogstaveligt; det var et nødvendigt ord for at få skibene i fart – fordi USA ikke var en krigsførende nation – og hensigten ville selvfølgelig være at levere skibene tilbage til sin tid.

Beslaglæggelserne fandt så sted i de forskellige havne, hvor de 39 skibe var oplagt mellem 16. juni og 12. august.

Det var US Maritime Commission, der foretog alle beslaglæggelser. Efter at USA var indtrådt i krigen efter det japanske angreb på Pearl Harbor 7. december 1941 underskrev præsident Roosevelt 7. februar 1942 Executive Order No. 9054, hvor War Shipping Administration overtog alle USMC's rettigheder og pligter.

## Skibene sat i fart

Det må være noget helt enestående indenfor international søfart, at en nation – her USA – beslaglægger en anden nations – her Danmark – skibe for derefter at lade dem gøre tjeneste under et tredjeheds flag – her Panama – flag! Men overførslen af de fleste af skibene til Panama-flag var på det tidspunkt, hvor USA endnu ikke var blevet angrebet af Japan, nødvendig, for at de kunne komme i fart på krigszonerne uden at komme i konflikt med amerikansk neutralitetslovgivning. Der var næppe heller fare for, at England nu ville

beslaglægge dem, for de var nu blevet så sultne efter tonnage, at de ikke længere ville gøre forsøg herpå.

Nogle skibe, der skulle anvendes af den amerikanske flåde eller hær, blev dog straks overført til Stars and Stripes.

De første skibe blev hurtigt gjort søklare og sendt ud på Nordatlanten uden bevæbning. Tyske u-både var ikke sene til at jagte de nye ofre, og allerede inden Pearl Harbor var 5 skibe blevet torpederet. *Sessa* og *Paula*, som de to første, havde endog endnu ikke fået registreret deres nye amerikanske navne.

Fra sejladsen under amerikansk kontrol er det værd at bemærke sig:

\* 24 skibe forliste under amerikansk kontrol. 16 blev torpederet – 13 af tyske, 2 af japanske og 1 af italienske u-både. 4 skibe sank efter kollision, 1 blev minesprængt og 1 sænket ved luftangreb. De 2 sidste forlis skyldtes stranding. En kronologisk oversigt vises i Bilag B.

\* J. Lauritzen's *African Reefer* fik i august 1941 ordrer (fra Tage Nielsen i New York) til at sejle fra Funchal, Madeira, hvor skibet lå oplagt, til New York, hvortil det ankom 23. august for derefter at blive beslaglagt 5. september – den sidste danske beslaglæggelse. Rederiets *Laura*, der havde været oplagt i Montevideo, var blevet beslaglagt 17. september 1941 af den uruguayanske regering, men da denne ikke kunne finde anvendelse for skibet, blev det tidsbefragtet 13. februar 1942 til War Shipping Administration. Det var derfor Uruguay og ikke USA, der i 1952 betalte erstatning for brugen af skibet.

\* Det eneste af skibene, der bevarede sit oprindelige navn under den amerikanske beslaglæggelse, var DFDS's *Sicilien*, som dog foran sit navn fik betegnelsen USAT (United States Army Transport).

\* Det ene af de strandede var DFDS's *Frode*, der gik på grund på et rev på den nordøstaustralske kyst. Det var første gang et DFDS skib havde været i australsk farvand, og der har heller aldrig været noget siden! Sporene skræmmer?

\* 3 af Maersk Line's linieskibe, *Grete Mærsk*, *Marchen Mærsk* og *Laura Mærsk*, blev ombygget til troppetransportskibe med plads til 2.000 soldater foruden en besætning på 100 mand. Skibene udførte mange rejser på Stillehavet.

\* Torm og Vendila fik hver to af deres nyeste skibe under amerikansk kontrol; de overlevede og blev tilbageleverede i 1946. Det ene Vendila-skib *P. N. Damm* var en overgang i 1944/1945 midlertidigt udlånt til Røde Kors og sejlede som *Caritas II* under schweizisk kontrol.

\* Orient og Hafnia havde også hver to skibe, men de forliste alle, og det gjorde Motortramp's ene skib også. Hafnia's to skibe var i øvrigt dette rederis eneste skibe; de var blandt de ældste af de 40 skibe og blev begge torpederet i Nordatlanten med lidt mere end en måneds mellemrum!

## Danish Ship Operating Corporation

I efteråret 1943 oprettede A. P. Møller og J. Lauritzen – gennem Mærsk Mc-Kinney Møller og Tage Nielsen – med tilladelse fra de amerikanske myndigheder *Danish Ship Operating Corporation*, som herefter blev udnævnt til General Agent for U.S. War Shipping Administration. Formålet med selskabets oprettelse var at foretage administration, inklusive bemanning og vedligeholdelse, af de danske skibe, der ikke var overladt den amerikanske flåde eller hær.

Bestyrelsen bestod af Mærsk Mc-Kinney Møller og Tage Nielsen og Rasmus Hansen. Hvorfor sidstnævnte kom med på et tidspunkt, hvor ØK ikke havde tonnage beslaglagt af USA, er et åbent spørgsmål. Endvidere kom den amerikanske sagfører Stanley W. Schaefer med i bestyrelsen.

Direktionen bestod af Thorkil Høst fra A. P. Møller, som blev President, samt H. Thiede, også fra A. P. Møller, og T. Brock-Jørgensen fra J. Lauritzen, som Vice Presidents. Det danske personale var derudover G. Laugesen fra ØK, der blev selskabets Secretary, og skibsinspektørerne Ludvig Holst fra A. P. Møller og Gunnar Petersen fra J. Lauritzen samt en hovmester. Det amerikanske personale bestod af 8-10 medarbejdere. Kontoret fik adresse på 15, Moore Street, New York 4. Telegramadressen var DANACORP.

Efter Danmarks befrielse kunne Danish Ship Operating Corporation underrette Dansk Dampskibsrederiforening om, at der var 17 skibe tilbage. *Australian Reefer* var taget med, for på det tidspunkt var det ikke kendt, at skibet, der var beskadiget efter en kollision, var blevet kondemneret i marts.

Danish Ship Operating Corporation kunne herefter tage skridt til at forberede afviklingen af selskabet, som fandt sted i begyndelsen af 1947.

I mellemtiden var de allierede søfartsnationer blevet enige om at oprette et fælles organ i Washington under navnet *United Maritime Authority* – forkortet U.M.A. – som havde til formål at tilrettelægge den handelsmæssige skibsfarts overgang fra krig til fred.

Fra dansk side deltog Fragtnævnet ved at etablere *Danish Shipping Board*, som fik kontor i New York fælles med *Danish Ship Operating Corporation*. Det var derfor også naturligt, at de danske repræsentanter blev Thorkil Høst og T. Brock-Jørgensen. De fik bistand af Gorm Jensen fra DFDS, der efter befrielsen blev sendt fra København til New York.



## Tilbageleveringen

Ved et møde i Rederiforeningen 17. maj 1945 besluttedes det at følge et forslag fra Kauffmann om at lade amerikanerne beholde de overlevende skibe, fordi de fleste måske var i en sådan tilstand, at det ville være uøkonomisk at få dem tilbage. Der blev givet Kauffmann bemyndigelse til at forhandle om en lumpsum erstatning på USD 50 mio.

Rederierne kom dog hurtigt til den erkendelse, at det nok alligevel ville være bedre at få skibene tilbage, uanset tilstand. Danmark havde mistet halvdelen af sin handelsflåde:

September 1939: 426 skibe på 1,6 mio. tons dw.

Maj 1945: 226 skibe på 0,7 mio. tons dw.

Så det var nødvendigt at få den genopbygget så hurtigt som muligt; følgelig var der behov for de 16 overlevende »amerikanske« skibe.

Fuldmagten til Kauffmann blev derfor tilbagekaldt. Det var vel uundgåeligt, at denne beslutning i begyndelsen medførte et noget anstrengt forhold mellem Kauffmann og rederierne, men det varede heldigvis ikke længe, før han indså, hvor vigtigt det var for Danmark at få skibene igen. Han gik herefter energisk ind for en aftale med USA om tilbagelevering af de 16 skibe, der havde overlevet krigens strabadser.

Der gik dog 9 måneder efter krigens afslutning i august 1945, før det første af de 16 skibe blev leveret tilbage. Det skete 16. maj 1946, da J. Lauritzen fik *Maria* tilbage; det sidste skib, der blev leveret tilbage, var Torm's *Gertrud*, så sent som 31. juli 1946.

## Erstatning fra USA

Der skulle gå 13 år fra krigens afslutning, før de sidste erstatninger indgik fra USA. Til gengæld var de indløbet hurtigt fra England, som havde haft ikke mindre end 133 danske skibe under engelsk flag. Her havde englænderne stillet forslag om en lumpsum ordning, og efter korte forhandlinger i London i efteråret 1945 var der enighed mellem den engelske regering og de danske redere om et beløb på GBP 10 mio., som blev betalt prompte.

Det må dog medgives amerikanerne, at de til at begynde med var forstående overfor en hurtig lumpsum løsning, men denne blev dels forpurret af tilbagekaldelsen af fuldmagten til Kauffmann, dels ved War Shipping Administrations chef, admiral Emory S. Lund's, forslag til værdisættelse.

På tidspunktet for Danmarks besættelse var de 40 skibe forsikret i Krigsforsikringen for danske skibe for i alt DKK 121.686.000.

Efter beslaglæggelsen i juni/juli 1941 havde de danske rederrepræsentanter i USA bedt det anerkendte og højt respekterede vur-

**S. 2448**

[Report No. 928]

---

IN THE HOUSE OF REPRESENTATIVES

JULY 5, 1957

Referred to the Committee on Foreign Affairs

JULY 30, 1957

Committed to the Committee of the Whole House on the State of the Union  
and ordered to be printed

---

**AN ACT**

To authorize a payment to the Government of Denmark.

1        *Be it enacted by the Senate and House of Representa-*  
2        *tives of the United States of America in Congress assembled,*  
3        That the Secretary of the Treasury is hereby authorized to  
4        pay to the Government of Denmark the sum of \$5,296,302.  
5        The payment of such sum shall constitute full satisfaction  
6        and settlement in connection with the requisitioning in 1941  
7        and the use and/or loss of forty Danish vessels during World  
8        War II by the United States.

9        SEC. 2. There is hereby authorized to be appropriated  
10       the sum of \$5,296,302 to carry out the purpose of this Act.

Passed the Senate July 3, 1957.

Attest:

FELTON M. JOHNSTON,

*Secretary.*

I

*Forsiden af lov S 2448 vedrørende den sidste erstatningsbetaling.*

deringsfirma H. A. Bagger i New York om en vurdering af skibene, som blev fastsat til USD 40.666.000.

War Shipping Administration foretog i oktober 1944 deres egen vurdering af skibene, som de på det tidspunkt ansatte til en værdi af USD 30.095.148.

Admiral Land anså dette tal for at være for højt og havde i december nedsat værdierne til USD 23.069.684.

Der var altså stor forskel i opfattelsen af, hvor meget der skulle betales. De danske rederiers oprindelige ide om en lumpsum på USD 50 mio. versus War Shipping Administrations værdiansættelse til USD 23 mio. (men som måske kunne være blevet forhøjet til USD 30 mio.).

Da ideen om en lumpsum faldt bort, tog man fra dansk side så som udgangspunkt Baggers værdier fra 1941 på de godt USD 40 mio.

Amerikanerne forlangte imidlertid nu erstatningsspørgsmålet behandlet i to grupper. Den ene skulle vedrøre de 5 skibe, der var gået tabt, og hvor de tre involverede rederier (Orient, Hafnia og Motortramp) ikke havde haft andre skibe under amerikansk kontrol. Den anden gruppe var de rederier, der havde skibe, der dels var gået tabt, dels skulle leveres tilbage.

Med tiden blev det nødvendigt at anlægge retssager i USA, for at erstatningsspørgsmålene ikke skulle blive forældede.

Foreløbig blev der i flere omgange betalt i alt USD 35.432.350, men de danske rederier mente sig berettiget til yderligere USD 10.950.000.

Fra amerikansk side mente man ikke at kunne gå længere end til USD 5.296.302, og 25. januar 1957 erklærede rederierne sig så enige i at acceptere dette beløb som fuld og endelig betaling for de 40 skibe.

Men det viste sig overordentligt svært at inddrive disse godt USD 5 mio. Formanden for House of Representatives' Foreign Relations Committee, Thomas S. Gordon, fremsatte i lovforslag, S 2448, herom 21. maj 1957, som blev godkendt i Senatet 3. juli efter forslag fra senator Wiley Green.

Procedurer forsinkede selvfølgelig færdiggørelsen af loven, så den ikke nåede frem til The White House inden den 85. Kongres tog på sommerferie i august.

Det var derfor først i den 86. Kongres, at loven omsider kunne færdigbehandles, så sent endog som 6. juni 1958.

Men så gik den omgående til underskrift hos præsident Dwight D. Eisenhower, der samme dag satte sit navn på Executive Order No. 8771.

Præsident Eisenhower skrev 6. juni 1958 til ambassadør Henrik Kauffmann: »While the date is entirely coincidental it nevertheless seemed appropriate to me that the bill came to me for signature on the fourteenth anniversary of D-Day«.

Præsidentens underskrift var ikke nok for Treasury Department, hvor betalingen blev forhalet. Så det var først, da congressman Brooks Hays under et ophold i København i juli på vej til Moskva fik at vide af den amerikanske ambassadør Val Peterson, at penge endnu ikke var betalt, og at der var fare for, at Danmark ville anklage USA ved Den internationale Domstol i Haag, at der kom skred i sagen.

4. september 1958 modtog Dansk Dampskibsrederiforening en check på DKK 35,4 mio. til fordeling blandt de involverede rederier.

13 års kamp for erstatning af et beløb af USD 40 mio. var endt. I 1917 havde Danmark fået USD 25 mio. for de dansk-vestindiske øer.

Ambassadør Henrik Kauffmanns indsats for sagen blev markeret ved en festmiddag på Sølyst 4. december 1958, hvori deltog 32 repræsentanter for de 9 involverede rederier med ambassadør Henrik Kauffmann og hans amerikanskfødte fru Charlotte som æresgæster. Menuen bød på skildpaddesuppe, søtunge, kapun og is, hvortil serveredes Chateau Pichon-Longueville 1947 og Veuve Cliquot Brut.

## Skoleskibet Danmark

*Danmark* var ankommet til Jacksonville 1. april 1940 og skulle være afsejlet 10. april mod Danmark. Nu blev skibet liggende i Jacksonville under kaptajn Knud L. Hansen's kommando med sine officerer og 120 elever, hvoraf de fleste dog efterhånden forsvandt til andre opgaver. *Danmark* var ikke med i den amerikanske bording 30./31. marts 1941, ej heller i beslaglæggelsen i juni/ juli. Men straks efter det japanske angreb på Pearl Harbor 7. december 1941 foreslog kaptajn Hansen gennem det danske gesandtskab i Washington udenrigsminister Cordell Hull, at *Danmark* blev stillet vederlagsfrit til rådighed for den amerikanske regering, og så skete der noget. *Danmark* fik med sin tilbageværende bemanning på 25 mand ordre til at afsejle til US Coast Guards uddannelsescenter i New London, Connecticut, hvortil skibet ankom 3. januar 1942. En måned senere, 3. februar 1942, blev Dannebrog strøget og Stars and Stripes hejst – for det var umuligt at uddanne amerikanske kadetter under andet end det amerikanske flag – men navnet *Danmark* blev bevaret. Skibet blev tilbageleveret 26. september 1945 på kong Christian X's fødselsdag under en storstilet ceremoni, hvor Stars and Stripes blev halet ned og overdraget til erindring og det danske splitflag atter hejst.

Der var således ikke forlangt noget vederlag for brugen af *Danmark*, men da USA ikke ønskede at modtage gaver, tilbød man i stedet symbolsk at betale 1 dollar om året. Danmark har derfor



modtaget 4 dollars for udlånet af skoleskibet. De 4 dollars hænger i dag i Skoleskibsforeningen!

Danmark's inventar blev ved overtagelsen vurderet til USD 27.000, ved tilbageleveringen til USD 24.000. For differencen blev der leveret redningsveste og brandslukningsudstyr samt kontanter til indkøb af nye sejl, umiddelbart inden hjemrejsen til Danmark påbegyndtes 14. oktober 1945.

Skoleskibet fik selvsagt en storlæt modtagelse ved ankomsten til København 13. november. Ellers har Danmark måtte nøjes med den ære, det er at have uddannet ca. 5.000 kadetter på *Danmark*. Men det er også en stor ære, som stadig anerkendes. Hver gang *Danmark* anløber en amerikansk havn, bliver skibet modtaget af enheder fra US Coast Guard, og det er ikke uden stolthed, at *Danmark* er det førende udenlandske sejskib ved festligheder i New York, som eksempelvis i 1986 ved genindvielsen af Frihedsgudinden, og i 1992 ved festlighederne i anledning af 500-året for Columbus' ankomst til Amerika. I begge tilfælde blev en stor sejskibsparade anført af US Coast Guards eget skoleskib *Eagle* direkte efterfulgt af *Danmark* under hele sejladsen fra Verrazano Bridge til George Washington Bridge og tilbage til sydspidsen af Manhattan. En mere fornem placering kan ikke forlanges.

## Erstatningstonnage

Nogen tid efter krigens afslutning 15. august 1945 tilbød USA sine allierede at købe en del af de mange handelsskibe, der ellers ville indgå som USA's reserveflåde og blive lagt op (»i mølpose«) forskellige steder i USA. Især norske og græske redere var ivrige købere, og det var hollandske, franske og belgiske også, hvorimod det kneb mere med større interesse fra danske rederiers side.

*Betalingen for fire års brug af skoleskibet Danmark som træningsskib for den amerikanske Coast Guard var disse fire dollarsedler. De blev leveret frisk fra seddelpressen. I dag hænger de fint indrammet i Skoleskibsforeningen Danmark.*



Det blev dog til 19 skibe: 9 Liberty-skibe, som alle blev sat ind i pligtrejser for Fragtnævnet for kultransporter til Danmark, 7 C-1-A skibe og 3 Victory-skibe, der alle blev sat ind i genopbygning af førkrigslinietrafikken – de 3 Victory-skibe på ØK's linie mellem Europa og Østen; 4 C-1-A skibe på Maersk Lines linie mellem USA og Østen og 3 C-1-A skibe på J. Lauritzens West Coast Line mellem USA's østkyst og vestkysten af Sydamerika. Der var ingen købere til T-2 tankskibe.

De 9 Liberty-skibe var: ØK's *St. Croix*, *St. Jan* og *St. Thomas*, A. P. Møllers *Ellen Mærsk* og *Else Mærsk*, DFDS' *Nevada* og *Oregon*, J. Lauritzens *Thora Dan* og Dansk-Fransks *Grønland*.

De 10 lineskibe var: ØK's *Nikobar*, *Serampore* og *Tranquebar*, A. P. Møllers *Arnold Mærsk*, *Cornelius Mærsk*, *Johannes Mærsk* og *Oluf Mærsk* og J. Lauritzens *Gerda Dan*, *Marna Dan* og *Paula Dan*.

Liberty-skibene blev solgt til udlandet efter kun få år under dansk flag – de 2 DFDS' skibe dog først i 1959 – mens lineskibene ydede god service helt til begyndelsen af 1960'erne, hvor også de blev solgt.

## Kildemateriale:

Dansk Dampskibsrederiforenings årsberetning 1939-1958.

Dansk Sø-ulykkes Statistik 1942-1948.

James Dugan: »The American Viking« (Hans Isbrandtsen).

Jürgen Rohwer: »Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945« (udgivet 1968) – en tysk oversigt over hvilke tyske, italienske og japanske u-både, der sænkede hvilke skibe hvor og hvornår.

Kaptajn Knud L. Hansen: »Danmark« under Dannebrog og Stars and Stripes« (1947).

Ove Hornby: »Ved rettidig Omhu« (skibsreder A. P. Møller 1876-1965) (1988).

The Kentucky Derby 1875-1985, udgivet af Kentucky Thoroughbred Association, Inc.

J. Lauritzens »Frivagten«.

Finn Løkkegaard: »Det danske Gesandskab i Washington 1940-1942« (1968).

»Dictionary of American Naval Fighting Ships«, Volume I-VII (1968-1973); og revideret udgave af samme, Volume I (1992).

Roland W. Charles: »Troopships of World War II« (1947).

David H. Grover: »U.S. Army Ships and Watercraft of World War II« (1987).

H. C. Røder: »De sejlede bare«.

Søren Thorsøe: »J. Lauritzen 1884-1984« (1984).

Søren Thorsøe: »D.F.D.S.« (1993).

Christan Tortzen: »Søfolk og Skibe 1939-1945« (1981-1985).

Bengt Underskov: »Danmark's drenge under fremmed flag. Skoleskibets 7. togt 1939/1945«, (1990).

Korrespondance i 1993 med:

vicedirektør N. J. Bagge, Søfartsstyrelsen,

direktør T. Brock-Jørgensen,

direktør Thorkild R. Funder, Søfartsstyrelsen,

direktør Tage Nielsen, New Canaan, Conn.,

dr. phil. Christian Tortzen.

# Bilag A

Rederi	Skib	Tons dw	Bygget	Position omkring 9. april 1940	Krigs-forsikret kr. '000	Oplagt i	Værdi i USA i \$ '000	Rekvisi-tioneret
<b>A. P. Møller:</b>								
	<i>ss Herta Mærsk</i>	3.450	1939	i ballast fra Irland; ankom Boston, Mass. 16/4	2.500	Boston	796	16.06.1941
	<i>ss Rita Mærsk</i>	3.493	1939	på rejse USA/Irland med majs; retuneret og ankom Boston, Mass. 16/4	2.500	Boston	797	16.06.1941
	<i>ms Gertrude Mærsk</i>	8.665	1930	på rejse USA/Far East; ankom Shanghai 10/4; senere fortsat til Manila	4.000	Manila	1.385	10.07.1941
	<i>ms Niel Mærsk</i>	8.585	1931	på rejse Far East/USA; ankom Manila 10/4; senere fortsat til USA	4.000	Baltimore	1.415	12.09.1941
	<i>ms Anna Mærsk</i>	8.805	1932	i Christobal på rejse Far East/USA; senere fortsat til New York	4.300	Baltimore	1.635	12.07.1941
	<i>ms Grete Mærsk</i>	9.205	1937	på rejse USA/Far East; ankom Los Angeles 16/4; senere fortsat til Manila	5.200	Manila	2.200	10.07.1941
	<i>ms Marchen Mærsk</i>	9.205	1937	i New York på rejse til Far East; rejsen fuldført	5.200	Manila	2.200	10.07.1941
	<i>ms Hulda Mærsk</i>	8.690	1938	ankom Los Angeles 10/4 på rejse USA/Far East; senere fortsat til Manila	4.100	Manila	1.867	10.07.1941
	<i>ms Laura Mærsk</i>	9.100	1939	i Yokohama på rejse til USA; senere fortsat til New York	5.200	Baltimore	2.200	07.07.1941

Amerikansk navn	Amerikansk rederi som bestyrer	Forlist	Antal omkomne (danske)	Tilbage- leveret
<i>Montrose</i> (13. Derby - 1887) (Panama)	Marine Transport Lines	06.07.1942 ved stranding på Grøn- lands vestkyst på rejse Ivigtut/Boston, Mass. med kryolit		
<i>Lawrin</i> (64. Derby - 1938)	Marine Transport Lines			05.06.1946 San Francisco
<i>Pegasus</i> (PK-48) senere <i>Lawrin</i>	U.S. Navy Marine Transport Lines			
<i>Cavalcade</i> (60. Derby - 1934)	American President Lines			27.05.1946 Newport News
<i>Johnstown</i> (65. Derby - 1939) (Panama)	Isthmian Steamship Co.	05.06.1942 torpederet af japansk u-båd J-20 i Mozambique kanalen	2 (o)	
<i>Lookout</i> (19. Derby - 1893)	Isthmian Steamship Co.	12.12.1944 ved at støde på et vrug ved udsejlingen ved Vlissingen		
<i>Gricamola</i> senere <i>Pennant</i>	American President Lines			29.05.1946 San Francisco
<i>Caldera</i> senere <i>Perida</i>	American President Lines			22.05.1946 San Francisco
<i>Chant</i> (20. Derby - 1894)	American President Lines	15.06.1942 sænket af tyske fly ved luftangreb ved Pantellaria på rejse Glasgow/Malta	4 (o)	
<i>Day Star</i> (4. Derby - 1878)	Grace line; senere American President Lines			21.05.1946 Los Angeles

Rederi	Skib	Tons dw	Bygget	Position omkring 9. april 1940	Krigs-forsikret kr. '000	Oplagt i	Værdi i USA i \$ '000	Rekvisioneret
	<i>ms Lexa Mærsk</i>	8.690	1939	i Baltimore	4.900	Baltimore	1.900	12.07.1941
	<i>mt Emma Mærsk</i>	13.580	1928	på rejse Aruba/Boston, Mass. med olie ankom 10/4	5.600	Boston	1.370	20.06.1941
	<i>mt Caroline Mærsk</i>	12.725	1928	ankom Jacksonville, Florida 14/4	5.250	Jacksonville	1.300	23.06.1941

## J. Lauritzen:

	<i>ss Maria</i>	2.200	1933	ankom Pernambuco 10/4; rejsen senere fortsat til New York	2.500	New York	550	02.08.1941
	<i>ss Jonna</i>	2.300	1933	ankom Bayonne, N.J. 10/4	2.500	New York	578	16.06.1941
	<i>ss Jutta</i>	2.700	1934	i ballast fra Bergen; ankom Portland, Maine 12/4	2.000	Portland	458	16.06.1941
	<i>ss Paula</i>	2.700	1934	i Bayonne, N.J.	2.000	New York	458	02.08.1941
	<i>ss Marna</i>	2.900	1936	i Paita (Peru); senere fortsat til New York	2.000	New York	676	16.06.1941
	<i>ss Sessa</i>	2.900	1936	i Bayonne, N.J.	2.000	New York	676	17.07.1941

Amerikansk navn	Amerikansk rederi som bestyrer	Forlist	Antal omkomne (danske)	Tilbage- leveret
<i>Buchanan</i> (10. Derby - 1884) (Panama)	American President Lines; senere American Export Lines	12.11.1942 torpederet af tysk U-224 i Nordatlanten på rejse USA/England med krigsmateriel	0	
<i>Salvator</i> (Panama)	Keystone Shipping Co.; senere Pennsylvania Steamship Co.			20.05.1946 New York
<i>Ben Brush</i> (22. Derby - 1896) (Panama)	Panama Transport Co. (Standard Oil Co.)	12.04.1942 torpederet af ital. u-båd <i>Calvi</i> ud for Natal på rejse Aruba/Buenos Aires	1 (1)	
<i>Uranus (AF-14)</i> (Panama)	U.S. Navy			16.05.1946 Norfolk
<i>Pillory</i> (Panama)	U.S. Army transport Services	06.06.1944 torpederet af tysk U-539 ud for San Juan, Puerto Rico	1 (1)	
<i>Kingman</i> (17. Derby - 1891) (Panama)	Marine Transport Lines senere Wessel, Duval & Co.			18.05.1946 Norfolk
<i>Montana</i> (Panama)	Marine Transport Lines	11.09.1941 torpederet af tysk U-105 i Nordatlanten	26 (18)	
<i>Azra</i> (18. Derby - 1892) (Panama)	Marine Transport Lines	15.11.1942 ud for Cape Race efter kollision med canadisk destroyer	1 (0)	
<i>Longtaker</i> (Panama)	Marine Transport Lines	17.08.1941 torpederet af tysk U-38 ud for Island	24 (6)	



Rederi	Skib	Tons dw	Bygget	Position omkring 9. april 1940	Krigs-forsikret kr. '000	Oplagt i	Værdi i USA i \$ '000	Rekvisi-tioneret
	<i>ss Tanja</i>	2.500	1937	i Coquimbo (Chile); senere fortsat til New York	2.000	New York	532	21.07.1941
	<i>ms Nora</i>	4.500	1940	ankom Jacksonville, Florida 10/4	4.000	New York	1.325	16.06.1941
	<i>ms African Reefer</i>	2.420	1935	på rejse San Francisco/ Middelhavet med frugt; ankom Funchal 16/4; fortsat 12/8-41 til New York, hvortil ankom 23/8	3.990	Funchal, Madeira	1.000	05.09.1941
	<i>ms Australian Reefer</i>	2.600	1937	ankom New York 10/4	4.000	New York	1.260	12.07.1941

## DFDS:

	<i>ss Frode</i>	3.843	1918	ankom Norfolk, Va. 10/4	5.551	Norfolk	348	11.08.1941
	<i>ss Georgia</i>	4.460	1920	i New York	805	New York	403	12.07.1941
	<i>ss Broholm</i>	2.600	1925	ankom til New York 20/4	1.146	New York	312	11.08.1941
	<i>ms Tunis</i>	2.545	1936	afsejlet New York 3/4 til Danmark; returneret og ankom New York 15/4	2.275	New York	615	21.07.1941

Amerikansk navn	Amerikansk rederi som bestyrer	Forlist	Antal omkomne (danske)	Tilbage- leveret
<i>Alcedo</i> (Panama)	Marine Transport Lines	28.02.1945 torpederet af tysk U-1022 i Nordatlanten	3 (1)	
<i>Halma</i> (21. derby - 1895) (Panama)	Marine Transport Lines	01.06.1943 torpederet af tysk U-119 ud for Halifax på rejse Boston/Grønland	0	
<i>Roamer</i> (AF-19) (Panama)	U.S. Navy			14.06.1946 San Fransisco
<i>Pontiac</i> (AF-20) (Panama)	U.S. Navy	30.01.1945 kollideret med paravane ud for Halifax og sunket ud for MacNab Island; senere hævet, men kondemneret	0	
<i>Omaha</i> (61. Derby - 1935) (Panama)	Marine Transport Lines; senere Isbrandtsen Steamship Co.	27.02.1944 grundstødt på Egret Reef ved Cookstown (Nordøst- Australien)	0	
<i>Aristides</i> (1. Derby - 1875) (Panama)	United States Lines; senere Isbrandtsen; U.S. Army Transport; Waterman Steamship			14.06.1946 Norfolk
<i>Hindoo</i> (7. derby - 1882) (Panama)	Marine Transport Lines; senere Norton Lilly Co.	10.09.1944 kollideret i Nordatlanten med britisk <i>Australia Star</i> på rejse New York/ Cartagena	0	
<i>Aquila</i> (AK-47) senere <i>Bonanza</i>	U.S. Navy; senere Alcoa Steamship			25.06.1946 New York

Rederi	Skib	Tons dw	Bygget	Position omkring 9. april 1940	Krigs-forsikret kr. '000	Oplagt i	Værdi i USA i \$ '000	Rekvisi-tioneret
	<i>ms Sicilien</i>	2.525	1938	i New York	3.062	New York	640	02.07.1941

### D/S Norden:

	<i>ms Nordhval</i>	8.200	1924	ankom Los Angeles 19/4	2.039	Los Angeles	1.100	01.07.1941
	<i>ms Nordpol</i>	8.000	1926	ankom Los Angeles 13/4	2.100	Los Angeles	1.250	01.07.1941
	<i>ms Norden</i>	8.300	1937	i Philadelphia	4.465	Philadelphia	1.525	12.07.1941
	<i>ms Nordvest</i>	8.300	1938	i Aberdeen, Wash.	4.465	Aberdeen	1.565	12.08.1941

### D/S Orient:

	<i>ms Columbia</i>	8.175	1928	ankom New York 18/4	3.212	New York	1.020	12.07.1941
	<i>ms Olympia</i>	8.200	1930	ankom New York 17/4	3.212	New York	1.050	12.07.1941

### D/S Torm:

	<i>ms Ragnhild</i>	3.900	1938	i Baltimore	2.375	Baltimore	1.160	12.07.1941
--	--------------------	-------	------	-------------	-------	-----------	-------	------------

Amerikansk navn	Amerikansk rederi som bestyrer	Forlist	Antal omkomne (danske)	Tilbage- leveret
USAT <i>Sicilien</i> (PK-47)	U.S. Army Transport	07.06.1942 torpederet af tysk U-172 ud for Haiti på rejse Jamaica/San Juan, Puerto Rico	46 (0)	
<i>Donerail</i> (39. Derby - 1913) (Panama)	United States Lines	09.12.1941 torpederet af japansk u-båd J-10 på rejse Fiji/Vancouver	25 (7)	
<i>Manuel</i> 25. derby - 1899) (Panama)	Moore McCormack Lines			14.07.1946
<i>Firethorn</i> (Panama)	United States Lines	07.10.1942 torpederet af tysk U-172 ud for Sydafrikas vestkyst	? (4)	
<i>Allen-a-Dale</i> (28. Derby - 1902) (Panama)	Moore McCormack Lines	23.12.1944 torpederet af tysk mini- u-båd på Schelde-floden på rejse USA/Antwerpen	0	
<i>Sir Huon</i> (32. Derby - 1906) (Panama)	United States Lines	30.08.1942 torpederet af tysk U-66 ud for Guyana	0	
<i>Snark</i> (Panama)	United States Lines	24.02.1942 minesprængt ved Noumea	0	
<i>Leonatus</i> (9. Derby - 1883) (Panama)	Lykes Bros.			09.07.1946

Rederi	Skib	Tons dw	Bygget	Position omkring 9. april 1940	Krigs-forsikret kr. '000	Oplagt i	Værdi i USA i \$ '000	Rekvisi-tioneret
--------	------	---------	--------	--------------------------------	--------------------------	----------	-----------------------	------------------

	<i>ms Gertrud</i>	3.900	1938	i New york	2.375	New York	1.160	12.07.1941
--	-------------------	-------	------	------------	-------	----------	-------	------------

### D/S Vendila:

	<i>ss P. N. Damm</i>	4.965	1930	i Philadelphia	1.900	Philadelphia	622	12.07.1941
--	----------------------	-------	------	----------------	-------	--------------	-----	------------

	<i>ss E. M. Dalgas</i>	4.965	1930	i Newport News	1.900	Norfolk	638	12.07.1941
--	------------------------	-------	------	----------------	-------	---------	-----	------------

### D/S Hafnia:

	<i>ss Brosund</i>	5.000	1916	i Baltimore	1.150	Baltimore	380	12.07.1941
--	-------------------	-------	------	-------------	-------	-----------	-----	------------

	<i>ss Alsund</i>	5.320	1920	i Baltimore	1.450	Baltimore	440	12.07.1941
--	------------------	-------	------	-------------	-------	-----------	-----	------------

### A/S Motortramp:

	<i>ms Lundby</i>	6.850	1926	i søen; fortsat til New York	2.664	New York	670	12.07.1941
--	------------------	-------	------	---------------------------------	-------	----------	-----	------------

I alt 40 skibe		231.961			121.686		42.974	
----------------	--	---------	--	--	---------	--	--------	--



Amerikansk navn	Amerikansk rederi som bestyrer	Forlist	Antal omkomne (danske)	Tilbage- leveret
<i>Vagrant</i> (2. derby - 1876) (Panama)	Grace Line			31.07.1946
<i>Spokane</i> (15. Derby - 1889) (Panama) senere <i>Caritas II</i> senere igen <i>Spokane</i>	Isbrandtsen Steamship Co.  International Red Cross			10.07.1946
<i>War Admiral</i> (63. Derby - 1937) (Panama)	Isbrandtsen Steamship Co.			10.07.1946
<i>Crusader</i> (Panama)	Waterman Steamship Co.	26.11.1941 torpederet af tysk U-561 i Nordatlanten	? (2)	
<i>Bold Venture</i> (62. Derby - 1936)	Waterman Steamship Co.	16.10.1941 torpederet af tysk U-432 ved Island	15 (3)	
<i>Pink Star</i> (33. derby - 1907) (Panama)	United States Lines	20.09.1941 torpederet af tysk U-552 i Nordatlanten	? (1)	
			? (44)	

## Bilag B

### De 24 forlis i kronologisk rækkefølge

1941

- 17.08. *Sessa* torpederet i Nordatlanten af tysk U-38  
11.09 *Paula* torpederet i Nordatlanten af tysk U-105  
20.09 *Lundby* torpederet i Nordatlanten af tysk U-552  
16.10. *Alssund* torpederet i Nordatlanten af tysk U-432  
26.11. *Brosund* torpederet i Nordatlanten af tysk U-561  
09.12. *Nordhval* torpederet i Stillehavet af japansk u-båd J-10

1942

- 24.02. *Olympia* minesprængt ved Noumea  
12.04. *Caroline Mærsk* torpederet i Sydatlanten af italiensk u-båd *Calvi*  
05.06. *Niel Mærsk* torpederet i indiske ocean af japansk u-båd J-20  
07.06. *Sicilien* torpederet i karibiske hav af tysk U-172  
15.06. *Hulda Mærsk* sænket fra luften i Middelhavet ved Malta  
06.07. *Herta Mærsk* strandet på den grønlandske vestkyst  
30.08. *Columbia* torpederet i Sydatlanten af tysk U-66  
07.10. *Norden* torpederet i Sydatlanten af tysk U-172  
12.11. *Lexa Mærsk* torpederet i Nordatlanten af tysk U-224  
15.11. *Marna* kollideret med canadisk destroyer i Nordatlanten

1943

- 01.06. *Nora* torpederet i Nordatlanten af tysk U-119

1944

- 27.02. *Frode* strandet på den australske nordøstkyst  
06.06. *Jonna* torpederet i karibiske hav af tysk U-539  
10.09. *Broholm* kollideret med britisk *Australia Star* i Nordatlanten  
12.12. *Anna Mærsk* kollideret med undersøisk vrage ved Vlissingen  
23.12. *Nordvest* torpederet på Schelde-floden af tysk mini-ubåd

1945

- 30.01. *Australian Reefer* kollideret med paravane ud for Halifax  
28.02. *Tanja* torpederet i Nordatlanten af tysk U-1022

*Erik Gøbel*

# Ellevte og Tolvte Danske Maritimhistoriske Konferenc

Roskilde 22.-24. april 1994

Ebeltoft 19.-21. april 1996

## Ellevte konference 1994

Fra fredag den 22. til søndag den 24. april 1994 afholdtes den ellevte danske søfartshistoriske konference. Denne gang var Slagteriernes Kursuscenter i Roskilde valgt som konferencested, hvilket viste sig at være udmærket. Der var ualmindelig gode faciliteter: fine værelser, god forplejning og glimrende mødelokaler med alt teknisk udstyr. Ja, selv vejret var godt den forårsweekend.

De omkring 75 deltagere ankom fredag til aftenmad i den flotte runde restaurant, hvor Kontaktudvalgets formand *Ole Lisberg Jensen* bød velkommen. Efter middagen holdt *Anders Monrad Møller* et veloplagt causeri om tankerne bag den store danske søfartshistorie, som skal fylde syv bind, og som arbejdet netop var gået i gang med. Aftenens sidste programpunkt var socialt samvær – et meget vigtigt indslag i alle konferencer.

Lørdag formiddag var der halvtimes foredrag i to parallelle rækker, dog således at man kunne skifte mellem grupperne efter hvert foredrag.

I gruppe A stod følgende på programmet. *Jan Billk*: Lokal specialisering i middelalderens skibsbyggeri; *Ole Mortensøn*: *Mjølner* – billeder af en restaurering og motorpaketternes historie [med en flot video]; *Niels Probst*: *Fides* – skibbyggeri i Itzehoe på Christian IV's tid; *Frank Allan Rasmussen*: Engelsk dampteknologi og danske skibe 1819-1850 [blandt andet om tidlig dansk industrispionage]; og *Inga Thomas*: Noget om arbejdet på et træskibsværft [Ring Andersens i Svendborg].

I gruppe B kunne man høre følgende foredrag. *Svend Aage Andersen*: Havnearbejdernes livsstil; *Benno Blæsild*: Forlisskildring set som votivgaver; *Henrik Dethlefsen*: Søfolk 1870-1920, bemanningsundersøgelse under den nye søfartshistorie; *Morten Hahn-Pedersen*: I kølvandet på barken *Kileena* gennem et skibsregnskab fra Fanøs jernalder; og *Henning Terkelsen*: Danske skibstyper via multiredigering på computer.

Efter frokost var der besøg på Nationalmuseets Marinarkæologiske Forskningscenter, hvor *Ole Crumlin-Pedersen* viste de helt nye

lokaler frem og orienterede om centerets stort anlagte projekter. Desuden fortalte *Flemming Rieck* om arbejdet på Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium, som ligger dør om dør med forskningscenteret.

Efter en rundgang i lokalerne fortsatte vi til den nærliggende Vikingeskibshallen, hvis leder *Jan Skamby Madsen* fortalte om hallen med særligt henblik på udvidelsesplanerne, som indbefattede intet mindre end en kunstig ø med bådebyggeri, værksteder og skoletjeneste med videre. Der blev også lejlighed til at bese både stedets permanente udstilling og særudstillingen om udgravningerne i Nydam Mose før og nu.

I hallens biograf tog *Alan Hjorth Rasmussen* os derefter med på en spændende lænestolsekursion rundt om Roskilde Fjord. Han berettede inciterende og viste spændende billeder af kystområderne og deres beboere, fjordens flora og fauna, fartøjstyper og meget mere.

Om aftenen tilbage på kursuscenteret klædte vi om og indtog derpå en fin festmiddag, hvorunder *Jørgen H. Barfod* endnu engang kvad et muntert afsnit af kontaktvikingernes saga, og formanden holdt festtalen. Desuden genoptog man skikken med at afholde maritim bogauktion, (som i dette tilfælde udviklede sig til en drabelig købedyst mellem danske og norske konferencedeltagere).

Søndag formiddag var der igen indlæg fra deltagerne i to side-løbende grupper. I gruppe A kunne man høre følgende. *Tommy P. Christensen*: Bod og bosted på senmiddelalderens sildelejer; *Flemming Rieck*: Nyt om jernalderbådene fra Nydam Mose i Sønderjylland; *Birger Thomsen*: Kastrup Knæ, Christian IV's søfort; *Ole Lisberg Jensen*: Hamnholmen i Bohuslen, en havn på vejen til Norge; *George Nellemann*: Roskilde Fjord projektet.

I gruppe B var der følgende program. *Erik Gøbel*: Sejladsen på Skt. Thomas havn 1671-1917; *Steiner Sandvoll*: Tordenskjolds soldater [om folk som gennemfører søheltens slag på ny]; *Jørgen Mikkelsen*: Skiftearkivalier som kilde til søfartshistoriens belysning med eksempler fra Korsør omkring 1800; *Bjørn Poulsen*: Dansk søfart ved år 1500; *Ole Degn*: Dansk søfarts historie 1588-1660 [om oplægget for et bind af den kommende Dansk søfarts historie].

Som sædvanlig afsluttedes konferencen med et fællesmøde, hvor Kontaktudvalget berettede om aktiviteterne i den forløbne toårsperiode, og kassererne for henholdsvis Kontaktudvalget og Maritim Kontakt aflagde hver sine regnskaber. Fællesmødet indvalgte til slut Inga Thomas og Poul Holm i Kontaktudvalget.

## Tolvte konference 1996

Denne gang havde det arrangerende udvalg besluttet sig til at sige ja tak til tilbuddet fra folkene bag Fregatten *Jylland* om at komme

på besøg i Ebeltoft. Som konferencested valgte Øer Maritime Ferieby ved kysten nær færgehavnen. Her var deltagerne komfortabelt indkvarteret fra fredag den 19. til søndag den 21. april 1996 i smukke moderne træhuse beliggende i et spændende maritimt miljø. Den store fællesbygning rummede udmærkede mødelokaler og en glimrende restaurant og bar.

Fredag sidst på eftermiddagen kunne Kontaktudvalgets formand *Ole Lisberg Jensen* byde velkommen til omkring 80 oplagte konferencedeltagere fra Danmark, Norge, Sverige og Tyskland. Et overraskende indslag ved ankomsten var den optiske telegraf, som nogle af de norske deltagere opstillede og demonstrerede brugen af uden for fællesbygningen.

Efter middagen holdt *Jørgen Petersen* og *Bernt Kure* et par glimrende instruktive foredrag om Fregatten *Jylland* – dels om de økonomiske og organisatoriske spørgsmål og dels om de bevaringstekniske spørgsmål i forbindelse med hele det store bevaringsprojekt. Desuden berettede de om de ambitiøse fremtidsplaner for fregatinstitutionen med træskibshavn og så videre. Derefter gik snakken livligt resten af aftenen, som var afsat netop til socialt samvær.

Lørdag om formiddagen var der indlæg fra deltagerne i to parallelle grupper. Ved at deltage i gruppe A var der mulighed for at høre følgende. *Lars Holst*: Formidlingsprojektet »Fra Skagen til Hobro. Kystliv ved den milde kyst«; *Ole Mortensøn*: Svend Aukens tredie dimension og dansk kystkultur; *Hanne Poulsen*: Yderligere lys over småskibsfarten; *Peter Dancker-Carstensen*: Der Museumshafen des Rostocker Schiffahrtsmuseum, Abteilung Schiffbaugeschichte; *Wulf Marquard*: Trange kår for skoleskibe, bevaring gennem sail training; *Hasse Neerbeck*: Klart skib, et ufuldendt projekt [om Fregatten *Jylland*].

I gruppe B blev samtidig følgende foredrag afholdt. *Kjell Egested & Karl Wilhelmsen & Håkon Danielsen*: Den optiske telegraf af kaptajn Ohlsens model 1808; *Bruno Jessen*: Radiotelegrafister; *Finn Lenzing*: Kanalhistorie; *Ole Degrn*: Århus som søfartsby 1630-1730; *Anders Monrad Møller*: Skib og skude i det tidlige 1700-tal; *Anders Monrad Møller & Niels Probst*: Status for værkerne »Dansk søfarts historie« og »Flådens historie«.

Efter frokost var alle samlet til følgende to aktuelle foredrag. *Ole Lisberg Jensen*: Livet ombord på Fregatten *Jylland* og *Odbjørn Solum*: Rekonstruktionsprojektet vedrørende fregatten *Cort Adeler*.

Derefter blev alle konferencedeltagere kørt til Fregatten *Jylland* i selve Ebeltoft. Fregattens folk sørgede for grundig rundvisning i små grupper under kompetent vejledning. Det flotte skib blev gennemgået fra køl til mastetop og fra for til agter, og man måtte uvilkårligt imponeres over det restaureringsarbejde, der er blevet gennemført – både hvad angår omfanget og kvaliteten. Den udførte restaurering tåler sammenligning med alt, hvad der foregår af den slags rundt omkring i verden.



Om aftenen blev festmiddagen indtaget på fregattens banjerdæk i omgivelser, der ikke kunne være mere passende for en søfartshistorisk forsamling. Som sædvanlig blev der i den forbindelse afholdt en bogauktion, der både var særdeles underholdende, og som indbragte et pænt beløb til Kontaktudvalgets kasse.

Om søndagen var der påny indlæg fra deltagerne hele formiddagen, men denne gang i plenum. *Torben Abd-el Dayem*: Udredningen af den ostindianske flåde i 1618; *Dan H. Andersen*: Det danske flag i Middelhavet, handel og søfart 1747-1807; *Erik Gøbel*: Havnen på Sankt Thomas i Dansk Vestindien 1815-1917; *Flemming Rieck*: De senere års vragefund; *Birger Thomsen*: Vrag ved Anholt.

Efter frokost fandt konferencemødet sted med beretninger og regnskabsaflæggelser vedrørende Kontaktudvalget og Maritim Kontakt. Erik Mørk Larsen trådte ud af udvalget efter mange års tro tjeneste.

Herefter er Kontaktudvalget sammensat som følger: Jørgen H. Barfod (redaktør af årsbibliografien), Mette Felbo, Erik Gøbel (redaktør af Maritim Kontakt), Aase Hansen, Poul Holm, Erik Housted (sekretær), Ole Lisberg Jensen (formand), Kåre Lauring, Jens Lorentzen (redaktør af Maritim Kontakt), Ann Nørregaard, Niels M. Probst (kasserer for Maritim Kontakt), Alan Hjorth Rasmussen, Frank Allan Rasmussen, Flemming Rieck, Jan Rose (kasserer for Kontaktudvalget) og Inga Thomas.

## Status

På de senere konferencer har deltagereskaren gradvis ændret sammensætning, nemlig fra en ligelig fordeling mellem amatører og professionelle til en klar overvægt af historikere og arkæologer. En del af forklaringen ligger i, at studerende forvandles til færdige akademikere, og at i hvert fald enkelte med helt anden uddannelsesmæssig baggrund ansættes på biblioteker og museer. En anden og måske vigtigere del af forklaringen ligger i prisen for konference-deltagelse, som er blevet forholdsvis høj, selv om Kontaktudvalget bestræber sig på at holde den nede. Faktum er, at størsteparten af deltagerne i Roskilde og Ebeltoft havde betalende institutioner i ryggen.

Som en af faghistorikerne må man begræde tabet af tidligere konferencers meget inspirerende samvær med dykkere, sømænd, studerende, søofficerer og andre ildsjæle. Men man må samtidig imponeres over den professionalisering, der er sket af søfartshistorien i Danmark de senere år, (tænk blot på de to nævnte mangebindsværker, som er under udgivelse i disse år). Og man må under alle omstændigheder glæde sig ved, at det til den ene maritimhistoriske konference efter den anden stadig er muligt at samle knap hundrede engagerede deltagere.

Vi er mange, som allerede glæder os til den trettende konference. Den finder sted i 1998 øst for Storebælt.

*Martinus Rørbye (1803–1848):*  
En strandingskommissionær ved vestkysten  
af Jylland. 1847.  
Skagens Museum.

