Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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 · 14



I serien *Maritim Kontakt* er hidtil udkommet:

Maritim Kontakt 1: *Jørgen H. Barfod*: Nyboderstudier. *Heine Jørgen Kisby:* Marstaljagten – min hobby. *Ole Mortensøn:* Sømandens dagbog. *Erling Pade:* Beretningen om A. C. Sparrevogns Loggeuhr. *A. Hjort Rasmussen:* Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870–80'ernes danske indvandsfiskeri. *Birger Thomsen:* Det vestindiske Søkorps 1760–1769. *Morten Gøthche:* Sluppen *Ruth* – rapport om restaureringen af Nationalmuseets slup. *Jens Schou Hansen:* Refleksions seismisk marinarkæologi. *Hanne Poulsen:* Falske kaptajnbilleder.

Maritim Kontakt 2: *S. A. Saugmann*: Vikingernes tidsregning og kursmetode.

Maritim Kontakt 3: *Benny Boysen*: Søfarten omkring Struer. Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart. *Ole Louis Frantzen*: Den danske flådes karronader. *John Hackman:*Skonnertskibet *Sigyns* sejlads på Danmark 1927–1937. *Anders Monrad Møller:* Fra Galeoth til Galease – om en søfartshistorisk disputats. *Ulla Lund og Birger Thomsen: Lilla Dan* togt 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologien. *Ole Ventegodt:* Skibe og søfart i danske farvande i det 12.–14. århundrede. *Benny Christensen:* Om den maritimhistoriske konference i Svendborg.

Maritim Kontakt 4: *Under sejl på ny.* Træskibesejernes Sammenslutning 1971–1981. *Ole Crumlin-Pedersen:* Forhistorien. *Max Vinner:* De første år. De næste år – Åge Larsen. *Sven Sand: 1978–1981. Morten Gøthche:* Om at restaurere gamle træskibe. *Steen Siebken:* Skonnerten *Martha* af Vejle. *Birger Thomsen:* Baltimoreklipper-skonnerten. *Carl Frederik Garde:* Med brosten i lasten. *Knut von Trepka:* RS No. 1 *Colin Archer. Hans Jeppesen:* En skipperfamilie 1870–1931. *Christian Nielsen:* Sprydstageriggen. *Henrik Hvass:* Ingenting med noget indeni. Kerteminde havn. *Peter Skanse:* Bruksbåtar i Skåne. *Henning Henningsen:* Fatter Jahns Sølov. *Benny Christensen:* Skibstømmerlærkinge for 200 år siden. *Jens Lorentzen:* Snaubriggen *Hvalfisken,* ex. *Benohen. Bent Andersen, Erik Andersen, Anni Rønnow, Hans Toft og Inger Wagner:* Den sidste Viking.. *Aksel Sandemose:* Marstal-Skonnerterne under Labrador. *Holger Munchaus Petersen:* Fra hjuldamper til tremastet sejlskonnert. *Sven-Erik Ravn:* Syv år for *Jensine. Anders Monrad Møller:* Medens vi venter på vrag. *Kaj Lund:* Træskibene og tossefuglen.

Maritim Kontakt 5: *Jørgen H. Barfod:* Christian IV's Nyboders første 100 år.

Maritim Kontakt 6: *Henning Henningsen:* En dunk Rigabalsam. *Michael Teisen:* Det bette vrag ved Lyngså. *Erik Housted:* En fredericiansk rheder- og skipperhistorie. *Ole Ventegodt:* Strandretten i Danmark indtil 1363. *Børge Lind:* KGH's lastmotorskib *Anders Olsen,* OXGZ. *Anders Monrad Møller:* København–Kristiania. Fra sejlpaket til Konferenceskib. *Erik Gøbel:* Femte danske Maritimhistoriske Konference.

Maritim Kontakt 7: *Holger Munchaus Petersen & Anders Monrad Møller:* Hundrede års handelsflåde i grove træk. *Erik Housted:* Olie – et transportproblem. *Henrik Fode:* Et forsøg på samling. *Hasse Neerbek:* Kapital til søfarten. *Anders Monrad Møller:* Store forventninger. *Bemmy Christensen:* D/S »Gylfe«. *Frederik Frederichsen:* 2. Verdenskrigs standardskibe. Det tyske Hansaprogram. Jørgen H. Barfod: Nordisk Shipping. Ole Ventegodt: Min søgrønne ungdom. *Birger Thomsen:* De moderne tider – og vor kulturarv på havbunden.

Maritim Kontakt 14

Museum Lolland-Falster
Biblioteket

INDHOLD

Ole Ventegodt:
Skånemarkedets sild . *3*

Aase Hansen:
Kurs mod sildemarkedspladsen . *21*

Jørgen Christoffersen:
Nyt om vraget af orlogsskibet *Dannebroge* . *55*

Jan Parmentier:
Guillielmo de Brouwer (1693–1767) . *65*

Emil Andersen:
En beretning om skonnert *Cathrine*
af Svaneke 1922–1945 . *81*

KØBENHAVN 1990

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

Redaktion:
Jørgen H. Barfod og Jens Lorentzen (lay-out).

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

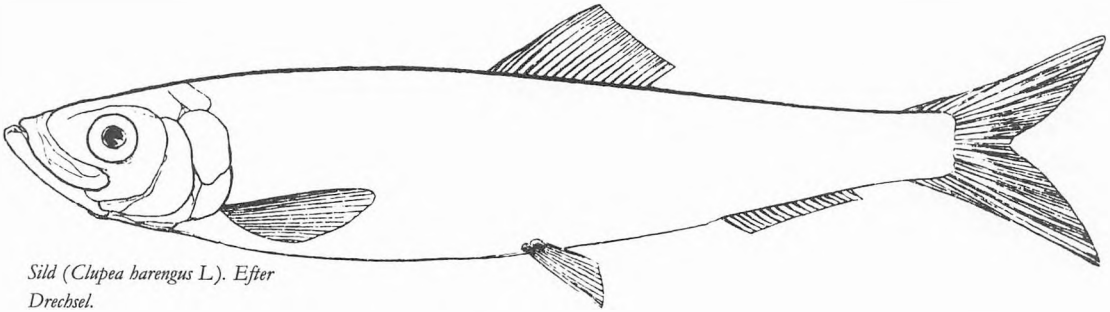
© Kontaktudvalget og forfatterne, København 1990.

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

ISBN 87-87947-30-7

ISSN 0106-7818

Omslag: Carl Baagøe: Strandparti i den nordlige del af Taarbæk, 1867. Beskåret.
Foto: Lennart Larsen.



Sild (Clupea harengus L). Efter Drechsel.

Ole Ventegodt

Skånemarkedets sild

De berømte Skånemarkeder, der opstod engang i det 12. århundrede, havde gennem det meste af middelalderen den største økonomiske og politiske betydning ikke blot for Danmark, men også for en række andre magter, især de i middelalderen etablerede Hansestæder.

Markederne opstod først på Skanør-halvøen omkring byerne Skanør og den noget senere opståede Falsterbo, men bredte sig efterhånden til en række byer i området, Malmø, Dragør, Ystad m. fl., der fortsat evnede at hævde sig som købstæder, da Skånemarkedernes betydning svandt i løbet af 1500-tallet, vel først og fremmest fordi de, i modsætning til Skanør og Falsterbo, havde et opland at udvikle sig videre på.

Grundlaget for markederne var en række faktorer, hvoraf de vigtigste skal fremhæves: for det første tidens meget store forekomster af høstsild, for det andet tilførslen af salt i sådanne mængder, at silden kunne konserveres, og for det tredie den gunstige beliggenhed, centralt i det daværende Danmark og lige, hvor trafikken mellem Skandinavien og Mellemeuropa skar trafikken mellem Nordsøen og Østersøen.

Forskningen

Dette vigtige kapitel i vor middelalderhistorie har været genstand for megen forskning, men besynderligt nok er der endnu ikke skrevet en dækkende monografi om Skånemarkederne.

Det udførligste arbejde, og stadig standardværket hvortil alle refererer, er D. Schäfers godt hundrede år gamle kildeudgave, »Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen«, der giver megen velunderbygget viden, men som ikke i nævneværdig grad, hvad der heller ikke var Schäfers ærinde, beskæftiger sig synder-

ligt med markederne for Skanør-Falsterbo. Som naturligt er, trænger nogle af Schäfers resultater til at blive nyvurderet i lyset af det sidste sekels forskning. Bl. a. undervurderede han det samlede udbytte af fiskeriet og dermed fiskeriets betydning i forhold til den øvrige markedsvirksomhed. Hans opfattelse af fiskeriets praktiske udøvelse var også, som vi skal se, ret vag, hvad han selv erkender.

Et andet vigtigt arbejde er C. Weibulls »Lübeck och Skånemarknaden«, hvori han på grundlag af lybske toldregnskaber fremlægger oplysninger om Lübecks handel og skibsfart på markederne og i nogen grad er i stand til at nå til kvantitative bestemmelser vedrørende dele af omsætningen.

Den moderne historiske forskning er repræsenteret af A. E. Christensen, især med arbejdet »La Foire de Scanie«, og af K. Hørby med artiklerne »Øresundstolden og den skånske skibstold« og »Skånemarkedet«.

Arkæologiske udgravninger i dette århundrede i Skanør og Falsterbo har bragt væsentlige ting for dagen. Især skal fremhæves O. Rydbergs »Den medeltida borgen i Skanör«, hvori han, udover at give en redegørelse for udgravningerne og en katalogisering af fundene, beskæftiger sig med de kontrolmærker af bly, der er fundet omkring tusind af. Disse mærker er de nedenfor omtalte tegn, der tjente som kvittering for erlagte afgifter. De har kunnet ordnes i serier, vel repræsenterende både årgange og de mange forskellige håndteringer, der betalte forskellige afgifter. R. Blomquists »Falsterbohus« redegør for Falsterbo-fundene, hvoraf især skal fremhæves seks pramme, jf. note.

Kilderne

Kildematerialet er omfattende, men selvsagt langtfra så dækkende, som det kunne ønskes. Vigtige er især de bevarede redaktioner af motbøger, der nærmest var en slags politivedtægt for markedet udstedt af kongen, formentlig efter forhandling med de magter, der havde privilegier på markedet. Disse motbøger kendes i en række redaktioner på dansk og plattysk fra Margrethes og senere regenters tid. D. Schäfer har publiceret den ældst kendte, der kan tidsfæstes til slutningen af 1380'erne,[1] samt den såkaldte Lybske Fogedbog, hvori en række lybske fogeder i Skanør-Falsterbo, desværre hverken kronologisk eller systematisk, har nedskrevet retshandlinger og andre afgørelser, hvor de har medvirket. Optegnelserne går mellem 1487 og 1537.[2] Endelig har Schäfer publiceret den danske foged i Skanør og Falsterbos årsafregning for markedet i 1494, der er det eneste kendte danske regnskab fra markederne.[3]

Ovnnævnte kilder er alle relativt sene, da vi har formodning

1. Schäfer, pp. 82–98.
2. Schäfer, pp. 1–78.
3. Sst., Beilage II, pp. 100–119.
4. Necrologium Lundense (L. Weibull, p. 74). Videre Saxo, der omtaler Slaget ved Fodevig i 1134 som »pugna forensis« (Saxo, pp. 377, 398, og 528).



Et udvalg af kontroltegn fundet ved udgravningen af Skanør borgbanke. Efter Otto Rydbeck.

om, at markederne allerede afholdtes i det 12. århundrede.[4] Oplysninger om Skånemarkedets tidligere historie kan findes i en række breve og diplomer fra det 13. og 14. århundrede, især i den lange række privilegiebreve udstedt af skiftende danske konger, og hvori en række byer i ud- og indland fik meddelt nøje specificerede rettigheder på markederne. Videre findes mange kilder i tyske arkiver, der belyser markedsforhold. Det her nævnte materiale har været genstand for en omfattende publicering, her i landet først og fremmest i Diplomatarium Danicum, i Tyskland i Hanserecessen, Hansisches Urkundenbuch og Hansische Geschichtsblätter.

Formålet med artiklen

Med nærværende artikel er det ikke min hensigt at skrive Skånemarkedernes politiske og hele økonomiske historie, men at nøjes med at behandle en enkelt vigtig side deraf, nemlig fiskeriet og oparbejdningen af markedernes uden sammenligning vigtigste artikel, silden. Efter min mening var og forblev den markedernes egentlige raison d'être, og set med danske øjne må den have været langt mere betydningsfuld end den øvrige vareomsætning, uanset dennes størrelse og betydning iøvrigt. Den øvrige vareomsætning var nemlig for den overvejende dels vedkommende handel mellem fremmede købmænd, der nok gav en toldindtægt til kongen, adgang for landets velstående til køb af luksusartikler samt lidt beskæftigelse til lokale folk, når varerne skulle bringes i land og om bord, mens silden derimod, foruden

at skæppe i kongens kasse, gav månedlangt arbejde, fortjeneste og vintermad til tusinder og atter tusinder af danskere, ikke blot fra selve markedsoplandet, men også fra fjernere egne af riget.

Silden

Hovedaktøren i denne beretning er altså silden, den fede høstsild, der, ihvertfald hele middelalderen igennem, passerede Sundet i enorme stimer. Vi har samtidige beskrivelser af silderigeligheden, f. eks. hos Saxo, der påstår, at silden nogle gange stod så tæt, at det knapt var muligt at ro bådene gennem stimen. Fiskeredskaber var overflødige, da man kunne tage fisken med de bare hænder.[5] Lad være, at Saxo overdriver, men han har næppe fremsat en helt urimelig påstand på et punkt, hvor enhver i samtiden kunne kontrollere ham. Og Arnold af Lübeck taler misundeligt om silden, det lille dyr, som danskerne har gratis og af Guds miskundhed, og som de omkringboende må betale dyrt, ja sommetider med deres liv.[6]

Der var altså mange sild, men hvor mange egentlig? Dette spørgsmål har der været delte meninger om. Således har den svenske fiskerisagkyndige R. Lundberg bearbejdet tallene fra de lybske pundtoldregnskaber for årene 1368–69 og sammenlignet dem med tallene for sildefangsten i Sundet i 1882, og han når til, at der i det 14. og i det 19. århundrede blev fanget omtrent det samme, nemlig ca. 50.000 tønder årligt.[7] Lundbergs beregninger accepteres besynderligt nok umiddelbart af C. Weibull, der konkluderer: »De gamle föreställningarna om de fabulösa sillmassorna ha förvisats til sägnernas rike. Det medeltida skånske sillfisket har lika litet som det nutida hört till de efter vår tids måttstock 'stora sillfiskena'«.[8] Besynderligt, fordi Weibull længere fremme i samme værk selv når til en helt anden slutning: »Det medeltida skånska sillfisket har under sin blomstringstid varit mångdubbelt större än man tidigare föreställt sig. Det har icke som det nutida skånska sillfisket rört sig om c. 50.000 tunnor sill. Det har rört sig om många hundratusentals tunnor sill. Det medeltida skånska sillfisket har även efter vår tids måttstock varit ett mycket stort sillfiske«.[9]

Der er da også adskilligt at indvende mod Lundbergs beregning. Han begår for det første den kardinalfejl at sætte Lübecks import af sild lig den samlede eksport, hvilket er urimeligt, da omkring en snes andre udenlandske byer også importerede sild. Yderligere blev betragtelige kvanta slet ikke eksporteret, men forbrugt her i landet. Videre er tallene for 1368–69 næppe repræsentative, da tiderne var unormale p.g.a. krig mellem Danmark og Hansestæderne. Men selv om fangsterne havde været de samme, så forekommer det dristigt derfra at slutte, at fiskefore-

5. Saxo, p. 11.
6. Arnoldus, III 5
7. 1882-opgørelsen kan umiddelbart synes gammel, men den giver nok alligevel et rimeligt udgangspunkt for en sammenligning mellem middelalder og moderne tider, da der endnu på dette tidspunkt var nogenlunde økologisk balance i vore farvande.
8. C. Weibull, pp. 13–14. Sst., p. 38.
10. A. E. Christensen, La Foire, p. 108.
11. I. Anderson, p. 184.
12. KL XIV, sp. 692–700: A. Sandklef m.fl.: Salt.



Den klassiske illustration til middelalderens store sildefiskeri i Sydvestskåne. Træsnit fra 20. bogs 28. kapitel i Olaus Magnus: Historia om de nordiska folken ... Oprindelig udgivet i Rom 1555.

komsterne også var ens, for redskaber og teknik er vel blevet noget forbedret i de mellemliggende 500 år. Endelig er 1882-tallene baseret på helårsfiskeri, hvor middelalderfiskeriet kun var et sæsonfiskeri over et par måneder.

Så Weilbulls sidst udtrykte opfattelse bør nok være den, der bliver stående, og som da vist også samtlige senere forskere har tilsluttet sig. Således A. E. Christensen: »... mais il ne serait certainement pas trop hasardé de supposer qu'elles ont été plus prés de 300.000 que de 200.000 caques ...«,[10] og I. Anderson: »Han (Frantz Trebbow, foged i Falsterbo) ansåg då, att den årliga sillfångsten kunde uppgå till 300.000 tunnor, vilket torde vara en absolut minimisiffra«.[11]

Fiskerne

Fisk har vel man vel fanget i Sundet så længe der har boet mennesker ved dets kyster. Først til dækning af det umiddelbare behov, og senere, efterhånden som man formåede at skaffe sig lidt salt og iøvrigt lærte at konservere fisken, har man gemt af fangsten, så man havde et tilskud til kosten gennem vinteren. Noget større kunne det dog ikke blive til. Klimaet var for koldt og fugtigt til tørring af fisk og inddampning af salt, og det »sortsalt« man kunne udvinde ved tangbrænding var for sparsomt og for »slapt«.[12] Først med tilførsel udefra af ordentlig salt blev der basis for et fiskeri, der kunne dække mere end det lokale behov.

Da dette salt, som vi siden skal se nærmere på, fra engang i det 12. århundrede kom til veje i de fornødne mængder, formelig eksploderede fiskeriet. Der var fisk og fiskeri til langt flere af de fastboende, og folk strømmede til, lokket af udsigten til at skaffe sig fortjeneste og vintermad. På det fiskemarked, der meget hurtigt opstod på Skanørhalvøen, hvor fiskerne og købmændene med deres salt mødtes, har vi belæg for tilstedeværelsen af fiskere fra store dele af landet. Dette takket være den markedsorgani-

sation, som kongemagten meget hurtigt af fiskale grunde indførte, og som bl. a. medførte, at fiskerne ikke bare kunne slå sig ned, hvor det passede dem, men blev henvist til særlige »lejer« på stranden, hver by eller egn for sig. Vi kender lejer for Åhus, Svendborg, Stege (Møn), Næstved, Skelskør, Jungshoved, Køge, København, Kalundborg, Helsingborg, Stubbekøbing, Nykøbing Falster og Århus, men der har sikkert været endnu flere.[13] Betegnelsen »Fisker« skal nok vurderes lidt anderledes, end vi i dag er vant til. Om professionelle helårsfiskere var der naturligvis ikke tale, da sådanne selvsagt kun kan eksistere i et samfundssystem, hvor der er en stor og konstant efterspørgsel efter fisk og de nødvendige transportmuligheder til distributionen. Vore fiskere må slet og ret have været kystboere fra landets forskellige egne, der i et par efterårsmåneder udnyttede muligheden for kontant indtjening samtidig med, at de sikrede sig en tønde sild eller to til egen husholdning.

Danske fiskere dominerede fiskepladserne, men var ikke ene om dem, for i perioder fiskede også en del tyske fiskere fra Skanørhalvøen. I 1342 havde Stralsund således egne fiskeskuder i Skåne,[14] og i 1494 var i hvert fald 13 af de udstedte 141 »vragertegn« til folk fra Wismar.[15] Men de danske fiskere brød sig ikke om de tyske – måske en reminiscens fra de foregående århundreders venderkrige, måske blot fordi de følte sig truet på brødet, hvis stæderne i stigende omfang anvendte egne fiskere. Vi er derfor bl. a. bekendt med tyske fiskeres tilstedeværelse på markederne gennem de indberetninger om skærmydsler mellem danske og tyske, som tyske fogeder sendte hjem. Særlig slemt synes det at have været efter Stralsundfreden, hvor tyske fiskere åbenbart optrådte i stigende tal, for på hansedagene i 1376, 1378, 1381 og 1383 drøftedes stridigheder mellem danske og tyske fiskere om lejepladser.[16] Det var formodentlig dette, der førte til motbogens bestemmelse om, at tyskerne ikke skulle lejre sig mellem danskerne, men for sig selv.[17] I 1463 kom gemytterne igen i kog, da danskerne kastede ni tyskere overbord fra deres både og derefter bar deres klæder! Tyskerne slog til gengæld nogle danskere ihjel og sårede mange, og det kneb meget for øvrigheden at få situationen under kontrol.[18]

Fiskerne måtte underkaste sig endog meget barske vilkår, hvis de ville fiske fra markederne. Fiskeriet og fiskernes færden på vandet var således reguleret af bestemmelser, hvis overtrædelse oftest førte til straf på liv og gods. Man måtte således ikke sætte sine garn, så det var til skade for andre, og andres garn måtte man end ikke nærme sig.[19] Tog man på søen uden garn, skulle man bevise, at man allerede havde sine garn udsat.[20] Gennem disse sidste bestemmelser aner man en udstrakt tilbøjelighed til at røgte andres garn, hvis man har kunnet se sit snit til det, så det

13. Schäfer, p. CI, note 1–9.
14. DD III, 1, 246.
15. FR 1494, par. 23.
16. Schäfer, p. XLVIII.
17. MB, par. 47.
18. Indberetning fra den lybske foged Henning Detharde (Original i Lybeck statsarkiv).
19. MB, par. 3, 9 og 14.
20. Sst., par. 12.

har vel næppe udelukkende været Guds bedste børn, der samledes på Skånemarkedernes fiskepladser.

Udover bodepenge og fisketegn har fiskerne måttet udrede forskellige afgifter. Således »kongesild« med tre ol sild pr. mand i båden.[21] Ligeledes det såkaldte »kongekøb«, der var en forkøbsret kongen udøvede, idet han valgte en bestemt dag, hvor ingen anden end kongen selv måtte købe sild, man må tro til reduceret pris, for ellers var der jo ingen fordel ved bestemmelsen.[22] Også til ærkebispen i Lund har fiskerne måttet yde, da det ser ud til, at han har krævet tiende af fangsten.[23]

Fiskerne disponerede ikke frit over deres fangst. De måtte således ikke salte den selv, bortset fra et mindre kvantum til eget forbrug, nemlig en halv læst pr. båd, dvs. omkring en tønde pr. mand.[24] Da ingen købmand måtte salte på stranden og ingen skipper i sit skib, så var fiskerne i realiteten nødt til at sælge til de etablerede købmænd på de danske og tyske byers fed – til den pris disse ville give.[25] For fiskerne havde ikke noget valg. En gang kommet til markedet havde de også at blive der til Sct. Dionysius dag, dvs. den 9. oktober.[26] Ville en båd en tur hjem, måtte styrmanden løse tegn; pågrebet uden kostede det 40 mark.[27]

Fiskeriet

Selve fiskeriet, der var et garnfiskeri, foregik med de småfartøjer, som fiskerne kom i, hver bemandet med et bådelav på 3–6 mand. Den anvendte teknik lader sig næppe belyse i detailler, men kilderne, især motbogens bestemmelser, tillader dog nogle slutninger herom. Der har, som også konstateret af A. E. Christensen, været tale om i hvert fald to former, vragerfiskeri med drivgarn og sættegarnsfiskeri, dvs. fiskeri med faststående garn.[28] De to former fremgår klart af flere af motbogens paragraffer, f. eks. par. 3: »Item so gebieden wy enen yegeliken (vis)manne, die syn garne settet in die see *edder* wraket –«, den tilsvarende danske tekst (par. 2) har: »Hwar fiskeman, ther sin garn setther i vatnet *eller* i søen i vragleden –«. Den samme skelnen mellem de to former findes i par. 7: »Item soe sal een yegelick utsetter *edder* Wraker –« og den tilsvarende danske tekst (par. 7): »Item skall hwar wtsettære *eller* vraghere –«. Schäfer har ikke forstået udtrykket vrager: »Was der Wraker zu Skanör und Falsterbo eigentlich ist, wird doch nicht wollständig klar, wie so manche Einzelheit unerklärt bleiben muss wesentlich wegen mangelnder Kenntnis der Technik«.[29] Særlig gådefuldt er ordet nu ikke, da det har været brugt i samme betydning helt op til nutiden, hvilket iøvrigt også gælder de to fiskeriformer.

Vragerfiskeriet havde den fordel, at man kunne opsøge fisken, hvor den aktuelt var, men redskaberne, og dermed kapaciteten,

21. Bestemmelsen kendes med sikkerhed fra Frederik den I's tid (Nye Danske Magazin, 6, 313), men må være ældre. Ifølge FR 1494, par. 41, har tre borgere fra Præstø hver betalt en kvart tønde i »Kongess siild«.

22. MB, par. 74.

23. Der er intet direkte overleveret for danske fiskeres vedkommende, men i 1381 opfordres tyske fiskere – vist uden held – til at betale tiende til ærkebispen (HR I, 2, 240, par. 9).

Antagelsen om tiendepligt bestyrkes ved, at Københavns stadsret af 1254 bestemmer, at borgere, der fanger sild med net til vinterforråd, skal betale tiende heraf med en ol til bispen (DD II, 1, 138, par. 3).

24. MB, par. 13.

25. Sst., par. 35 og 26.

26. Sst., par. 56.

27. Sst., par. 10.

28. A. E. Christensen, La Foire, p. 106.

29. Schäfer, p. 83, note 1.

har nok været mindre end ved faststående garn. Vragerfiskerne var selvsagt også i langt højere grad afhængige af vejrets luner end de folk, der fiskede inde ved kysten. Anvendelsen af sættegarn, der måske har været kombineret med en eller anden form for ruse, som fiskene blev ledet ind i, har været betydelig mere omstændelig og bekostelig.

Antagelsen om et rusesystem skyldes en vanskeligt forståelig sætning i par. 8 i motbogens danske tekst: »Item skall enghen fiskeman fare i rosengarthen –«. Den tilsvarende tyske tekst (par. 9) har »Item soe en sal geen vischman varen by nacht noch by dage op de utsetter garne –«, hvilket ikke hjælper til at forklare »rosengarthen«, men dog tillader en formodning om, at rosengarthen og sættegarn har noget med hinanden at gøre. Måske skal rosengarthen forstås som rusegård (jfr. ålegård), altså et ved pæle el. lign. opsat netsystem?

Materialet tillader ikke præcise slutninger om de to former for fiskeri, men dog måske en formodning om, at det kun har været de bedre stillede fiskere, der har magtet at bruge sættegarn, mens de fattigste har været henvist til at søge lykken i »vragleden«.

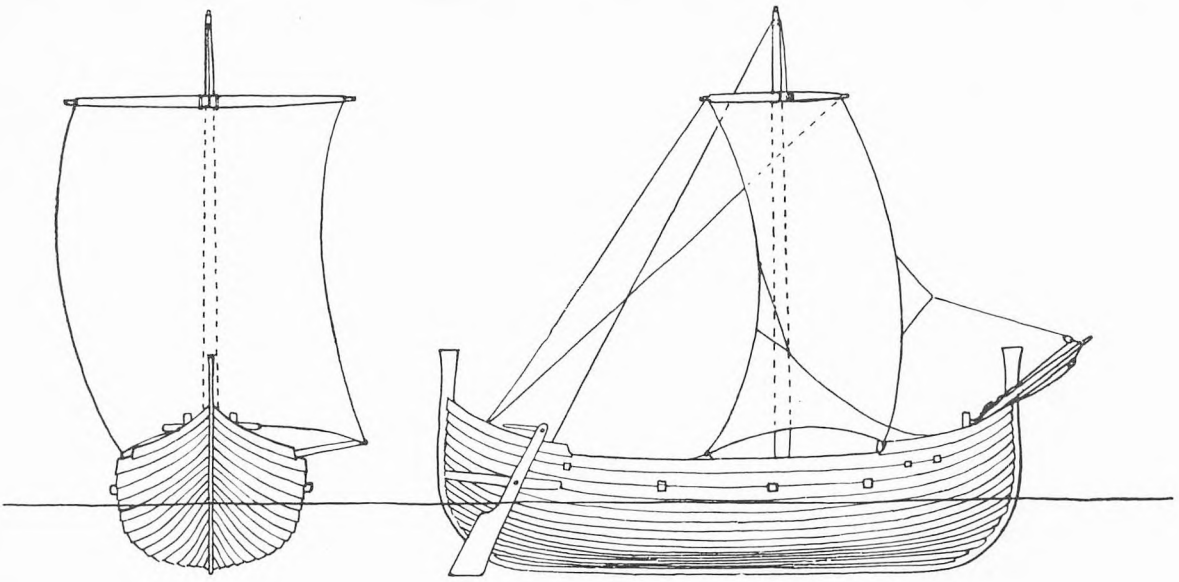
Fra sild til spegesild

Vel i land, og først da, blev fisken solgt til købmændene. Handel med fisken, før den var bragt i land, blev betragtet som forkøb og var forbudt efter motbogens par. 27. Om handelen er blevet afgjort på stranden og kontant afregnet på stedet, kan næppe afgøres med sikkerhed. Schäfer mener dog, at købmanden har haft tre dages kredit.[30] Om fri prisdannelse har der næppe været tale. De velorganiserede købmænd fra stæderne dominerede markedet og har vel indbyrdes aftalt, hvad de ville give. Betalingen skulle normalt ske i rede penge[31] og i kongens egen mønt.[32]

Fisken synes, hvor mærkeligt det end kan forekomme, når man betænker, hvilke mængder der var tale om, at være handlet i ol à 80 stk. Hvad der åbenbart heller ikke har forekommet købmændene praktisk, for på hansedagen i 1386 udtrykkes ønsket om i stedet at måle fisken i baljer, som det åbenbart var praksis på Bornholm.[33] Dog uden held, og vi må med Schäfer konstatere, at traditioner er seje: »Die gewöhnliche Zählweise scheint die noch heute beim Häring überliche gewesen zu sein, nach Wal – 80 Stück (4 Stiege)«.[34]

Fisker og købmand måtte ikke snyde hinanden, men bestemmelserne herom viser, at der var forskel på folk. Talte fiskeren for lidt op, kostede det ham liv og gods; nøjedes købmanden med at betale med tak, »zu Dank zu bezahlen«, slap han med 40 marks bøde.[35]

30. Sst., p. LVI.
31. MB, par. 44, forbyder enhver at betale fiskere og bønder med varer »sonder Gotensche«. Det er uvist, hvad der skulle forstås ved gotlandske varer, og hvorfor disse dannede en undtagelse.
32. MB, par. 53c.
33. HR I, 2, 320, par. 7.
34. Schäfer, p. LV.
35. MB, par. 8 og 21.
36. FR 1494, par. 4, 9, 10, 11, 14, 25, 26, 27 og 28.
37. MB, par. 15.
38. MB nævner ikke gællekoner, kun »leggewyf« (par. 52). FR 1494 har til gengæld kun gællekoner, »gelnæ konner« (par. 19, 35 og 43). Det er vel sandsynligt, at de er blevet opfattet som én kategori og har vel udført begge arbejder efter behov.
39. MB, par. 52.
40. Schäfer, p. LX.



Falsterboskibet som Harald Åkerlund formoder det har set ud. Skibet blev fundet i stranden syd for Falsterbo i 1932 og dateret til tidlig middelalder. Sjöhistorisk årsbog 1951-52.

Fra stranden blev fisken kørt op til købmandens bod på hans bys fed. Transporten her, og anden transport iøvrigt, blev udført af omkringboende folk, der mod at løse vogntegn fik ret til denne virksomhed. i hvert fald i slutningen af 1400-tallet faldt vognmændene i to kategorier, nemlig indenbys folk fra Skanør og Falsterbo, der løste vogntegn for tre terminer, Maria Himmelfart (15. aug.), Maria Fødselsdag (8. sept.) og Skt. Mikkelsdag (29. sept.), hver gang med 8 penninge, og udenbys folk, vel mest omegnens bønder, der for hele perioden måtte betale 2½ mark og en tønde havre.[36] Der var sikret fri adgang til stranden, da det under bødestraf var forbudt fiskerne at anbringe deres stejlepladser, så de var til hinder for færdslen.[37]

Hos købmanden blev fisken anbragt i det såkaldte styrterum, hvor rensning og saltning formentlig foregik. Disse arbejder blev udført af »gællekoner« og »læggekoner«, antageligt koner og piger fra oplandet.[38] Som alle andre måtte de løse tegn for at arbejde på markedet, og der blev forlangt ordentligt arbejde af dem. Sildene skulle således lægges omhyggeligt ned i tønden, og de er sikkert også blevet det, da der efter motbogen var dødsstraf(!) for blot at hælde dem ned.[39]

Rensningen af fisken gav naturligvis en del affald, det såkaldte grum, der dog ifølge Schäfer ikke bare omfattede fiskeaffald, men også andet animalsk affald. Men motbogens par. 76 taler om *både* om »herinck grum« og »jenige vulenissze, wen de knakenhouwer fee slan« (alle uhumskheder, når slagterne slagter kvæg), så Schäfers antagelse er vist tvivlsom.[40] Der må i al almindelighed og især på lumre, stille dage have hvilet en stank af fisk over hele markedet, som man vel har vænnet sig til, men stanken af grum har dog været for skrap. Således bestemte mot-

bogen, at ingen måtte have grum liggende mere end to nætter, og at ingen måtte kaste grum i gaderne eller bag deres huse. Det skulle føres ned til stranden, »so dat dar neyn stanck kumpt«.[41] Men grummet var bestemt ikke værdiløst. Det blev behandlet i såkaldte grumboder, hvor der blev kogt sildeolie af det, det såkaldte »heringsmer« eller »arvina allecium«. I 1388 blev halvdelen af årets produktion handlet for 50 mark, så det drejede sig altså om ret betydelige værdier.[42]

Tilførslen af salt udefra var, som nævnt, en hovedforudsætning for, at silden kunne konserveres. Saltet kom i begyndelsen så godt som udelukkende fra Lübeck, der meget hurtigt fik monopol på saltet fra salinerne ved Oldesloe og Lüneburg. Der har muligvis oprindeligt været en eksport af Lüneburgsalt over Bardowiek, men denne by blev, for ikke at påføre Lübeck konkurrence, ødelagt i 1189 af Henrik Løve, og ihvertfald derefter er lybækkerne alene om salthandelen i Østersøområdet for en tid.

Lüneburgersaltet var regnet for det bedste, og når Oldesloesaltet fortsat spillede en rolle, skyldtes det, at transporten af det sidstnævnte til Lübeck var langt lettere, da det kunne sejles ad Trave hele vejen. Lüneburgsaltet måtte omlades flere gange og transporteres over land, hvorved det selvsagt blev dyrere.[43]

Denne monopolstilling på salthandelen mistede Lübeck allerede i første halvdel af det 13. århundrede, da købmænd fra nordsøområdet begyndte at sejle »ummelands«, dvs. nord om Skagen til Skånemarkedet og andre steder i østersøområdet. Disse købmænd kom for at købe sild, tømmer og andre grovvarer, altså varer, der kunne give en fuld skibsladning til hjemrejsen. De varer, de kom med, var imidlertid ikke i første række massegods, men i langt højere grad luksusvarer som klæde og vin – kostbare sager, men ikke noget der fyldte meget i en ummelandsfarers lastrum. Da man af tekniske grunde ikke kan sejle med et næsten tomt sejlskib, havde man valget mellem unyttig ballast, der blot skulle lempes overbord, når man nåede frem, eller at finde lønnende last.[44] Dette sidste var ikke vanskeligt, for ved den europæiske atlanterhavskyst, først og fremmest i Baie, bugten omkring Bourgneuf i Bretagne, indvandt man store mængder af salt ved at lade solen inddampe saltvand. Dette salt var meget billigt, da der ikke medgik brændsel til dets fremstilling, og da det ikke skulle omlades undervejs som Lüneburgsaltet, kunne det bringes på markedet til særdeles konkurrencedygtig pris. Baiesaltets kvalitet var dog i begyndelsen ikke på højde med Lüneburgsaltets, men den bedredes, da man efterhånden lærte at raffinere saltet og til dette formål oprettede saltsyderier i en række byer i Zeeland, Holland og Flandern. Lybækkernes modtræk var at søge at reducere de høje transportomkostninger på

41. MB, par. 76.
42. Schäfer, p. LIX.
43. KL XIV, sp. 700–713: H. Yrving m.fl.: Salthandel.
44. Ballast i form af sten, sand o.lign. er åbenbart blevet tilført og udkastet i sådanne mængder, at det efterhånden har voldt problemer. Således bestemmer MB, par. 49, at ballast skal kastes på dybt vand, så købmændene ikke skades og kongens dyb ikke sænkes, dvs. forringes.
45. KL XIV, sp. 700–713: H. Yrving m.fl.: Salthandel.
46. HR I, 1, 113.
47. Således i 1381 (HR 1, 2, 232, par. 2) og i 1389 (HR I, 3, 424, par. 3).
48. HR I, 5, 720, par. 11 og 12.
49. KL XIX, sp. 57–63: N. Sahlgren: Tunna. Schäfer, p. LXI.
50. Schäfer, sst.
51. Sst., Beilage V.
52. Sst., Stk. 1.
53. Sst., stk. 3.



Sildetønde fundet ved udgravninger i Dragør.

Lüneburgsaltet, hvilket i det 14. århundrede førte til et udstrakt kanalbyggeri, der forbandt Elben med Trave, så den fordyrende omladning og landtransport kunne undgås.[45] Men monopolstillingen genvandt Lübeck aldrig.

Tønderne, som silden blev emballeret i, var naturligvis af den største betydning, hvis man ville markedsføre et kvalitetsprodukt. Ikke alene skulle de være solide og tætte, hvilket i sig selv krævede omhyggeligt bødkerarbejde, men de skulle også være af en bestemt størrelse, så en tønde sild ikke var et mere eller mindre tilfældigt mål, men et nøjagtigt bestemt kvantum. Lokalt fremstillede har åbenbart ikke været gode nok, hvadenten det nu skyldtes dårligt håndværk eller dårligt træ – eller måske blot et tysk forsøg på at få monopol også her. Nok er det, i 1342 bestemte de vendiske stæder, at på markedet måtte der hverken fremstilles nye tønder eller repareres gamle; tøndestaver og træ til sådanne måtte ikke indføres, kun tøndebånd.[46] Bestemmenlsen kunne dog ikke opretholdes konsekvent, og mod slutningen af århundredet tillodes tøndefremstilling atter i Skåne.[47] Hovedreglen var dog fortsat, at de færdige tønder blev bragt til Skåne. Det har dog givet problemer, således klagede Danzig i 1487 over de tomme tønder, der jo fylder lige så meget som fulde og altså optog kostbart skibsrum.[48] Argumentet forekommer dog lidt søgt, da tønder som bekendt kan slås i staver og samles igen!

I 1375 blev stæderne enige om en standardtønde på 117,36 l, den såkaldte »Rostocker Band«.[49] Den blev dominerende i sildehandelen, men aldrig enerådende. Således forblev en mindre »Kolberger Band« og andre »falske tønder« i brug, skønt det var stædernes fogeder pålagt at sørge for, at sådanne tønder blev brændt.[50]

Inden tønden blev slået til, blev indholdet vurderet af beedigede sildevragere (ikke at forveksle med vragerfiskerne), og tønden derefter forsynet med et mærke, der angav den herved bestemte kvalitet.[51] Skånesild blev ude i Europa kendt under cirkelmærket, men det lader sig næppe afgøre, hvornår man begyndte at bruge det. I Lübeck statsarkiv findes et af Schäfer gengivet dokument, mest sandsynligt fra 1461, der nøjagtigt beskriver mærket, to koncentriske cirkler, den yderste 1/10, den inderste 1/16 lybsk alen i diameter.[52] Systemet må have været praktisk, for det udvikledes efterhånden til at omfatte en lang række »cirkelmærker«, der kunne oplyse den kyndige om, hvor silden var fanget, hvordan den var saltet, om det var sommersild eller måske endda hul sild (dvs. sild uden rogn eller mælk), samt andre forhold af interesse for køberen.[53] Alt har åbenbart kunnet sælges, men tønder uden mærke har nu nok været billige, for om dem hedder det: Item Schonesschen herinck, de ovall gesalten, dat he stincket« (Således skånske sild, der er så dårligt saltet, at

den stinker).[54] Tønderne blev i vid udstrækning brugt igen, så for at hindre, at den nye sild kom på markedet under forkert kvalitetsbetegnelse, skulle fogeden sørge for, at gamle cirkelmærker blev hugget ud, før tønderne blev anvendt igen.[55]

Eksporten

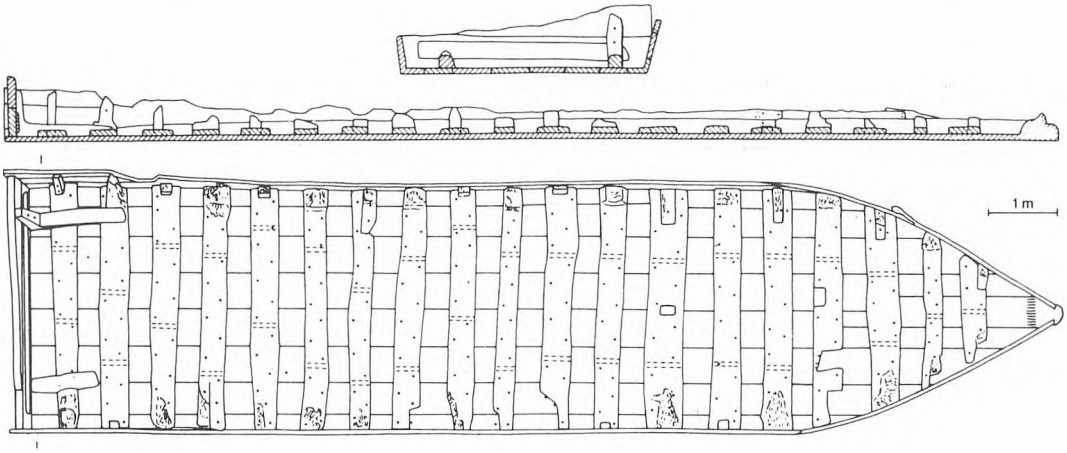
Den færdige vare var nu klar til eksport og blev, efter at den skyldige told var erlagt, bragt ombord i de skibe, der skulle føre den bort. Selve ombordtagningen har været en vanskelig og omstændelig operation, da der ingen havn var på Skanørhalvøen, og lastningen derfor måtte ske over den åbne kyst. Sildetønderne, der vejede det meste af halvandet hundrede kilo stykket, kom på vogne ned til stranden og blev dér kørt så langt ud i vandet, at de kunne omlades i pramme. Her var havstokken markedsgrænse og dermed toldgrænse. Hvis vognene var kørt ud i vandet, før tolden var betalt, blev godset betragtet som »un vo varen«, og der forelå dermed toldsvig.[56]

På prammene, der var fladbundede, 13–18 m lange, 3–3,6 m brede og i stand til at tage op mod 100 tønder ad gangen, blev tønderne så fragtet ud til de ventende handelsskibe.[57]

Uden havn var skibene henvist til at ligge til ankers på den åbne red, hvilket i den vejrmæssigt ustabile efterårstid ofte må have været særdeles risikabelt. Den foretrukne ankerplads for større skibe var Höllviken på halvøens nordside, men sikker var den ikke. Det er derfor forståeligt, at Hansestæderne ønskede og faktisk fik ret til at losse og laste på alle tider, dvs. uden at skulle tage hensyn til det sædvanlige forbud mod arbejde om natten og på helligdage. Denne tilladelse blev givet allerede i de første privilegier, der kendes til ummelandsfarerne, af kong Abel i 1251, og det blev gentaget i senere bestemmelser.[58] De usikre ankringsforhold ved Skanørhalvøen har utvivlsomt været medvirkende årsag, måske endda hovedårsagen til, at Malmø, der lå bedre i læ for de fremherskende vestenvinde, efterhånden fik mere og mere af handelen og omkring 1400 passerede det gamle marked på Skanørhalvøen i betydning. I 1368 gik der fra Lübeck 182 skibe til Skanør-Falsterbo og kun 9 til Malmø, 1400 var der 74 skibe fra Lübeck til Skanør-Falsterbo og 124 til Malmø.[59]

Ad hvilke veje nåede den skånske sild ud til forbrugerne? Schäfer m. fl. har hævdet, at den i stor udstrækning blev eksporteret direkte fra markedet, en opfattelse C, Weilbull vender sig imod, idet han mener, at eksporten i det store og hele gik over Lübeck og de andre stæder.[60] Weilbull tager stilling på grundlag af de endnu eksisterende kvitteringer for den »pundtold«, som stæderne opkrævede i perioder efter 1361, i første omgang for at finansiere en krig mod Danmark. For årene 1368–69 findes såle-

54. Sst.
55. FB, par. 12.
56. DD II, 9, 294.
57. Ellmers, p. 316.
58. DD II, 1, 52. MB, par. 33.
59. C. Weibull, pp. 12f og 52f.
60. Schäfer, p. LXII, og C. Weibull, p. 15f.
61. C. Weibull, p. 16f.



Pram fundet 1911 under udgravning af sydvolden ved Falsterbohus, hvor den sammen med 5 andre pramme omkring 1311 er brugt som fundament. Efter Detlev Ellmers.

des i Lübecks statsarkiv kvitteringer udstedt i Skåne (for ca. 34.000 hhv. 33.000 tønder sild) samt kvitteringer udstedt i selve Lübeck (for ca. 4.400 hhv. 823 tønder sild). Weilbull har sikkert ret i, at de her omtalte kvitteringer udelukkende angår sild, der fra markedet er udført af lybske købmænd. Men når han uden videre belæg hævder, at al denne sild faktisk blev indført i Lübeck, og at de skånske kvitteringer kun skulle tjene til at vise, at pundtolden allerede var betalt, og at silden derfor kunne reeksporteres fra Lübeck uden yderligere told, så går han vist for langt.[61] Det stik modsatte ræsonnement forekommer rimeligere: at der i Lübeck blev erlagt told for den sild, der rent faktisk kom til byen, og at der på markedet blev betalt told for den sild, der ikke skulle over Lübeck. Nogen grund til at fordyre varen var unødigt at tage den over Lübeck kan jeg heller ikke se; silden skulle dog ud på et frit marked i konkurrence med de øvrige stæders købmænd og med sild fanget andetsteds.

Sildefiskeriets betydning

Det er almindeligt anerkendt, at det skånske sildefiskeri var af meget stor betydning for det danske samfund. Det er straks betydeligt sværere, blot med en grov tilnærmelse, at afgøre, hvor stor denne betydning var. Blandt de spredte oplysninger vi har om produktion og økonomi, er der kun ét regnskab, der både giver oplysninger om produktion, arbejdsstyrke og offentlige indtægter, nemlig årsafregningen for 1494 fra den danske foged i Falsterbo og Skanør. Det er fristende, med alle tænkelige forbehold, at søge at udlede noget mere generelt om sildefiskeriet af de deri indeholdte oplysninger.

Men forbeholdene må være mange. 1494 er et sent tidspunkt i markedernes historie, og forholdene da er ikke nødvendigvis

repræsentative for de foregående århundreder. Vi ved ikke, om 1494 var et »normalt« år for fiskeriet, men har lov at tvivle, da Caspar Weinrich oplyser, at der dette år blev saltet 1000 læster, dvs. 12.000 tønder, mindre end året før.[62] Vi kan heller ikke se, hvor længe de i regnskabet nævnte personer faktisk var beskæftiget. Vi ved end ikke, om fogeden Jasper var en hæderlig mand og regnskabet korrekt, men det er nok sandsynligt, at han var det, da han havde set sin forgænger, Peter Dunck, og tolderen Hinrick blive fængslet den 18. maj samme år og anbragt i Københavns tårn.[63] Det er ikke oplyst hvorfor, men man har jo nok været mere omhyggelig i valget af efterfølgeren! Med nævnte forbehold kan vi i hvert fald trække følgende oplysninger ud af regnskabet.

Der blev det år fortoldet 50.601 tønder sild, nemlig 47.323¼ (+ 31 »stykker«, uvist hvad) i Falsterbo og 3.277½ (+ 14 »stykker«) i Skanør.[64] Men den samlede produktion må have været større, da ikke al silden blev fortoldet. Tallet skal ihvertfald forøges med, hvad fiskerne måtte salte til eget brug og med den sild, der gik til kongen i form af »kongesild« og »kongekøb«, jfr. p. 7. Det er vanskeligt at skønne om disse størrelser, men vel realistisk at tro, at den samlede produktion i Falsterbo-Skanør det år har været omkring 60.000 tønder.

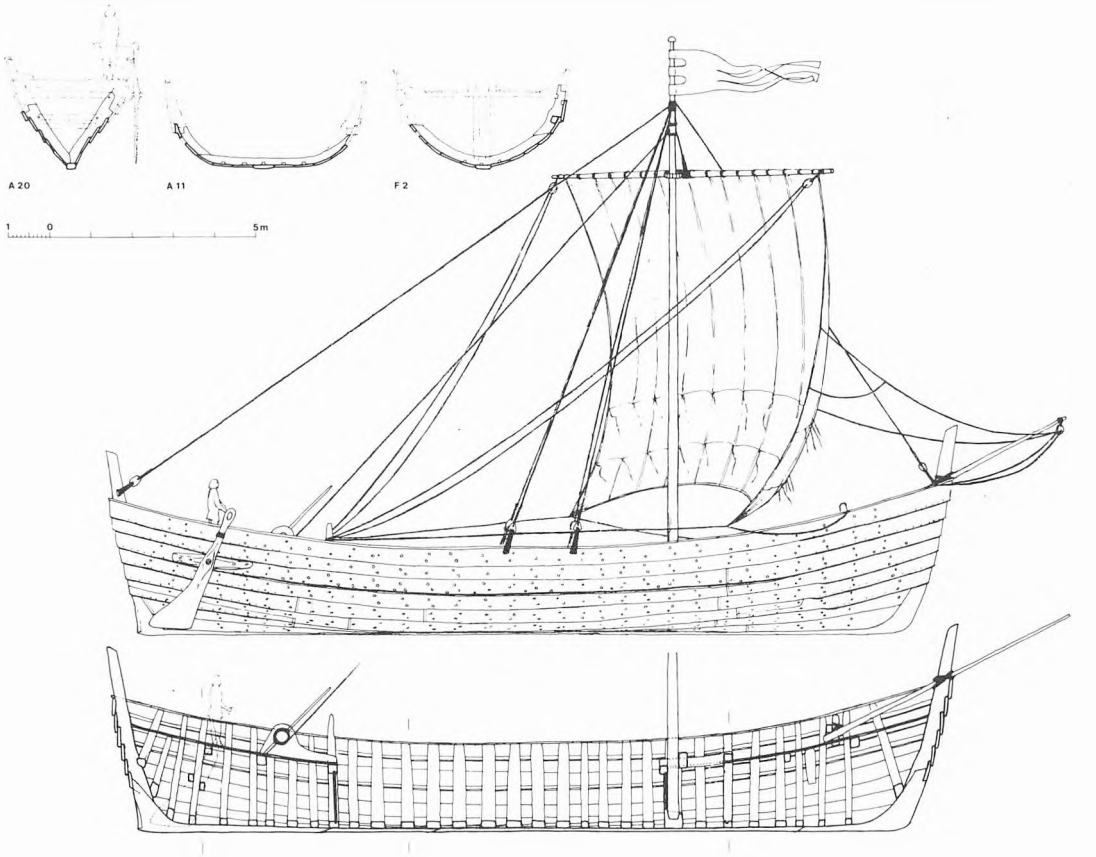
Fiskeflåden synes at have omfattet 762 fartøjer, idet der er løst 161 vragertegn og betalt bodepenge for 601 boder.[65] Med ca. 5 mand i hver båd har der således været beskæftiget omkring 3.500 fiskere.

Kun 174 kvinder har løst tegn som »gællekoner«, og selvom de har arbejdet hårdt, er det svært at forestille sig, at de har kunnet klare dette bjerg af sild – i meget runde tal er det 5–6 tønder eller 6-7000 sild til hver om dagen, dag ud og dag ind i to måneder.[66]

En mængde mennesker har været beskæftiget med transport på markedet. Af regnskabets oplysninger om udstedte vogntegn fremgår, at 179 udenbys personer har løst vogntegn for hele perioden, og at i gennemsnit 132 borgere i Falsterbo og Skanør har haft vogntegn gennem markedsperioden. Ialt har altså godt 300 vogne været mere eller mindre permanent beskæftiget på markedet, heraf vel den overvejende del med transport af sild.[67] Men da man, i hvert fald på stranden måtte køre i løst sand og så endda et godt stykke ud i vandet, har man næppe kunnet tage mere end et par tønder på vognen. Transporten mellem stranden og skibene på reden blev besørget af 26 pramme.[68] Regner vi med to mand pr. vogn og fire pr. pram, så har omkring 700 mennesker været beskæftiget med transportopgaver.

Hertil kommer så godt et par hundrede købmænd med egne svende og bødkere,[69] og vi når efterhånden frem til, at op mod

62. Danziger Chronik, p. 85.
63. FB, par. 171.
64. FR 1494, par. 6 og 30.
65. Sst., par. 7, 8, 23 og 24.
66. Sst., par. 19, 35 og 43.
67. Sst., par. 4, 9, 10, 11, 14, 25, 26, 27 og 28.
68. Sst., par. 17.
69. Sst., par. 6 og 30.
70. Sst., par. 20d.
71. I. Anderson, p. 172.



Rekonstruktion af Kollerupkoggen tegnet af Per Kohrtz Andersen. Denne ummelandsfarer kan dateres til midten af 1200-tallet.

5000 mennesker har været direkte beskæftiget med fangst og behandling af sild alene i Falsterbo og Skanør. Har forholdene været nogenlunde tilsvarende på de øvrige markedspladser har det altså krævet omkring 20–25.000 menneskers arbejdsindsats gennem et par måneder for at frembringe den anslåede årsproduktion på ca. 300.000 tønder.

Tager man alle dem med, som indirekte fandt beskæftigelse ved fiskeriet, vokser tallet selvsagt yderligere. Der var slagtere, skræddere og skomagere, og der var omegnens bønder, der holdt markedets mange mennesker forsynet med mad. Og der var tappekoner, der skænkede øl; alene i Falsterbo-Skanør 99, der nåede at udskænke 1.939 tønder. At også andre timelige behov kunne tilfredsstilles antydes ved tilstedeværelsen af pigen Rødtoppe, der hverken er at finde i gællekoners eller tappekoners tal.[70] Hvis vi ikke gør Rødtoppe uret, så repræsenterer hun et erhverv på markedet, der med sikkerhed kan føres tilbage til 1267, hvor et skib med 40 skøger ombord forliser på vej fra Rostock til markedet.[71]

Det kan være rimeligt at slutte denne artikel med et forsøg på at nå til en opfattelse af, hvilken betydning silden havde – bort-

set fra lokal beskæftigelse, fortjeneste til stædernes købmænd og store toldindtægter for kronen. Franskmanden de Maizières (1312–1405) citeres ofte for at have sagt, at med silden »mættes Tyskland, Frankrig, England og flere andre lande i fastetiden; for fattige folk kan købe en sild, men har ikke råd til en stor fisk«. Den første del af citatet er så taget til indtægt for den opfattelse, at silden væsentligst fandt sit marked, fordi Europas katolske befolkning ikke måtte spise kød om fredagen og i fastetiden. Dette er vist at undervurdere sildens betydning. For jævne mennesker, og dem har der alle dage været flest af, bestod føden hovedsageligt af brød og grød.[72] Hos de fleste kom kød ikke så tit på bordet, at det har været et problem at undgå det på bestemte dage. Og brød og grød er ensformig og ensidig kost, der nok mætter, hvis man får tilstrækkeligt, men som er fattig på protein og D-vitaminer.

I århundredet omkring år 1400 levede der ca. 30 millioner mennesker i Nordeuropa, og store dele af dem levede kummerligt, mange på eller endda under sultegrænsen.[73] For utroligt mange af disse mennesker må efterårets tilførsler af protein- og vitaminrig sild – 300.000 tønder svarende til 36 millioner kilo sild – havde udgjort et kosttilskud af den allerstørste betydning, ja for mange har silden måske været den lille forskel, der gjorde, at de stod vinteren igennem. Så der er nok mere grund til at hæfte sig ved sidste del af Maizière-citatet: »– for fattige folk kan købe en sild, men har ikke råd til en stor fisk«.

72. R. Roehl: Patterns and Structure of Demand (Fontana I, p. 114).

73. I Nordeuropa (Frankrig, Nederlandene, England, Tyskland og Skandinavien) levede der i 1340 35,5 millioner. I 1450 var tallet, væsentligst p.g.a. pestepidemier, reduceret til 22,5 millioner. J. C. Russell: Population in Europe 500–1500 (Fontana I, p. 36f).

Litteratur

Gertz, M. Cl.: En ny Text af *Sven Aggesøns* Værker. Kbh. 1935.

Anderson, I.: Skånes historie I–II. Stockholm 1947–74.

Arnoldi Chronica Slavorum (Lappenberg, I. M. ed.). Hannover 1888. (Monumenta Germaniae Historica, Scriptores VII).

Blomquist, R.: Falsterbohus (Kulturen, Lund 1950).

Christensen, A. E.: Danmarks Handel i Middelalderen (Nordisk Kultur XVI, 1934).

Samme: La Foire de Scanie (Recueils de la Société Jean Bodin, V: La Foire. 1953).

DD: Diplomatarium Danicum (udg. af Det danske Sprog- og Litteraturselskab. Kbh. 1938–).

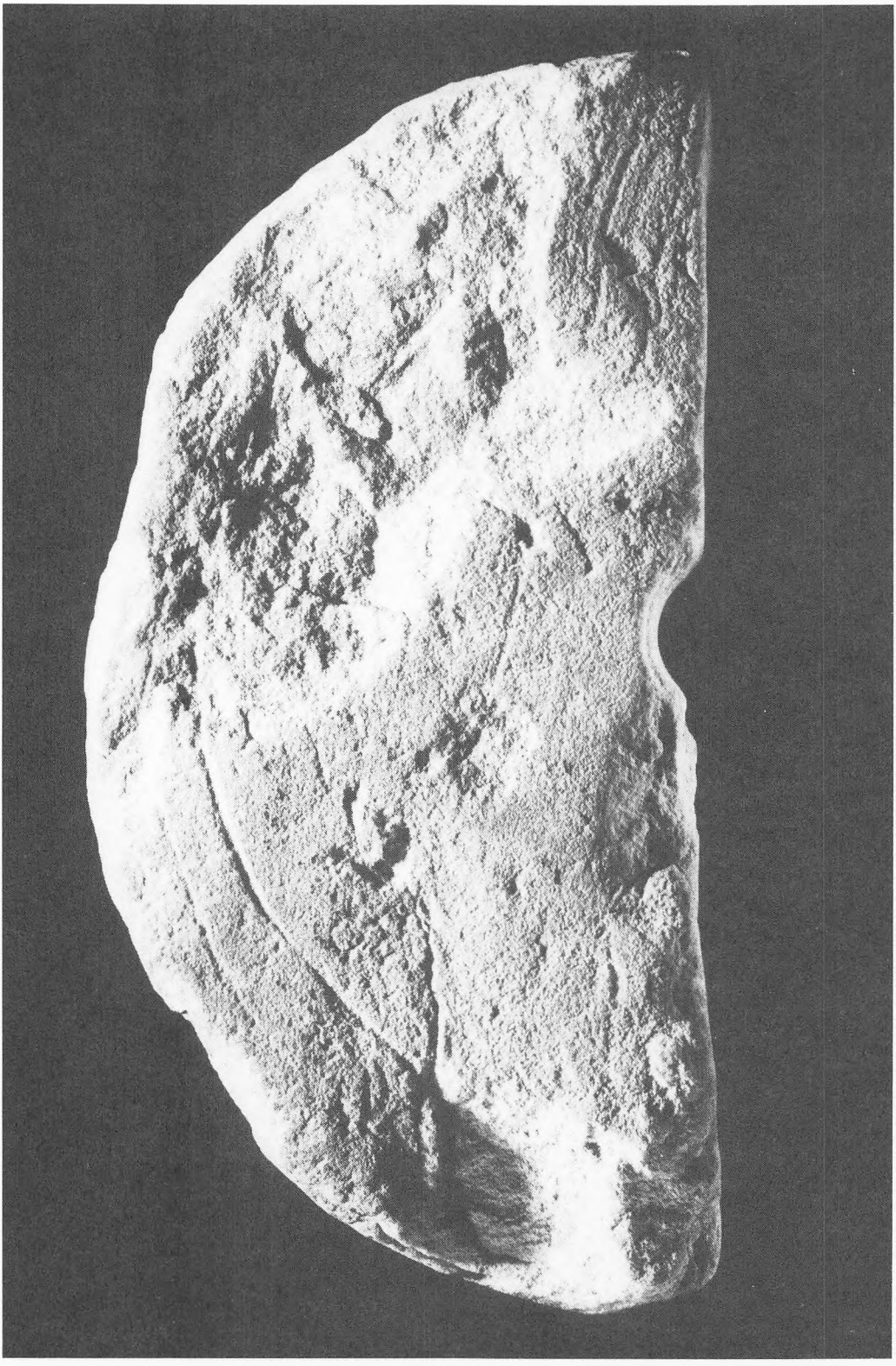
Ellmers, D.: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa (Offa-Bücher 28, Neumünster 1972).

FB: De lybske fogeder i Skånes bog (original på Det kgl. Bibliotek, Kbh., publ. hos Schäfer).

The Fontana Economic History of Europe (Chipolla, C. M. ed.), vol. I: The Middle Ages. London 1972.

FR 1494: Den danske foged i Skanør og Falsterbos årsafregning for året 1494 (original i Rigsarkivet, Kbh., publ. hos Schäfer).

Hansen, P. E.: Skaanemarkedet (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborgs årborg 1945).
HR: Hanse Rezesse I: 1256–1530 (Koppmann ed.), 1870–1913.
Hansisches Urkundenbuch. Halle 1876–
Hørby, K.: Øresundstolden og den skånske skibstold (Middelalderstudier tilegnede Aksel E. Christensen, Kbh. 1966).
Samme: Skånemarkedet (KL XVI, sp. 68–77).
Kalkar, O.: Ordbog til det ældre danske Sprog I–IV. Kbh. 1881–1907.
KL: Kulturhistorisk Leksikon for nordisk Middelalder I–XXI. Kbh. 1956–77.
Lechner, G.: Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368. Lübeck 1935.
Lundberg, R.: Det stora sillfisket i Skåne under medeltiden (Antiquarisk Tidskrift för Sverige XI, 1905).
MB: Motbog (original i Kampen statsarkiv, publ. hos Schäfer).
Necrologium Lundense. Lunds domkyrkas nekrologium, utg. av L. Weibull (Monumenta Scaniæ Historica, Lund 1923).
Rydbeck, O.: Den medeltida borgen i Skanör (Skr. utg. av kungl. humanistiska vetenskapssamfundet i Lund XX, Lund 1935).
Saxonis Gesta Danorum (Olrik, J. og Ræder, H. ed.). Kbh. 1931.
Schäfer, D.: Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen. Halle 1887 (2. udg. 1927).
Skovgaard-Petersen, I. m.fl.: Tiden indtil 1340 (Gyldendals Danmarkshistorie, bd. 1, Kbh. 1977).
Weibull, C.: Lübeck och Skånemarknaden (Skr. utg. av Fahlbeckska stiftelsen II, Lund 1922).
Caspar Weinrichs *Danziger Chronik* (Hirsch, T. m.fl. ed., Scriptores Rerum Prussicarum IV, Leipzig 1870).



Aase Hansen

Kurs mod sildemarkedspladsen

Beskrivelse af et sandsynligt middelalderligt navigationsinstrument fra Albuen, Lolland

Forord

På sildemarkedspladsen Albuen vestligst på Lolland blev der i 1985 foretaget en arkæologisk prøveudgravning udført af Stiftsmuseet i Maribo i samarbejde med Nationalmuseets II og III afdeling. – I den ene søgegrøft blev der fundet en tildannet, flad halvcirkelformet sandsten. Umiddelbart var det på stedet ikke muligt at datere stenen præcist og bestemme dens funktion. Stenens facon, der er tilnærmet – men netop ikke nøjagtig – halvcirkulær, forekom interessant ligesom sporene efter et oprindeligt udboringshul.

En undersøgelse af genstanden blev indledt både her i landet og i tilgrænsende områder. Med baggrund i udsagn fra fagfolk af forskellig observans (arkæologer med forskellige specialer, astronomer, geologer, erfarne søfolk, historikere og navigatører) fremføres følgende teori: Det findes overvejende sandsynligt, at stenen kan have haft en funktion som almanak og navigationsinstrument i middelalderen.

Allerede på udgravningsstedet kunne det konstateres, at stenen var bearbejdet. En nærliggende tanke var, at den engang havde været en cirkulær synksten til fiskegarn, der via et hul i midten kunne bindes på garnet for at holde det nede.

Men der var ikke en rå brudflade, hvor stenen skulle være knækket midt over. Måske kunne genstanden primært have haft en funktion som cirkulær, men da den er bearbejdet på alle kanter, har den også haft en funktion som halvcirkulær!

Stenen blev bragt til Nationalmuseets middelalderafdeling, men hverken forespørgsler dér eller søgning i arkiverne gav noget resultat. Fra udgravningerne på sildemarkedspladserne Skanør og Falsterbo kendes heller ikke lignende genstande. Dette sammenholdt med intens litteratursøgning bevirker, at det endnu ikke er lykkedes at finde andre genstande, der ligner stenen fra Albuen. Den er indtil videre unik. Derfor fortsattes undersøgelsen i en kontekstvurdering. Hvilken historie har lokaliteten? Hvad viser de arkæologiske undersøgelser? Hvilke fundrelationer befandt stenen sig i? Hvilke geologiske udtalelser


RAAGOE
Raagöe Gde
SKALOE
Rawnsholt Urne
Tveede
Kaflagerbye
Vinterborg
Thornebye
Vindebye K.
Nobor
Svinbiergbye
Horslundbye
NORRE HERRE
Hauge Gd
Rockvig
Skovbölle
Vetterboe
Skiobelov
Harpelund
Biergebye
Lille Löyegille
Store Löyegille
Adlerup
Saltved
Brauderslevbye
Brauderslov Kirke
Ringelbye
Tveedbye
Christianusdal
VEILOE
FENERHOYE OE
ALBUEN
SLOTOE
HALSTED KLOSTER HERRED
NAKSKOV
Abelgrav
Halfted
Krokhuslin
Lille Avnede
Skolgrenge
Gurrebye
Vaalshauge
Höyerbye
Ryde
Lauger
YELAND
LANG-OE
BOG-OE
Jordbierg
Hollerbye
Brydebölle
Tryhundebye
Lellöe
Smukebye
Vellerup
Naesbye
Munkebye
Maibölle
Ryttager
Gloslunde
SØNDER HERRED
Houbye
Veilebye
Brandthup
Veilebye K.
Ostofted
Vestofted
Nörrebye
Daulted
ILLISØE
NESS ODDE
MUGLEHOLM
GIERDESKOV
Nebbelund
Store Sødinge
RØD
HUMMINGE LAND
FUGELSE HERRED
Ollingsöe Gd
Nobölle
Skottebölle
Aallirup
Dragerup
Laudet
Dannemarre
Grosshauge Bye
Thrade Gd
Tillisch
Aakiör
Korierup
Aalbye
Christianslyst
Skorninge
Ostofted
Vestofted
Vinde
Gierede
Bakkehave
Lille Sødinge
Gaard
Ravnsbye
Birkebye
Torrig
Kragenæsbye
Magelving
Kirke
Lille Linde
Store Linde
Herringe
Orebye gaarde
Stokkemark
Tiengemose
Gislinge
Sjörup
Gislinge
Gislinge
Gislinge

konstateredes det, at bunden i havnen (ca. 2 m dyb) er en del af et druknet morænelandskab frembragt af den relative landsænkning i det sydvestlige Danmark siden atlantisk tid. Men størsteparten af Albuen er en relativ sen marin krumoddedannelse. Kystlinien har ikke ændret sig meget siden middelalderen, da Albuen ikke ligger ret langt syd for den linie, hvor havstigning og landsænkning er næsten lige store. Men kysten må dog forventes at have ligget lidt længere ude end i dag.

I nutiden er Albuen en halvø ved normal vandstandsniveau. Nu som tidligere danner Albuen en naturlig læhavn for skibene. Der var og er gode ankerpladser, blot skibene ikke stikker for dybt. Albuen hører med til hele Nakskov-fjordkomplekset. Og når der ses bort fra fund fra forhistorisk tid, tyder jordanlæg på, at historien i området kan føres tilbage til 1100-tallet. Af lokale stednavne er det værd at bemærke, at der findes navne, der minder om andre kendte stednavne: f. eks. Trælholm svarer til Trelleborg ved Næstved og Ystad, Kuddeholm til Kuddarna (Foteviken), Pipperænden til Peberrenden (Skuldelev), Ellenbogen og Ellehøjene til Ellenbogen (Malmø). Nakskov Fjord hed tidligere Albuen Fjord. Havde Albuen større betydning end byen i bunden af fjorden?

Via de historiske kilder kan Albuen føres tilbage til 1416. Den omtales ikke i Kong Valdemars Jordebog. Måske var halvøen dengang ikke på danske hænder? Der er ikke langt til den anden side af Østersøen. En nærmere undersøgelse af de lybske arkiver er indledt af en lokal historiker: Ole Munksgård. Måske ændrer det ved Albuens historie. Men i 1416 mødes Erik af Pommeren (1396–1439) med hanseaternes sendebud derude. I 1420 udsteder han på Laalands Albue et brev om Dronning Philippas enkesæde, og 10 dage senere udsteder Dronning Philippa på samme sted sin modforsikring til dette dokument, der besegles af flere adelsmænd. 1426 holdt Erik af Pommeren endog Retterting i Albugehaffn på Laaland. Han har også haft sin flåde opankret ved Albuen en måned, medens han forberedte et udfald mod lybækkerne.

Der har været en kirke eller et kapel på halvøen. Det bekræftes ved, at den 4. december 1450 bekendtgør Hinrik Møller og Hans Eggherdes, forstandere for kirken i Schlutup (nær Lybæk) for deres efterkommere, at de har modtaget en kirkeklokke med knebel af Marquarde Smede, til en værdi af XVI mark lybsk som pant for VI mark lybsk. Hvis købmændene til Lollands Albue vil have den tilbage, må de betale de VI mark ...

I 1466 giver dronning Dorothea folk fra Rostock tilladelse til »Skånerejser« til Lollands Albue. Kong Hans var der i 1506. (Han anlagde et befæstet skibsværft på Æbelø (Slotø) længere inde på fjorden i 1508–10). Christian den III (1534/36–59) gjor-

de Albuen Fiskerleje til et særligt len. Den 30. maj 1541 fik således Jørgen Lykke og Peder Oxe brev på »at yde kgl. Majestæts Fiskerlejer Lollands Albue med al kongelig Told og anden Rettighed i nærværende Aar. De skal afgive en læst sild velforvaret på vort Slot i København.« De to adelsmænd skal »på samme Fiskerleje holde en tolder, som er pligtig til med Lov og Ret at hjælpe enhver mand, Indlænding som Udlænding som besøger det, og ej forurette nogen af dem.«

I 1559 hedder det i Erik Ruds Forleningsbrev til Halsted Kloster, at kongen forbeholder sig al Told, Sise (afgift på fødevarer) og Vrag, som falder i Havnene på Lolland og ved Albue. Endvidere: Når der skulle skaffes Forsyning til hær og flåde, udgik der som oftest Ordre til Lensmændene om at købe Torsk og Sild ved Lollands Albue, altså under Fiskemarkedet.

Men i matriklen af 1688 nævnes der kun 6 huse i fiskerlejet. Havnen blev indtil ca. 1720 udskibningshavn for bønderne. Cirka 1768 oprettedes det første fyrtårn, og fra ca. 1798 til 1958 var der lodseri på stedet. Nu bebos lokaliteten af 5 personer i alt.

Arkæologiske undersøgelser

Den første arkæologiske undersøgelse blev foretaget af arkitekt C. M. Smidt nær Kirkebækken i 1920. Han fandt »et 3 meter langt fundament med en mængde murbrokker og en ganske uforholdsmæssig mængde rester af munketagsten«. Der kom også en grav til syne med spor af trækiste og jernsøm. Hovedet vendte mod øst, og de krydsede ben vendte mod vest, modsat almindelig kristen begravelse. Hænderne var samlet midt på underlivet.

Næste gang spaden blev stukket i grønsværen var i 1947 og 49 af lokalhistorikeren Marius Hansen i samarbejde med Åge Roussel, Poul Nørlund og Tage Christiansen fra Nationalmuseet. Ved et besøg på stedet en sensommeraften ved solnedgang aftegnede skyggerne af de lave bodetomter fra sildemarkedspladsen sig meget tydeligt. Der blev konstateret mellem 500 og 1000 bodetomter. Så mange kan ikke ses idag.

Kapelpladsen blev genundersøgt. Der fandtes tre skeletter, der kunne opmåles, og spor af flere grave. Gravene kunne ikke dateres. Sikre spor af kapellet fandtes ikke. Der gravedes tre tomter på ca. 3,5 × 5 m, hvor der var afvekslende lag af sand og ler. Mange stolpehuller blev fremgravet. Bemærkelsesværdigt er, at adskillige stolpehuller har en diameter på 25–30 cm, et enkelt på 40 cm. Det er ikke blot spor fra tyndere, nedbankede pæle eller stolper, der ville være tilstrækkelige til at bære en teltdug. I disse huller kan der have været anbragt sværere pæle eller stolper, der kunne være en del af konstruktionen til mere solidt byg-

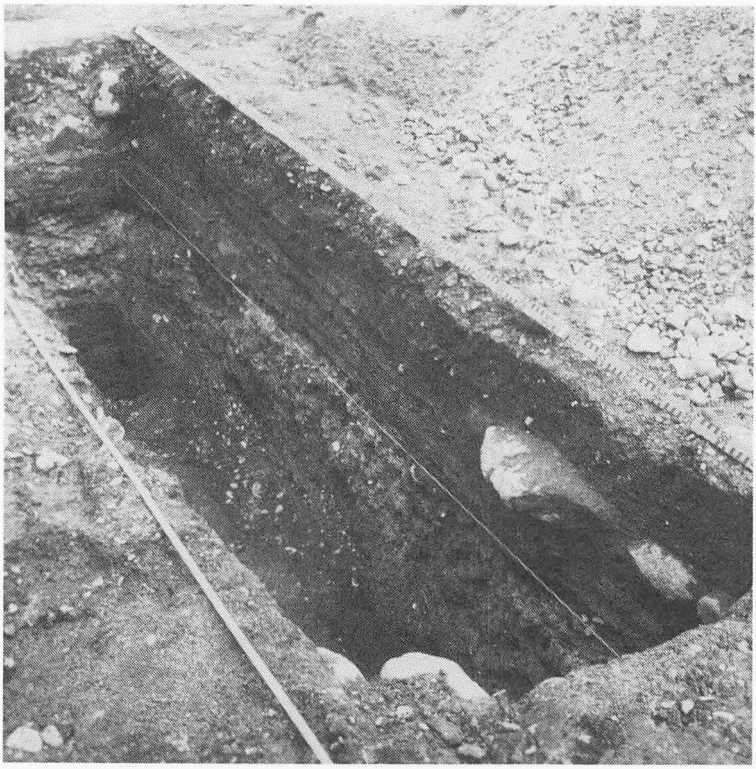
Vue over den østlige del af udgravningspladsen set fra fyrtårnet. (K. Løkkegård-Poulsen foto).



gede boder eller huse. En fjerde tomt på ca. 7 × 11 m, lokalt kaldet »Magasinet«, udgravedes kun delvist. Udgravningen af en rund forhøjning med en fordybning i midten »(H)julmandens hule« blev opgivet, da der trængte grundvand op i udgravningsfeltet. Der var en trækonstruktion under grundvandstandsniveauet.

Fundgenstandene, der bl.a. bestod af teglsten, rhinsk stentøj, glasstykker, jernnagler og fiskekroge, blev bedømt til middelalderlige. Tre mønter bestemtes til: en Roskildemønt fra Valdemar d. IIs tid (1204–41), en hanseatisk hulpenning fra omkring 1400 og en Søren Nordby Gotlandsmønt fra 1527. Det var med disse samlede undersøgelser konstateret, at der havde været en fiske- og markedsplads. Nogle af bodetomterne har måske kun været sæsonmæssig anvendt, andre for en længere periode.

Den tredie arkæologiske undersøgelse blev der lejlighed til at foretage, da et faldefærdigt lodshus ved fyrtårnet skulle nedrives helt i 1985. Forundersøgelser bekræftede, at der var grund til at foretage en prøvegravning på området, der er et af de højest beliggende steder på halvøen. Udgravningen blev ledet af Karen Løkkegård-Poulsen fra Lolland-Falsters Stiftsmuseum i Maribo i samarbejde med Nils Engberg fra Nationalmuseets II afdeling og George Nellemann fra Nationalmuseets III afdeling. Formålet var »at skaffe klarhed over højdedragets opbygning og dermed de kulturlags alder og karakter, som måtte indgå i det.« Problemstillingen var: Kunne der i middelalderen havde været fast



Søgegrøft fra udgravningen. Der ses skiftende kulturlag, også i den dybeste, venstre del. (Nils Engberg foto).

bebyggelse (lensmandens opholdssted) i forbindelse med det sæsonprægede sildemarked, hvis boder stadig ses som tomter. Samtidig var de kulturlag, der er aflejret i nyere tid af betydning for det undersøgelsesarbejde, der foregår i danske fiskerlejer.

Der blev lagt 13 søgegrøfter. I kulturlagene sås gentagne lerlag efter lerstampede gulve lagt på en foring af tang. Imellem disse sås sandlag, – og flere sodsværtede lag. (Lybækkerne har gentagne gange brændt stedet af). Fra de højeste og nutidige lag var der vekslende kulturlag ned i en dybde på ca. 1,8 m. Derfra var der strandsandslag ned til grundvandstanden 20 cm længere nede. – I lagene blev der fundet mange keramikskår, hvoraf de fleste var fra 1500- og 1600-tallet, kun enkelte fra før 1500. Der var kontinuitet op til nutiden. Der blev konstateret spor af fast bebyggelse, omend det ikke lykkedes at finde en kongelig fogedbolig, som man må forvente har ligget på lokaliteten. Der må have været en person, som sikrede, at kongen fik sine lovmæssige indtægter fra markedspladsen, og som sikrede opretholdelse af lov og orden. Men der fandtes en teglstensmuret ovn, rester af danskfremstillede lerkakler og glas og blystumper fra blyindfattede vinduer. (Der blev senere ved en kabelnedlægning i området fundet en del munkesten).



Albuen set fra luften. (Geodætisk Institut, optaget 1954. A459-88).

Den seneste udgravning viste ved mangel på fund før 1500-tallet og ved en geologisk undersøgelse på stedet foretaget af K. Strand-Petersen, at området ved fyrtårnet ikke var beboeligt hele tiden, medens bodepladsen har været i anvendelse. Luftfotografier viser tydeligt rækkefølgen af strandvoldene, når man er opmærksom på, at halvøen er dannet fra den lollandske kyst og ud mod nordvest.

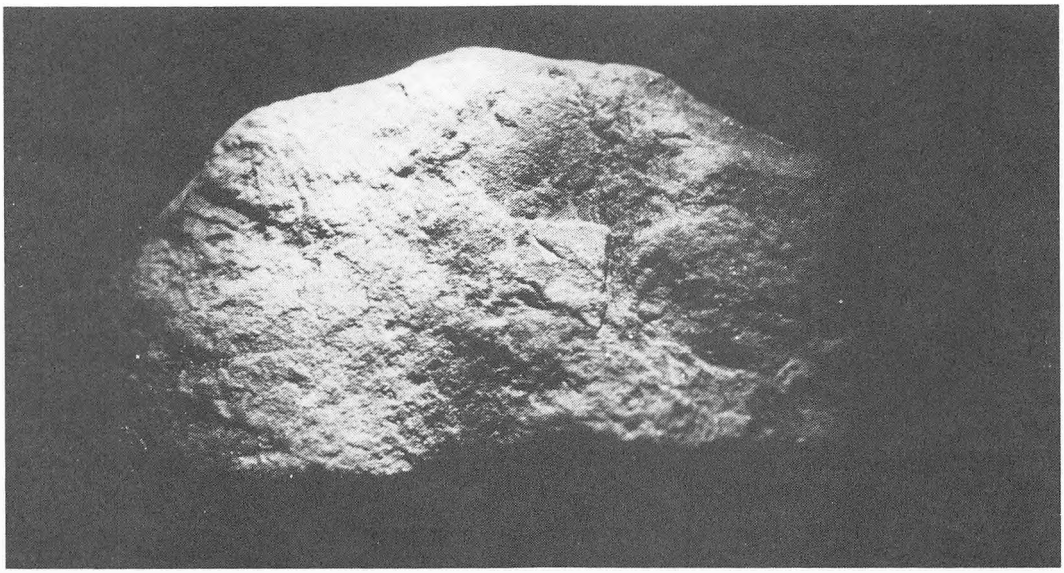
Der ligger endnu mange gåder gemt under grønsværen. Alt kan og skal heller ikke udgraves på een gang. Men med den viden, der indtil nu haves om området, må det formodes, at Albuens sildemarked har haft mange paralleller til især Skånemarkedet, omend i noget mindre format, men også til Sandhagen på Langeland og Stakhaven i Dragør (der er udgravet) og til de nordsjællandske fiskerlejer, der undersøges i disse år.

Fundrelationerne

Det blev i en af de sidste åbne søgegrøfter, sandstenen skulle findes. I feltet kunne følgende dokumenteres: I profilerne registreredes nogle få stolpehuller, ellers var lagene yderst fundfattige ned til en dybde af 60 cm. Men dér – i et meget ensartet sandlag – dukkede først et stort, forstenet søpindsvin op (diameter ca. 8 cm). Det lå bemærkelsesværdigt med den spidse top nedad og den flade side opad og vandret. Sammenholdt med det relativt homogene sandlag, virkede det ikke naturligt at finde så stor en sten dér. Kunne den være bevidst anbragt der?

Ved siden af kom to ikke intakte stjertpotter frem. De blev dateret til først i 1500-tallet af Nils Engberg. Da der fandtes små dyreknogler og to øresten af fisk ved og under især den ene stjertpotte, blev sandlaget soldet. Der fandtes derved flere små dyreknogler og også fiskeben. Det var kun nær stjertpotterne, der fandtes knogler, ikke i den øvrige del af søgegrøften. Dyreknoglerne er endnu ikke bestemt. Men opmærksomheden blev af Karen Løkkegård-Poulsen henledt på, om dyreknoglerne kunne være fra mus, da det har været en lokal skik på Lolland som husoffer at nedgrave stjertpotter med mus i. Hvis stjertpotten var et husoffer, kunne søpindsvinet så være en Sebedejesten (Zebedæussten), en sten anvendt til beskyttelse mod torden og lynnedslag?

Ved en opgravning ved et andet hus på Albuen blev der fundet et tilsvarende stort søpindsvin, der lå på samme måde i et ellers ensartet sandlag – dog med lidt småsten i. Og på et loft derude er der fundet et forstenet søpindsvin (igen ca. 8 cm i diameter) med ler på den plane side. Det skal bemærkes, at der ikke er naturligt forekommende ler på Albuen, bortset fra på havbunden. Det var lige bag det førstnævnte søpindsvin og de to stjertpotter at den halvcirkelformede sandsten lå. Det ensartede sandlag fortsatte stadig fundfattigt ned under det omtalte kulturlag.



Brudfladen.

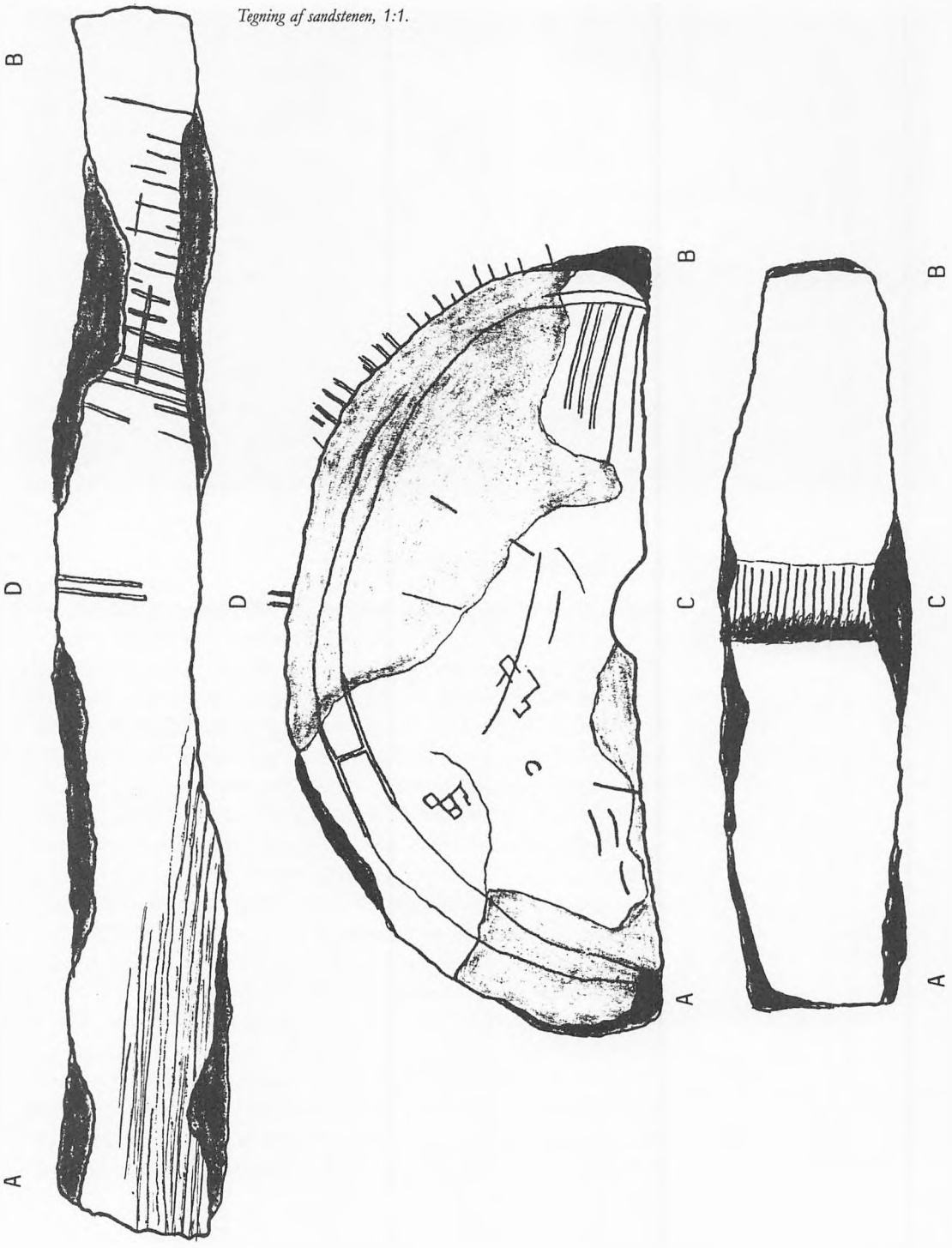
Geologisk bestemmelse

Stenen blev bedømt af geologerne A. W. Nielsen, DGU og S. Floris, Geologisk Museum, og for kort tid siden af P. Graff-Pedersen, der har sandsten som speciale. Det er en finkornet kvartssandsten med mørke mineralkorn, glimmer og få procent ler i. Der er en mindre tydelig lagdeling. Stenen er syrebestandig, hvilket betyder, at den ikke er kalkholdig. Da der ikke findes fossiler i stenen, kan den ikke hjemstedsbestemmes. Typen er i Europa udbredt i store dele af Vesteuropa, f. eks. England, Frankrig og Spanien. Den er lidet sandsynlig naturligt forekommende i Skandinavien, når der ses bort fra de dybtliggende undergrundslag. Stenen er bearbejdet på alle kanter og den ene flade. Den anden halvcirkulære flade er sandsynligvis en rå brudflade.

På den lige kant har stenen en konkavitet med udboringsspor. De må være fremkommet ved udboring, da stenen var større, eventuelt cirkulær, men ikke nødvendigvis cirkulær. Den er altså ikke blot resterne af en tilfældigt knækket, cirkulær genstand. Den kan have haft en første funktion som tilnærmet cirkulær genstand, som derefter er knækket under anvendelse. Herefter er den rettet op for fortsat at kunne anvendes i halvcirkulær udformning eventuelt med en helt anden funktion end oprindeligt.

Genstandsbeskrivelse

De fysiske konturer, der kan beskrives ved betragtning i dagslys af den lidt groft tildannede sten, er følgende:



Tegning af sandstenen, 1:1.

Genstanden er en flad, tilnærmet halvcirkulær sandsten. Det længste mål er 12 cm svarende til diameteren. Tykkelsen varierer fra 1,8 til 2,6 cm. Den ene halvcirkulære flade er planslebet på en del af fladen, og der ses to korte, indbyrdes forbundne cirkelbuer, der er koncentriske med den ydre cirkulære begrænsning. Den anden halvcirkulære flade er en rå brudflade. Den buede flade (kant) er varierende i bredden med nogle ujævnheder på. Den lille, lige flade (kant) har en konkavitet næsten på midten med spor af mærker efter en udboring. For at få flere detaljer frem på den svagt forvitrede overflade, blev stenen i et meget mørkt rum belyst med et svagt fiberlys, der udsender næsten parallelle lysstråler. Det frembragte overraskende mange nye detaljer! Disse er tegnet ind på tegningerne.

Nogle buedele er tydeligt mejslet ind med en fin mejsel, andre er blot ridset eller trukket op med en enkelt spids genstand. Alle de indmejslede spor forekommer på de afglattede flader. (Er det de oprindelige detaljer, og de indridsede sekundære rettelser, der er tilføjet efterhånden som stenen er blevet slidt?) To næsten hele cirkelbuer ses da følge koncentrisk med hele stenens yderste kant. Tre mejslede buedele og to indridsede buedele forløber næsten parallelt med hinanden i det ene hjørne. De mærker, der er spor efter en udboring, ses tydeligt. De er lidt fordybede furer, der løber lidt på skrå i forhold til overfladen, men modsat stregerne i stenens naturlige lagdeling (rechtsgevind?). På den buede kant ses i den ene side ved belysningen adskillige korte streger med næsten samme indbyrdes afstand og mejslet ind med samme hældning i forhold til hinanden. To mejslede streger ses midt på buestykket. De forløber på tværs af den buede kant, det vil sige ikke med samme hældning som de andre streger på samme kant.

Stenen blev fotograferet med den svage lyskilde som eneste lysgiver. Der blev taget en serie dias, hvor stenen for hvert enkelt taget billede blev drejet ca. 30° om sin midte. Lyskilden og fotoapparatet holdtes konstant i samme position. Dermed forsøgtes, når billederne blev projiceret op i stor størrelse på et lærred, at skelne tilfældige streger og ridser fra bevidst påførte detaljer og at få flest mulige detaljer frem. Et forsøg med at få flere og mere præcise detaljer frem via fotogrammetrisk dokumentation måtte desværre opgives. Alle detaljerne på stenen ville ikke kunne fremtræde på et enkelt eller få sæt stereooptagelser.

Anvendelsesmuligheder

Nu er sandstenen og fundrelationerne beskrevet. Men hvilken funktion har den haft? Da der ikke ved grundig gennemgang af Nationalmuseets arkiver og litteratursøgning er fundet en eneste

genstand magen til stenen fra Albuen, søges den forklaret ud fra komparative undersøgelser. Dog erindres hele tiden de kultursammenhæng, den har relation til. Når man idag – som tidligere – befinder sig på Albuen, er det man lægger mest mærke til: himlen og vandet – hele horisonten rundt. Vand til alle sider, og tæt på. Man kan ikke undgå at fundere over, hvordan folk gennem tiderne er kommet til stedet og intet er mere nærliggende end at tænke på, at vandet er der, Ikke det vand, der adskiller folk, med det farvand, der sammenfører folk. Alle på Albuen er søbrugere, som Olof Hasslöf så betegnende udtrykker det. Nok kan man komme derud over den sandede tange, men nemt er det ikke. Tangen har altid været dér, til tider gennembrudt efter storm og højvande. Men sejle dertil og derfra, det er løsningen. Man bruger båden. – Navigare nescesse est. – Og der er anløbet mange både gennem tiderne, dels for at fiske og handle, men også for at ankre op i læ af naturhavnene. En nøjagtig bestemmelse af alle arkæologiske fund derfra vil engang kunne fortælle noget om hvorfra skibene kom.

Analoge genstande

Der sammenlignes med genstande, der er udgravet fra perioder, der ligger nær sildemarkederne fra ca. 1200–1660.

Fra Niels-Knud Liebgotts udgravning i Stakhaven (Dragør) er det nærliggende at sammenligne stenen med brudstykkerne af slibesten og kværnsten, men de afviger for meget. Der er ikke lighed med dem. Slibestenen har tydelige slibespor, og kværnstenen kunne kun anvendes i cirkulær tilstand.

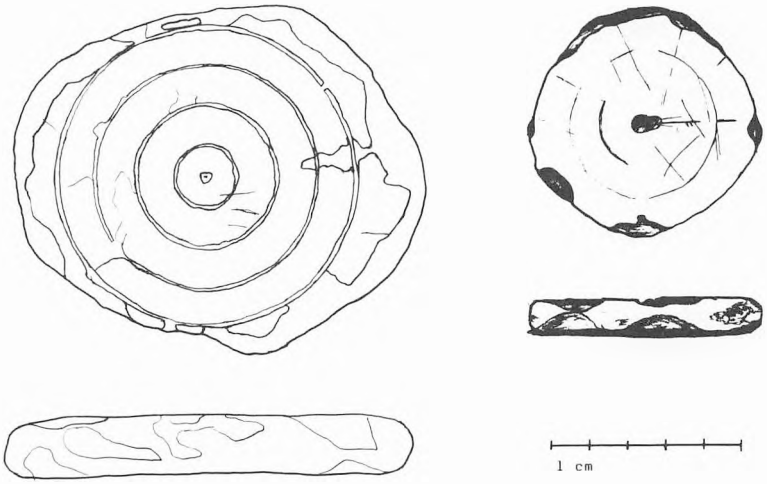
Kunne det være synksten fra fiskegarn? Ved bodetomterne i Skanør og Falsterbo er der fundet talrige, naturlige, utildannede flintesten, der betegnes som sten til fiskegarn. Og ved Farvergade i Næstved betegnes en ca. 20 cm lang og flad sten med to hak på langsiderne som et sandsynligt netsynk. Hvis stenen fra Albuen havde haft surringer, ville disse også have efterladt slidspor i den ikke særlig hårde overflade. Den kan ikke være en netsynksten.

Gennemgang af udgravningsmateriale fra Skanør og Falsterbo samt henvendelse til museet derovre gav ikke nye resultater.

Det velillustrerede fundmateriale fra Lund vakte opmærksomhed. To spillebrikker – en af sandsten og en af horn – havde detaljer på kanterne, der mindede om Albuestenens. De blev også undersøgt i fiberlys ved besøget på museet. Men hverken de eller gennemgang af arkiverne løste gåden.

Fra Anne Preislers igangværende udgravningsprojekt i Smørum kom der melding om fund af to flade, cirkulære sandsten med fordybning i midten og koncentriske cirkler. Desværre lå de

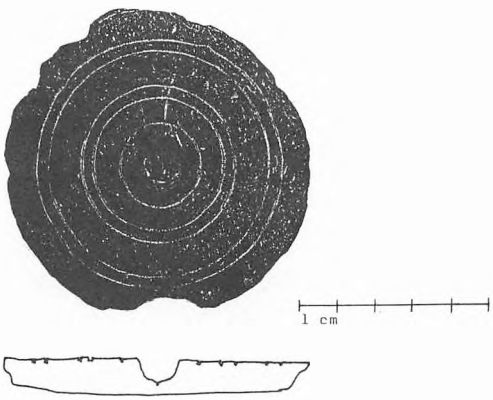
Smørumstenene.



i blandede kulturlag ved en rørføring, så datering var ikke mulig. Funktionen af disse to sten er heller ikke kendt. Største mål på den ene er 10,9 cm, på den anden 6,1 cm.

En flad, cirkulær skifersten med fordybning i midten og koncentriske cirkler fra Gjorslev blev indberettet til Nationalmuseets I afdeling. Den yderste cirkel på den store Smørumsten har samme diameter som den cirkel, der afgrænser denne sidstnævnte sten. Den er et løsfund, men lå nær to tyndbladede økser. Skiferstenens periode og funktion kendes ikke præcist. Har disse tre skivers cirkler blot æstetisk betydning, eller har de også været funktionelle, evt. i lighed med sandstenen fra Albuen?

Hvor kan der så findes anvendelse for en tilnærmet halvcirkel som sandstenen, hvor radierne til de yderste dele af buestykket er længere end radius til midterstykket? – Det kan der på solure.



Gjorslevstenen.

Jens Vellev har beskrevet halvcirkelformede solure fra middelalderen på danske kirker. Det var nødvendigt at kunne følge tiden og overholde de kirkelige foreskrevne bedetider, så en inddeling af dagen var nødvendig.

De kirkelige solure er indhuggede på sydvæggen med buestykket vendende nedad og åben opad. Dertil hører en vandretsiddende skyggegiver (skyggestav). Når solen stod op, kastede skyggegiveren en skygge ud vandret mod vest. Ved middagstid pegede skyggen lodret nedad, og ved solnedgang vandret ud mod øst. Der var dermed ikke brug for en hel cirkel. På de to af urskiverne ses to koncentriske cirkler, der følger timestregernes afslutning. Dette ses også på talrige andre europæiske solure.

De danske solure dateres fra ca. 1200–1450, da man derefter anvendte skyggegivere på skrå i forhold til urskiven. Astronomerne påpegede, at skyggegiverens retning skulle rettes mod synskredsens nordpunkt, og vinklen mellem stav og væg være lig med stedets breddegrad. Dermed forbedredes tidsmålingen, så der blev større lighed mellem timeinddelingerne.

Hermed følger illustrationer i betydelig reduceret format af fire halvcirkelformede solure til sammenligning. Den første figur er Albuestenen med indtegning af en linie, der går fra »centrum« til den korte linie, der forbinder de to mejslede buestykker. Det gengivne buestykke og den målte vinkel kan sammenlignes med to af kirkeurenes vinkler.

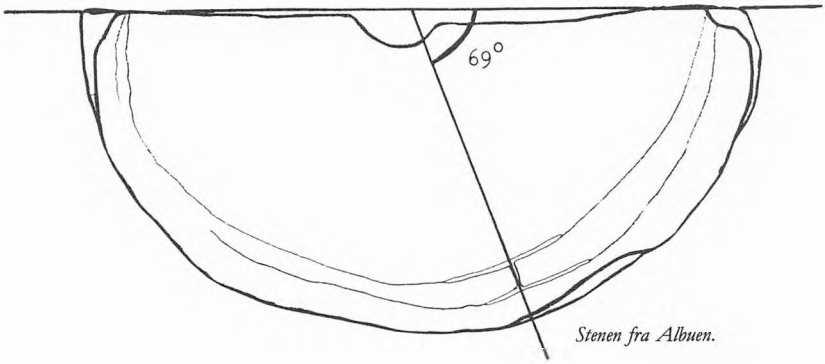
Ødis kirke er romansk, og soluret er bedømt til at stamme fra 1300-årene. Centrum for cirklerne er ikke lig centrum, hvor timestregerne mødes. – Og vinklerne mellem timestregerne er ikke lige store.

Uret på Flade kirke er bedømt som middelalderligt. Det kaldes ottedelt. Bemærk igen den indtegnede vinkel.

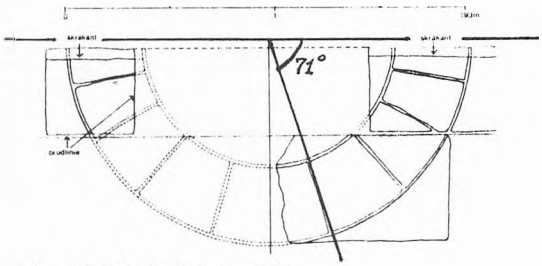
Vestervig kirkeur er tolvdelt med vandret skyggegiver, »næppe yngre end ca. 1200«. Vejrums kirkeur omtales som hugget af en romansk stenhugger. Men det kan ikke udelukkes, at det stammer fra en noget senere periode i middelalderen.

Det er iøjnefaldende, at de indhuggede streger og buer heller ikke på solurene er udført med den største akkuratesse af en erfaren stenhugger.

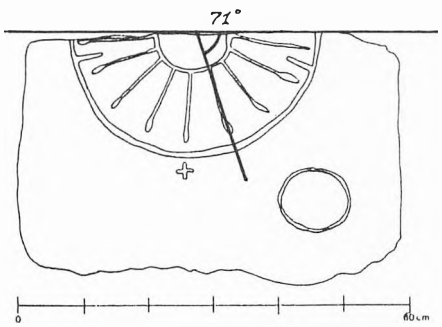
Astronomen G. Larsson-Leander fra Lund, der interesserer sig for solure mener, at »det är mycket plausibelt, att det kan röre sig om ett solur, men det är beklageligt, att just ingenting syns av timmarkeringar o.d. på ovansidan. Det är ju där skuggan från skugggivaren måste ha fallit, och man kan däför fråga sig om ritsorna på kanten har någon betydelse i sammenhanget. Vidare tycks det mig, som man måste förutsätta, att stenan från början varit approximativt cirkulär, annars skulle det ha varit svårt att bora hålet för skugg-givaren. Om det nu rör sig om ett solur,



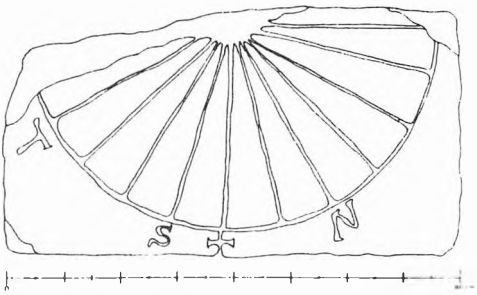
Stenen fra Albuen.



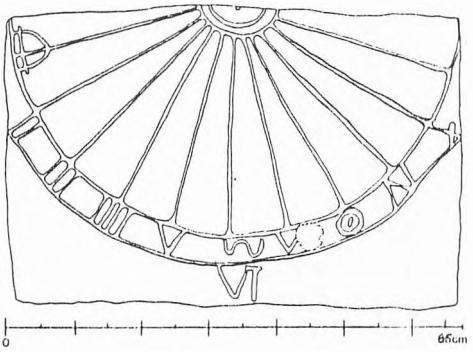
Solur på Ødis kirke. Rekonstruktion ved arkitekt Fred. M. R. Draiby september 1958. Her omtegnet (Ellen Gottliebsen 1980) og forsynet med forklaringer om kvadrenes sekundære behugning.



Solur på Flade kirke. Tegning af Ellen Gottliebsen 1980 efter fotografier.



Solur på Vestervig kirke. Opmåling efter Clemmensen 1928 – med enkelte rettelser. Tegning Ellen Gottliebsen 1980.



Solur på Vejrum kirke. Opmåling ved Hans Kr. Jørgensen 1979. Tegning ved Ellen Gottliebsen 1980 ved hjælp af opmålingen og fotografier.

måste det ha haft en bestämd orientering, dvs. fast uppställning, och således ha använts på land.«

Kan der have været flere timemarkeringer end den ene, der er på stenen? Enkelte kan være forsvundet. På nogle solure ses kun 3–5 timemarkeringer. Hvis der har været flere, må de have været indmejslede på det afglattede stykke, men det mangler mange steder nu.

De fleste middelalderlige solure sidder på kirkemurene. Kan sandstenen have siddet på en kirke? – Måske ikke en kirke, men på Albuen har der været et kapel. Der ses dog ikke spor af mørtel på stenen efter indmuring i væggen. Endvidere har stregerne på den buede kant ikke kunnet anvendes, hvis stenen sad fikseret i en mur. Ellers kunne den have været opsat som f. eks. på figuren af en engel fra Strassburger Münster fra ca. 1225.

Ved udgravningen af Falsterbohus er der fundet et fragment af et solur, et rejseur. Men da det har været en rektangulær elfenbensplade med en halvcirkelformet urtavle, inddelt i ottendedele sammen med kompasinddeling og dateret til senmiddelalder, giver sammenligning ingen løsning. S. Lundwall finder, at rejseuret sammen med andre ottedelte ure genspejler en nordisk inddeling af døgnet.

Astronomen Ernst Zinner, tidligere leder af observatoriet i Bamberg, er den person, der har studeret flest solure. Det blev til over 5.000 europæiske ure fra før 1800. Ved gennemgang af tre af hans litterære værker, er det ikke lykkedes at finde et ur, der minder om genstanden fra Albuen. En forespørgsel til observatoriet gav desværre det svar, at forskning i tidlige solure er et fremmed gebet for instituttet idag. E. Zinner beskriver, at der siden det 13. århundrede før Kr. har eksisteret lodrethængende, halvkredsformede skiver med vandret skyggestav, og fra deres midte udstrålede 12 timelinier. Tolvdelte ure forekommer senere, både i romersk-katolske og græsk-katolske lande. Ottedeling ses oftere i det nordatlantiske område, selv på Færøerne og i Island. Endvidere mente han, at det kunne være skandinavere, der indførte det ottedelte ur i England. Urskiverne kan være inddelte i 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 og 12 dele.

Da sandstenens udboring sidder vinkelret på den ornamenterede side, og der af de oprindeligt(?) indmejslede streger kan formodes at være een timemarkering, må der være en overvejende sandsynlighed for, at stenen kan have haft en funktion som tidsmåler – i solskinsvejr. Den vinkelrette position for en evt. skyggegiver angiver da en funktionsperiode før midten af 1400-tallet.

Der findes kubiske solure med indgraveringer på de fem sider. I Sverige har de bl. a. været anvendt på vejviserstøtter. Ved at studere to hjemlige, kubiske ure, et af sandsten fra »grunden af

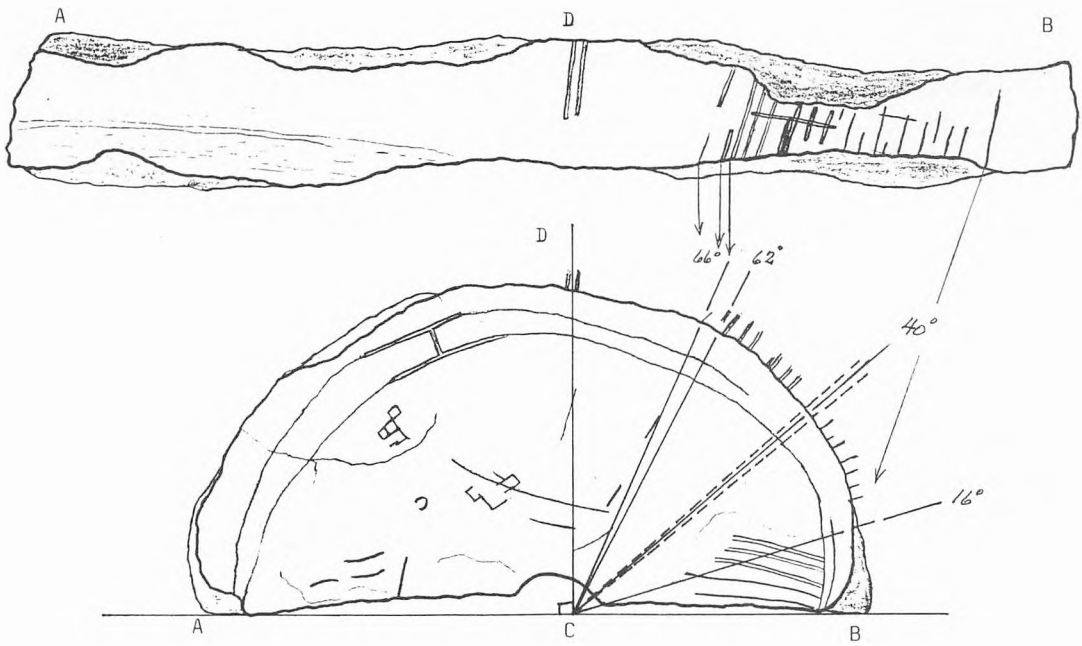


Engel med solur fra Strassburger Münster fra 1225.

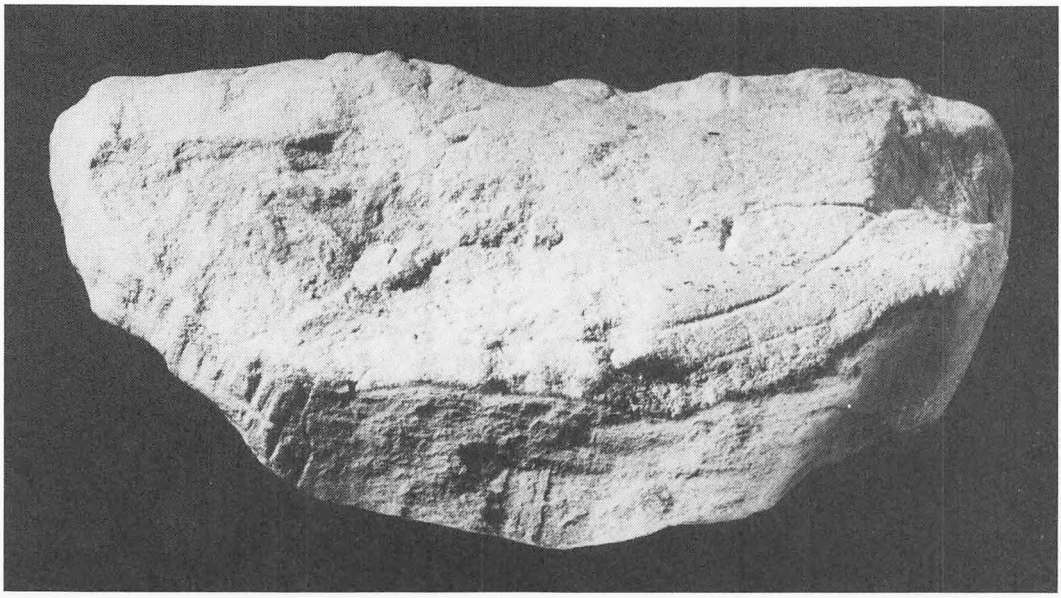
Jydstrup præstegård« (stenens sidelængde: 8 tommer) og et papirbeklædt kubisk ur med en sidelængde på ca. 7 cm fra Kronborgs navigationsudstyrssamling konkluderes: De må være en del yngre end stenen fra Albuen. Begge har (nok mest som kuriosum) 3 hele solure med spor efter skråtstillede skyggegivere på 3 sider samt på to andre sider streginddeling til måling af henholdsvis formiddagstimer og eftermiddagstimer. Disse indgraveringer på siderne har ikke lighed med Albuestenens kantbuestreger.

Men der er flere ornamenter på stenen. Når den anbringes med buen opad, som vist på illustrationen, kan der foretages en vinkelmåling på følgende måde:

Solhøjden ved jævndøgn ± 24°.



Der måles ud fra et centrum, der ligger lodret under dobbeltmærket på den buede kant og ned til en linie, der tangerer de to nederste punkter, svarende til, at stenen hviler på en vandret flade. Det øverste vinkelmål er ikke eentydigt, da det er en dobbeltmarkering. Det kan diskuteres, om det giver det rette centrum. Dette sammenholdt med de ikke helt markante streger giver en vis fejlmargin i målingen af vinklerne. Selvom der tages højde for dette, minder vinkelmålingen iøjnefaldende meget om vinkelvariationen mellem et geografisk steds solhøjde ved forårsjævndøgn og efterårsjævndøgn ± 23,5°, hvilket er solens gang i eclipticaplanet i løbet af et år i forhold til ækvatorialplanet: (Da der er forskel på de to øverste streger regnes med gennemsnitsværdien af 62° og 66° = 64°). Vinkelvariationen bliver da fra 16° til 64° eller 2 × 24° (nær 2 × 23,5°).



De indmejslede streger på stenens buede del. (Lennart Larsen foto).

Vinkelhalveringslinien bliver da = 16 + 24 = 40°, solhøjden ved jævndøgn.

Kunne solhøjden måles på stenen, kunne man bedømme årstiderne. Var stenen en form for almanak? Var det menigmands kalender? De mere indgående beskrevne kalendere var i klostrene og kirkernes besiddelse, og kun et fåtal kunne læse dem. Det gælder også for middelalderens trækalendere. Ejerne deraf skulle kunne læse for at tyde afmærkningerne. Dog må den mest simple form: karvestokken, hvorpå der kun er afsat 365 streger samt kryds og enkelte figurer til datofaste helgendage kunne tydes af mange.

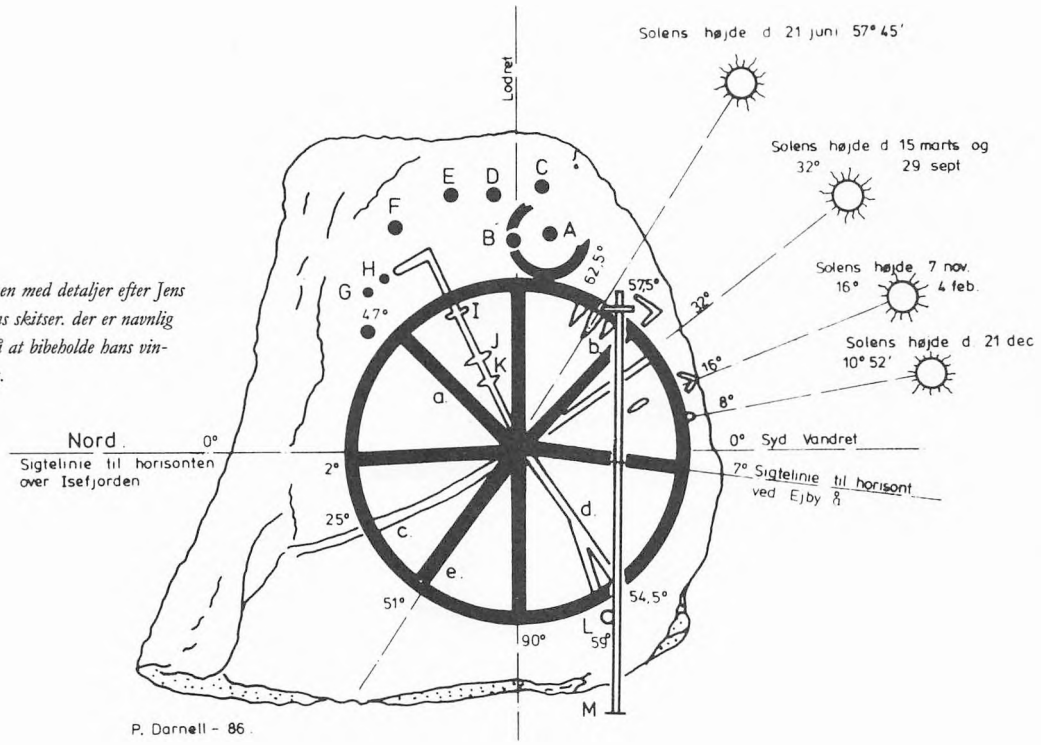
Allerede omkring år 1000 beskrev Oddi Helgason på Flatey solens gang på himlen og nedskrev den i tabeller. De må have haft betydning længe, da de er afskrevet ca. 150 år senere, måske da der i 1172 oprettedes et kloster på den islandske ø. Blev tabellerne anvendt af styrmændene dengang? Det kunne de have været. De behøvede ikke kun at være begrænset til brug for kirken eller af Oddis egen interesse for astronomien.

Men sandstenen forudsætter kendskab til astronomien. Hvem havde brug for det på Albuen? Det havde søfolkene. Ikke de, der kun sejlede kystnært på de kortere dagssejladser. Men til sejlads hvor kystkending ikke kunne bruges og ude på den åbne sø. Oftest indledtes sejladsen efter en vinterperiode netop på forårsjævndøgn, hvor dag og nat er lige lange. Det var nemt at bestemme solhøjden ved middagstid på denne dag. Efter to uger var solen ved middagstid nået 1/4 op i forhold til solens stilling ved sommersolhverv, efter 4 uger haldelen, efter 8 uger 3/4.

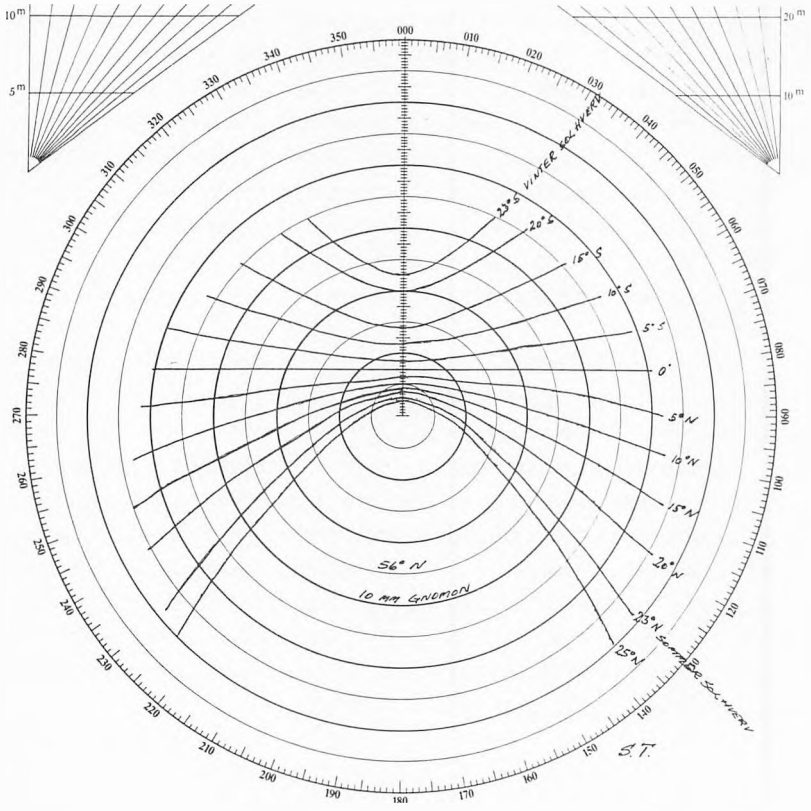
Der er beskrevet kalendermålinger i forhold til solhøjden ved hjælp af en sten med indridsede figurer. Forsøg på forklaring deraf er foretaget af J. Kusk Jensen og P. Darnell. De gennemgår solkorset og andre indridsede og indmejslede streger og tegn på den 88 cm høje Ryegårdsten, der nu befinder sig på Nationalmuseet. P. Darnell konkluderer, at stenen oprindelig har været anvendt på 47° nordlig bredde, måske ved Bretagnes kyst omkring 1200 f.Kr. Senere, måske i vikingetid, er den transporteret til Rye i Hornsherred, hvor den er justeret efter de lokale solhøjdevariationer.

Der er tilsyneladende ligheder mellem de to stene, selvom Ryegårdstenen er meget større end stenen fra Albuen. Kan sandstenen være et solmålingsinstrument?

Variationen af solens middagshøjde kunne aflæses og afsættes hele året. Det kan også gøres med tegning af gnomonkurver. En gnomonkurve er en linie, som spidsen af skyggen fra en kegle – en gnomon – følger på en vandret flade fra solopgang til solnedgang på en bestemt breddegrad og på en bestemt dato. Derved tegnes en hyperbelkurve (ifølge S. Thirslund). Gnomonkurven er afhængig af solens afstand fra ækvator (deklinationen), den geografiske bredde og gnomonens højde.

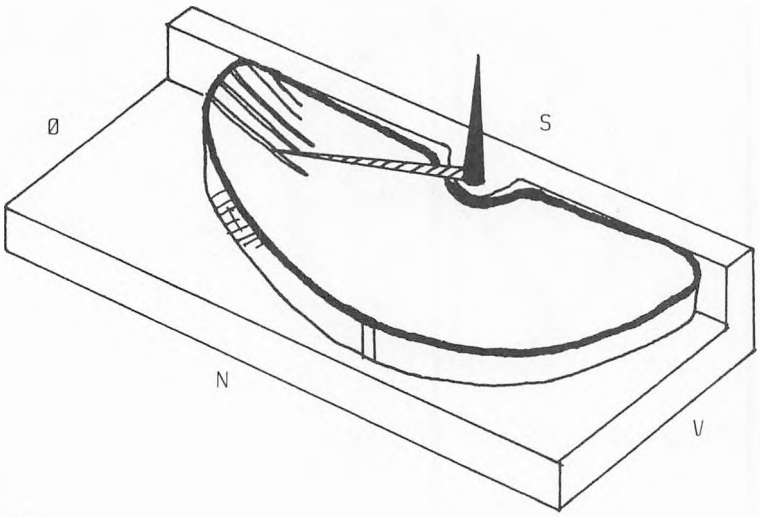


Ryegårdstenen med detaljer efter Jens Kusk Jensens skitser. der er navnlig lagt vægt på at bibeholde hans vinkelinddeling.



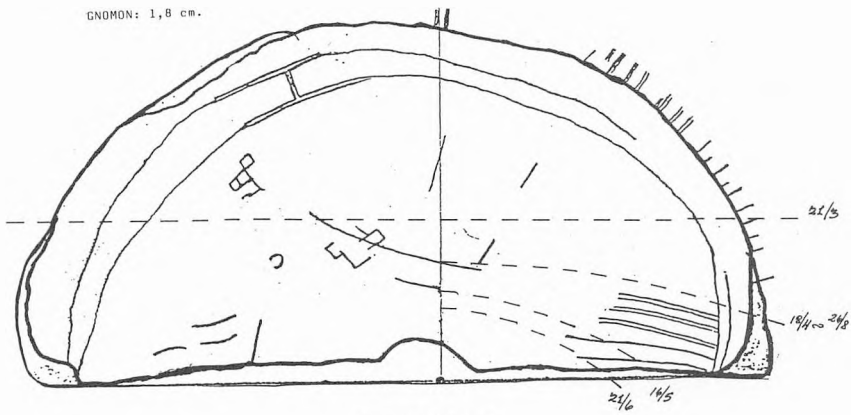
Gnomonkurver ved 56° nordlig bredde og gnomon 10 mm.

På stenen fra Albuen er der på den relativt plane halvcirkulære flade fremhævet 5 streger, der evt. kunne være gnomonkurver. Hvis de er det, må målingerne være foregået sidst på dagen hen mod solnedgang, måske for at kunne korrigere for afvigelsen fra en afstukket kurs. Da kurverne forløber næsten parallelt, tilhører de ikke samme gnomonhøjde.

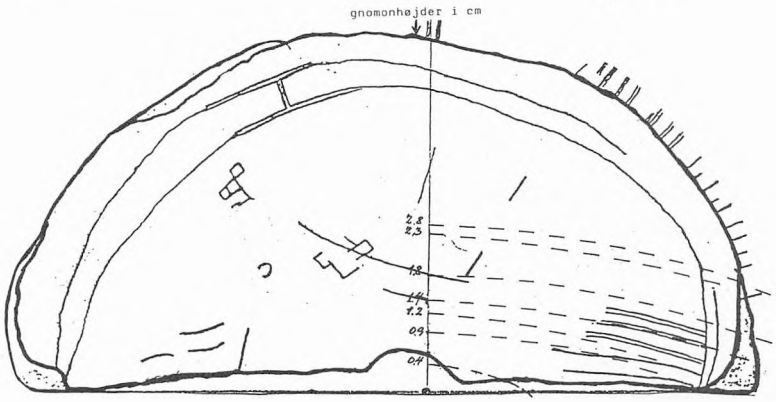


Model til kontrol af kurverne.

På otte små modeller af stenen er der på Albuen udført empiriske forsøgsopstillinger med måling og indtegning af gnomonkurver på forskellige datoer. Den variable faktor på modellerne var gnomonen, der var af forskellig højde på de enkelte modeller. (Der blev korrigeret for sommertid). Illustrationerne viser de indtegnede gnomonkurver.



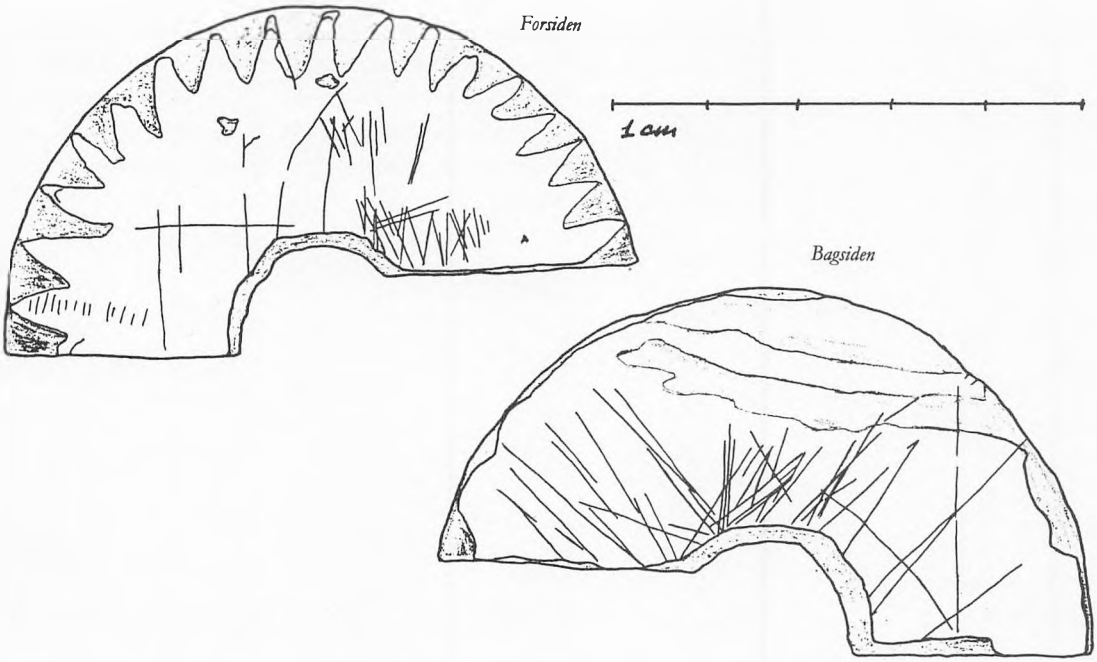
Model med samme gnomon, men forskellige datoer.



Model med forskellige gnomoner, men samme dato. Summation fra flere modeller.

Dette viser, at der måske kan være en overensstemmelse mellem de indridsede og indmejslede tegn og gnomonkurverne.

Disse målinger leder tanken hen på den fortsat omdiskuterede halvcirkelformede pejleskive af træ fra Unartoq på Grønland fra 1200-tallet. Den er beskrevet af Th. Ramskou. Måske er der dele af en gnomonkurve indridset på skiven. Men den kan ikke have haft facon som et sæt mågevinger, som Th. Ramskou udtrykker det. Hvis der er en gnomonkurve, så burde de 16 små streger, der angiver retningen mod nord også vurderes. Angiver de forskellige solhøjder midt på dagen, og dermed forskellige breddegrader? Og på den hidtil upåagtede »bagside« ses også indskårne streger, der stråler delvis radiært ud fra hullet. Har de haft en betydning, eller er de blot tilfældige ridser? (Ifølge C. L. Vebæk, der fandt træskiven, havde C. Sølver forventet, at en pejleskive skulle være udført i sten). Der er ingen streger på kanten. Sammenligning

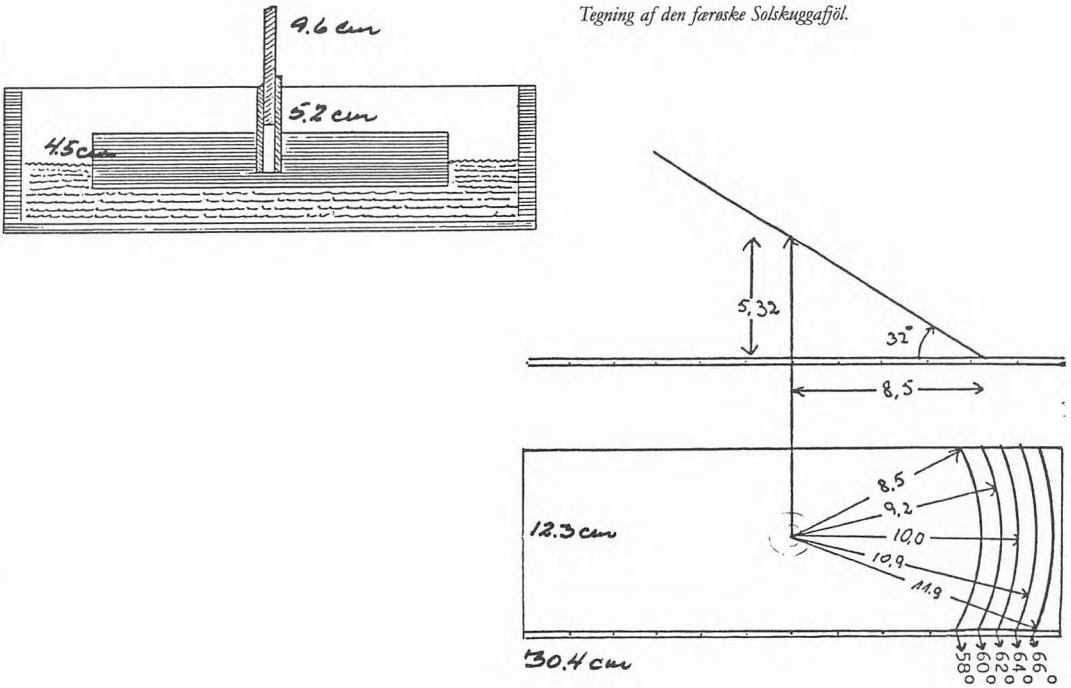


med denne træskive giver ikke nogen endelig forklaring på sandstenen.

Fra Færøerne kendes et gammelt navigationsinstrument: Solskuggafjølen. Den blev brugt til breddesejlads. Det er endnu ikke lykkedes at få oplysninger om, hvornår og hvor længe, den har været brugt. Niels Winther skriver i 1875 i Færøernes Oldtidshistorie, »at vore forfædre var dygtige til at gøre ud, hvor nordligt eller sydligt, de befandt sig«. Fra museet i Klaksvik, hvor en model af solskuggafjølen findes, meddeles det, at Niels Winthers optegnelser derom kan stamme fra en endnu ældre præst på Suderø, der havde nedskrevet gamle færøske sagn. (Disse håndskrifter findes ikke på biblioteket i Thorshavn).

Modellen af solskyggafjølen er udført af Fischer Heinesen, der tidligere underviste på navigationsskolen i Klaksvik. Han skriver, »at solskiveviseren har været et anvendt hjælpemiddel til breddebestemmelse, og denne sejladsadfærd var sædvanlig langt ind i vor tid. De gamle fortalte ikke hvad som helst til hvem som helst. Noget gik i arv fra far til søn, men i oplysningerne om solskiveviseren har Niels Winther fæstnet et blad, om hvorledes de gamle bar sig ad.«

Solskiveviseren har en forskydelig gnomon: styllur i midten. Den er justerbar uge for uge mellem jævndøgn og solhverv. De valgte bueslag svarer til breddegraderne for sejlads i middelalderen fra Norge til Shetlands-, Orkneyøerne, Hebriderne, Færøerne, Island og Grønland. Skiven blev under anvendelse lagt i vand i et kar (trug) for at få den til at ligge vandret. En person måtte holde karret stille.



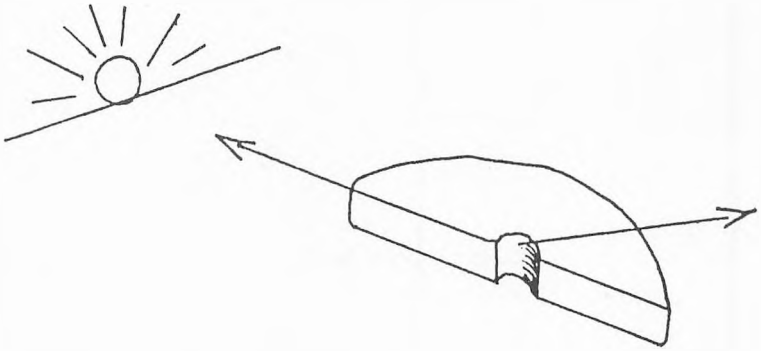
Tegning af den færøske Solskuggafjöl.

De viste buer er dele af cirkelbuer. De kunne kun anvendes til solhøjdemåling midt på dagen i forbindelse med breddebestemmelse. Ved solopgangstid og -nedgangstid har man kunnet justere sin kurs når man sammenlignede skyggelængden ved solnedgang med skyggelængden ved solopgang. (Buernes afstand skal mindskes mod centrum på grund af jordens krumning).

Men er der en lighed mellem disse buedele og de 5 formodede gnomonkurver på sandstenen? Er der en sandsynlighed for, at stenen har kunnet anvendes som et navigationsinstrument? Da den er vanskeligere at placere vandret på en båd i bevægelse, må en anvendelse lettere kunne være foretaget på land. F. eks. når man ved kystnær sejlads ankrede op og gik i land sidst på dagen. Hvis den skulle kunne anvendes til navigation, hvorledes skulle det så gøres rent praktisk?

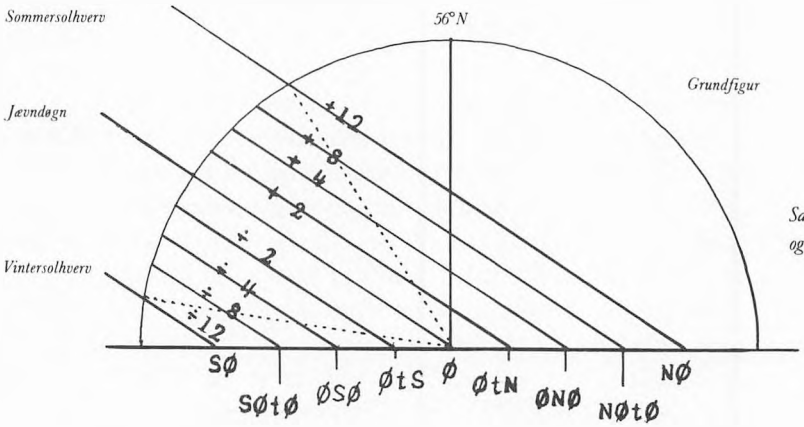
Det forudsættes, at datoen var kendt, at dagene kunne tælles evt. på en karvestok. Begyndte sejladsen ved forårsjævndøgn, vidste man, at solen stod op lige i øst på den dato. To uger senere stod solen op ØtN, fire uger senere i ØNØ, otte uger senere i NØtØ og ved sommersolhverv i NØ. I modsat rækkefølge til efterårsjævndøgn og derfra til ØtS, ØSØ, SØtØ og i SØ ved vintersolhverv. Når man kendte dato og hvor solen skulle stå op, kunne man f. eks. sigte med sandstenens lige kant mod solen, når den lige stod i kimingen og derefter bestemme verdenshjørnerne. Med håndens samlede, udstrakte fingre over stenen kunne den ønskede kurs udpeges. På denne måde kunne stenen bruges

som kursgiver eller retningsviser, (ifølge S. A. Saugmann. Beregnet på 56° nordlig bredde).



Stenen anvendt som retningsviser/ kursgiver. – F. eks. solen op i ØNØ.

Sammenhængen mellem solens position og verdenshjørnerne kan illustreres med følgende figur:



Sammenhæng mellem solens position og verdenshjørnerne. (Saugmann).

Det var nemmere at finde verdenshjørnerne med et magnetkompas. Det er ikke afhængigt af vejret. Kompasset skulle være indført i Norden allerede i 1200-tallet (McGrail mener først efter ca. 1350 i Nordsøområdet), men det er ikke ensbetydende med, at alle, der havde brug for at bestemme verdenshjørnerne, fik det på een gang. Traditionelt sømandskab kunne leve længe.

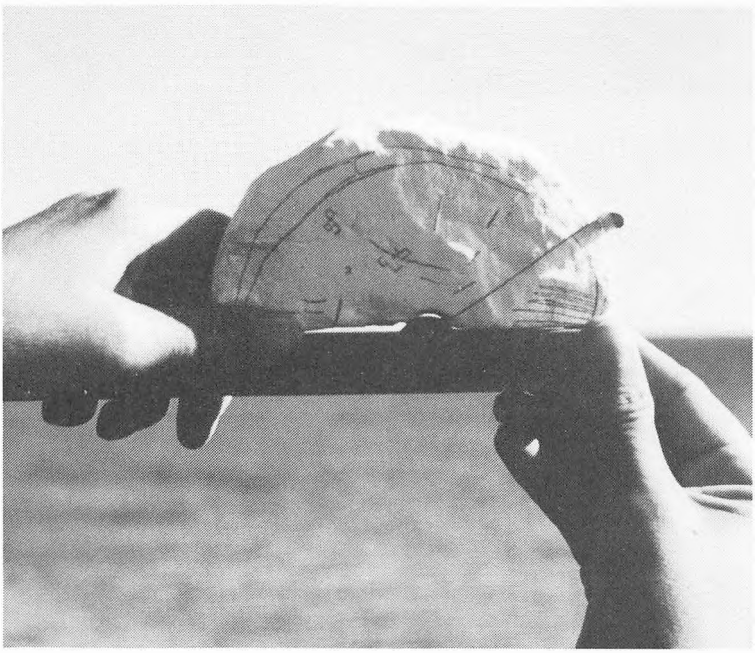
I Hanserecesserne beskrives, hvorledes man midt i 1300-tallet navigerede fra Skagen til Rostock gennem Storebælt. Bl. a. hedder det: Fra Vresen sejler man ned langs Langeland til Truenæs, hvorfra kursen sættes stik ØSØ og derfra rammer man Varnau ved Rostock. Langelands Museum i Rudkøbing kunne ikke oplyse, hvor Truenæs ligger. Det må have været nær Keldsnor. Man var sikker på sin kurs. Hvordan man fandt frem til sin kurs,

nævnes ikke. Måske kunne det være med brug af kompas. Man skulle tage lodskud og kende navnene på de større øer, der lå langs ruten. Et søkort kunne være nødvendigt. Der fandtes også farvandsbeskriveler på den tid.

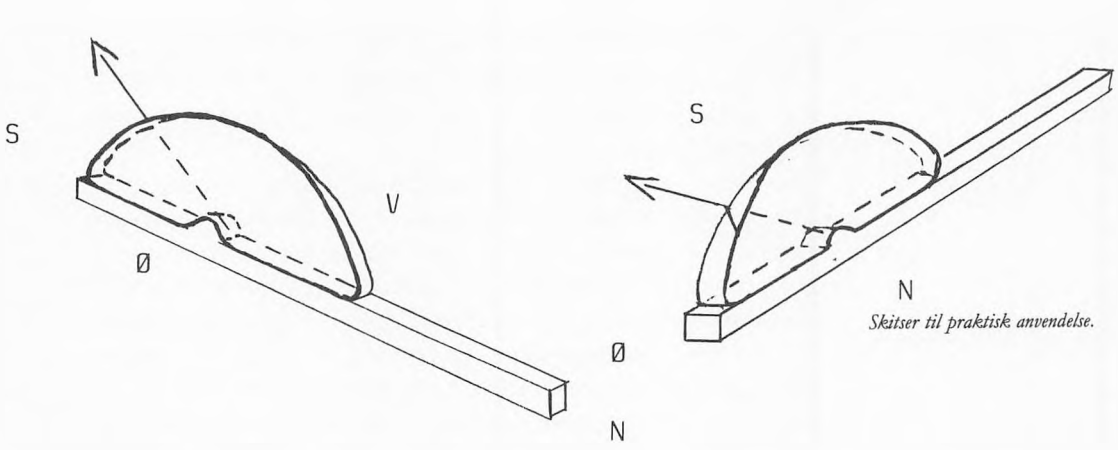
Placeredes stenen med den buede kant opad og stående på et vandret plan, kunne der navigeres på breddesejlads på åbent vand langt fra kysten. Det vandrette niveau kunne opnås ved at anbringe stenen på en plan flade, holde begge dele frem med næsten strakte arme og indstille det vandrette plan efter kimingen. Da der i denne position er en svag bue opad af underste kant, kan man med det ene øje sigte gennem denne åbning, og dermed få en meget præcis vandret anbringelse. Selvom stenen ikke er så stor, giver denne form for indstilling en meget nøjagtig udgangsposition. Hvis stenen holdes i en afstand af ca. 25 cm fra øjet, ca. 2 m over havoverfladen og sprækken man sigter igennem er ca. 12 cm, da vil bredden af kimingen man justerer på i ca. 2,5 sømils afstand være ca. 1,2 sømil.

På illustrationen er vist et aflangt skaft med kvadratisk tværsnit og en viser anbragt i en konveksitet, der passer til stenens udboring. Centrum for viserens omdrejningsakse svarer da til »centrum« for stenens udboringshul, når stenen anbringes på skaftet over konkaviteten.

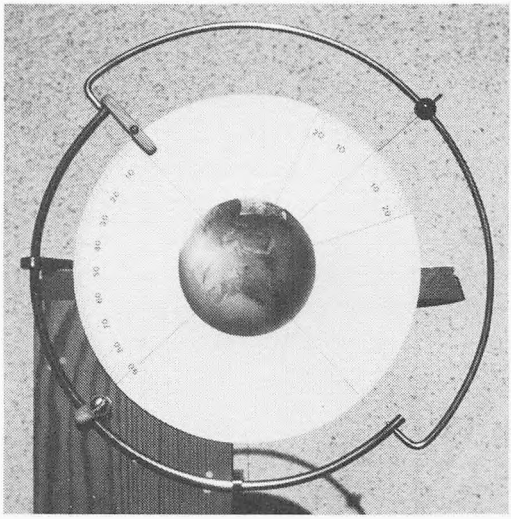
Princippet bag den vandrette justering er udarbejdet af Bent Andersen og Max Vinner. Førstnævnte har også fremstillet holderen. På fotografiet ses også en arbejdsmodel af stenen.

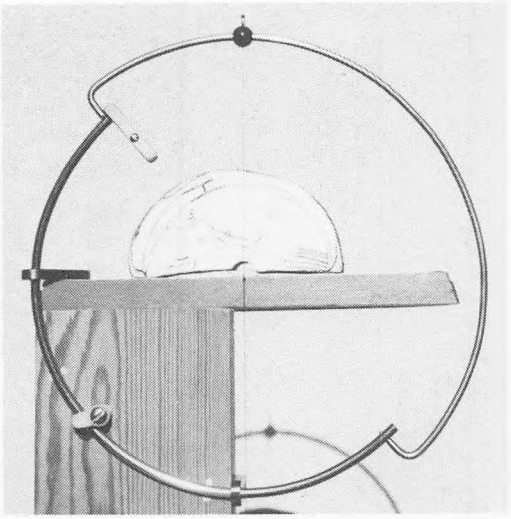


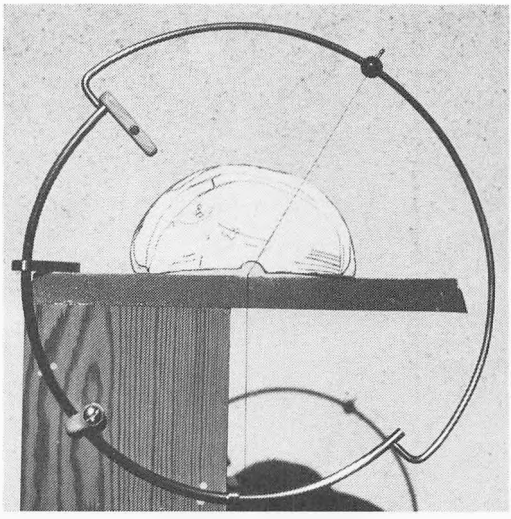
Måling med en model af stenen.

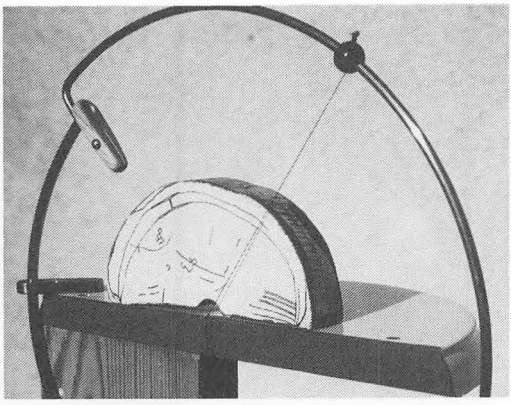


Skitser til praktisk anvendelse.









Ved at lægge en kurs i øst-vestlig retning, på en bestemt bredde målt før afrejsen, kunne kursen korrigeres. Det kunne ske midt på dagen, når solen stod i syd.

Først kunne viseren indstilles, så den pegede lige mod syd og mod solen, derved kom der ingen skygge. Dernæst drejes stenen ca. 90°, og skyggen på kanten vurderes i forhold til gradinddelingen. Lå den sidst aflæste skygge lavere end den foregående dags skygge, var man kommet nordligere, lå den højere, var man kommet sydligere. Kursen måtte da rettes ind til den forud bestemte retning.

Breddegraden, der skulle kunne anvendes ifølge vinkelmålingen, er vinkelret på solhøjden klokken 12. Bredden er da målt på stenen lig vinklen til den vinkelrette på vinkelhalveringslinien på 40°: 90 ÷ 40 = 50° nordlig bredde. (Albuens nordlige bredde er 54°50'). På den breddegrad ligger ved åbent vand f. eks. Seinens udmunding i Den Engelske Kanal.

Til afprøvning af teorien har Bent Andersen også fremstillet en model, hvorpå der kan foretages skyggemålinger med stenkopien. Modellen indstilles i relation til solens stilling på himlen og afhængig af den breddegrad, der ønskes målt på. En aftagelig papskive har skala til breddegrader til venstre og til højre en skala til måling/indstilling af solhøjden. Den lille runde kugle øverst på deklinationscirklen illustrerer solen.

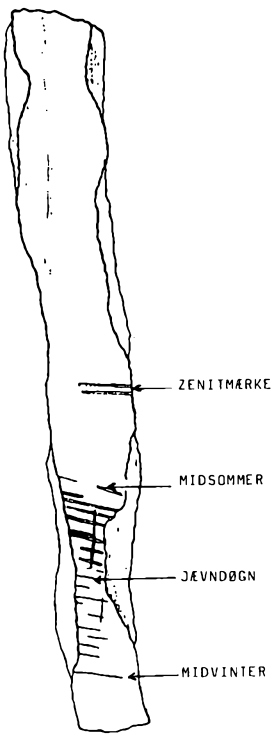


Fig. 1. Vigtige mærker på stenens datoskala.

Bent Andersen og Max Vinner angiver følgende forslag til rekonstruktion og anvendelsesmulighed: De skrå streger på stenens buede kant danner en datoskala fra vintersolhverv over forårsjævndøgn til sommersolhverv og tilbage til vintersolhverv over forårsjævndøgn. Stregerne er anbragt på skrå, fordi det giver en bedre mulighed for nøjagtig indstilling af indexet (skyggefanen). Det er præcis den samme metode, man ser anvendt på målestokke i f. eks. søkort eller skibstegninger. (Fig. 1).

Ved aflæsning af instrumentet er udgangspunktet en ret linie fra A_1 til nederste højre hjørne ved B. Denne linie skal til at begynde med ligge på kimingen. Punktet C, hvori en lille gnomon er anbragt, ligger dér, hvor lodlinien fra zenitpunktet skærer den rette linie A_1B. (Fig. 2).

Fig. 3 viser et rekonstruktionsforslag til den enklest mulige holder med skyggepind. Holderen kan have været mere indviklet, bl. a. kan der have været en brugsanvisning på den. – Instrumentets brug ved en middagsbreddeobservation er følgende:

Figurerne angiver:
1) Indstilling efter breddegrad.
2) Indstilling i lodret niveau.
3) Retning til solen midt på dagen.
4) Skyggen på kanten. Denne falder lidt på skrå – i samme retning som de indmejslede streger på kanten af stenen.

1. Skyggefanen indstilles på dags dato (solens deklination) ved hjælp af datoskalaen.

2. Navigatøren stiller sig med højre side til middagssolen, medens han/hun holder instrumentet som illustreret. (Fig. 4).

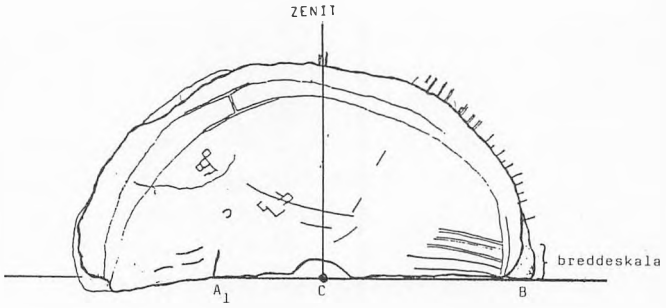


Fig. 2. Udgangspunkter på stenens forside. A_1: omdrejningspunkt. C: centrum. B: punktet, hvor stenen tangerer kimingen i begyndelsen af målingen.

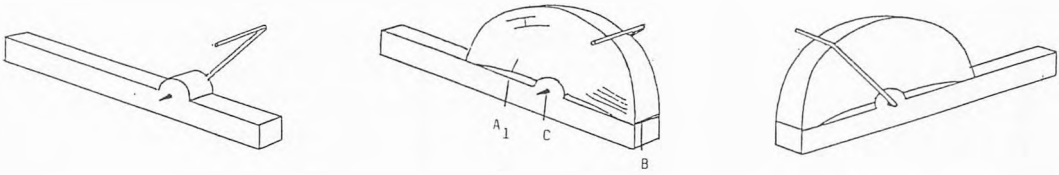


Fig. 3. »Holder« med index (skyggepind) og gnomon i centrum.

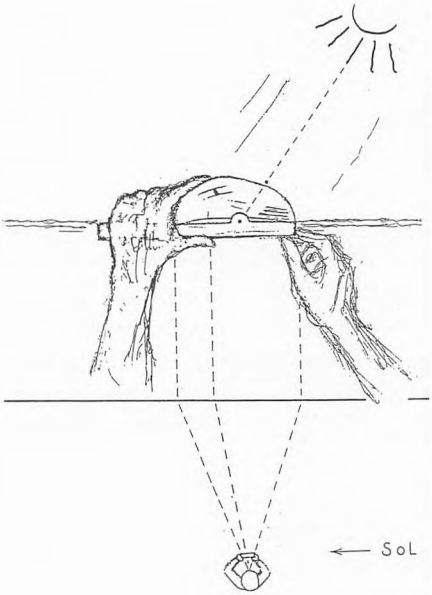


Fig. 4. Skyggen fra fanen rammer centrum. Hvis datoindstillingen er rigtig, er man på ca. 50° N.

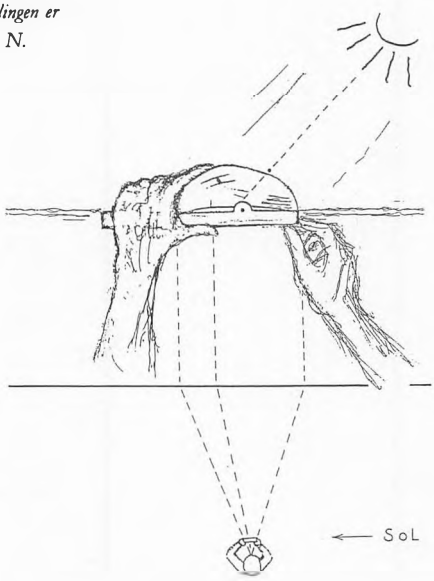


Fig. 5. Skyggen rammer ikke centrum. Datoindstillingen er forkert, eller bredden er fejlagtig.

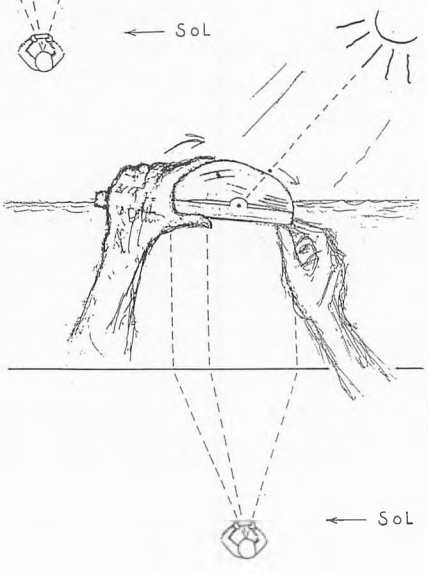
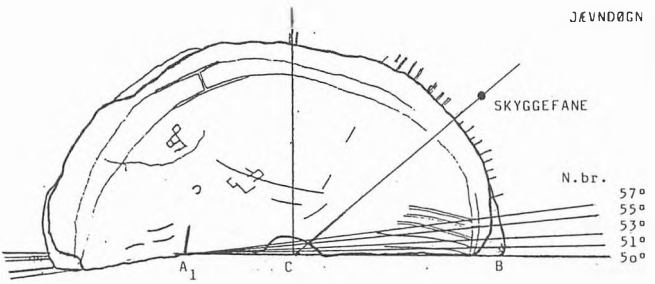


Fig. 6. Stenen drejes, så skyggen rammer centrum. Hvis datoindstillingen er korrekt, er man på ca. 57° N.

3. Derefter sigtes ud gennem sprækken mellem holder og sten ved mærket A_1, og instrumentet drejes langsomt omkring dette punkt (A_1) på kimingen, indtil skyggen fra fanen falder i C (gnomonspidsen). (Fig. 5 og 6).

4. Nu er navigatøren i stand til at omsætte dagens solhøjde til en breddebestemmelse ved at »tage mærke« af kimingens skæring af stenens højre kant ved B og de fem skråt indhuggede streger der. Det skal samtidig påses, at A_1 stadig er på kimingen. Når en af strengene skærer kimingen, betyder det, at navigatøren ved, hvad man er på bredde med, både i vest på den engelske kyst og i øst på den kontinentale side (hvis der sejles på Vesterhavet). Når den øverste stregs højre afslutning er på kimingen, samtidig med at skyggen rammer C, betyder det f.eks., at skibet nu er på bredden Aberdeen-Hanstholm, hvor kursen kan ændres fra nord til nordøst for at komme op mod Skagen. (Fig. 6).



Nordbredder med kimingen i de punkter, hvor breddeskalastregerne ender. Målt ved jævndøgn. N-bredderne bliver de samme på alle tider af året, hvis skyggefanen står på den rigtige dato.

De viste nordbredder udregnes ved at trække den målte vinkel mellem kimingen og skyggelinien fra 90° og lægge dagens deklination til, hvis det er sommer, og trække den fra, hvis det er vinter. Ved de to jævndøgn er solens deklination 0, hvilket gør regnestykket lettere. Derfor valgtes dette tidspunkt til vort eksempel.

De fremkomne bredder, der let kan interpoleres imellem dem, er uhyre interessante, når man ser, hvilke punkter, de repræsenterer på kysterne:

50° N = Lizard – Dieppe.
51° N = Smalleste sted i Kanalen.
51,5°N = Themsen – Schelde.
52° N = Harwich (River Stour og Orwel) – Rotterdam (H. van Holl).
53° N = The Wash – Den Helder.
54° N = Flamborough Hd. – Elben.
55° N = Tynemouth – Indsejlingen mellem Sild og Rømø.
56° N = Edinburgh – Hvide Sande (ca. halvvejs til Skagen).
57° N = Aberdeen – Hanstholm (hvor kysten drejer NØ over).

For eksempel viser Ottar og Wulfstands beretninger til kong Alfred af England tydeligt, at sømanden, selv om han ikke kunne se land til den ene side, udmærket var klar over, hvad han var ud for på den side, han ikke kunne se. Ja, han forklarer ligefrem stedets beliggenhed ved de punkter, de er ud for på den anden side af havet. Hele tiden nævnes, hvad der er til styrbord og hvad der er til bagbord.

Vi har hidtil kun beskæftiget os med stenens højre halvdel. Vi arbejder videre med at vise, hvorledes man kan bruge venstre side i bl. a. retnings- og breddebestemmelse ved pejling af solen i opgang og nedgang. – Et meget interessant forhold, som næppe kan være helt tilfældigt, er iøvrigt, at stenens bue ikke beskriver en halvcirkel, som vi først troede, men ved udmåling viser sig at være en eliptisk bue, hvis ene brændpunkt er A_1. Vi ved endnu ikke, om det har nogen betydning.

Bent Andersen og Max Vinner

Selvom en kopi af stenen endnu ikke er afprøvet til søs, skønner Bent Andersen, Max Vinner og Søren Thirslund, at der kan navigeres med stenen og den foreslåede holder med en nøjagtighed på omkring $\pm$ 1/2°. (En fejl på 1° svarer til en unøjagtighed på ca. 60 sømil eller ca. 111 km). Der har også været unøjagtigheder forbundet med at måle solhøjden på Jakobstaven, der vandt indpas i 1300-tallet, med kvadranten og astrolaben (der i princippet kan minde om stenen fra Albuen), der kom til søs i 1400-tallet, og de i 1700-tallet fremkomne oktanter og sekstanter. Unøjagtigheden tiltog med mere søgang og mindre skibe. Måling med den islandske, dobbeltbrydende solsten giver også problemer.

Man har ikke blot kunnet navigere ud fra en kendt solhøjde. Den skulle også sættes i relation til noget mere: til verdenshjørnerne, tidspunktet, datoen og kursen. Navigationsteknikken forudsatte også ikke instrumentale observationer, som f. eks. af vejr, vindretning, strømforhold, kystkending, fugle, havdyr, drivgods samt viden om bådens sejlegenskaber. Navigationen er et aspekt af sømandskundskaber, der inkluderer både bestemmelse af skibets position og kunsten og viden om at bringe båden sikkert fra een position til en anden forudbestemt position.

Men hvem kunne have interesse i at foretage målinger på 50° nordlig bredde? Det kunne franskmændene. I sildemarkedsperioden havde Hansaen en dominerende magt, bl. a. da den besad det uundværlige salt til sildene. Lybækkerne ejede de store saltminer i Lüneburg og Oldesloe. Men efter 1370 kom Hansaen i defensiven, da der kom konkurrence fra Normandiet med Baiesaltet. Det saltområde ligger netop på 50° nordlig bredde!

Boede der en skipper i Normandiet ved Baie de la Seine, der havde interesse i at sejle havsalt »umme lant« til sildemarkeds-

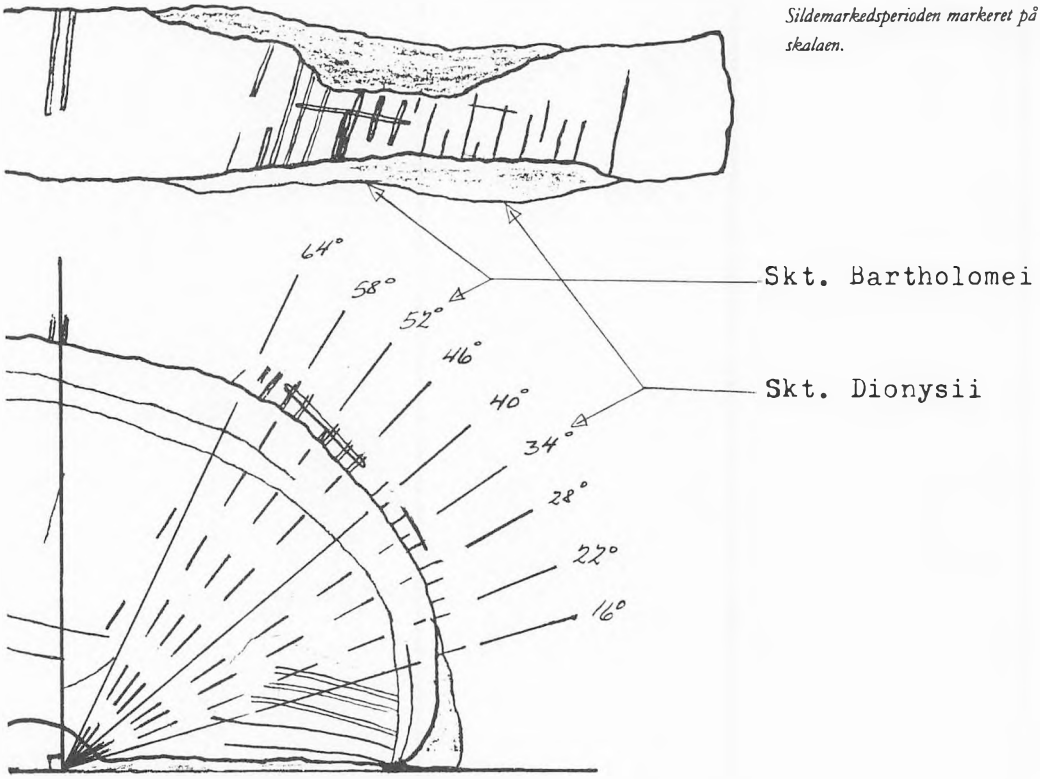
Kort med 50° nordlig bredde indtegnet.



pladserne ved Østersøen og få sild med retur i de samme tønder? Hvis det er muligt, så havde han også brug for at sejle fri af revlerne langs Jyllands vestkyst og på et passende tidspunkt – ved en rigtig bredde – at kunne rette kursen mod øst nord om Grenen og syd for Norges klippekyst ind til kystnær sejlads igen. Ville han kunne anvende stenen i sildemarkedsperioden? Den strakte sig fra Skt. Bartholomei den 24. august til Skt. Dionysidag den 9. oktober i Erik af Pommerens tid. – Kan disse datoer aflæses på stenen?

På figuren er der foretaget en opdeling af vinklerne mellem jævndøgn og solhverv i de tidligere omtalte fjerdedele à ca. 6°. Det giver de på figuren viste grader, dog med en mindre fejlmargin. Hvor på stenen skulle den 24. august da aflæses: Ved solhøjdens bevægelse fra øverst ved sommersolhverv 64° på vej ned mod efterårsjævndøgn 40°, men stopper ved 4 uger før svarende til 1/2 cirkelbue = 64 ÷ 6 ÷ 6 = 52°. Og netop dér er angivet et ekstra stærkt markeret tegn. På kanten går en dobbelt streg på tværs af vinklen fra en uge før 24. august og til en uge efter. Angiver det perioden, hvor der skulle fremskibes og oplagres ekstra store mængder salt, så det var parat, når sildefiskeriet begyndte?

På samme måde kan markering for 9. oktober findes, når solhøjden går fra efterårsjævndøgn 23. september og 16 dage frem, 40° ÷ ca. 7 = 33°. Da rammes en kort streg, men forbundet



Sildemarkedsperioden markeret på skalaen.

på tværs af en anden streg, der når de to mærker på begge sider. Er det markeringen for, at nu slutter sæsonen, og der skal ikke længere fragtes så meget salt frem?

Anvendte skipperen stenen både til vands og til lands? Der er påfaldende mange tegn, der sammenlagt tyder på det.

Konklusion

Efter denne gennemgang må det konstateres, at det endnu ikke er muligt præcist at definere den halvcirkelformede sandsten. Undersøgelsen deraf betragtes ikke som endelig afsluttet, den fortsætter. Men ud fra de mange relationer til stenen, der er gennemgået, findes det overvejende sandsynligt, at stenen har haft en funktion som solmålingsinstrument med to anvendelsesområder: både som almanak og som navigationsinstrument. Dateringen kan også kun blive tilnærmet. Den må variere mellem ca. 1350 og til begyndelsen af 1500-tallet, fra overgangstiden for indførsel af Baiesalt til mulig samtidig datering med keramikken. Men måske er stenen nedlagt ved stjertpotten som et nedslidt og udkonkurreret navigationsinstrument, og dermed indsnævres perioden.

Litteratur

Benedicht, L.: Søkartet offuer Øster Oc Vester Søen, prentet i Kjøbenhaffn aff L. B. 1568. Tidsskrift for Søvæsen 86 J. Knudsen. København 1915.

Berg, H. Bender Jørgensen, L., Mortensøn, O.: Sandhagen. Et langelandsk fiskerleje fra renaissancen. Rudkøbing: Langelands museum. 1981.

Blomqvist, R.: Falsterbohus. Kulturen, Lund, årbog 1950(51).

Bondesen, E.: Havspejlssvingninger og strandlinier. Historisk årbog fra Roskilde Amt. Roskilde 1982.

Cour, V. la & Stiesdal, H.: Danske voldsteder fra oldtid og middelalder. Nationalmuseet. København 1957–63.

Cour, V. la: Danske borganlæg til midten af det trettende århundrede. København 1972.

Crumlin-Pedersen, O.: Schiffe und Seehandelsrouten im Ostseeraum 1050–1350. Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte. Bd. 7. Bonn 1983.

– Skibe, sejlads og ruter hos Ottar og Wulfstan. Ottar og Wulfstan, to rejsebeskrivelser fra vikingetiden. Roskilde 1983.

– Søvejen til Roskilde. Vikingeskibshallen i Roskilde. 1978.

– Pugna Forensis – ? Arkeologiska undersökningar kring Foteviken, Skåne. Länsstyrelsen i Malmøhus län. 1984.

Crumlin-Pedersen, O. & Vinner, M. (ed.): Sailing into the Past. Proceedings of the International Seminar on Replicas of Ancient and Medival Vessels, Roskilde 1984. The Viking Ship Museum. Roskilde 1986.

Darnell, P.: Solstenens hemmeligheder. Af Ryegårdstenens historie. Naturens Verden, 11–12. København 1986.

Ehinger, B.: Vikingarnas navigationsinstrument 1000 år för sin tid. Forskning og fremsteg nr. 8/77. Stockholm 1977.

Erikkson, E.: Skånemarkedet. Wormianum. Aarhus 1980.

Frandsen, S.: Nordsjællands fiskerlejer. Bygd 18. år, 1. Esbjerg. 1987.

Haasum, S.: Vikingetidens segling och navigation. Thesis and Papers in North-European Archeology. Scandinavian Books. 1974.

Hansen, Aa.: Rapport om solmålingsinstrument fra Albuen. København 1986.

Hansen, M.: Ellenborg – Lollands Albue. En middelalderlig sildemarkedsplads. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Helsingør. 1952.

– Prøvegravning på Lollands Albue. Rapporter til Nationalmuseet. Nakskov. 1952.

Heinesen, F.: Vardin. Bind 50, hefti 3–4. Thorshavn 1983.

Kahl Kristensen, L.: Nordboernes inddeling af dagen. Astronomisk tidsskrift. Årgang 20, nr. 2. København 1987.

Lekholm, G.: Tidmätning. Kulturen i Lund. Lund 1954.

Liebgott, N.-K.: Kalendere. Nationalmuseet. København 1973.

– Middelalderen I–III. Sesams Danmarkshistorie. København 1984.

– Stakhaven. Arkæologiske undersøgelser i senmiddelalderens Dragør. Nationalmuseet. København 1979.

Lundwall, S.: Solur. Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder XVI. København 1971.

– Ur och urverk. Stockholm. 1955.

Løkkegård-Poulsen, K.: Maribo amt. Arkæologiske udgravninger i Danmark i 1985. RAS. Det Arkæologiske Nævn. København 1986.

Magnusson, T. & Olafsson, G.: »Da man endnu kun har koncentreret sig om nordbohusene, er områderne vedr. søfart ikke undersøgt.« meddelelse fra Reykjavik 1986.

Malmros, R.: Leding og skjaldekvad. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og historie, 1985. Det Kongelige Nordiske Oldskriftselskab. København 1986.

Munksgård, O.: Historisk arkivgennemgang vedr. Nakskov Fjord. (upubliceret).
McGrail, S.: Ancient Boats in North-West Europe. National Maritime Museum, Greenwich. 1987.
Nielsen, A. V.: Soluret. Købstadsmuseet, Aarhus. 1953.
Opgravningen in Amsterdam. 20 Jaar Stadskernonderzoek. Amsterdam 1977.
*Persson, J.:*Uppgrävt förflutet för PK-Banken i Lund. Archaeologica Lundensia VII. Kulturhistoriska Museet i Lund. Malmø 1976.
Petersen, J. E.: Farvergade i Næstved. Arkæologiske fund fra germansk jernalder og middelalder. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie. 1987. Det Kongelige Nordiske Oldskriftselskab. København 1988.
Preisler, A.: De arkæologiske undersøgelser i Smørumovre. København 1987.
Ramskou, Th.: Solstenen. København: Rhodos 1969.
– Solkompasset. København: Rhodos 1982.
Saugmann, S. A.: Vikingernes tidsregning og kursmetode. Maritim Kontakt 2. København 1981.
Schnall, U.: Navigation der Wikinger. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Bd. 6. Hamburg 1975.
*Skaarup, J.:*Rapport vedr. UV-rekognosering af lokaliteten »Albuen Havn«, Kappel Sogn, Lolland. Nationalmuseet. København 1980.
Smidt, C. M.: Middelalderfund på Albue. Vestlollands Avis. Nakskov 1920.
Søgaard, H.: Danmarks ældste solur. Købstadsmuseet, Aarhus 1956.
Sølver, C.: Vestervejen. Om vikingernes sejlads. København 1954.
Thirslund, S.: Træk af navigationens historie I, 1987 og II, 1988, Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg. Helsingør.
Vellev, J.: Danske solure fra middelalderen. Hikuin 6, Aarhus 1980.
Ventegodt, O.: Skibe og søfart i danske farvande i det 12.–14. århundrede. Maritim Kontakt 3. København 1982.
Zinner, E.: Geschichte der Steinkunde. Springer, Berlin 1932.
– Deutsche und Niederländische Astronomische Instrumente des 11.–18. Jahrhunderts. Munchen 1956.
– Alte Sonnenuhren an Europäischen Gebäuden. Wiesbaden 1964.

Jørgen Christoffersen

Nyt om vraget af orlogsskibet Dannebroge

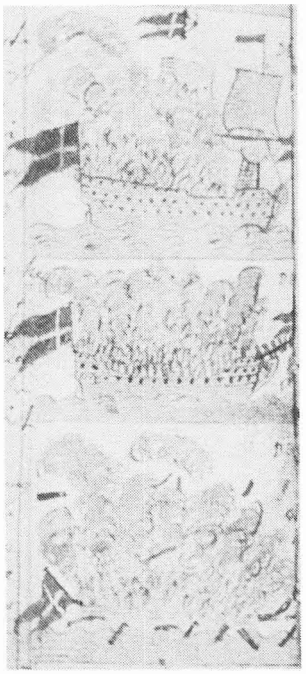


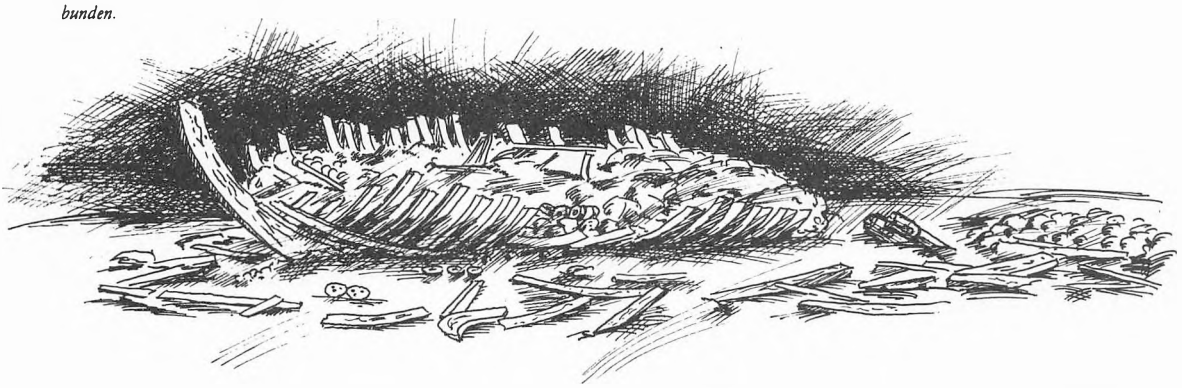
Fig. 1. Trosners tegninger

Den 4. oktober 1710 sank orlogsskibet *Dannebroge* omtrent midt i Køge Bugt efter en kort, men hård kamp mod den svenske flåde. Trods en heftig ild ombord fortsatte skibet kampen, indtil det sprang i luften og gik ned med 500 mand. Blandt de omkomne var skibets chef Ivar Huitfeldt, som ved sin indsats i dette slag blev kendt som en af nationens søhelte. I betragtning af kampens korte varighed og det ringe antal skibe, der direkte engagerede hinanden, har denne dag i flådens historie været genstand for usædvanlig stor interesse. Der er bevaret en del samtidige kilder i form af skibsjournaler og efterfølgende rapporter, som på flere punkter kan give forskellige tolkninger af optakten til slaget og selve forløbet. En levende beretning er bevaret i den norske matros Niels Trosners dagbog, som han har illustreret med en tegneserie.

Kun på enkelte punkter stemmer de officielle kilder overens, f.eks. vindens retning og styrke, samt vragets position. Sidstnævnte stammer fra et fartøj, som kort efter kampen blev udsendt for at bjærge ankeret, som Huitfeldt lod behørigt falde med tøndebøje og reb samt det 55 cm svære ankertov. Forskibet af vraget har dengang ligget synligt under vandoverfladen, og det er derfor besynderligt, at de datidige pejlinger placerer vraget ca. 2 sømil for langt mod SSV.

I 1985 blev vraget atter »genfundet«, og i de følgende år har Orlogsmuseet sammen med sportsdykkere undersøgt et stort område af havbunden omkring de noget sørgelige rester af for-

Fig. 2. Vraget af forskibet på havbunden.



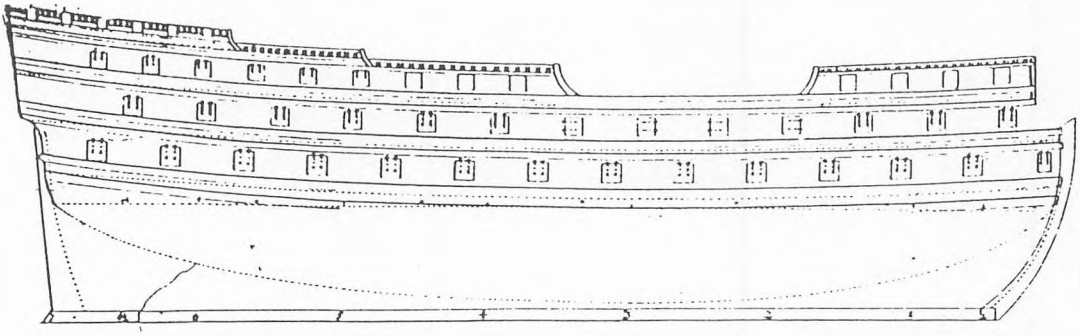


Fig. 3. Sidetegning af orlogsskibet Dannebroge 1691.

skibet. Det er således ikke den slags, sportsdykkerne med et rammende udtryk kalder for et »Anders-And-vrag«. Ikke desto mindre har det vist sig, at vraget trods de uanselige rester stadig indeholder ting, som i tidens løb har skabt en mindst lige så spændende historie om lovlige og ulovlige bjærgninger som historien om skibets sidste dramatiske timer. Begivenhedernes forløb kender vi langt fra til bunds endnu, og det vil falde uden for rammerne her med en detailleret gennemgang af den smule vi ved, men et kort rids af undersøgelserne og nogle af de interessante fund kan give et indtryk af materialets omfang.

Dannebroge udmærker sig bl. a. ved at være det første skib, som løb af stabelen på det nyanlagte flådeværft Nyholm 1692, bygget efter et af de ældste sæt danske konstruktionstegninger vi har bevaret. Skibet målte 164 fod over stævnene, 42 fod og 6 tommer i bredden, og stak 20 fod og 6 tommer. Det var et forholdsvist stort skib i den danske flåde konstrueret med 2 gennemgående batteridæk og beregnet til at bære 94 jernkanoner og en besætning på 600 mand. Jernkanonerne gik man hurtigt bort fra, og i den sidste bestykningsliste 1710 fra Holmens chef Ole Judichær, anføres bestykningen som 78 metalkanoner (bronze), nemlig 26 stk. 24 punds, 22 stk. 14 punds, 20 stk. 8 punds og 10 stk. 4 punds kanoner, hvortil kom 4 stk. 14 punds jernhaubitzer. Disse kaliberangivelser klinger ikke af meget i forhold til de betegnelser kanonerne ellers var kendt under, som f. eks. »Stakket Neldeblad« (4-pundige), »Skjoldtudser« eller »Drager« (8-pundige), og ikke mindst »Gamle Konger« (14-pundige), alle navne refererer til relieffigurerne på løbet. Vi ved ikke, hvor mange forskellige af disse typer, der egentlig var ombord, men flere var allerede dengang sjældne, og en del har rent faktisk været antikviteter, da skibet gik ned. Man kan derfor roligt sige, at også våbenhistorisk udgør Dannebroge et interessant objekt.[1]

1. P. Dedenroth Schou, 1974. Hundrede Konger. To kanonserier fra Christian IV's tid. Våbenhistorisk Årbog, 20.
2. P. Holck, 1935, Kampen i Køge Bugt den 4. oktober 1710. Tidsskrift for Søvæsen.

Bjærgede kanoner

Det var nu ikke de antikvariske interesser der fik startet bjærgningerne fra vraget, men den kendsgerning, at kanonerne repræsenterede en stor værdi til genbrug eller omsmeltning. Tidligt i foråret 1711 begyndte man under ledelse af Scoutbynacht Sehested, der selv havde deltaget i slaget året før. Ved hjælp af datidens primitive dykkerklokke og teknik lykkedes det i årene 1711–14 at bjærge et antal kanoner + 12 tons brudstykker, som blev smeltet om til mindre kanoner. Det nøjagtige antal bjærgede stykker er usikkert; næsten alle kanonerne var sprængt eller ubrugelige som følge af den voldsomme ophedning og bratte afkøling ved skibets brand, eksplosion og forlis. En oplysning angiver 10 stk.,[2] og regner man med vægten for de størst mulige kanoner, kan der således være bjærget ca. 25 tons lagt til de 12 tons brudmetal = 37 tons ud af den samlede mængde metalkanoner på ca. 110 tons.

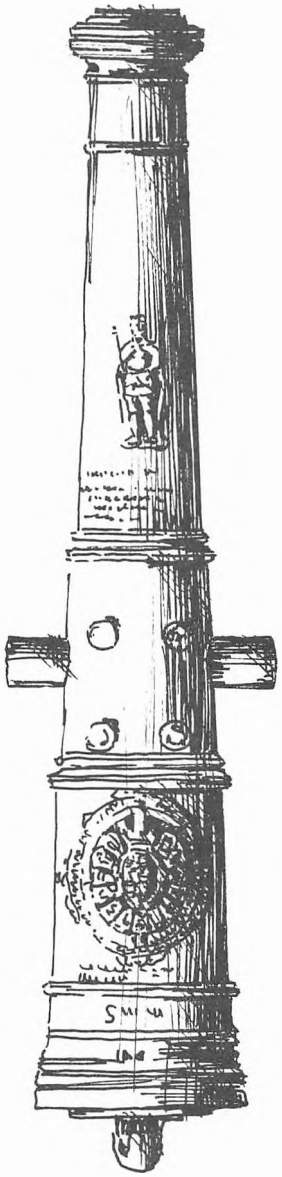


Fig. 4. 14 pd Gammel Konge.

Så vidt vi ved, sank vraget derefter hen i glemsel indtil 1873, året efter den store stormflod, hvor fiskere og lodser fra Dragør under drægning efter ankre stødte på vraget. Bjærgningsselskabet Svitzer kom hurtigt på pletten, og fra fartøjet *Hertha* startede dykkerne sprængninger i vraget efter værdier, først og fremmest kanoner, af hvilke man i årene 1873–75 bjærgede 13 stk. + 1 stort anker og et tinfad. Det viste sig ikke at være et lukrativt foretagende, idet selskabet måtte ud i et flerårigt tovtrækkeri med staten om indløsningen af kanonernes metalværdi. Disse kanoner kom dog til ære og værdighed takket være våbenhistorikeren Otto Blom, som i en artikel i Illustreret Tidende 1873 beskrev de sjældne fund og deres betydning som nationale klenodier. 1864 nederlaget var ikke langt væk, og et monument over dansk heltedåd kunne der rejses stemning for. Man tog de fleste af de bjærgede kanoner og skabte Huitfeldt-monumentet på Langelinie, hvortil rammen udgøres af 2 stk. 24 pd Halve Kartover, 2 stk. 14 pd Gamle Konger og 1 stk. 8 pd Drage. Til udsmykningen i bronze på søjlen og englen på toppen omstøbte man brudstykker af et par kanoner. På flådestationen Holmen blev det bjærgede anker opsat med en mindeplade, men også en privatmand ønskede at markere det nationale og bekostede en klokke til Holmens Kirke, hvortil man tog en knækket Konge (nr. XXIV/XXVII). De resterende 6 kanoner blev overdraget til Tøjhusmuseet, hvorfra en 14 punds Konge senere blev afgivet som monument over Huitfeldt til Hurum Kirke i Norge, hvor søhelten ligger begravet.

Lægges vægten af de bjærgede kanoner + brudstykker = ca. 15 tons fra 1873–75 til metalvægten bjærget 1711–14 fås ca. 52 tons, eller knap halvdelen af den samlede kanonvægt ombord i skibet.

Ved undersøgelserne 1986–88, som har strakt sig over et langt større areal, er kun fundet 4 større brudstykker af metalkanoner med en samlet vægt på ca. 2,5 tons. Hvor resten af kanonerne gemmer sig, måske dybt begravet i sandet, er indtil videre et mysterium. Efter genopdagelsen i 1985 har det svirret med rygter om uofficielle bjærgninger i tidens løb, som det kunne være interessant at få opklaret.

3 af brudstykkerne er forstykker til 14 pd Gamle Konger, alle numrene bevaret = V, XXV og XXXV, knækket omtrent samme sted på løbet. Hertil kommer et mundingsfragment fra endnu en konge (ukendt nr.). Kanonerne er støbt i tidsrummet 1602–04 af Hans Wolf Entfelder i Helsingør og er overordentlig interessante i og med deres parallel til de berømte Kronborg-tapeter i deres udsmykning med figurer og tekster. Både tapeterne og kanonerne er for størsteparten gået til grunde, hvorfor ethvert nyt fund giver mulighed for at kontrollere billeder og tekst. Et par af kanonfragmenterne er knækket midt gennem teksten og på den tredie er teksten delvis ødelagt. Ved at supplere fragmenterne med et håndskrift af Jon Jakobsen fra 1602[3] fås forlægget til kanonteksterne om nr. V = Gramus Schioldi F. (Gram Skjolds søn), nr. XXV = Hiarno Skialdrar vel Poeta (Hjarne Skjald eller Poet), nr. XXXV = Sigvaldus Ungvini F. (Sigvald Ungvins søn).

Teksten til nr. V lyder: Sigtrugum, clava, Svarinumque ense cecidi Svediaque est nostrum ferre coacta jugum; Pendebant vivo mihi saxonis arva tributum Me cæso solium sed Svibidagrus init.

Oversat: Sigtryg fældede jeg med en kølle, Savrin med et sværd. Sverige blev tvunget til at bære vort åg; Sachsens marker betalte skat til mig i min levetid men da jeg faldet besteg Svibdag tronen.

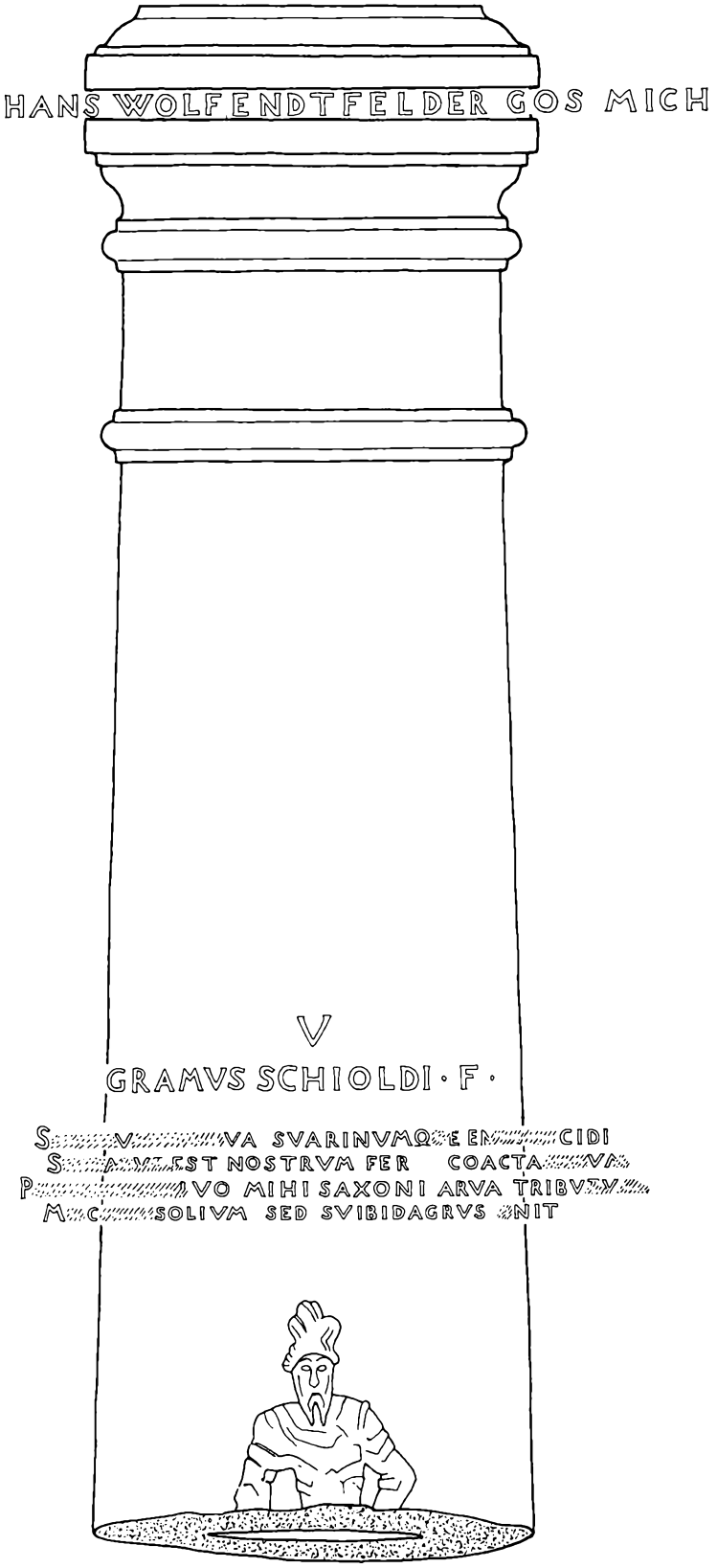
Disse kanoner fandtes sammen med en lille signalkanon indenfor vragområdet, hvorfra også stammer et lille stykke af en bronzedelfin fra en af de mindre kanoner.

Det 4. brudstykke fandtes omtrent 200 m vest for vraget liggende fuldstændig isoleret på havbunden. Det drejer sig om størstedelen af en 24 pd Halv Kartove, knækket samme sted i løbet som de øvrige, men mindre kanoner. Her har vi blot den bageste del af kanonen bevaret, desværre med druen slået af. Den er magen til eksemplarerne i Tøjhusmuseet og Huitfeldtmonumentet, som alle er støbt 1673 af Franciscus Röen i Glückstadt i en serie på 11 stk.

Eksplosionen 1710 kan ikke have slynget dette ca. 2 tons tunge stykke så langt væk fra skibet. Sandsynligvis er det 2. gang denne kanon er bjærget, denne gang i 1988 under stort ståhej af en

3. Kgl. Bibl. Gl. kgl. Samling. 271, 8. BL. 85–106.

Fig. 5. Gammel Konge nr. V.



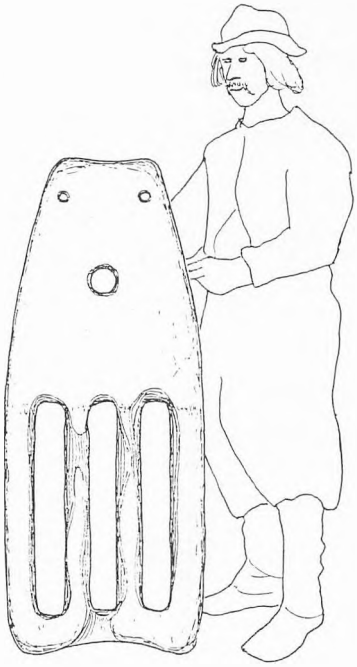


Fig. 6. Blok fra storfaldet.

slæbebåd hyret af finsk TV. Den er sandsynligvis tabt fra en pram under bugsering bort fra vragområdet, måske ved de første bjærgninger i 1711–14.

Andre bjærgede genstande

Museet har overvejende søgt at bjærge det, som kunne friste svage sjæle, eller genstande som var vigtige for tolkningen af forholdene ombord. Kun få genstande af træ fra skibets udrustning er bjærget, som f. eks. den 1,26 m høje treskårne blok, fig. 6, som udmærker sig ved sin størrelse, samt enkelte typiske eksemplarer af raperthjul, pokkenholdtskiver o. lign. til udstillingsbrug på Orlogsmuseet og Køge Museum. Af andre ting kan nævnes et stort vægtlod af bronze og et blylod med en fordybning i enden til både at tage lodskud og bundprøver samtidig. Fra dagliglivet kan nævnes kokkens og barberens tinfade, som de åbenbart har søgt at redde ud i forskibet, samt flasker og glas og kobberpander. Af de personlige genstande har vi bjærget tinknapper, skospænder og et par fine pyntenåle samt kårdefæster, hvortil kommer rester af tøj og sko, bl. a. et fint silkebånd, udskårne nålehylstre, polerede knivskafter, kridtpiber, mønter, et seglstempel og en fingerring med indlagt udskåret karneol, også til brug som segl. Et fornemt stykke er en lille rund messingdåse indeholdende et solur og kompas. Mere prosaisk er fundet af en af skibslægens tinflasker anvendt som sparegris for sølvmønter. Endelig er der skeletdele fra besætningen selv, samt de dyr, som indgik i provianten.



Fig. 7. Sølvmønter.

Undersøgelsen af vragområdet

På fig. 8 ses en plan over vragområdet, som dækker ca. 3.000 m^2 af de synlige vragdele over sandet. Undersøgelserne har vist, at indenfor det opmålte areal ligger betydelige mængder tømmer og metal gemt dybt i sandet, og det er sandsynligt, at vragdele kan findes spredt i sandet uden for det opmålte – og i dag fredede areal.

Undersøgelserne har kastet lys over flere forhold, først og fremmest forliset, hvor det viser sig, at eksplosionerne i krudtkamrene har knækket skibet midt over. Sten og udrangerede jernkanoner fra ballasten er fra det fremkomne brud styrtet samlet ned på havbunden. Den forreste del af skibet (ca. 25 m) er ved eksplosionstrykket løftet så meget op og frem i vandet, at det har kunnet synke ca. 25 m længere mod SO med en let krængning til bagbord, forøvrigt på nøjagtig 7 favne vand, som nævnt i samtidige kilder. Den agterste del af skibet har dels været brændt længere ned end forskibet, og dels kan en større krudtmængde her have forårsaget den totale splittelse.

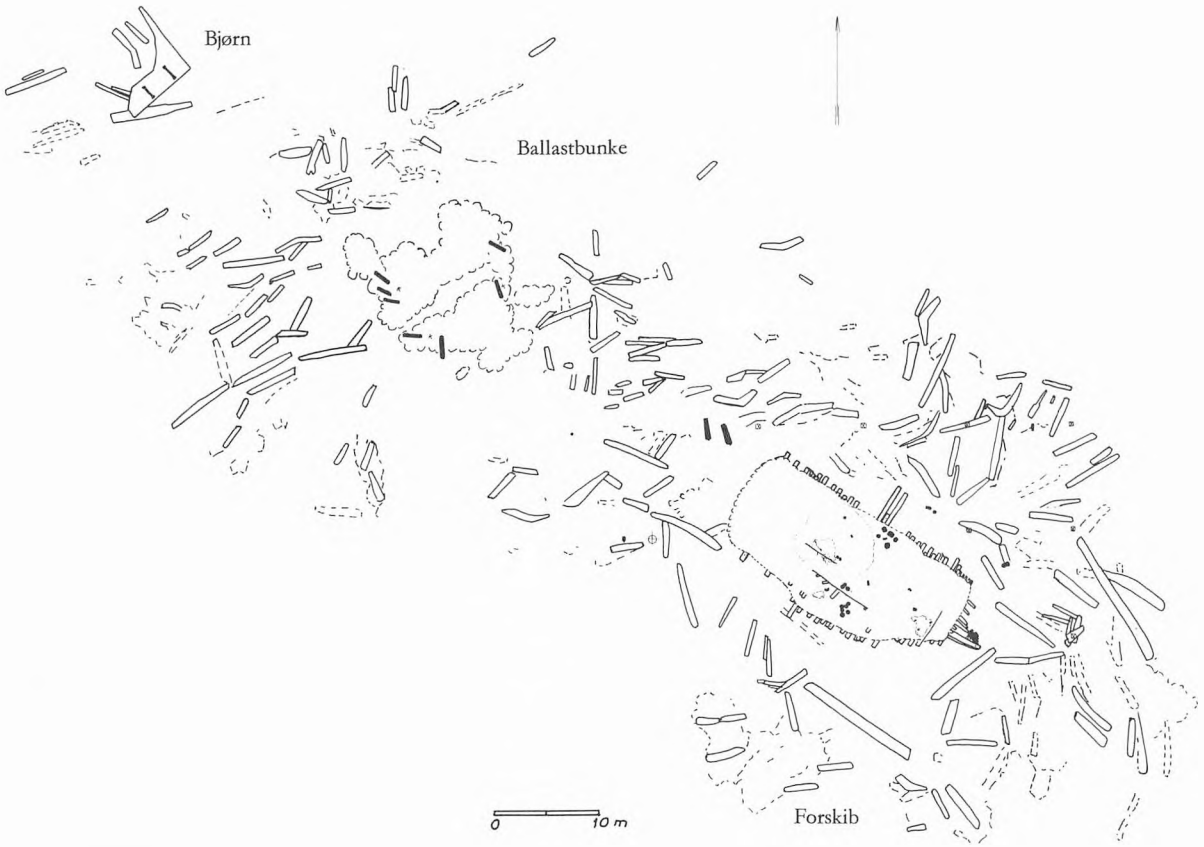


Fig. 8. Plan over vragområdet.

Agterstavnen med et stykke af kølen er brækket af og ligger vandret på havbunden sammen med roret, som åbenbart er røget ud af beslagene og sunket for sig 35 m agter for bruddet i skibet. På fig. 9 ses agterstavnen i forhold til et voksent menneske, som fortæller lidt om dimensionerne og de kræfter, der har været på spil.

Forskibet er i dag kun bevaret i 1–2 m højde med et ca. 3 m højt stykke af stævnen. Omkring forskibet ses en mængde større stykker tømmer hovedsageligt af dæksbjælker, knæ og spanter. Det viser sig, at større sammenhængende dele af skibssider og dæk ligger gemt i sandet umiddelbart op til vraget. Oppe i vraget er der fundet en del smågenstande, bl. a. mønter koncentreret i et område, hvor kabyssen har stået samt en mængde genstande fra en prøvegrøft tværs over vraget.

Sammenfattet giver dette et billede af et forskib, der er sunket betydeligt mere sammenhængende, sandsynligvis med 1–2 dæk bevaret. I løbet af de 163 år op til 1873 falder dels bordplanker af, som har siddet med jernnagler over vandlinien, dels skrider dækkene sammen, hvorved smågenstande fra dækkene, bl. a. personlige genstande og skeletdele synker ned mellem tømmeret og lejrer sig på ballasten og mellem genstandene i bunden af skibet. Her afsløredes 4 rum med en vis orden i det, der må opfattes som et trosdæk. I de yderste rum i henholdsvis bagbord og styrbord side har der ligget raperthjul opstablet, men ikke i størrelsesorden. Sammen med raperthjulene fandtes tovværk. I de to inderste rum på hver side af kølsvinet lå kanonkugler og reservedele til riggen, enkelt- og dobbeltskårne blokke samt blokskiver og tovværk. En del af blokkene er åbenbart blot skåret af riggen og lagt eller smidt ned i rummene med stumper af tovværket siddende i.

Da Svitzer påbegyndte sprængningerne i 1873 stod store dele af den murede kabys med gryder, potter og pander. Her har skibets kasse været stukket af vejen fra branden agterude, og sammen med møntbeholdningen har et par drenge på henholdsvis 7

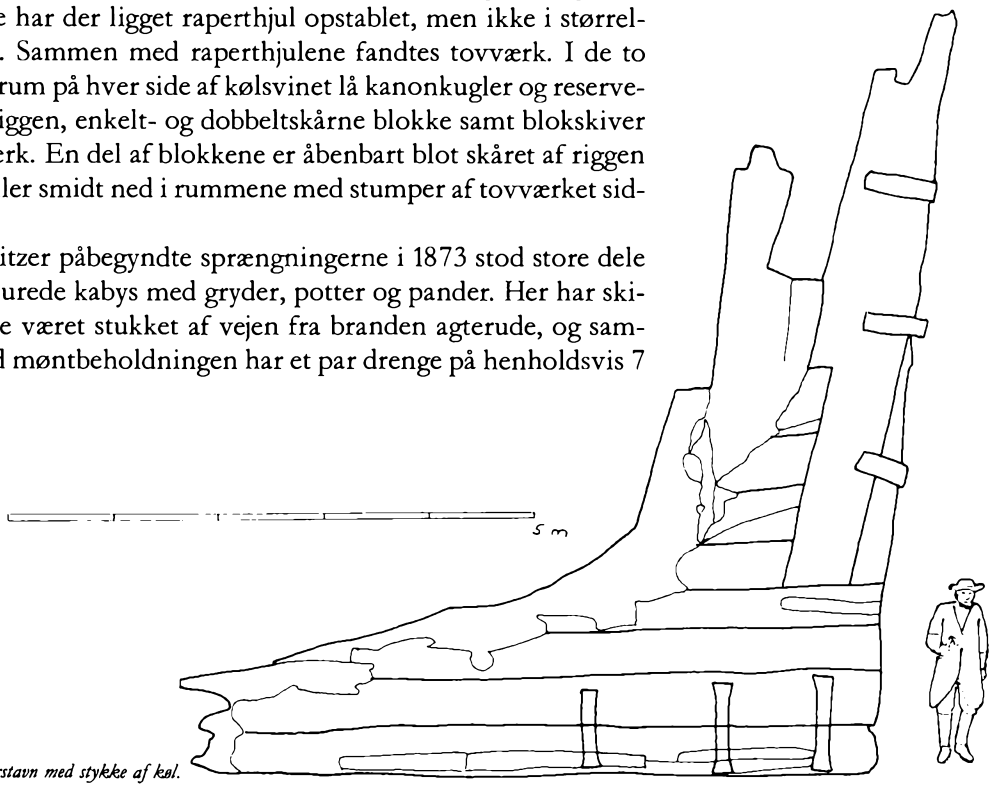


Fig. 9. Agterstavn med stykke af køl.

og 16 år gemt sig. De er antropologisk bestemt til med stor sandsynlighed at være brødre. Vi ved fra Svitzers egne oplysninger, at vraget var ca. 1 m højere end det er nu, og der er ingen tvivl om, at det er effekten fra de seneste sprængninger, man i dag ser øverst i vraget og på havbunden omkring forskibet.

»Møntskatten«

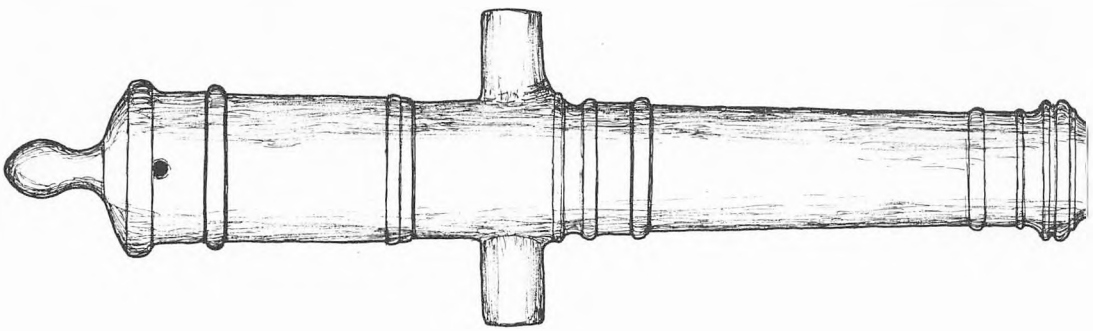
Der har været knyttet stor spænding til rygterne om en sølvskat på 160.000 Rdl. ombord i *Dannebroge,* fordi flådens kassemester åbenbart har været ombord på skibet. Sådanne rygter kan være svære at aflive, især når der er fundet sølvmønter i vraget. Men summen blev nu engang udbetalt før flådens togt og skulle dække udgifter til hele flåden, som led en del havarier undervejs. Allerede en måned før slaget i Køge Bugt klager kassemesteren i et brev over, at kassen er tom. De 500 mønter, som museet sammen med projektdeltagerne har fundet, repræsenterer snarest skibets egen kassebeholdning, og den er ikke ret stor.

Udstilling

I det nye Orlogsmuseum i Søkvæsthuset er et repræsentativt udsnit af fundene fra *Dannebroge* blive udstillet. Disse fund overstiger forventningerne på flere punkter, og sammen med den øvrige registrering af vragområdet er der bjærget et materiale til vidtgående studier og sammenligning med to andre berømte vrag *Wasa* fra 1628 og *Stora Kronan* fra 1676.

Selvom man har bevaret tømmertabeller og i *Dannebroges* tilfælde også tegninger, kan man kun se de praktiske løsninger i konstruktionen ved at studere selve vragene. *Dannebroge* er »skilt ad« og kan ikke hæves, men udgør i sig selv et instruktivt objekt på havbunden. Beskyttelsen af et vrag så langt fra kysten er overordentlig vanskelig at gøre effektiv, og man kan kun opfordre gæster på stedet til at tænke på, at de næste dykkere gerne vil have lige så meget at se på som museumsgæster på landjorden.

Signalkanon, 48 cm lang.





Tidstypisk protræt af Guillielmo de Brouwer som kaptajn. (Privateje: Jacques de Brouwer).

Jan Parmentier

Guillielmo de Brouwer (1693–1767)

En skitse af en kaptajn, handelsmand og rederi i det 18. århundrede

Indledning

* Mange tak til Jette Skovbjerg for den gode oversættelse, til Dr. Erik Gøbel for den historiske rådgivning og til familien de Brouwer for deres beredvillige hjælp.

I det 18. århundrede var de Østrigske Nederlandes udenrigshandel hovedsagelig rettet mod Spanien, Frankrig og de Nordlige Nederlande. Den direkte handel med Skandinavien og de Baltiske Lande indtog en langt ringere plads. Varerne fra disse områder kom hovedsagelig via hollandske købmænd i Flandern og Brabant.

Handelsforbindelserne med Nordeuropa ændredes dog omkring 1740, hvor en betydelig mængde varer fra kolonierne indførtes fra København og Göteborg. De nye skandinaviske kompagnier kom herved til delvis at overtage den plads, som det Oostendeske Kompagni, der var oprettet i 1732, havde haft. Havnebyen Oostende var omdrejningspunktet for denne trafik, og nøglepositionerne i handlen blev indtaget af forskellige veteraner fra det Oostendeske Kompagni, som havde fuldendt deres maritime løbebane i Danmark og Sverige. I disse handelskredse indtog Guillielmo de Brouwer en fornem plads.

Baggrund

I første halvdel af det 18. årh. befandt kolonihandelen sig i en ekspansionsfase med oprettelse af ostindiske kompagnier i de Sydlige Nederlande og i Skandinavien. Det var i høj grad den begyndende handel med Kina, der betingede disse små kompagniers succes, idet det kinesiske marked ikke var monopoliseret af hollænderne og englænderne. Kompagniet i Oostende sendte over halvdelen af sine skibe til Kina, mens 2/3 af alle kompagniladninger i København kom fra Kanton. Hos svenskerne havde 55 ud af 61 skibe Kina som bestemmelsessted. Den vigtigste vare i den intensive trafik var te.[1]

I denne sammenhæng kan vi placere genstanden for dette studium, Guillielmo de Brouwer, som var kaptajn på kinafarere fra både kompagniet i Oostende og fra det danske Asiatiske Kom-

1. K. Degryse: *De Maritieme Organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718–1735)*, i: Mededelingen van de Marine Academie, t. 24, 1976–77; E. Gøbel: *Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732–1772. Sejlruter og sejltider*, i: H&S Årbog 1987 (Helsingør); C. Koninckx: *The First and Second Charters of the Swedish East India Compagny (1731–1766)*, Kortrijk, 1980.

pagni. Efter sin maritime karriere var de Brouwer i nogle og tyve år aktiv som handelsmand og reder i Oostende og i Brugge.

Kilder

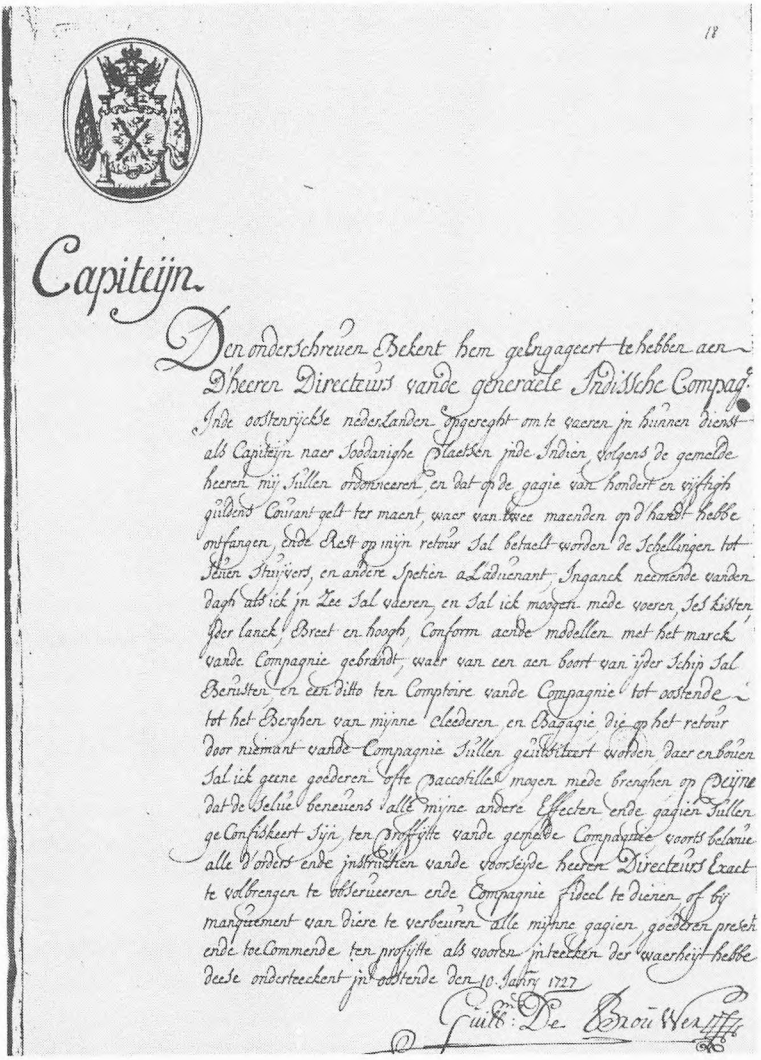
Til dette studium af Guillielmo de Brouwers liv har vi så godt som ingen personlige dokumenter haft at bygge på. Kildematerialet er fundet spredt i flere forskellige arkiver. Den maritime del bygger især på oplysninger i arkiverne hos det nederlandske Admiralitet (Algemeen Rijksarchief Brussel), det Oostendeske Kompagni (Stadsarchief Antwerpen) og det danske Asiatiske Kompagni (Rigsarkivet København). Informationerne om de Brouwers kommercielle aktiviteter er fundet i den oostendeske købmand Andreas Jacobus Flanderins korrespondance, som findes opbevaret i universitetsbiblioteket i Gent. Disse oplysninger kunne suppleres med materiale fra notariaterne i Oostende (Rijksarchief Brugge) og fra nogle familiearkiver efter handelsmænd fra Gent (Rijksarchief Gent). Endelig bidrog G. de Brouwers efterkommere med interessante familieoplysninger og illustrationer, som gjorde det muligt at afrunde billedet.

I tjeneste i Oostende

I den periode, hvor der foregik private udsendelser til Ostindien fra Oostende (1714–1722), blev de Brouwer registreret som matros på *Prins Eugenius*, en lille fregat på kun 200 ton ejet af brødrene Maelcamp fra Gent.[2] Under ledelse af kaptajn Johannes de Clerck sejlede *Prins Eugenius* den 22. februar 1719 mod Malabarkysten (syd-vest Indien) og Moçambique, hvor man kunne hente en rig ladning peber, bomuldstøj og elfenben. Tilbageturen forløb imidlertid særdeles uheldigt. Tæt ved Kap Det Gode Håb blev skibet angrebet af den engelske pirat Edward Congdon. Der udspandt sig en kort ildkamp, som faldt ud til fordel for piraterne, der var bedst bevæbnet. Congdon konfiskerede *Prins Eugenius* og dens ladning, men lod besætningen sejlede bort med et andet skib fra Oostende, *Huys van Oostenryck*, som han havde prajet få dage tidligere.[3]

Efter denne første bevægede rejse optræder Guillielmo de Brouwer ikke mere på de private ostindiensfareres mønsterruller. Han foretrak i stedet at sejle til Moçambique som andenstyrmand på fregatten *Cleyne Prins Eugenius* 1721–22.[4] Om denne ekspedition har vi kun få oplysninger; vi ved blot, at skibet i juni 1722 vendte tilbage til Oostende med en lille ladning kauriskaller.[5] Bankieren P. J. Cloots fra Antwerpen skrev angående

2. J. Parmentier: *De handelaars en supercargo's in de Oostendse Moka- en Indiahandel (1714–1735*, i: Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis, t. 122, 1985, 3–4, p. 194.
3. Algemeen Rijksarchief Brussel (ARA)/Admireliteit, nr. 563.
4. ARA/Admiraliteit, nr. 571.
5. Stadsbibliotheek Antwerpen/Gazette van Antwerpen, 7/7/1722. Kauri-skaller var gangbart byttemiddel i Bengalen og på den afrikanske vestkyst.
6. Stadsarchief Antwerpen (SAA)/Insolvente Boedelkamer, nr. 1686, P. J. Cloots' korrespondance, 10/1722.
7. SAA/Insolvente Boedelkamer, nr. 1673, J. de Prets korrespondance, 13/3 & 2/4/1724.
8. SAA/Generale Indische Compagnie (GIC), nr. 5576.



Capiteijn.

Den onderschreuen Bekent hem gelngageert te hebben aen
Dheeren Directeurs vande generaele Indische Compag.
Inde oostersche nederlanden opgerecht om te varen in hunnen dienst
als Capiteijn naer soodanighe plaetsen inde Indien volgens de gemelde
heeren mij sullen ordonneren en dat op de gagie van hondert en vijfsigh
guldens Courant gelt ter maent waer van twee maenden op d'handt hebbe
ontfangen ende Rest op mijn retour sal betaelt worden de schellingen tot
Stuijvers en andere Spetien a Ladienant Inganck neemende vanden
dagh als ick in Zee sal varen en sal ick moogen mede voeren Ses Listen
Deer lanck Breet en hoogh Conform aende modellen met het marck
vande Compagnie gebrandt waer van een aen boort van ijder schip sal
Berusten en een ditto ten Comptoire vande Compagnie tot oostende
tot het Bergen van mijnne cleederen en Bagagie die op het retour
door niemant vande Compagnie sullen geüsurpeert worden daer en boven
sal ick geene goederen ofte paccotille mogen mede brenghen op peijne
dat de selue benevens alle mijne andere Effecten ende gagien sullen
ge Confiskeert sijn ten profijte vande gemelde Compagnie voorts belove
alle d'ordres ende instructien vande voorseyde heeren Directeurs Exact
te volbrengen te observeeren ende Compagnie fideel te dienen of bij
manquement van diere te verbeuren alle mijnne gagien goederen presch
ende toecommende ten profijte als vooren in teecken der waerheijt hebbe
deese onderteeckent in oostende den 10. Jaüry 1727

Guilt: De Brouwer

dette til reder Jacomo Maelcamp, at skibet havde gjort »een slechte negotie« (en dårlig handel).[6]

Med denne erfaring bag sig blev de Brouwer efteråret 1723 hvervet som skipper på briggen *Postillon* af det netop oprettede Oostendeske Kompagni.[7] Med dette skib sejlede han til Dover, hvor det blev udrustet til en ekspedition til Açorerne. Dér skulle han krydse mellem øerne Fayal og Flores, mens han ventede på de oostendeske returskibe, som han havde til opgave at advare mod de algierske kapere, der gjorde Kanalen usikker. I juli 1724 kom *Postillon* tilbage til reden i Oostende med en ladning Fayal-vin.[8]

Kort efter søgte Guillielmo de Brouwer om en officersstilling på kinafareren *Keyzerinne*. Det Oostendeske Kompagni led af en

Kaptajnskontrakt fra 1727 for Guillielmo de Brouwer ved kompagniet i Oostende. (Universitetsbibliotheek Gent: FHH Ms. 2065).

sviende mangel på duelige flamske officerer, så de Brouwer blev, uden at have særlig megen erfaring fra langfarten, straks førstestyrmand. Få dage får afrejsen var posten som andenkaptajn stadig ubesat. De 'passende' personer til denne stilling forlangte for meget i gage. Som nødløsning valgte kompagniets bestyrelse de Brouwer til at sejle som nummer to i rang.[9] Han blev imidlertid underbetalt; han tjente kun 60 gylden om måneden, skønt den samme funktion normalt blev honoreret med 100 gylden månedligt.[10] Men månedslønnen var kun en del af betalingen; officererne havde også ret til at drive en begrænset handel, og det var denne pacotille eller føringsgods, der udgjorde den væsentligste indtægtskilde.[11] Hvor stor en pascotille de Brouwer fik, ved vi ikke, men han måtte sandsynligvis tage knap én kiste kinesiske varer med.

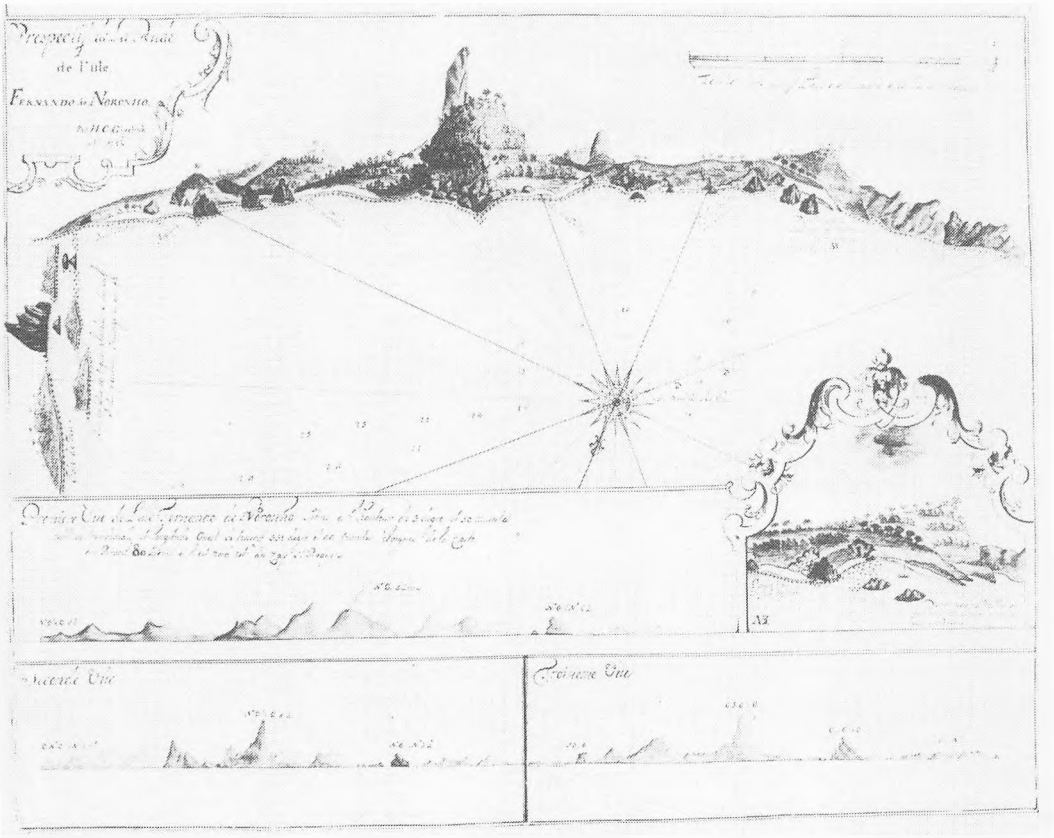
I selskab med *Marquis de Prié* sejlede *Keyzerinne* mod Kina den 20. januar 1725. På udturen ankrede de et par dage op i Santa Cruz på Teneriffa for at supplere forrådene af drikkevand og fødevarer. De rundede Kap Det Gode Håb uden særlige problemer og nåede midt i juli til Sundastrædet, hvor de endnu engang provianterede. Deres udtur var forløbet hurtigere end konkurrentens; i Macao lå det engelske skib *Caesar* som havde forladt Europa en måned før dem, men kun havde holdt 7 dage af sit forspring.[12]

Ankommet til den portugisiske koloni Macao begyndte supercargoerne at indhente oplysninger om den handelsmæssige og politiske situation i Kanton.[13] Den europæiske handel i Kanton var underkastet strenge regler. Som udlænding måtte man ikke slå sig ned permanent, men det var muligt at leje et factori på midlertidig basis. Kontrollen med den udenlandske handel lå hos hoppoen, en embedsmand, som hoffet havde ansat specielt dertil. Supercargoerne fandt frem til, at der netop var udnævnt en ny hoppo. Hans forgænger havde indført så høj en told, at det næsten var blevet umuligt at handle 'zonder hem den handen te vullen' (uden at fylde hans hænder). Denne korrupte embedsførelse førte til hans afskedigelse. Den ny hoppo blev beskrevet som en meget god og dygtig mand. Han lovede, at tolden ikke ville blive forhøjet, og gav dem de 'tsjappen', eller den tilladelse, der var nødvendig, for at de kunne komme ind i Wampou, Kantons havn.[14]

Handelen i Kanton kom til at vare forholdsvis længe for de oostendeske supercargoer, fordi det porcelæn der var bestilt, ankom meget sent. Porcelænsproduktionens vigtigste centrum lå tæt ved byen Nanking i det nordøstlige Kina.[15]

De ladninger, som europæerne havde med hjem fra Kina, bestod først og fremmest af te. Teen var først blevet kendt hos os i begyndelsen af det 18. årh. Man kunne vælge mellem grøn og

9. Rijksuniversiteit Gent (RUG)/Fonds Hye Hoys (FHH), nr. 1996, L. Bernaerts brevkopibog, 13/1/1725.
10. SAA/GIC, nr. 5800, regninger & fakturaer fra *Keyzerinne* (1725–26). De pengebeløb, der findes omtalt i denne artikel, er angivet i den sydnederlandske møntenhed gylden eller den danske rigsdaler. 1 rigsdaler = 1 gylden 18 s 2 d.
11. J. Parmentier, op. cit., p. 199.
12. SAA/GIC, nr. 5655, rejseberetningen fra *Keyzerinne* & K. Degryse, op. cit., p. 37.
13. Supercargoerne havde ansvaret for den kommercielle side af kinafarterne.
14. SAA/GIC, nr. 5530, kort rapport fra *Keyzerinne* i Kina (1725).
15. C. J. A. Jörg: *Porcelain and the Dutch China Trade,* The Hague, 1982, p. 122–123.
16. K. Degryse: *De Oostendse Chinahandel (1718–1735),* i: Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis, t. 52, 1974 p. 316.
17. SAA/GIC, nr. 5655.
18. K. Degryse: *De Oostendse Chinahandel* ..., p. 340–41.
19. RUG/FHH, nr. 2065, G. de Brouwers kajtajnskontrakt.



Kort over øen Fernando de Noronha, tegnet i 1728 af supercargo Henri Carolus Ghyselinck fra Gent. (Stadsarchief Antwerpen: GIC nr. 5740).

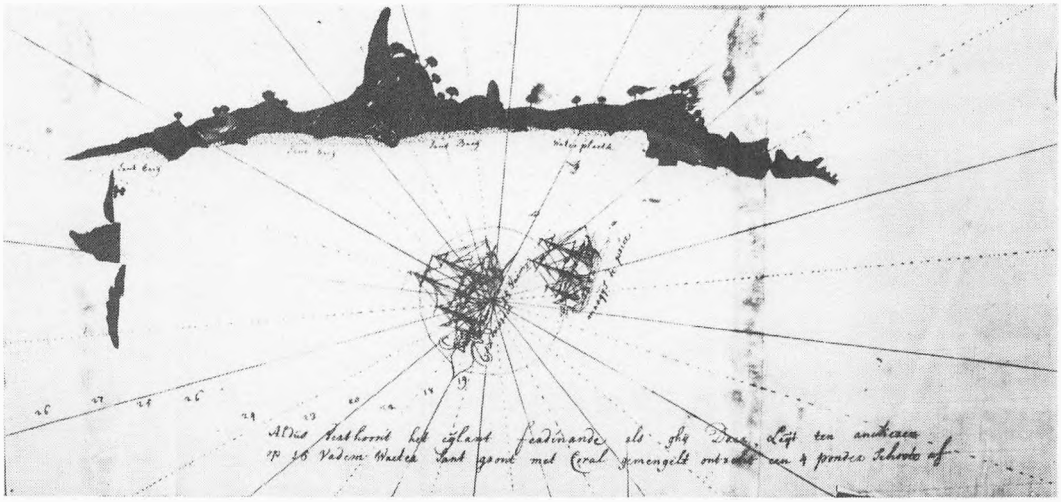
sort te, og hver af disse sorter fandtes endvidere i flere forskellige kvalitetsklasser. På det engelske marked vakte specielt bohévarianten af den sorte te furore.[16]

På tilbageturen lagde *Keyzerinne* og *Marquis de Prié* kun til ved øen Ascension for at fange skildpadder. For sikkerhedens skyld fulgte begge skibe den nordlige rute omkring Skotland, og de nåede Oostende den 21. juni 1726. Trods det lange ophold i Kanton og omvejen over det skotske farvande varede hele turen kun 518 dage og skulle dermed vise sig at blive den korteste af alle kinasejladserne fra Oostende.[17]

Ladningen på denne ekspedition bestod af te (54 %), silke (30 %) og porcelæn (9 %). Efter auktionen noterede man en samlet gevinst for begge skibe på 139,52 %.[18]

Guillielmo de Brouwer forfremmedes i 1727 til kaptajn og fik kommandoen over kinafareren *Marquis de Prié*. Det var en mærkbar økonomisk forbedring for de Brouwer; han måtte nu have 6 privilegie-kister med en samlet volumen på 2,262m^3 med. Hans månedsløn var på 150 gylden.[19]

Marquis de Prie's rejse til Kanton forløb uden problemer. På tilbageturen afveg man fra den normale rute. Kompagniets di-



Silhouet af øen Fernando de Noronha med de to oostendeske kinafarer Concordia *og* Marquis de Pricé *for anker i 1728. (Universitetsbibliotheek Gent: FHH Ms. 1848).*

rektører var nemig på udkig efter velegnede steder at proviantere mellem Ostende og Ostindien, fordi hollænderne og englænderne, der beherskede denne rute, ikke ville lade skibene fra Oostende få forsyninger.[20] Med dette formål for øje besøgte *Marquis de Prié* den brasilianske ø Fernando do Noronha. Kaptajn de Brouwer beskrev udførligt denne ubeboede ø i skibsjournalen. Han fandt den særdeles velegnet som forsyningsstation,[21] men på grund af de politiske forviklinger, der på den tid indvarslede nedlæggelsen af kompagniet i Oostende, var denne kolonistationsplan ikke længere gennemførlig.

Salget af varerne fra *Marquis de Prié* foregik som sædvanlig i Oostende. Auktionen gav den højeste nettogevinst nogen sinde i det Oostendeske Kompagnis levetid: 217,72 %! Dette usædvanlige overskud skyldes især en hausse i tepriserne.[22]

I dansk tjeneste[23]

I Danmark fandtes allerede en tradition for handel med Ostindien. Siden 1616 havde det danske Ostindiske Kompagni haft handelssamkven med India, Bengalen og Java, og man havde udbygget fortfactoriet Trankebar ved Coromandelkysten i det sydøstlige India til sit handelscentrum. Nogen blomstrende handel var der dog ikke tale om; frem til 1730 var det meget sjældent, man udrustede skibe til Asien. Det Oostindiske Kompagni led under en kronisk mangel på kapital og blev derfor nødt til at standse sine aktiviteter i april 1729. Ved hjælp af investeringer fra det danske kongehus og nogle københavnske handelshuse oprettede man i 1730 i København et interimistisk

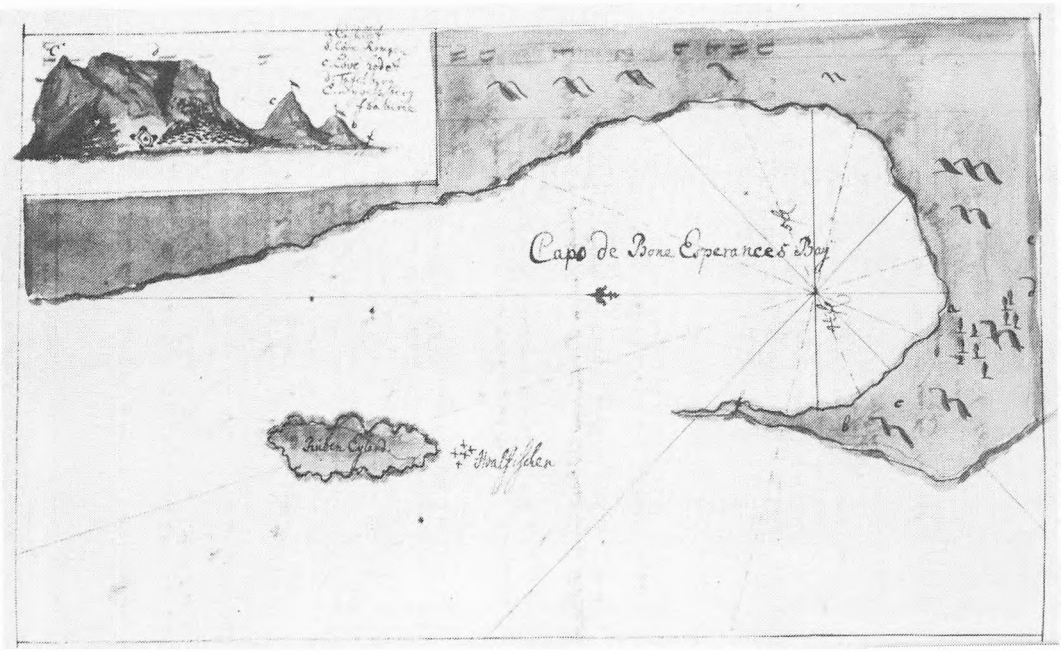
20. SAA/GIC, nr. 5705 & K. Degryse: *De maritieme organisatie* ..., p. 36–37.
21. SAA/GIC, nr. 5705, *Marquis de Prié*'s skibsjournal (1727–28).
22. K. Degryse: *De Oostendse Chinahandel* ..., p. 341.
23. J. Parmentier: *Oostendse zeelui en supercargo's in dienst van de Deense Aziatische Compagnie (1730–1747)*, i: Mededelingen van de Marine Academie, t. 37, 1986–87.
24. G. Olsen: *Dansk Ostindien 1616–1732, Vore Gamle Tropekolonier*, t. 5, København, 1967, p. 244–246.
25. J. Parmentier: *Oostendse zeelui* ... & C. Koninckx: *De Zuidnederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731–1786*, i: Handelingen van de Koninlijke Zuidnederlandse Maatschappij, dl. XXXI (1978), p. 121–136.

kompagni, der dels skulle videreføre handlen med Trankebar og dels søge et nyt kolonimarked ved at sende et skib til Kina.[24] Det sidste var inspireret af de succesrige kinarejser, som de ostindiske kompagnier i andre europæiske lande foretog; især virkede det Oostendeske Kompagnis meget overskudsgivende kinahandel befordrede for forestillingsevnen.

De danske købmænd vendte sig først og fremmest mod de Sydlige Nederlande for at finde erfarne officerer og supercargoer; kompagniet i Oostende stod for at blive nedlagt, og det var derfor nok dygtige kandidater ledige på markedet.[25]

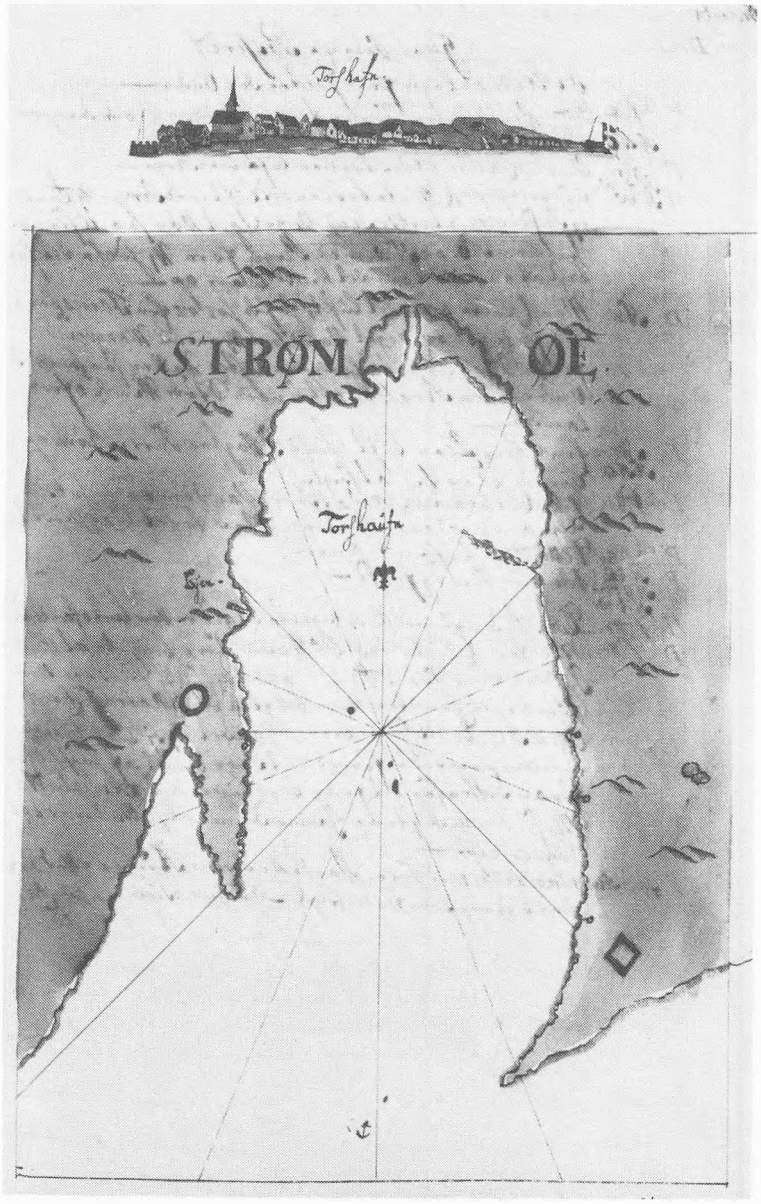
En af initiativtagerne til det intermistiske kompagni var Københavns borgmester Frederik Holmsted.[26] På anbefaling af kompagnidirektørerne i Oostende ansatte han i Antwerpen amsterdammeren Peter van Hurck som første supercargo,[27] og efter van Hurcks råd blev de Brouwer engageret som andenkaptajn. Det var imidlertid de Brouwer, som i praksis kom til at stå for den maritime ledelse af denne den første danske kinaekspedition, idet førstekaptajnen Michael Tønder kun havde sejlet som marineofficer i de skandinaviske farvande.[28] Guillielmo de Brouwer kunne regne med en god betaling. Han fik en almindelig månedsgage på 150 gylden plus en pacotille bestående af seks store kister på 40 kubiktommer eller en privilegieplads på 4,248 m^3.[29]

I september 1730 rejste van Hurck og de Brouwer til København. De udarbejdede de konkrete planer angående sejlruten og



Kap det gode Håb, tegnet i J. R. Schumachers skibsjournal for Cron Printz Christian's *kinarejse 1730–1732. (Rigsarkivet København: Søetatens skibsjounaler nr. 368B).*

26. Dansk Biografisk Leksikon, edit. S. Cedergreen Bech, bind 7, København, 1979, p. 495–496.
27. Peter van Hurck var skibslæge og supercargo på fire oostendeske udsendelser.
28. T. Clemmensen & M. B. Mackeprang: *Kina og Danmark 1600–1750. Kinafart og Kinamode,* København, 1980, p. 110.
29. Rigsarkivet København (RAK)/Soc. ad Interim, nr. 28, 16/10/1730.



Øen Strømø eller Streymoy og byen Torshavn med Cron Printz Christians *ankerplads i 1730. (Rigsarkivet København: Søetatens skibsjournaler nr. 368B).*

handels mulighederne i Kina. Et 30 år gammelt svensk krigsskib ved navn *Warberg* blev omdøbt til *Cron Printz Christian* og udrustet i løbet af en månedstid.[30]

Den 25. oktober forlod *Cron Printz Christian* København som det første danske skib med Karton som bestemmelsessted. På udturen ankrede de op i Thorshavn på Færøerne for at reparere en læk i agterskibet.

Senere provianterede de på de Canariske Øer og ved den javanesiske kyst i Sundastrædet. I Kanton var det van Hurck og de

Brouwer, der førte forhandlingerne, så danskerne fik uden de store problemer tilladelse til at drive handel på samme betingelser som de andre europæiske nationer.[30] Under opholdet fik 6 af skibets officerer, herunder de Brouwer, lavet små portrætfigurer hos en kinesisk »face-maker«.[32] Turen blev en succes; fortjenesterne på teen og silken, der udgjorde 90 % af ladningen, var henholdsvis 114,5 % og 71 %.[33]

I samme periode blev et velstruktureret kompagni på aktier oprettet i Danmark, idet Christian VI gav en 40årig oktroj til det Kongelige Danske Asiatiske Kompagni (DAK).[34]

Guillielmo de Brouwer havde gjort et fremragende indtryk i Danmark, hvor hans viden på det nautiske område blev højt værdsat. DAK spurgte ham regelmæssigt til råds ved køb af skibe, og det var efter hans råd, at direktørerne i 1732 undlod at byde på den engelske kinafarer *Caesar*.[35] Et år senere var manglen på egnede kinaskibe blevet endnu større; DAK havde kun *Fredericus Quartus* at sende ud i den sæson. DAKs bestyrelse var interesseret i at købe skibet *Tijger* fra Oostende; det var på 450 ton og havde allerede været på adskillige togter til Ostindien. Kaptajn de Brouwer inspicerede skibet og frarådede på det kraftigste, at man købte dette svært beskadigede fartøj.[36] Han foreslog, at man i stedet overtog krigsskibet *Sleswig* fra den Kongelige Danske Marine. DAK fulgte hans råd og købte denne fregat for 16.000 rigsdaler.[37]

Ved det efterfølgende kinatogt med *Sleswig* fik Guillielmo de Brouwer tilbudt stillingen som kaptajn. Han benyttede situationen til at tage sig rigeligt betalt. Han fik rådighed over 10 kister à 42 kubiktommer, hvad der gav i alt 7,44 m³ føringsgods. Ved siden af den almindelige månedsløn på 150 gylden modtog han 1000 rigsdaler eller 1900 gylden for handelsassistance i Kanton.[38]

Sleswig bragte 688.000 pund te med hjem til Danmark; 7 % heraf var pacotille. Det var en relativt stor mængde te, for den samlede ladning te på to engelske kinafarere i 1735 var kun 580.000 pund.[39]

De Brouwers pacotille blev solgt i København for 66.460 rigsdaler. Hvis man regner med, at han har haft en fortjeneste svarende til den gennemsnitlige pacotille-fortjeneste på 150 %, udgjorde hans fortjeneste i alt den anseelige sum af 39.876 rigsdaler (76.096 gylden).[40]

Med en lignende fortjeneste foretog han endnu en sidste kinarejse som kaptajn for *Sleswig* 1737–38. På denne tur var det de Brouwer selv, der omhyggeligt førte skibsjounalen,[41] og via den kan vi få en fornemmelse af, hvori hans arbejde bestod under det lange ophold i Kanton. Han sørgede for at få udført de reparationer, der krævedes på skibet; det foregik i Wampou, få mil uden for Kanton. Dér opførtes en bankesal, en midlertidig byg-

30. T. Clemmensen & M. B. Mackeprang, op. cit., p. 108–110.

31. RAK/Søetaten, skibsjournal nr. 368b, *Cron Printz Christian.*

32. H. Henningsen: *Kinesiske 'Ansigtsmagere' og deres Figurer,* i: H&S Årbog, 1959, p. 131–138.

33. RAK/Soc. ad Interim, nr. 28, 25/8/1732.

34. K. Glamann: *The Danish Asiatic Company, 1732–1772,* i: The Scandinavian Economic History Review, t. 8, 1960, p. 109–113.

35. RAK/As. Komp. nr. 29, 4/8/1732.

36. Først i 1740 fandt kompagniet i Oostende en køber til *Tijger* (K. Degryse: *De Maritieme Organisatie* ..., p. 55).

37. RAK/As. Komp. nr. 29, 26/8/1733 & nr. 8, 30/9/1733.

38. RAK/As. Komp. nr. 8, 30/7/1733.

39. SAA/Insolvente Boedelkamer, nr. 1682, 18/7/1735.

40. RAK/As. Komp. nr. 563, 31/12/1735.

41. Her vil vi gerne takke hr. Olivier de Brouwer, der var så venlig at give os en kopi af *Sleswig's* skibsjounal. Et andet eksemplar af jounalen findes i Rigsarkivet, København (As. Komp. nr. 998).



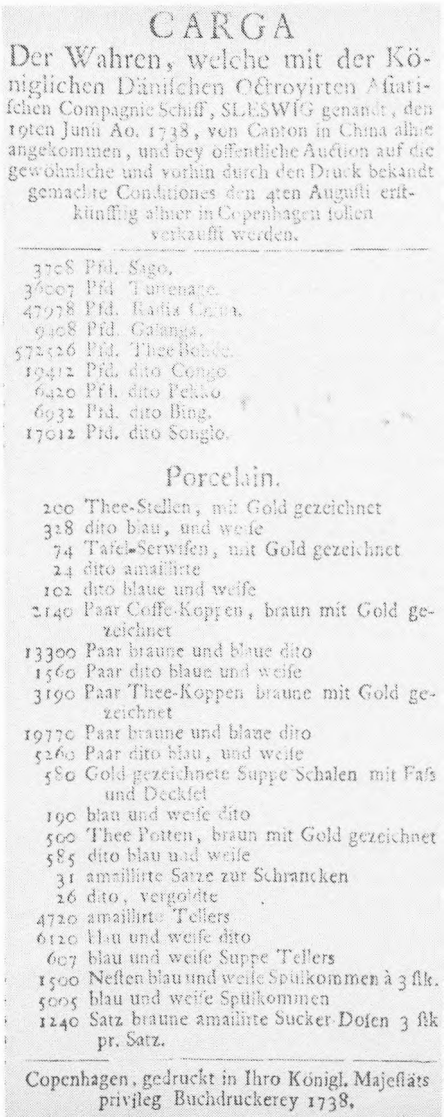
Portrætfigur af Guillielmo de Brouwer, lavet under hans ophold i Kanton i 1731 på turen med den danske Cron Printz Christian. *(Privateje: Baron de Brouwer).*

ning, der fungerede som oplagringsplads for skibsmateriel og proviant. De Brouwer var desuden jævnligt i Kanton for at rådgive supercargoerne, og han sørgede samtidig for, at den medbragte ladning kister med sølvpenge blev bragt i land under svær bevogtning. Derpå lossede man ballasten, der bestod af blyslagger, og kort efter begyndte man at gøre lastrummet klar til returlasten. Ballasten til tilbageturen, der blev anbragt nederst, var tutenage, en legering af zink, kobber og tin.[42] Kaptajn de Brouwer gav ordre til at anbringe ballasten således, at skibet kom til at stikke 15 fod dybt agter og 12 fod forude. Da mellemdækket også skulle stuves fuldt, lod han noget af skytset, 4 ottepunds kanoner og nogle kugler, anbringes i lasten. Denne ballast blev nivelleret med 16 last 'singel', brændt stenkul eller sintelkul, der altså er forstenet.[43] Før det forsvandt ned i lastrummet, blev det spulet og tørret, og nede i lasten blev det

42. C. Koninckx: *The First and* ..., p. 238.

43. De Brouwer fik sintelkullet af franske kompagniskibe i bytte for skibstømmer. VOC brugte flodsten fra Macao til nivellering (C. J. A. Jörg: Porcelain and ..., p. 51).

dækket med planker. Blandt andet for at sikre skibets stabilitet blev kisterne med porcelæn bragt først ned i lastrummet, og de Brouwer gav mandskabet befaling til at indskibe deres eget pacotille-porcelæn samtidig. Normalt blev privilegiekisterne stuvet mellemdæks, men kaptajnen ønskede at reservere denne plads til den grønne te, fordi dette 'tussendek beter conserveerde als wel in een gesloten ruim' (fordi mellemdækket konserverede bedre, og teen dér lå i et lukket rum). Den sorte te blev anbragt oven på porcelænet og fyldte lastrummet helt ud. Tørrede lægeurter og krydderier, så som kinarod og galanga, blev anbragt nede i ka-



CARGA

Der Wahren, welche mit der Königlichen Dänischen Octroyirten Asiatischen Compagnie Schiff, SLESWIG genandt, den 19ten Junii Ao. 1738, von Canton in China alhie angekommen, und bey offentliche Auction auf die gewöhnliche und vorhin durch den Druck bekandt gemachte Conditiones den 4ten Augusti erstkünfftig alhier in Copenhagen sollen verkaufft werden.

3708 Pfd. Sago.
36007 Pfd. Turmenaje.
47978 Pfd. Raffia Cassia.
9468 Pfd. Galanga.
572526 Pfd. Thee Bohea.
19412 Pfd. dito Congo.
6420 Pfd. dito Pekko.
6932 Pfd. dito Bing.
17012 Pfd. dito Songlo.

Porcelain.

200 Thee-Stellen, mit Gold gezeichnet
318 dito blau, und weiſe
74 Tafel-Serwiſen, mit Gold gezeichnet
24 dito amaillirte
102 dito blaue und weiſe
2140 Paar Coffe-Koppen, braun mit Gold gezeichnet
13300 Paar braune und blaue dito
1560 Paar dito blaue und weiſe
3190 Paar Thee-Koppen braune mit Gold gezeichnet
19770 Paar braune und blaue dito
5260 Paar dito blau, und weiſe
580 Gold gezeichnete Suppe Schalen mit Faſs und Deckſel
190 blau und weiſe dito
500 Thee Potten, braun mit Gold gezeichnet
585 dito blau und weiſe
31 amaillirte Satze zur Schrancken
26 dito, vergoldte
4720 amaillirte Tellers
6120 blau und weiſe dito
607 blau und weiſe Suppe Tellers
1500 Neſten blau und weiſe Spülkommen à 3 ſtk.
5005 blau und weiſe Spülkommen
1240 Satz braune amaillirte Sucker-Doſen 3 ſtk pr. Satz.

Copenhagen, gedruckt in Ihro Königl. Majeſtäts privileg Buchdruckerey 1738.

Sleswig's *returladning, som skulle sælges ved auktion i København den 4. august 1738. (Rijksarchief Gent: AFF nr. 2197a).*

hytterne, i våbenkammeret og på kampagnedækket, hvor også silken, lakarbejderne og en del af føringskisterne blev stuvet.

I alt tog det fire måneder at få ballasten ordnet og returlasten indskibet på *Sleswig*.

Regnskabsbøgerne fra dette togt giver et godt billede af, hvad skibets pacotille indeholdt; foruden store mængder sort te (omkring hundrede små kister), kandiserede frugter, og nogle kister med silke og porcelæn, var der mere end 50 kister med lakarbejder.[44] En del af de lakerede stole, borde og 'schriftoren' (skrivepulte) blev, sammen med noget af porcelænet, købt af den danske konge, Christian VI.[45]

Efter tre vellykkede ture under dansk flag vendte de Brouwer definitivt tilbage til Oostende. Vi må antage, at han har samlet sig en pæn formue i løbet af de otte år.

Købmand

Allerede i 1729 startede de Brouwer så småt i den koloniale handel; han købte en ladning te fra kompagniet i Oostende.[46]

Under sit ophold i København var han jævnligt aktiv som kommissionær. Ved DAK-auktionerne indkøbte han te, silke og porcelæn for sydnederlandske handelsmænd. Ved salget af *Sleswig*'s ladning i 1735 var han således en af de vigtigste aftagere; han købte 4,13 % af den totale ladning.[47]

Efter sin maritime løbebane opbyggede Guillielmo de Brouwer et handelsfirma i Oostende. Takket være sine gode forbindelser i Skandinavien blev han efterhånden en vigtig mellemmand ved afsætningen af danske varer fra kolonierne i de Sydlige Nederlande. De fornemste københavnske handelshuse, såsom Fabritius & Wever, R. Iselin og J. van Hemert, bragte via ham te og porcelæn ind på det sydnederlandske marked.[48] Denne trafik var ikke uden betydning, idet DAK reeksporterede 3/4 af alle sine kinesiske produkter.[49] I perioden 1747–1754 sejlede der årligt 1–2 skibe (100–150 ton) til Oostende fra København, stuvet fuld med først og fremmest bohé-te. Kun en lille del af disse ladninger var bestemt for de Brouwer, men det var ham, der sørgede for, at varerne blev videredistribueret til Gent, Ieper, Brugge, Antwerpen og Luik.[50] Gennem sit samarbejde med Andreas Jacobus Flanderin deltog han også i indkøbene af te og porcelæn i Göteborg, der var hjemhavn for det svenske ostindiske kompagni.[51]

De Brouwer havde ikke altid succes i tehandelen. Flanderin skrev således i 1745: 'Men heeft mij hier geseyt dat hij (de Brouwer) veele verloren heeft en sijn dienst gepresenteert heeft om andermael uyt te gaan' (man har her fortalt mig, at han (de Brouwer) har mistet meget og har tilbudt sin tjeneste for atter at

44. RAK/As. Komp. nr. 1117, *Sleswig's* negotieprotokol (1737–38).
45. T. Clemmensen & M. B. Mackeprang, op. cit., p. 141.
46. SAA/GIC, nr. 5738, *Marquis de Prié's* auktionsbog (1729).
47. RAK/As. Komp. nr. 563, 31/12/1735 & K. Glamann, op. ct., p. 198.
48. RUG/FHH, nr. 1999–2008.
49. K. Glamann, op. cit., p. 141.
50. De vigtigste aftagere var Melchior Remy (Gent), E. Bossaert (Ieper), Weduwe Carpentier (Brugge), Maximiliaan Solvijns (Antwerpen) og Claude Louvat (Luik).
51. A. J. Flanderin arbejdede for svenskerne mellem 1738 og 1745) (C. Koninckx: *Andreas Jacobus Flanderin. Een 18de-ecuwse middelgrote koopman,*i: Bijdragen tot de Geschiedenis, t. 56, 1973, p. 243–290.
52. RUG/FHH, nr. 1999, A. J. Flanderin til Antoon Flanderin, 17/11/1745.
53. RUG/FHH, nr. 2110, 26/8/1750.
54. Stadsarchief Brugge/nr. 132, befolkningsregister 1748, St. Donaaszestendeel.
55. Begge var formodentlig af sydnederlandsk oprindelse.
56. L. Dermigny: *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle (1719–1833),* Paris, 1964, p. 593.
57. Rijksarchief Brugge (RAB)/Staten van Goed van het Brugse Vrije, nr. 1496, G. F. de Brouwer (1776).
58. RUG/FHH, nr. 2000, 28/11 & 26/12/1747 samt nr. 2109, 7/9/1749.

gå ud). De Brouwer må altså have lidt store tab og igen have ansøgt DAK om en stilling som kaptajn.[52]

Handel med Norge i træ, tjære, beg og fisk kom på andenpladsen indtil 1750,[53] hvor hans svigersøn Jean-Baptiste Hoys overtog disse forretninger.

Guillielmo de Brouwer flyttede omkring 1744 til Frère Fontainestraat i Brugge, hvor han lejede et hus.[54] Han plejede fra da af omfattende handelsforbindelser med firmaerne Charles de Tollenaere og André van der Heyde i Nantes.[55] Handelshuset de Tollenaere var kendt som en af de største teopkøbere ved det franske Compagnie des Indes.[56] De Brouwer sendte endog sin ældste søn Guillaume François til Nantes i nogle år for at blive oplært i købmandsfaget.[57]

To gange lod de Brouwer sig forlede til at deltage i salthandelen, men efter en særdeles tabsgivende sejlads til Alicante, den mest betydningsfulde spanske salthavn, nægtede han at engagere sig mere i denne trafik.[58]



Karakteristisk tedåse af tin med det oostindiske kompagnis våben og initialerne GB for Guillielmo de Brouwer. (Nationaal Scheepvaartsmuseum Antwerpen).

Guillielmo optrådte også som kommissionær for lærredshandler Joseph de Potter fra Gent og udstrakte herved sit handelsområde til Cadiz.[59]

I Østersøen optrådte de Brouwer enkelte gange via hollandske handelsfolk, der havde slået sig ned i Danzig og Riga, for at anskaffe sig bjælker og pibestaver.[60] I ét tilfælde købte han i samarbejde med Flanderin og de Tollenaere 65 læster rug i Danzig, idet han regnede med, at kornhøsten i Frankrig ville slå fejl. Charles de Tollenaere sørgede for salget af rugen i Nantes.[61]

Fra 1755 var Guillielmo i den grad plaget af gigt, at han måtte trække sig tilbage fra den aktive handel.[62]

Reder

Om denne side af de Brouwers aktiviteter har vi først gode oplysninger fra det tidspunkt, hvor han flyttede til Brugge. Før den tid ejede han en galeot *De 3 Goede Vrienden,* som han solgte til DAK i 1736.[63]

Sammen med Andreas Lanszweert udrustede han i 1744, under den Østrigske Arvefølgekrig, krigsskibet *Karel van Lorreynen.* Lanszweert, der var borger i Oostende, fik et officielt kaperbrev og prajede i løbet af få måneder 7 små fragtskibe; 3 hollandske, 2 tyske og 2 engelske.[64] De Brouwer var ifølge notarialakterne ejer af to kaprede skibe.[65] I 1746 besatte den franske hær imidlertid de Sydlige Nederlande og admiralitetet i Dunkerque besluttede, at de hollandske og tyske skibe skulle leveres tilbage sammen med deres ladning.[66] Det var en kraftig økonomisk lussing for de Brouwer.

Som reder og befragter indgik han i perioden 1747–54 flere forskellige samarbejdsforhold med Flanderin og François Carpentier.[67] Han blev således medejer af 4 skibe med en tonnage på mellem 50 og 125 ton. Disse tomastere, hukkerter og brigger, udrustede man især til Norge, Nantes og Göteborg.

Guillielmo de Brouwer opbyggede et blomstrende rederi indtil han i to på hinanden følgende år, 1753 og 1754, mistede et skib.[68] Så overlod han under hensyntagen til sin alder og sit svage helbred rederiet til sine sønner.

Financier

Den investeringsform, som de Brouwer viste størst interesse, var de såkaldte 'bodemarijen' (bodmerilån), dvs. de lån som handelsmænd og långivere mod en høj rente ydede til mindre kapitalstærke søfolk og supercargoer, så de på deres rejser til Ost- og Vestindien kunne anskaffe sig en pacotille. Denne kunne ved hjemkomsten til Europa sælges med stor fortjeneste, og søfolke-

59. Rijksarchief Gent/ Algemeen Familiefonds (AFF), nr. 228, Joseph de Potters hovedbog, 1741–49.
60. RUG/FHH, nr. 2054 & 2110. De Brouwers hollandske forbindelser var Pieter van Sanen i Riga og firmaet de Vogel i Danzig.
61. RUG/FHH, nr. 2111, 26/1/ 1752.
62. RUG/FHH, nr. 2113, 5/10/ 1755.
63. RAK/As. Komp. nr. 29, 22/10/1736.
64. RAB/Notariaat Van Caillie, depot 1941, b. 36, akten 21, 22, 28, 59 (1745) og b. 38, akten 30 & 140 (1747).
65. RAB/Not. Van Caillie, depot 1941, b. 38, akten 14, 31–33 og 38 (1747).
66. RAG/Raad van Vlaanderen, nr. 34578.
67. C. Koninckx: *Andreas Jacobus Flanderin* ..., p. 280.
68. RUG/FHH, nr. 2111, 26/9/ 1753 og nr. 2112, 15/3/1754.
69. RAG/AFF, nr. 228.
70. A. J. Flanderin, Pieter Brunet og Pieter Clinckaert sluttede kontrakt med de Brouwer.



Guillielmo de Brouwer med sin familie i det veludstyrede handelskontor i begyndelsen af 1750'erne. (Verzameling van de Stad Brugge).

ne blev derved i stand til at tilbagebetale lånene med rigelige renter. Rentens størrelse afhang af situationen på lånetidspunktet, om der var krig eller fred, af rejsens længde og markedsforholdene. For Ostindiensejladserne svingede de mellem 30 og 50 %. Den eneste risiko, som långiveren løb, var den maritime, for det var kun når skibet og ladningen gik ned, at sømanden eller supercargoen ikke behøvede at betale tilbage. Denne maritime risiko kunne også forsikres.

Som kaptajn på *Sleswig* sluttede de Brouwer i 1738 en bodmerikontrakt med handelsmanden Joseph de Potter fra Gent, der lånte ham 8.000 gylden til 40 %.[69] De Brouwer finansierede formodentlig også sine andre kinatogter på denne måde.

Efter sin maritime løbebane optrådte de Brouwer jævnligt som långiver ved bodmeri-lån eller som mægler for andre långivere. Han investerede udelukkende i bodmeri-lån til de skandinaviske kompagnier, i første omgang blev der tegnet kontrakter med sydnederlandske officerer i svensk eller dansk tjeneste.[70]

Om hans investeringer mellem 1743 og 1745 har vi temmelig gode oplysninger. Han var da i samarbejde med Nicolaas Carpentier, der også var tidligere kaptajn ved kompagniet i Oosten-

de. De investerede hver omtrent 11.300 rigsdaler i bodmeri-lån, fordelt på 6 DAK-skibe. Dette gav en total nettogevinst på 10,9 %, bl. a. på grund af forliset af det ene skib, *Princesse Lovisa* (1743), som de Brouwer havde udlånt 4.800 rigsdaler til. Han kunne dog indhente 85,2 % af dette tab via en forsikring.[71]

Velhavende og velanskrevet broger

Ved siden af sine handelsinvesteringer satte Guillielmo en stor del af sin kapital i fast ejendom. Antallet af hans besiddelser voksede således i takt med udviklingen i hans maritime og handelsmæssige karriere og i takt med at han opnåede en vis social status. Kort før sin første kinarejse giftede han sig med sin kusine Marie-Françoise de Chaene og købte en beskeden bolig i Oostende for 571 gylden. Af denne sum var de 450 gylden belagt med hypotek.[72] Som kaptajn ved kompagniet i Oostende kunne han tillade sig en komfortabel patriciervilla, og i 1729 gav han 3000 gylden for huset *De Draeck,* der lå midt inde i Oostende. Dette blev den fornemste bolig i hele hans aktive karriere.[73]

I 1745 viste Guillielmo særlig interesse for inddæmningsprojektet *St. Catherina,* som hans ven Andreas Lanszweert stod for. Denne havde fået kejserlig oktroj til at inddige et marskområde tæt ved Oostende (ca. 750 ha). I løbet af 15 år købte de Brouwer 120 ha landbrugsjord på Catharina-polderen. Det var en investering, der gav et stort afkast (6 %), men det var ikke uden risiko, da disse lavtliggende havpoldere regelmæssigt var truet af digebrud og oversvømmelser.

I de følgende år udvidede han sine besiddelser med endnu et hus i Oostende og et bageri i Brugge,[74] og endelig købte han et gods og en omfattende landbrugsejendom på St. Catharina-polderen (1757). Ved hans død blev hans faste ejendom vurderet til ca. 35.000 rigsdaler; den faste ejendom udgjorde ca. 2/3 af hans samlede formue.

Et højdepunkt i de Brouwers karriere var hans udnævnelse til dansk konsul i de Sydlige Nederlande i 1774.[75] I denne stilling forsvarede han de danske handelsinteresser. I 1748. sørgede han således for at få frigivet en dansk kaptajn, som med sit skib var blevet tilbageholdt i Calais af den franske kaper Simon Bachelier. Konsul de Brouwer sørgede for, at kaptajnen kom fri, og fik også udbetalt en erstatning for det kaprede skib.[76] Guillielmo de Brouwer bar denne titel til 1752.

71. RAG/AFF, nr. 127, Nicolaas Carpentiers regnskaber, 1743–45.
72. L. Douxchamps & Y. de Brouwer: *De familie de Brouwer,* Brugge, 1952–54, p. 45.
73. RAB/Staten van Goed ..., nr. 1496.
74. RAB/Notariaat Brugge, not. Boone, b. 81, akte 73, 10/8/1768.
75. ARA/Admiraliteit, nr. 563.
76. RAB/Not. Van Caillie, depot 1941, b. 39, akten 4, 5 og 6, 10/2/1748.

Emil Andersen

En beretning om skonnert *Cathrine* af Svaneke 1922–1945

Ved et tilfælde faldt en pakke gamle papirer i mine hænder. De drejede sig om det gode skib *Cathrine* af Svaneke.

Ikke alene fortalte papirerne om skibets færden på havene, men de indeholdt også mange oplysninger om skipper, reder, havneforhold og meget andet. Desforuden fortalte materialet byhistorie om Svaneke og om byens håndværkerstand.

Jeg blev så bjergtaget af arkivalierne, at jeg gik i gang med at udarbejde en slags beretning. Undervejs blev der også rig lejlighed til at supplere med oplysninger fra andet kildemateriale.

Og her er så beretningen.

Svaneke, april 1988
Emil Andersen

Skonnert Cathrine *erhverves og går i fart*

Skonnerten blev bygget i 1889 af eg i Rudkøbing af skibsbygmester Boas for egen regning, men allerede før færdiggørelsen blev den købt af kaptajn Knuth i Sønderborg og kom til at hedde *Juno*. I maj 1893 blev den købt af H. C. V. Siegumfeldt i København og fik G. E. Godtfredsen som fører. Februar 1901 overtog Godtfredsen selv skonnerten og lod den hjemskrive i Ommel (Marstal). September 1918 solgte han skonnerten til købmand P. Bondo Petersen i Rudkøbing og Hans Simonsen blev fører af den.

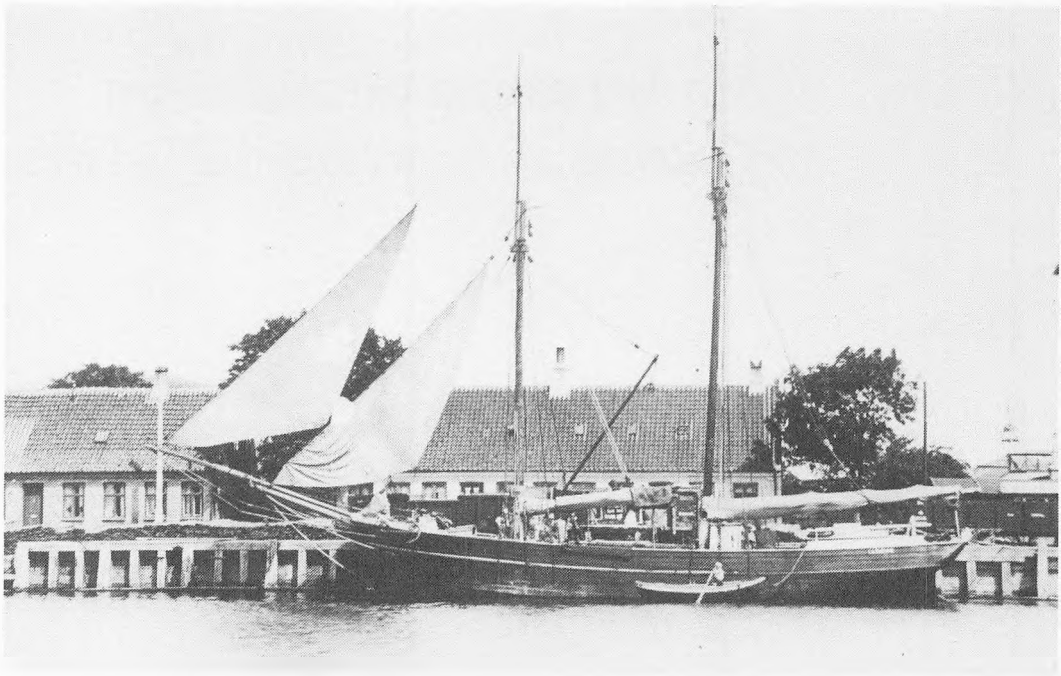
I 1920 og 21 ses *Juno* med H. Rasmussen som fører og K. E. Hansen i Svendborg som redder og i denne periode skiftes navnet til *Cathrine*.

1922 køber skibsfører Johannes M. Holm, Svaneke skonnerten og i juni samme år overgår *Cathrine* til et partsrederi, som består af:

Skibsfører Johannes M. Holm
Bestyrende reder, købmand P. B. Holst
Barbermester Thorvald Sonne
Skibstømrer Mathias Jørgensen

alle bosiddende i Svaneke.

Holm ejer 4 andele, Holst 2 andele, Thorvald Sonne og Mathias Jørgensen hver en andel i partsrederiet.



Cathrine *i Køge havn omkring overtagelsestidspunktet.*

Skonnerten har tre forsejl, et storsejl, et skonnertsejl, to topsejl og er en god sejler. *Cathrine* blev takseret til 11.000,- kroner og forsikret i »Landsassurancen for mindre Skibe«, der har hjemsted i Svendborg. Præmien er kr. 81,90 halvårligt, men selvom beløbet ikke er stort, vil Johannes Holm, der er en mand, der tager pengene i agt, have en refusion, idet han siger, at sælgeren bl.a. også har tilskrevet køberen en overskudspræmie. Der skri-

Telef. 422. Svendborg, den 2-9 — 192 2.

Landsassurancen

for mindre Skibe,
Svendborg.

Skib Kathrine, Taksationssum 11000, Forsikringssum 11000.
De bedes indbetale:

Kart –	Indskud for	192 2	Kr. 110,00 Øre	294.00
	1. Halvpræmie	192	„ „	
	2. Halvpræmie	192 2	„ 184,00 „	
	1. Vinter-Halvpræmie	192	„ „	
	2. Vinter-Halvpræmie	192	„ „	

Beløbet maa være indbetalt inden 1. Oktober 1922.
da Forsikringen i modsat Fald træder ud af Kraft.

L. Rasmussen,
Forretningsfører.

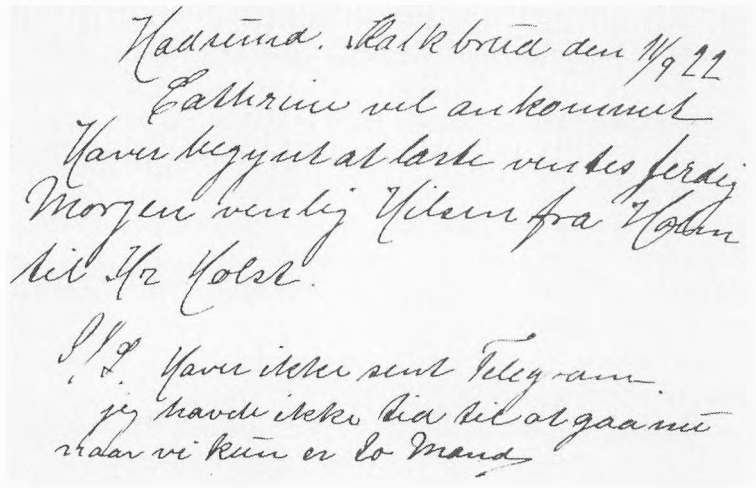
ves en del om denne refusion og det ender med, at man får 23 kroner.

Skibet anmeldes til 44 bruttoregistertons, eller helt nøjagtigt 43,77. Og netto 35,69. Og *Cathrine* går i fart.

Holm er en pligtopfyldende mand, ved anløb af hver havn går han på postkontoret og telegraferer hjem til skibsreder P. B. Holst. F.eks. som den 1. august 1922: »*Cathrine* vel ankommet til Hadsund. Alt vel. Holm.« Datidens telegramblanketter havde en reklame på bagsiden. Se bare på denne.



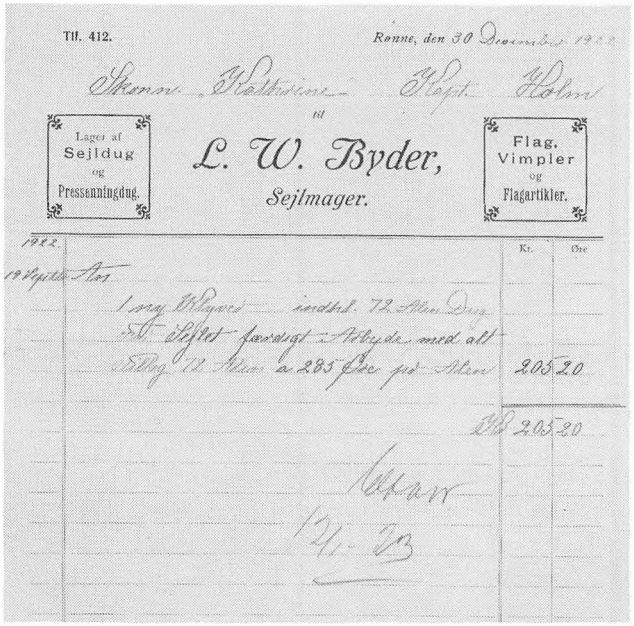
Der blev snart brug for søassurancen, for i et telegram til Holst 25. august 1922 må Holm fortælle: »*Cathrine* mistet Sværanker og 15 favne kæde. Forsøger fremskaffe andet Anker her. Ellers alt vel. Holm«.


Hadsund. Skalkbrud den 1/9 22
Cathrine vel ankommet
Haven begyndt at lække vandes derfra
Morgen vendig Vilsen fra Holm
Tilh. Holst
P.P. Haven ikke sendt Telegram
jeg havde ikke Tid til at gaa ind
Vadan vi Kun er to Mand

Skibet går for vind og vejr. Telegrammer og postkort fortæller om medgang og modgang. Kun nødigt er skibet vinddriver.

Ovenstående brevkort fra Hadsund Kalkbrud fortæller den 11. september 1922, at skipper bare sender et postkort og ikke et telegram, fordi man i øjeblikket kun er to mand, mod normalt tre.

Et og andet går naturligvis til, således må man slutte året med at få syet en ny klyver hos sejlmager L. W. Byder i Rønne. Den koster kr. 205,20. Holst noterer betalingsdatoen på foden af regningen.


Tlf. 412.

Rønne, den 30 December 1922

Skonnert Kalkbrænde Kaptajn Holm

til

Lager af Sejldug og Pressenningdug.

L. W. Byder,
Sejlmager.

Flag, Vimpler og Flagartikler.

1922		Kr.	Øre
19 Septbr. Aars			
	1 mag. Klyver indeholdt. 72 Alen Dug		
	S/T Holst forsynet i Aftryde med alt		
	Tilbehør 72 Alen a 285 Øre pr. Alen	205	20
		205	20

Aftaar

12/1-23

Skibsfører Johannes Holm var født i Svaneke 21. januar 1885 og hele livet igennem var havet hans arbejdsplads. Billedet overfor er et amatørfoto og det stammer fra omkring 1918. Fra venstre ses: fisker Hans Hansen, Østergade (Røde Hans), Oluf Wiinberg Hansen (kaldet Ola Wiinberg), Louis Marcher (senere havnefoged i Svaneke og med bowlerhatten Johannes Holm samt fisker Thorvald Nielsen. Det er lakseredkaberne der klargøres.

Holm var en rask mand og et ikke dateret avisudklip fortæller om en redningsdåd. Det er før 1920 og det var medens han sejlede som bedstemand: »12. juni. En rask sømand. »Politiken« meddeler i fredags, at en ældre, fattigt klædt kone kl. 6 aftenen før var sprunget i vandet fra kajen udfor Kongens bryghus, Sømand Holm fra jagten *Alfa* af Svanike sprang ud og reddede hende med fare for sit eget liv. Bolværket er så højt, at ingen af dem kunne nå op, men en båd kom til og hjalp dem. Redningskorpsets bil blev hentet og kørte konen på hospitalet. – Den kække sømand fortjener påskønnelse for sin dåd.«



Det første regnskab kan forelægges

Året er gået, og Holm slutter det første regnskab. Det ser sådan ud:

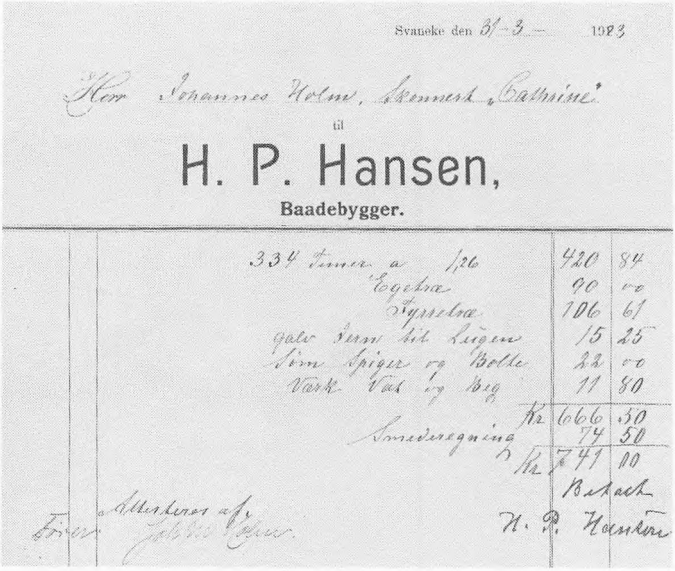
Sk/Cathrines samlede udgift fra 1922

på Skib og proviant	3942,83	
Førerens Hyre	1600,00	
Udbetalt Folkehyre	937,31	
Procenter for indsejlet Fragt	419,19	
Sejltørring og Fortøjning samt 2 middage	23,00	
		6922,33
Indbetalt til Skibsreder P. B. Holst		1769,46
Indsejlet Bruttofragt		8690,17

Tæller man regnskabet efter, er der lidt øredifferencer, men skidt med det. Holm er sømand – ikke penneslikker. Status er der ikke, og overskuddet bliver vel overført til næste regnskabsår.

De første måneder af 1923 tager megen god tid og megen korrespondance for at få opklaret forholdet til Landsassurancen for mindre Skibe.

Det drejer sig ikke alene om vintersejlads, men også om, hvorvidt skibet har været i udenlandsk havn, for som translatør Rasmussen i Svendborg så rigtigt skriver, kan han ikke sidde på



Svaneke den 31-3 1923

Hr Johannes Holm, Skonnert „Catrine"

til

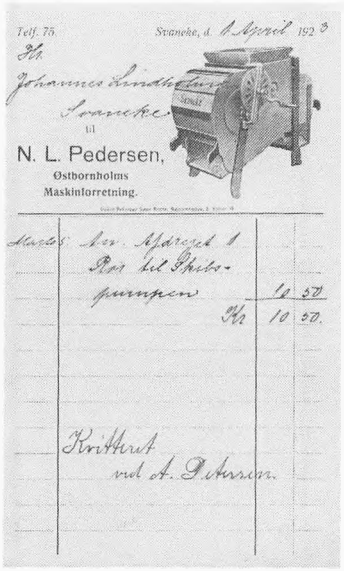
H. P. Hansen,

Baadebygger.

334 Timer a 1,26	420	84
Tjære	90	00
Tyrrebræ	106	60
gale Sum til Lugen	15	25
Sum Spiger og Bolte	22	00
Mark Vad og Arg	11	80
Kr	666	50
Smederegning	74	50
Kr	741	00

Beløbet modtaget

H. P. Hansen



Telf. 75. Svaneke, d. 1 April 1923

Hr Johannes Lindholm

Svaneke

til

N. L. Pedersen,

Østbornholms Maskinforretning.

Marts 8	Her Afdrejet 1 Rør til Skibs-pumpen	Kr	10 50
	Kvittert ved A. Petersen.		

Uoverensstemmelser med »Landsassurancen«

Sejladsen i det hårde vintervejr har givet forskellige skader, og så var der det tabte anker. Der er sendt erstatningskrav til »Landsassurancen for mindre Skibe«, men de »kvajer« sig.

P. B. Holst kontakter sin gode ven overretssagfører A. Bohn Christiansen i København, men translatør Rasmussen i Svendborg har forladt »Landsassurancen«, og det er ikke kun lovord, han giver videre til overretssagføreren. Den nye mand i selskabet hedder Kristensen Randers. Også han er overretssagfører. De to sagfører spinder lange tråde om erstatningskravet, og alt går videre i kopi til rederiet.

Det er ikke fordi, det er store penge, der tales om. For *Cathrines* vedkommende, drejer det sig om 84 kr., men to andre rederier, som Holst også bestyrer, er med i erstatningspuljen.

Kristensen Randers mener, at det i virkeligheden er rederiet, der skylder penge, for han nævner, at rederen ikke har betalt vinterpræmie, og den er på 412,90 kr. Det er altså rederiet, der er debitor hos assurancen. Præmien kan ikke tilbageholdes i modkrav, siger Kristensen Randers til Bohn Christiansen.

Bohn Christiansen taler om konkurs i et brev den 5. februar 1924, og rederiet får en udførlig forklaring på fordele og ulemper ved henholdsvis konkurs og accord. Kristensen Randers slår også med sten. I marts måned sender han sine krav, og nu er der trusler bag kravet.

Til fuld afgørelse skal *Cathrine* betale 272 kroner. Det gør man, og i maj måned kan Randers så udstede fuld saldokvittering, som han kalder det.

Noget kom der dog ud af krigen, for selvom Landsassurancen faktisk havde retten på sin side i denne sag, tilråder Bohn Christiansen alligevel rederiet at skifte over til »Øernes gjensidige Forsikrings-Forening for mindre Skibe«. Og det sker så.

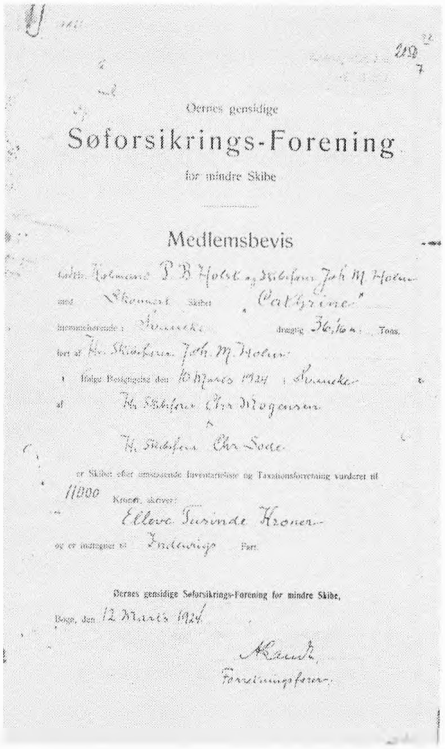
Fejden varede fem måneder, og for godt udført arbejde kommer der i juni måned en regning fra overretssagføreren. Den er på 25 kr., og den betales straks.

Overvejelser om anskaffelse af en motor

Det er ikke altid, der er last parat til Holm, når han er færdig i udlosningshavnen, så i god tid sender han et praj til Holst. Formen er ofte:

»Meddeler Dem Herr Holst, at *Cathrine* bliver udlosset Mandag, haaber, di haver en god Last til mig«.

Det har rederen nok haft, for et par dage efter er Holm »kommet lykkeligt til Rønne«. Telefonen bruges ikke meget. Bare telegram og postkort, altid skrevet i gammeldags stil.



Dernes gensidige

Søforsikrings-Forening

for mindre Skibe

Medlemsbevis

Undertegnede Kolmand P. B. Holst og Skibsfører Joh. M. Holm

med Skonnert Skibet „Catherine"

Inventarieforegående: Svanekø drægtig 36,60 Tons,

ført af Hr. Skibsfører Joh. M. Holm

i Følge Besigtigelse den 10 Marts 1924 i Svanekø

af Hr. Skibsfører Chr. Mogensen

Hr. Skibsfører Chr. Sode

er Skibet efter ommeldende Inventarielliste og Taxationsforretning vurderet til

4800 Kroner, skriver:

Ellevetusinde Kroner

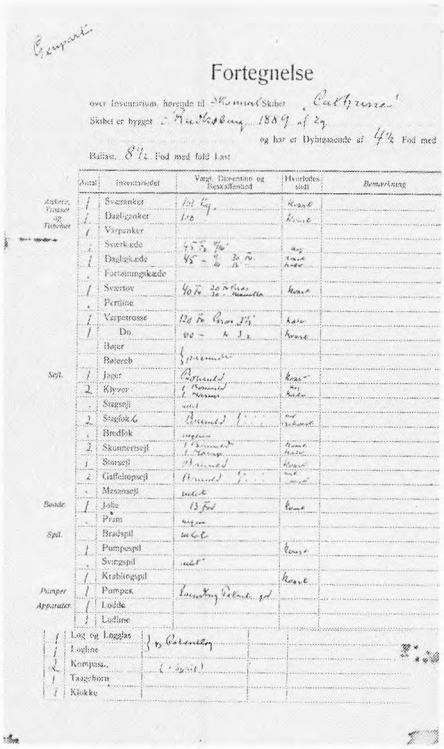
og er indtegnet til Indtegning Part.

Dernes gensidige Søforsikrings-Forening for mindre Skibe,

Bogø, den 12 Marts 1924

Kmdt.

Forsikringsfører.



Exemplar

Fortegnelse

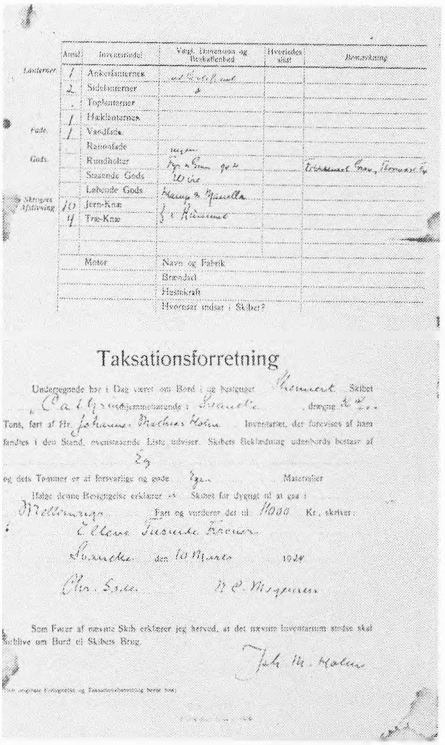
over Inventarium, hørende til Skonnert Skibet „Catherine"

Skibet er bygget i Nakskov 1889 af Eg

og har et Dybtgaaende af 4½ Fod med

Ballast, 8½ Fod med fuld Last.

	Antal	Inventariedel	Vægt, Dimension og Beskaffenhed	Hvorledes stedt	Bemærkning
Ankere, Tilbehør	1	Svenskanker	101 kg.	Kraat	
	1	Dagliganker	100	Kraat	
	1	Vikpanker			
	.	Sværkæde	45 Fv.		
	1	Dagligkæde	45 Fv.	Kraat	
	.	Fortøjningskæde			
	1	Sværtov	40 Fv.	Kraat	
	.	Perttine			
	1	Varpetrosse	120 Fv.	Kraat	
	1	Do.	90 Fv.	Kraat	
		Bøjer			
		Bøtereb			
Sejl.	1	Jager		Kraat	
	2	Kjøver		Kraat	
	.	Stagsejl			
	2	Stagfok		Kraat	
	.	Bredfok			
	2	Skunertsejl		Kraat	
	1	Storsejl		Kraat	
	2	Gaffeltopsejl		Kraat	
	.	Mesansejl			
Baade.	1	Jolle	13 Fod	Kraat	
	.	Pram			
Spil.	.	Bradspil			
	1	Pumpespil		Kraat	
	.	Svingspil			
	1	Krabbingspil		Kraat	
Pumper	1	Pumpes			
Apparater	1	Lodde			
	1	Ludline			
	1	Log og Logglas			
	1	Logline			
	1	Kompass			
	1	Taagehorn			
	1	Klokke			



	Antal	Inventariedel	Vægt, Dimension og Beskaffenhed	Hvorledes stedt	Bemærkning
Ankere	1	Ankerkisternen			
	2	Sidekisternen			
	.	Toptenningen			
	1	Hakkisternen			
Faste.	1	Vandfade			
		Rationsfade			
Gods.		Rundholter			
		Staaende Gods			
		Løbende Gods			
Skruens Aftakning	10	Jern-Knæ			
	4	Træ-Knæ			
		Motor	Navn og Fabrik		
			Brændsel		
			Hestekraft		
			Hvorvæsat indsat i Skibet?		

Taksationsforretning

Undertegnede har i Dag været om Bord i og besigtiget Skonnert Skibet „Catherine" Inventarieforegående: Svanekø drægtig 36,60 Tons, ført af Hr. Johannes Mathias Holm Inventariet, der forevises af hans findes i den Stand, ovenstaaende Liste udviser. Skibets Beklædning udenbords bestaar af Eg og dets Tømmer er af forsvarlige og gode Egen Materialier

Ifølge denne Besigtigelse erklærer vi Skibet for dygtigt til at gaa i Mellemrejse Fart og vurderer det til 4800 Kr., skriver:

Ellevetusinde Kroner.

Svanekø den 10 Marts 1924

Chr. Sode. H. C. Mogensen

Som Fører af nævnte Skib erklærer jeg herved, at det nævnte Inventarium stedse skal forblive om Bord til Skibets Brug.

Joh. M. Holm

Den originale Besigtigelse og Taxationsforretning herom findes

I 1925 farter skibet viden om. Snart er det i Lübeck efter salt, snart finder vi det i bornholmsk havn. Ligge stille skal det helst ikke.

Det er meget godt med vindkraft, en motor giver dog mere stabil sejlads. Forsigtigt startes der i januar 1925 med at få brochurer hjem fra Bukh i Kalundborg. Lige med det samme sker der dog ikke noget.

Omsider kommer policen fra »Øernes gensidige Forsikrings Forening for mindre Skibe«.

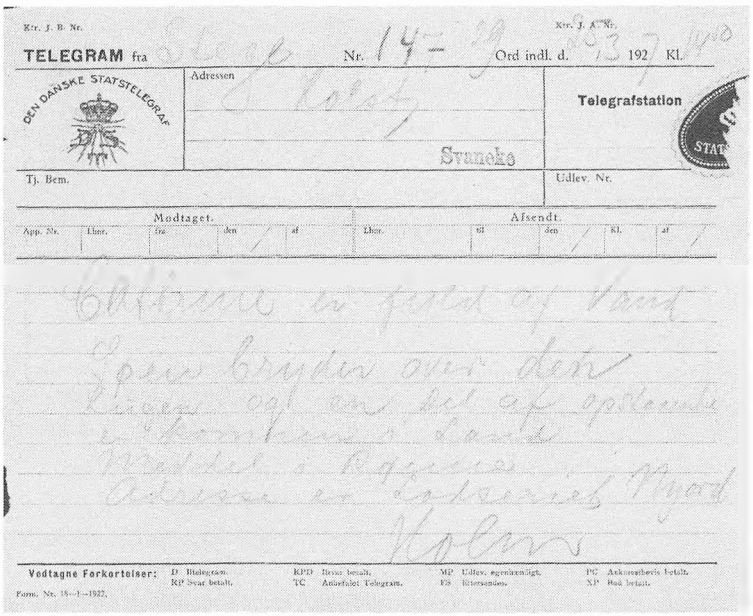
Cathrine *strander i Bøgestrømmen*

1927 bliver et katastrofeår. Den 24. marts indløber der om aftenen et telegram til rederen. Det siger kort og godt: »*Cathrine* strandet ud for Bøgestrømmen. Meddel Familien. Holm.«

Og dagen efter: »*Cathrine* er fuld af vand. Søen bryder over den. Lugen og en del af det opstående er kommet iland. Meddel i Rønne. Adressen er Lodserne i Nyord. Holm.«

Den 25. bliver der tid til en lidt mere udførlig forklaring. Holm sender et brevkort til Holst. Han bor i Nyord, og lodserne har sejlet ham ud til skibet. Schwitzer er kontaktet om hjælp og vil komme, når vejret tillader det. Noget dystert fortsætter kortet: Skibet bliver nok vrag.

Luger, klædning, kahytsdør og flere andre dele er kommet i land. Søen slår stadig over skibet, så lodserne kan ikke komme skibet nær. Det står på Østre Hage ud for Bøgestrømmen.


Ktr. J. B. Nr. Ktr. J. A. Nr.

TELEGRAM fra Skaf Nr. 14 Ord indl. d. 13 192 Kl. 11.10

DEN DANSKE STATSTELEGRAF

Adressen

Holst

Svaneke

Telegrafstation

Tj. Bem. Udlev. Nr.

Modtaget. Afsendt.

App. Nr. Lbnr. fra den af Lbnr. til den Kl. af

Cathrine er fuld af vand
Søen bryder over den
Lugen og en del af det opstående
er kommet iland
Meddel i Rønne
Adressen er Lodserne Nyord
Holm

Vedtagne Forkortelser: D Blotegram. RPD Betalt. MP Udlev. egenhændigt. PC Anbefalet betalt.
RP Svar betalt. TC Anbefalet Telegram. ES Eftersendes. XP Bud betalt.

Form. Nr. 18—1—1922.

Dette telegram satte ikke partsrederne i Svaneke i særligt godt humør.

Det var brevkortet, der fortalte om den øjeblikkelige situation, først om søndagen, den 27. bliver der tid til at skrive et brev. Det ser dystert ud. Skibet har gravet sig ned i sandet, og det formodes, at en del af bunden mangler, der er svære dønninger. Trods det har man alligevel været ombord og bjærge de tre forsejl og skonnertsejlet. Storsejlet hænger i laser, det er ikke noget værd. Trosser og tovværk bringes med, så meget, der kan findes. I det hele taget tager man så mange løse ting med, som det er muligt. Mandskabets tøj derimod er det ikke lykkedes at få tag i.

Opmuntrende er det heller ikke, at de telefonsamtaler, der er ført med »Bogø« og Schwitzer, har resulteret i, at bjærgningsselskabet synes at have opgivet at kunne bjerge *Cathrine* efter beskrivelsen fra strandingsstedet.

Skibet er lastet med granit, og det bliver rederens opgave at gå til »De forenede Granitbrud« i Rønne og fortælle dem, hvordan sagerne står.

Søforhør og bjærgning

Den 29. marts er der søforhør i Stege. Samme dag afmønstres mandskabet. Tilgodehavende hyre bliver udbetalt sammen med et lille forskud på mistet tøj, og så damper de af til Svaneke.

Forsikringsselskabet »Øernes gensidige Forsikrings-Forening for mindre Skibe«, som i daglig tale forkortes til »Bogø«, er for alvor kommet med i billedet. Selskabet har lagt pres på Schwitzer, så de trods alt alligevel holder sig parat til en eventuel bjærgning.

En dykker, der hedder O. Larsen på *Marianne* af Rødvig, tilbyder at fiske lasten op. Tilbudet modtages, dog med den tilføjelse: såfremt lasten ikke er gået igennem bunden og ned i sandet.

Holm er blevet en flittig brevskriver. Hver dag indløber der kort, brev eller telegram til P. B. Holst. Den første april kan det fortælles, at Holm har været på skibet sammen med Nyordslodserne dagen før; de har bjærget noget inventar, et anker, 45 favne kæde, men tiltagende kuling tvang dem til at sejle tilbage igen.

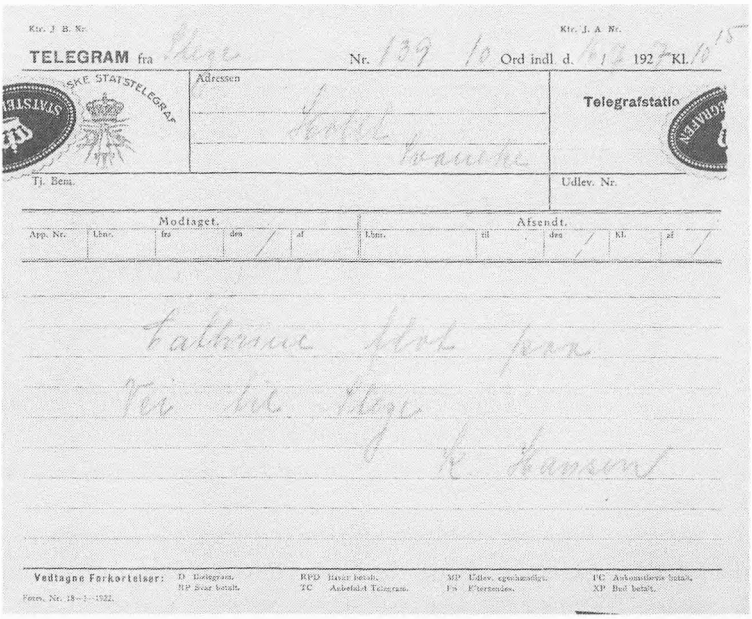
Noget glædeligt er det alligevel. Holst skal sige til bedstemanden (Harald Olsen) at lodserne har fisket hans bedste tøj op, de har også fået tag i hans overfrakke, og det tilføjes, at det ikke har lidt særlig overlast, for det har ikke været i berøring med petroleum. Optimistisk siges det, at nu skal det bare presses op.

Det bliver ikke Larsen fra *Marianne,* der kommer til at fiske stenlasten op. En dykkerjagt, *Johanne* af København får entreprisen, sådan har »Bogø« bestemt.

Holm kan ikke rigtig sige, hvornår han får tid til at komme til

Svaneke. Der står kun det samme på brevkortet, så hjemme må man trøste sig med: kommer tid kommer råd.

Og dagene går. De bliver til uger. Og de bliver til måneder. Skonnert *Cathrine* står stadig på grund på Østre Hage ved Bøgestrømmen. Johannes Holm er i Svaneke. Med rederen drøfter han daglig fremtiden.


Ktr. J. B. Nr. Ktr. J. A. Nr.

TELEGRAM fra Stege Nr. 139 10 Ord indl. d. 16/7 192 Kl. 10 15

DANSKE STATSTELEGRAF

Adressen

Hotel Svaneke

Telegrafstation

Tj. Bem. Udlev. Nr.

Modtaget. Afsendt.

App. Nr. | Lbnr. | fra | den | kl | Lbnr. | til | den | kl | zl

Cathrine flot fra
Vej til Stege.
K Hansen

Vedtagne Forkortelser: D Telegram. RPD Svar betalt. MP Udlev. egenhændigt. PC Anbefalet Telegram. TC Anbefalet Telegram. Fs Efterstenden. XP Bud betalt.

Så en dag. Den 16. juli kommer der et telegram: »*Cathrine* flot. På vej til Stege. K. Hansen.« Midt i al bedrøveligheden lyste telegrammet op som en solstråle for rederiet. Man vidste ikke, at det stod så godt til.

»Øernes gensidige Forsikrings-Forening for mindre Skibe« har aldrig opgivet at bjærge skibet, og nu er hun flot. I et brev den 19. juli fortæller de, at de ikke rigtig kan sige, hvornår *Cathrine* kan komme på værft, men man mener, at det kan ske indenfor et par dage. Fornuftigvis ønsker foreningen gerne, at Holm er i Stege, når det sker. Man behøver ikke skynde på Holm. Han drager straks afsted.

»Bogø« strømmer over med lovord over det stærke, gode skib. Skaderne i bunden var ikke særlig slemme. Dykkerne kunne let tætne dem. Slam og skidt skal renses ud, men »Bogø« har god tro på fremtiden.

Taksator vil »Bogø« dog gerne have med i billedet, og ved retten i Stege udmeldes den 27. juli:

1. Skibsbygmester Alfred Vennike, Stege
2. Skibsbygmester V. Nielsen, Nykøbing Falster.

For denne indsats får retten 6 kroner.

Skibsbygmesteren fra Nykøbing må åbenbart have været hidkaldt på forhånd, for allerede samme dag foretager de udmeldte herrer syn og skøn, og de kommer til det resultat, at *»skibet i den stand, det nu henstår på bedding uden sejl eller udstyr«* takseres til 3.700 kroner.

På værft i Stege

Og Holm går i Stege. Brevskriveriet til Holst tager igen fart. I slutningen af august begynder Holm at skrive om motoren, for i al den hurlumhej, har der ikke rigtig været tid til at tænke på den, nu er den ved at blive monteret.

Der er også nogle deraljer med nogle lanterner, som man skal tage sig af i Svaneke. Glemmes må det jo heller ikke, at motoren skal betales kontant »efter tilfredsstillende afprøvning«.

Ja, man må se at komme videre. Også om søndagen arbejder montøren, fortæller Holm. Om pengene til motoren siger skipperen til sin reder: »Dem finder di nok i en krog«. Når den alvorlige sandhed skal frem, ligger det sådan, at de 4.000 kroner, motoren koster, skaffes ved at samtlige redere skyder ind i forhold til deres partsforhold i rederiet. Der er søgt om et statslån til motoren.

Den 20. september er tonen mere mat. Optimismen er dalende, kortet fortæller, at alt arbejde ombord i *Cathrine* går uendeligt langsomt. Montøren må jævnlig vente på skibstømrerne, og – desværre det vil nok tage 14 dage endnu.

To brugte tromler er købt, de skal bruges som olietanke. De har kostet 20 kroner pr. styk. Udgifterne holdes nede, hvor det er muligt.

Den 6. oktober er *Cathrine* stadig ikke færdig. Vejret er dårligt, og det hele går langsomt. Men om otte dage!

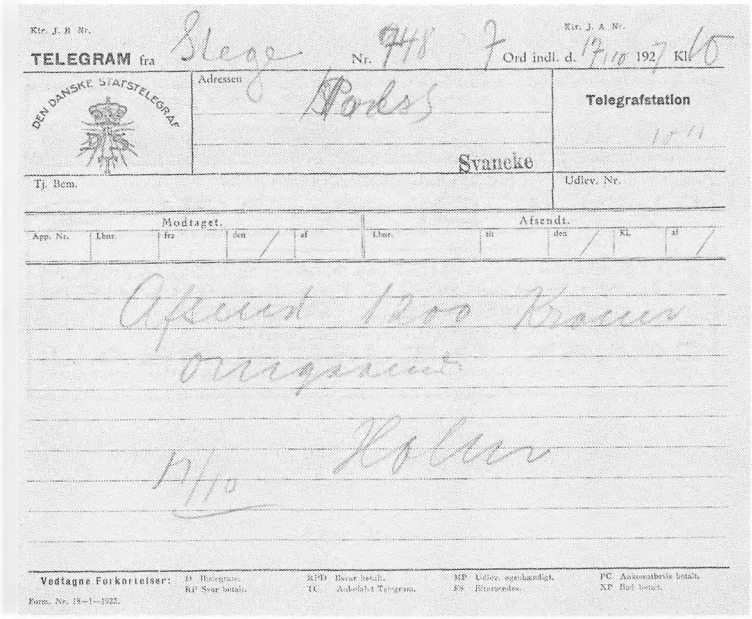
Holm leder efter last fra Stege til København, og derfra vil han gerne have last hjem til Svaneke: »Dersom di herr Holst haver noget. Og Statslaanet, haver di hørt noget om det?« Brevet slutter: »Med hilsen og Agtelse tegner jeg mig. Johs. M. Holm.« Nej, høflighed koster ingen penge.

Uanset at motoren forlængst er i skibet, spørger Handelsministeriets 2. kontor den 8. oktober »skibsfører« P. B. Holst om oplysninger om det omtrentlige tidspunkt og stedet, hvor motoren skal nedsættes i skibet.

Det ses ikke, hvordan »skibsfører« P. B. Holst har svaret ministeriet, men det har nok været en »søforklaring«, for allerede nogle få dage efter meddeler Handelsministeriet, at der er bevilget et lån på 4.000 kroner, som kan udbetales, når forskellige formaliteter er iagttaget.

Så går det slag i slag. »Bogø« fortæller, at en ekspert har takse-

1200 kroner er mange penge, men det koster dyrt at gå i Stege i så lang tid.


Kto. J. B Nr.

TELEGRAM fra Stege Nr. 748 7 Ord indl. d. 17/10 192 Kl. 10

Kto. J. A. Nr.

DEN DANSKE STATSTELEGRAF

Adressen Rhodes

Svaneke

Telegrafstation 10 11

Tj. Bem.

Udlev. Nr.

Modtaget. Afsendt.

App. Nr. | Dmr. | fra | den 1 | af | Dmr. | til | den 1 | Kl. | af 1

Afsendt 1200 Kroner

Omgående

Holm

P/o

Vedtagne Forkortelser: D Telegram. KPD Svar betalt. MP Udlev. egenhændigt. FC Anmodning betalt. KP Svar betalt. TC Anbefalet Telegram. RS Returmeddes. XP Bud betalt.

Form. Nr. 18—1—1922.

ret det færdige skib til 15.000 kroner. Det er den fremtidige forsikringssum.

Lidt længere henne på måneden – oktober – kan Holst skrive og lykønske skipperen med statslånet, og Holm kvitterer med en ærbødig genlykønskning.

Så omsider. Last fra Stege til København var der desværre ikke, men et kort fortæller fra København den 13. november sådan: »Meddeler Dem Herr Holst, at *Cathrine* er klar til at gå til søs i morgen tidlig. Anløber Hasle Først«. Det var så det.

Mange ting har sinket den ivrige skipper. Han føler sig knuget af alverdens mærkelige formaliteter. Han kan slet ikke se nødvendigheden af alt dette papirnusseri. Statens Skibstilsyn besigtiger skibet, og der udstedes certifikat.

Langvarig strid om regning fra værft

I dagene efter kommer regningen fra Vennikke i Stege. Den lyder på 2877,82 kroner for den del af arbejdet, som forsikringen ikke betaler. Holm er rystet. November måned er ved at være til ende. Regningen fra brødrene i Stege kom som et chok for rederiet. Og den betales heller ikke sådan uden videre.

En strøm af rykkerbreve går fra Stege til Svaneke i de følgende uger. I et brev fra Vennikke hedder det: »Det er en hård prøve, De sætter os på«, og den 26. november står der: »Nu får De en frist til den 10. december d.a.«, og så følger truslen om sagfører.

Stege, den 6 October 1927.

Regning

til

Skonnert „Katrine" af Svanneke, Kaptain Holm.

fra

Brødr. Vennikes Skibsbyggeri

1927.		Anderson Havari.	
juli	29	Lin 8 al 2"/10 Eg = 13.33. 6 al 2"/18 do = 18.00. 16½ 2"/9 do = 24.75	56 08
		" 9 " 2"/11 do = 16.50. 7½ " 4"/10 do = 8.33. Savet fyr = 3.50	28 33
		" 45 Fy 6" Fyr = 6.30. 100 Fy 5" Fyr = 9.00. Svedebrisken 1 Pag = 10.00	25 30
		" 76 gule Fyr = 6.84. 68 Ekork = 5.40. 4½ kg Beg = 2.76.	8 81
		" Linolie = 11.14. 18 Tjæretjære = 2.80. 1 Fy Fjæretrost = 7.80.	16 44
		" 7½ Blautfyr = 2.25. Tilfyr 1.25. Fragt af Svendsen fra Aftorf = 20.00	23 50
		" Fragt af Fyr = 8.50. 2 Fy Fabrik a 13.00 = 26.00	34 80
		" 182½ Arbejdstimer a 1.55.	282 88
			476 14.
		Ny Flerlinge	
August	11.	" 20½ al 4"/81 Eg = 168.00 6 al 5"/6 Fyr = 4.32. 24 al 2"/5 do = 6.24.	178 56
		" 115 " 5"/6 Fyr = 41.40. 20 Fy Fyr = 13.00. 4 Fy 6" Fyr = 36 Fy.	54 96
		" 4 Fy 4" Fyr. 20 Fy. 4 Fy 2"/5 do = 10 Fy. 1 Fy Bolt = 24 Fy.	54
		" 13 Skrueboltes = 1.76. 126½ Arbejdstimer a 1.55 = 196.02	197 84
		" Overslag Fyr & Arbejdsløn	18 10
			Kr. 450 00
		Repareret Kjøning & Spinevogn.	
		" 5"/4 al 2"/10 Eg = 10.22. 3¼ al 4"/16 do = 6.50. ½ " Fyr = 33 Fy.	17 75
		" 78 Blakkenuis = 2.10. 8 Fy ½" Nisgo 48 Fy. 4 Fy 6" Fyr = 36 Fy.	3 14
		" 4 Fy 3" Fyr = 12 Fy. 12 Fy 3" Fyr = 24 Fy. 4 Fy Arbejdsløn = 3.00	3 36
		" 28½ Arbejdstimer a 1.55	39 53
		" Repareret Strandsalt: 7½ al 3"/10 Eg = 20.62. 7½ " Fyr = 2.25	22 87
		" 4¾ 48 Blakkenuis = 1.42. 21 Fy Koppers = 84 Fy. 28 Bark = 1.80	4 06
		" 38 Beg = 98 Fy. 45½ Timer a 1.55 = 70.53.	71 51
			162 22
			476 14
			450 00
			Kr 1088 36

John Vennike.

Stege, den 19 October 1927

Regning

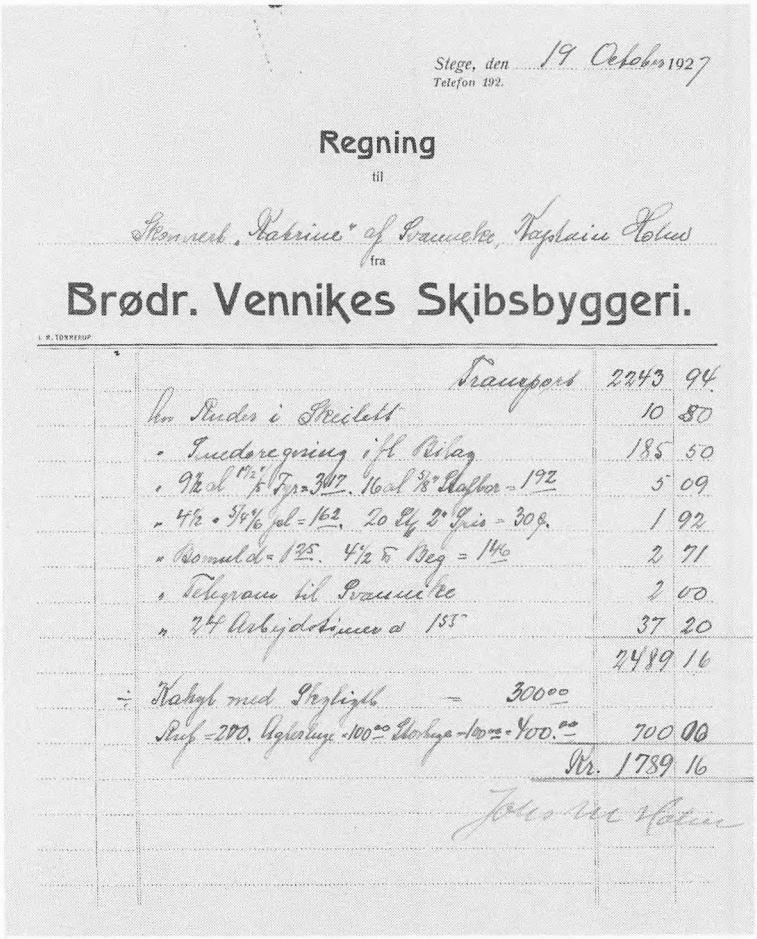
til

Skonnert „Katrine" af Svaneke, Kaptain Holm.

fra

Brødr. Vennikes Skibsbyggeri

1927.	Arbejde der fremkommer ved Motorindbag.		
	Am 4½ al 6/23 Eg til Fundamentb. = 51 25. 18 al 4/12 Eg Bundstokke = 72 00	123	25
	" 3 al 9/12 do = 27 00. 4 al 4/10 do = 14 67. 1¼ al 6/17 do = 15 92	57	59
	" 3/4 " 5/12 do = 3 75. 6½ " 4/10 do = 24 00. 4½ " 4/17 do = 10 52	38	25
	" 3½ " 4/14 do = 4 67. 1½ " 3/8 do = 3 00. 1½ " 3/5 do = 3 13	10	80
	" 4 " 2/8 do = 5 42. 4 " 1½/5 do = 2 50. 2¾ " 2/4 do = 1 84	9	76
	" 1½ " 6/15 do = 11 25. 1 " 5/7 do = 3 00. 1 " 2½/3 do = 6 34.	14	88
	" 1½ " 2½/6 do = 1 88. 1¾ " 1/8 do = 30 ß. samt Eg for = 3 50	5	68
	" 3 " ½/11 Laske = 1 38. Sal 11½/12 do = 1 87. 4½ al 11½/5 ½ = 1 53	4	78
	" ½ " 2½/8 Eg = 84 ß. 1¼ " 4/6 do = 3 75. 1½ " 5/5 Eg = 3 13	7	72
	" 7½ " 3/9 Fyr = 12 75. 2 " 2½/9 Fyr = 2 80. 21½ " 2/9 Fyr = 36 23	51	78
	" 1 " 2½/8 do = 1 00. 3½ " 3/7 do = 3 50. 5 " 5/5 do = 3 00	7	50
	" 5 " 4½ samstk do = 4 00. 18 " 2/7 do = 11 88. 5 " 2/6 do = 2 70	18	58
	" 12 " 3/4 Fyr = 4 00. 3 " 2/2 do = 6 00 ß. 25 2½ " 3/4 pl = 9 18.	94	78
	" 193½ " 1/0 pl = 8 80. 90 " 1/4 Rafter = 16 20. 6 Eg Stiler = 90 ß.	75	10
	" 135 Eg Stopper = 5 40. 40 Eg 8" Spir = 9 00. 10 " 6" Spir = 1 40	16	40
	" 44 " 5" Spir = 3 92. 120 " 4" do = 6 00. 2 " 4½" do = 14 ß.	10	10
	" 66 " 3" do = 1 98. 10 " 7" Sem = 60 ß. 8 " 5" Søm = 32 ß.	2	90
	" 45 " 4½" Søm = 1 00. 106 " 3½" do = 3 18. 2 1/8 3" do = 5 00	9	18
	" 1½ 8, 2" do = 3 27. 32½ Eg Fyr = 2 13. 18 Tjærefild = 35 ß.	24	75
	" 28 Linolie = 1 40. 2 3/4 5 Kobberplade = 1 24. Svedekristen Mag = 10 00	12	64
	" 58 Blyplade = 2 00. 1 Eg 2 9 Hjelpere = 1 82. 40 Eg 3/8" Bolte = 3 20.	6	70
	" Bomuld = 1 00. 5 Kg Bog = 3 25. 2 Kg Klark = 3 00. 3 Telegrammer = 4 50.	12	35
	= 776½ Arbejdstimer a 1 65.	1203	50
	" 10 Eg Traviller = 1 20. 15 al 4½ pal = 5 40. 2 al 2½/7 Fyr = 2 23. 2 al 2½/8 do = 88 ß.	9	81
	" 33 Hulvinkelstier = 5 38. 45 Asbestplade = 1 64	7	02
	" 2 par svære Messinghængsler = 4 00. 1 Søkkenbold Messing = 75 ß.	4	75
	" 3 Eg Messingvinkler = 84 ß. Messingbeslag = 1 85. 1 Stegle = 20 ß.	2	89
	" Skruer m. m. 6 03. Skruer & Bænsler = 5 18. 8 Eg Bolte = 44 ß.	12	24
	" 12 ß 1/4" Fyr = 4 80. 8 Eg ½" Rør = 48 ß. 8 Eg store Mut = 24 ß.	5	52
	" Bænsler, Skruer & Knappere = 3 53. Skruer = 61 ß. 2 ß Bolte = 1 80.	5	46
	" 2 Eg assorteret Messing = 2 00. 23 al 1¼/14 = 14 ß. 8 Eg Propper = 32	3	76
	" 9" malebrunet = 8 77. 508 Fyrnplade = 20 00. 3 " 6" Søm = 15 ß.	28	15
	" 1¼ Kg gelv Voxion = 1 89. 10½ " Blyplade = 10 20. 10 Eg 4" do = 30 ß.	18	38
	" 5 Eg 6" Spir = 70 ß. 17 Eg 5" Spir = 1 53. 8 Eg 3" do = 24 ß. 16 Eg 2" Søm = 8 ß.	2	53
	" 4 " 3" Søm = 4 ß. 20 " 1½" Søm = 10 ß. Messingbeslag = 1 85.	1	99
	" 208 Skruer a 1 55.	322	40
		Trap 12	2243 94



Stege, den 19 Oktober 1927
Telefon 192.

Regning
til
Skonnert „Katrine" af Stege, Kaptain Holm
fra
Brødr. Vennikes Skibsbygggeri.

Transport	2243	94
for Ruder i Skrellet	10	80
" Tuderegning ifl. Bilag	185	50
" 9½ al 12½ f. Fyr = 307. 16 al 18" Klafter = 192	5	09
" 4½ " 36/6 fol = 162. 20 Sy 2" Fris = 308.	1	92
" Somuld = 125. 4½ 5 Beg = 146	2	71
" Telegram til Stege	2	00
" 24 Arbejdsdage a 155	37	20
	2489	16
÷ Kahyt med Skylight = 300.00		
Ruf = 200. Ugelauge 100.00 Klarlak = 100.00 = 400.00	700	00
	Kr. 1789	16

Jobs. Vennike

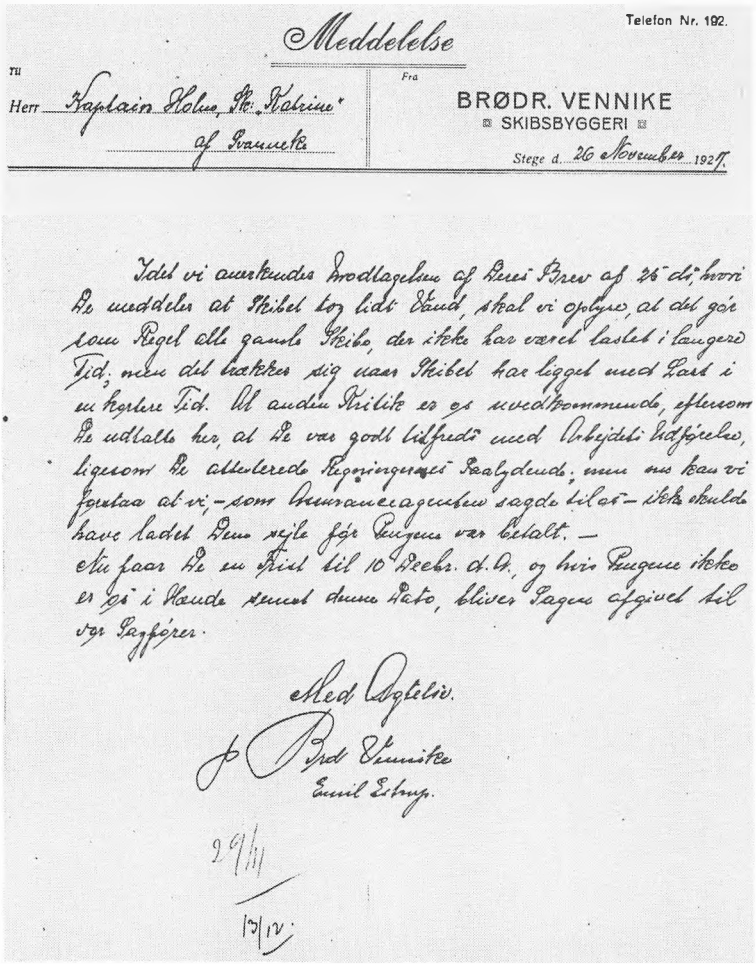
Men så blødt metal er herrerne Holm og Holst heller ikke lavet af, at den slags får dem i knæ. Næh, nu er det rederiets tur. Der er nemlig mangt og meget i det færdige skib, som Holm ikke er tilfreds med, f. eks. tager det vand ind, men Brødrene i Stege siger, at det gør alle gamle skibe.

Lige før jul udbetaler Handelsministeriet lånet til motoren. Det var så det.

Alt tager sin tid. Skibsbyggerne i Stege er alligevel tålmodige folk, for den 21. december takker de for et á conto beløb på 1.500 kroner, og de ønsker både glædelig jul og godt nytår.

Der korresponderes videre om de sidste penge. Holm har omsider givet sig og godkendt de sidste 700 kroner, med suk attesterer han regningen til udbetaling.

Brødrene i Stege er blevet glade, for de slutter et brev til Holst sådan: »Håber, vi har forklaret, så De forstår det«, og det har rederiet egentlig haft gode muligheder for, for det er mange breve,



Meddelelse

Telefon Nr. 192.

Til
Herr Kaptain Holm, St. Kabrin
af Svaneke

Fra
BRØDR. VENNIKE
SKIBSBYGGERI
Stege d. 26 November 1927

Idet vi anerkender Modtagelsen af Deres Brev af 25 ds, hvori De meddeler at Skibet tog lidt Vand, skal vi oplyse, at det gør som Regel alle gamle Skibe, der ikke har været lastet i længere Tid, men det bekræfter sig naar Skibet har ligget med Ballast i en kortere Tid. Til andre Skibe er vi uvedkommende, ligesom De udtalte her, at De var godt tilfreds med Arbejdets Udførelse, ligesom De allerede Regningen var bekendt, men nu kan vi forstaa at vi, - som Assurancegruben sagde til os - ikke skulde have ladet Dem rejse før Regnen var betalt. -
Om faar De en Skrivelse til 10 Dechr. d. A., og hvis Pengene ikke er os i Hænde senest denne Dato, bliver Sagen afgivet til vor Sagfører.

Med Agtelse.
for Brdr. Vennike
Emil Ebbesen.

2/9/11
15/12

der er gået fra Stege til Svaneke. Selvom tonen indimellem har været lidt hård, sluttes der fra Stege med »de allerbedste Ønsker«. Vi skriver den 22. december.

Rederiet går i krig med »Bogø«

Så er det »Bogø«, der rører på sig. Den 9. februar 1928 kommer slutopgørelsen fra skibsforsikringen. Deres andel har været 5.375,97 kr. Holm ryger igen i harnisk. Han er slet ikke tilfreds og en lang korrespondance begynder. Holm har aldrig set nogen kontrakt (mellem »Bogø« og Brdr. Vennike) og der sættes spørgsmålstegn ved mange ting.

Er det i det hele taget lovligt, vil Holm gerne vide, at sætte en dreng, der kun har været i lære i et år til at kalfatre et skib udvendigt. Og har der slet ikke stået noget i kontrakten om, hvor længe arbejdet må vare. Holst fører pennen, men tanken er Holms.

I et brev til »Bogø« gøres opmærksom på, at rederiet ikke farer med en halv vind, hele regningen er gennemgået meget nøje med skibsfører Mogensen på *Anna,* og han deler ganske rederiets opfattelse. Også han mener, at der er god grund til at være utilfredse.

Lidt spydigt sluttes et brev med, at »Bogø«s meget roseri af Brdr. Vennike giver Holm ikke meget for, for det er nok »den gamle Vennike« man har i tankerne, og det er noget helt andet, men han har iøvrigt slet ikke haft noget med *Cathrine* at gøre.

Holm vil også have dagpenge for den tid, skibet har været ude af drift. I marts måned 1928 synes »Bogø«, at dette her er noget kedeligt noget. Kan skipperen slet ikke forstå, at han ikke kan oppebære dagpenge i den tid, han går hjemme i Svaneke og foretager sig alt andet, som det hedder, end at føre tilsyn med skibet.

»Bogø« er godt tilfreds med sig selv. Der er ydet rederiet en yderst kulant behandling. Noget har der nu alligevel været om Holms utilfredshed med drengekalfatringen, for *Cathrine* lækker så meget, at det i maj måned må på bedding i Stege. Lækken findes, skibet tætnes, og det sker uden udgift for rederiet.

Denne gang går det hurtigt, der kan sendes besked hjem, at der tages plader ombord til Fridolf Christensen i Svaneke. I forbifarten siges det samtidig til Holst, at han må meddele herr Kaas, at fragten på grus er 4,5 krone. Lavere tilbud kan ikke modtages.

»Bogø« sætter spørgsmålstegn ved Holms indberetninger

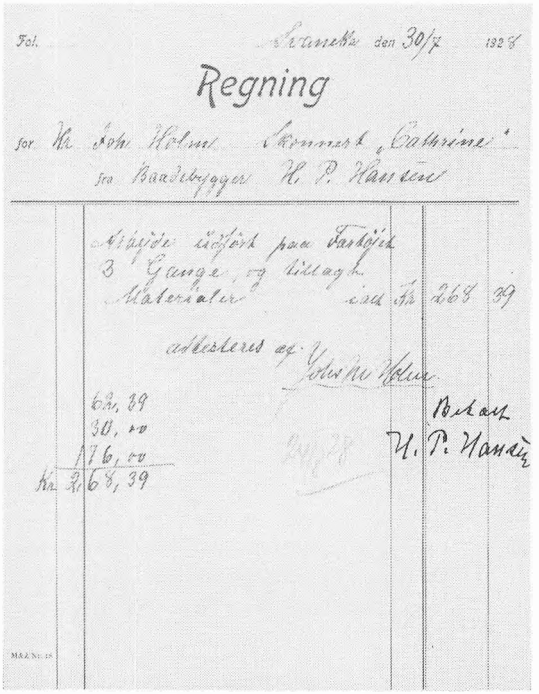
I tiden 8. november 1927 til 28. februar 1928 gør *Cathrine* 14 rejser. Det fortæller en indberetning til forsikringen, som er underskrevet af både skipperen og bedstemanden, der nu hedder Leo Hansen (Leo Tvilling). For heller ikke lederen af »Bogø« kan sidde i Svendborg og følge Holms sejlen hid og did.

Af afregningerne synes det at fremgå, at indberetningerne har været korrekte, så Leo Hansen har kunnet skrive med under med god samvittighed.

Motoren er nok et »nødvendigt onde«

Mærkeligt er det, at en nyindretning, som en motor, slet ikke omtales i strømmen af kort og breve hjem til rederen. I hele 1928 nævnes den slet ikke.

Heller ikke den nye dæksmotor fortælles der noget om. Begge dele betragter Holm nok bare som nødvendige onder. Dækspillet kommer til i 1930, før den tid arbejdedes der med et hånddrevet spil.



Regning

for Hr. John Holm Skonnert „Catharine"

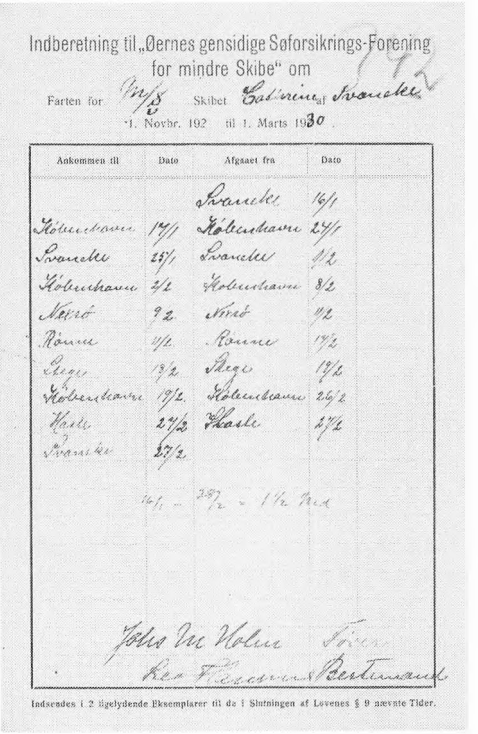
fra Baadbygger H. P. Hansen

Arbejde udført paa Fartøjet
3 Gange og tilmagt
Materialer ifld Fr. 268 39

attesteres af Johs. Holm

63, 39
30, —
176, —
Kr. 268, 39

Bilag
H. P. Hansen



Indberetning til „Ørnes gensidige Søforsikrings-Forening for mindre Skibe" om

Farten for 1929 Skibet „Catharine" af Svaneke

1. Novbr. 192 til 1. Marts 1930

Ankommen til	Dato	Afgaaet fra	Dato
		Svaneke	16/1
Kjøbenhavn	17/1	Kjøbenhavn	24/1
Svaneke	26/1	Svaneke	1/2
Kjøbenhavn	2/2	Kjøbenhavn	8/2
Nexø	9/2	Nexø	11/2
Rønne	11/2	Rønne	12/2
Skage	13/2	Skage	19/2
Kjøbenhavn	19/2	Kjøbenhavn	26/2
Hasle	27/2	Hasle	27/2
Svaneke	27/2		

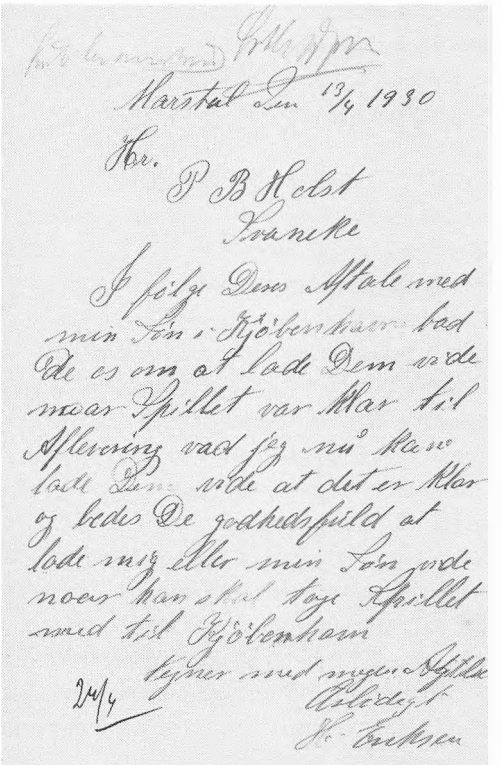
16/1 – 28/2 = 1½ Mdr.

Johs. Chr. Holm Fører

Kan Hasseris Bertelsmark

Indsendes i 2 ligelydende Eksemplarer til de i Slutningen af Lovenes § 9 nævnte Tider.

Når skibet er i Svaneke benytter man lejligheden til at få foretaget forskellige reparationer, bådebygger H. P. Hansen har i første halvdel af 1928 været ombord 3 gange.



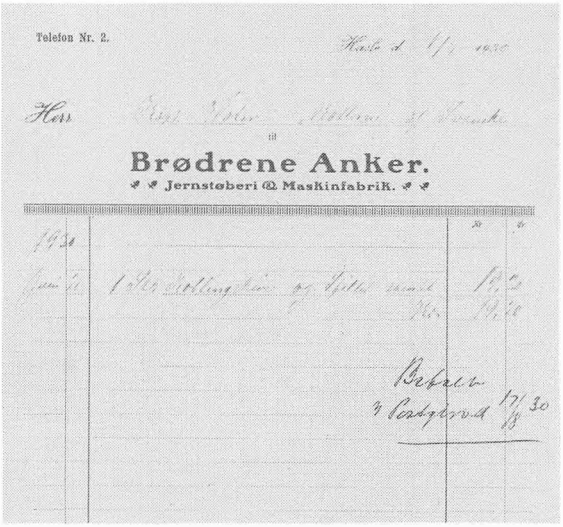
Marstal den 13/4 1930

Hr.
P B Holst
Svaneke

I følge Deres Aftale med min Søn i Kjøbenhavn bad De os om at lade Dem vide naar Spillet var klar til Aflevering ved jeg nu kan lade Dem vide at det er klar og bedes De godhedsfuld at lade mig eller min Søn vide naar Skonnerten skal have Spillet sendt til Kjøbenhavn

Tegner med megen Agtelse
Ærbødigst
H. Eriksen

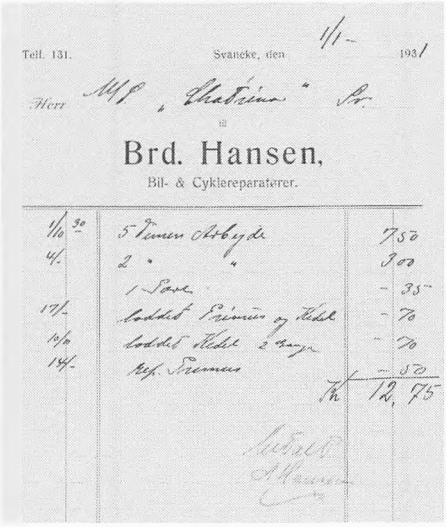
24/4


Telefon Nr. 2.

Brødrene Anker.

Jernstøberi & Maskinfabrik.

Det bliver Brødrene Anker i Hasle, der kommer til at montere dæksspillet. Det kan gøres for 19,20, men så er skibet også i Hasle havn.


Telf. 131. Svaneke, den 193

Brd. Hansen,

Bil- & Cykelreparatører.

Brdr. Hansens værksted lå på havnen. Foruden at reparere biler og cykler tog man sig af bådmotorer. Flere og flere fiskerbåde fik motor. Herudover solgtes »Alfa« petroleum og benzin.

Cathrine *bliver galease*

Cathrine farter viden om. Der sejles flittigt og i tiden 1. november til 16. december 1928 gøres 7 rejser. Ganske godt, når der er tale om vintersejlads.

Og årene går. I 1938 ændres skibet fra at være skonnertrigget til at blive galease.

Cathrine *havarerer i Svaneke havn*

I april 1940 havarerer *Cathrine* i Svaneke havn. Lige efter at motoren er startet, løber den løbsk, og de kraftige rystelser medfører, at fundamentboltene trækkes op, så skibet springer læk. Skibet kommer til at stå på bunden i yderhavnen, og der gik megen god tid med at få det gjort sejlklart igen.

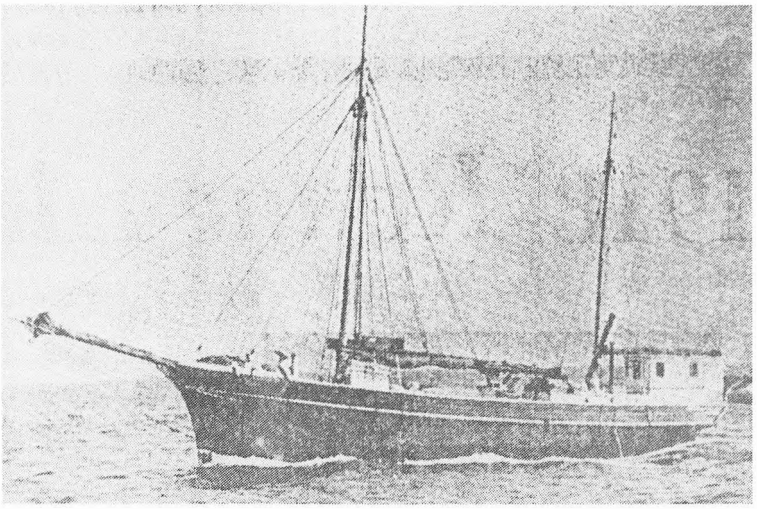
Om haveriet skrev Bornholms Social-Demokrat: *Cathrine*, motorgalease af Svaneke på 46 reg.t.br., bygget 1889 af eg. Havareret den 21. april 1940 i Svaneke havn.

Søforklaring og søforhør i Svaneke den 4. maj 1940.

Kl. 13.10 tog motoren, der lige var startet, Rovs. Man forsøgte forgæves at stoppe den ved at åbne snøfthanen og ved aflukning af petroleumstilførslen. Motorens kraftige bevægelser forårsagede, at Fundamentboltene blev trukket på, bundhanerøret og afløbsrøret knækkede, samt at skibet blev læk.

Ministeriet må antage, at årsagen til havariet var, at en lille bolt, som styrede regulatoren og indsprøjtningen af brændstof til motoren, var knækket.

Cathrine *efter at skibet er blevet omrigget til at være galease.*



Arkivmateriale gået tabt

Hos rederen, købmand P. B. Holst, er *Cathrines* arkiv gået tabt for årene 1931 til 1944, men i 1945 begynder det at tage form igen.

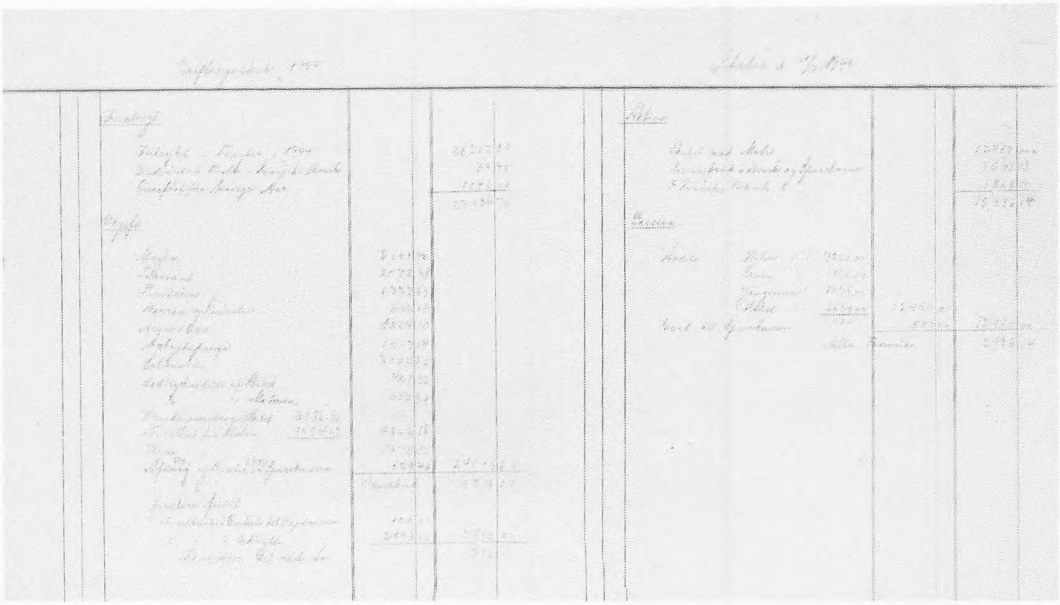
Regnskabet for året 1944

Tidligt på året 1945 foreligger regnskabet for det foregående år. Det er skrevet på kontorpapir i foliostørrelsen, og skriften er Johannes Holm. Regnskabet findes nok kun i det ene eksemplar, når det er godkendt, pakker rederen det ind og lægger det sammen med de tilhørende bilag på sit arkiv.

Det var et fint regnskab med udbytte på 20 %. Der er intet, der tyder på, at partsrederne holder møder, man taler med Holm, når han er i havn, og ellers er rederen bindeleddet imellem de fire indbyrdes. Revision af regnskabet er der ikke tale om. Man tror på såvel skipper som reder.

Barbermester Thorvald Sonne er ikke direkte søfartskyndig, men hans forretning ligger direkte ved havnen, og her ser han, hvad der rører sig der. Foruden at være barber, driver han et større hønseri, der ligger for enden af den senere Reberbanevej, der hvor Keramisk Forbunds sommerhuse senere kom til at ligge.

Sonne er en mand, der ikke er bange for at vove pelsen – eller pengene – f. eks. var han en af de første, der dristede sig til at binde an med en rugemaskine. Sonne bor dør om dør med broderen, rebslager Buchard Sonne, som også driver hønseri som sidebeskæftigelse, og i samme område som barberen. Hver morgen kan man se de to herrer vandre afsted med hver sin klidspand, på vej for at fodre deres høns.



Thorvald Sonne regnedes i Svaneke for at være en særdeles velstående mand, han var i mange år medlem af Svaneke byråd, valgt af partiet Venstre. Han var formand for gade- og vejudvalget, og de slette kloakforhold, senere generationer måtte døje med, kunne de takke Sonnes sparsommelighed for.

Mathias Jørgensen, også partshaver, havde været skibstømrer, så han havde nogen indsigt i søfart, han var en meget stilfærdig mand, som nok ikke har blandet sig meget. I daglig tale i Svaneke kaldte man Jørgensen »Partikulier«. Ikke »Rentier«. Jørgensen satte også penge i forskellige mindre foretagender, ligesom han gav mindre lån til private mod sikkerhed i deres ejendomme.

Måske derfor betegnelsen »Partikulier« i modsætning til Jochum Peter Kaas, der altid benævntes »Rentier« Kaas, da han flyttede fra Styrsgaard til Storegade i Svaneke.

Gennem årene blev herrerne Holm og Holst særdeles gode venner, det er der meget, der tyder på. Samarbejdet dem imellem fungerede meget fint. Når Holm skulle besøge rederen, kom han altid op gennem Postgade, han brugte den søndre indgangsdør og tog så turen op langs den lange købmandsdisk, alt imens han spurgte: »Er herr købmand Holst på kontoret«.

Altid Herr. Altid ærbødig. Møderne kunne godt vare både en og to timer. Der var altid meget at tale om.

Populært gik Holm i Svaneke altid under navnet »Skipper JEG«. Det kom nok af, at han altid i en sætning trak »jeg« noget ud, ligesom understregede ordet. Onde tunger ville vide, at Holm kun en gang havde sagt »vi«, og det var, da *Cathrine* strandede i Bøgestrømmen. Da sagde Holm: »Vi strandede«.



Købmand P. B. Holst – korresponderende reder for Cathrine.

Når det var muligt, købte *Cathrine* sit forbrug af proviant og stores hos købmand P. B. Holst. Han handlede ikke med motorolie, »Alfa«, som det hed. Det fik skibet hos D.D.P.A., eller »Det danske Petroleums Aktieselskab«, firmaet kom senere til at hedde Dansk Esso. Svaneke Motorværksted var den direkte leverandør.

I P. B. Holst's journal og hovedbog (reskontro) havde *Cathrine* sine sider. Fra hovedbogen er taget to indkøb fra henholdsvis den 17. juni 1938 og fra den 12. marts 1945. Det ses ikke, at der nogensinde har været udskrevet nogen regning. En indbetaling blev bare noteret i hovedbogen.

Vi er i krigens tid. Alt er rationeret, eller det kan ikke skaffes. Holm kan alligevel købe 2 pakker Melchior (kaffe), som han drøjer med 2 pakker Richs.

Holst brændte selv kaffe, og havde en slags engrossalg, så måske er der blevet et ekstra pund kaffe uden mærker, dersom Holm jamrede sig særlig højt. Tobak, øl og sodavand til skipperen går uden videre omtale på skibets regning. Ja, der er et godt samarbejde mellem reder og skipper.

Cathrines indkøb hos P. B. Holst:

17. juni 1938:

10 liter petroleum	1,90
2 kg st. melis	0,96
2 kg grand	2,40
2×¼ kg kaffe	2,12
2 pakker Richs	0,50
½ kg rosiner	0,90
½ kg svedsker	0,35
1 pakke sennep	0,30
1 stk. ost	0,60
2 dåser leverpostej	0,50
2 pakker tobak	2,00
3 øl 1 suach	1,19
10 æg	0,90
1 ds. sild	0,38
	15,00

Der er 50 øre i tællefejl.

Dette er Holms sidste rigtige proviantering:

12. marts 1945:

1 sprit 1,05, 3 sødepulver 1,50	2,50
2 Melchior 3,42, 2 pakker Richs 0,64	4,06
2 kg havregryn 1,44, 1 kg byggryn 0,56	2,00
1 ds. bordsalt 0,70, 1½ kg st. melis 0,83	1,53
1½ kg smør 6,68, 1 kg hvedemel 0,70	7,38
1 thesi 0,45, 4 pakker Rich 2,00	2,45
2 peber o,30, 2 kanel 0,30	0,60
1,6 kg klipfisk 4,80, 1 gl. sennep 1,15	5,95
1 fiskesennep 0,70, 1 skosværte 0,80	1,50
1 pk. stikker 0,70, 1 kg soda 0,25	0,95
1 kg sæbe 0,45, 800 g sæbe 0,96	1,41
4 pakker kiks 2,40, 1 kg ærter 1,38	3,78
1 gadekost 3,35, 1 skurebørste 1,25	4,60
1 karbørste 0,85, 2 ds. Ata 1,38	1,45
4 pilsner 2,08, ½ agvavit 5,60	7,98
2 penne 0,06, 3 theskeer 0,45	0,51
2 gafler 0,56, 2/2 K.B. 0,38	0,94
600 g fedt 2,47, ½ kg kartoffelmel 0,48	2,95
2 kg salt	0,50
	53,09

Katastrofen

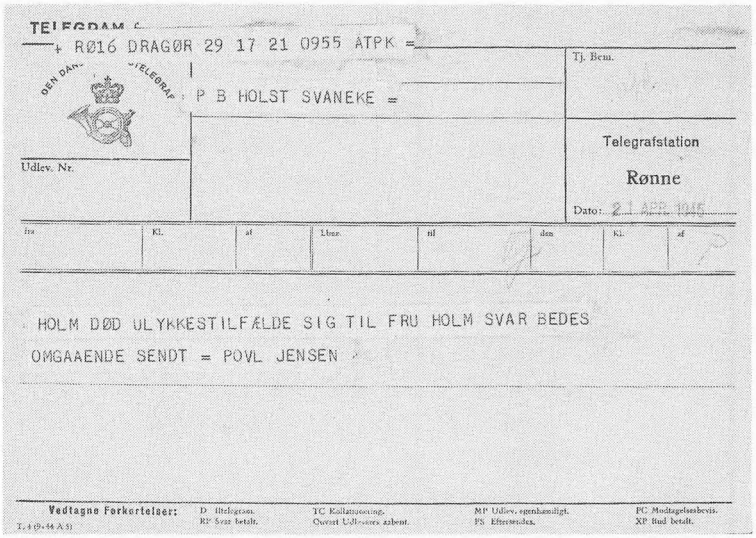
I april måned 1945 losses mursten i Rønne havn, og skibet går til Vang for at laste granit til Sletten. I Sletten indtages igen mursten til Rønne, og det bliver Johannes Holms sidste rejse.

Den 21. april chokeres Holst af et telegram afsendt fra Dragør. »Holm død ved ulykkestilfælde. Sig til fru Holm. Svar bedes omgående tilsendt. Poul Jensen.«

Poul Jensen er bedstemand ombord, og telegrammets tekst fortæller, at også han er dybt rystet. Han er kommet i en situation, han slet ikke mener at kunne klare, og han anmoder om besked på, hvordan han skal forholde sig.

Hvad skete der så? På vej ned gennem Sundet passeres både minefelter, tyske kontrolbåde og spærringer af mange slags. Et tysk vagtskib har vel råbt skibet an, og måske har Holm ikke straks pareret ordre. Holm var patriot til det yderste. Han hadede tyskerne. Krigen lakkede mod enden og i april 1945 vidste alle, at der kun kunne være tale om uger, måske dage tilbage.

Alle dagblade var under tysk censur, derfor kun denne lille notits i Bornholms Tidende et par dage senere: »Den 20. april 1945 befandt *Cathrine* sig ved 14,30-tiden ud for Dragør på rejse Stettin–Rønne med mursten og passerende et tysk vagtskib 400 meter borte. Med et begyndte tyskerne at beskyde *Cathrine*. Skibsfører J. Holm, Svaneke, blev ramt, men skydningen fortsatte i ti minutter. Det bornholmske skib satte da lodsflag. En halv time senere tog Dragør-lodsen skibet på slæb, men bugseringen overtoges senere af det tyske skib. I stedet bragte lodsbåden den sårede skipper i land. Han døde senere af sine sår.«



TELEGRAM

+ RØ16 DRAGØR 29 17 21 0955 ATPK =

DEN DANSKE TELEGRAF

P B HOLST SVANEKE =

Tj. Bem.

Udlev. Nr.

Telegrafstation

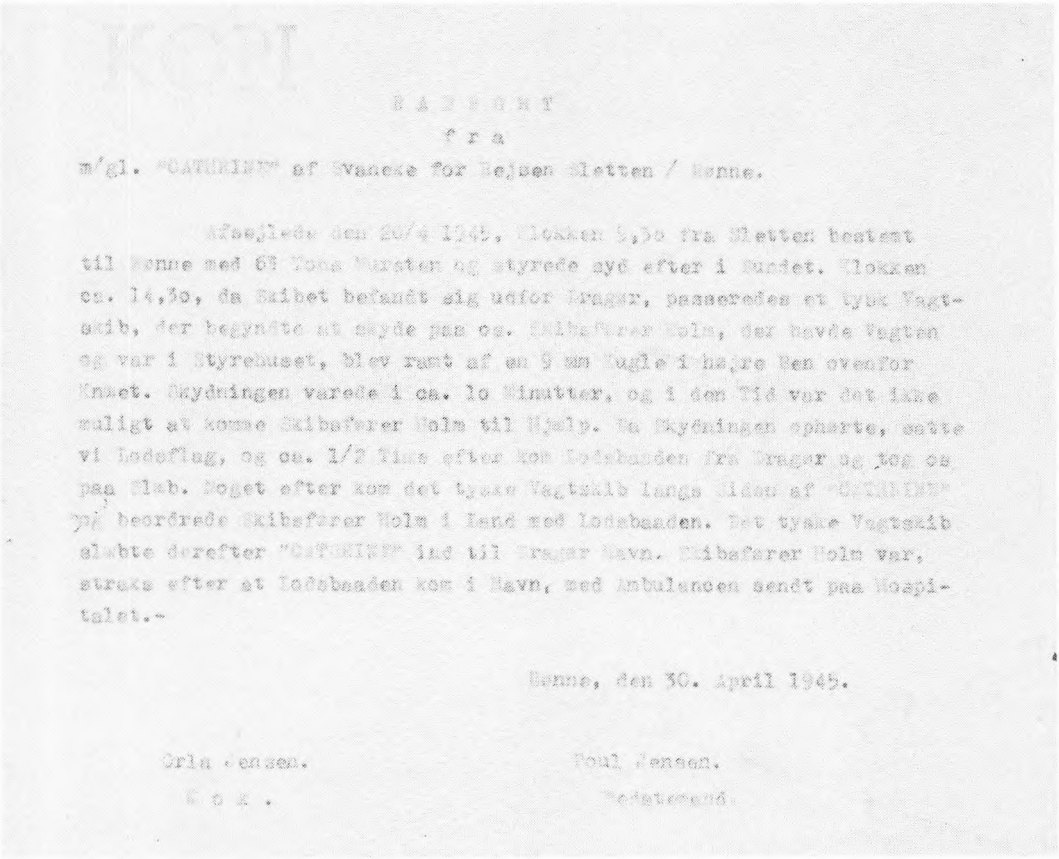
Rønne

Dato: 21 APR 1945

fra | Kl. | af | Utmr. | til | den | Kl. | af

HOLM DØD ULYKKESTILFÆLDE SIG TIL FRU HOLM SVAR BEDES OMGAAENDE SENDT = POVL JENSEN

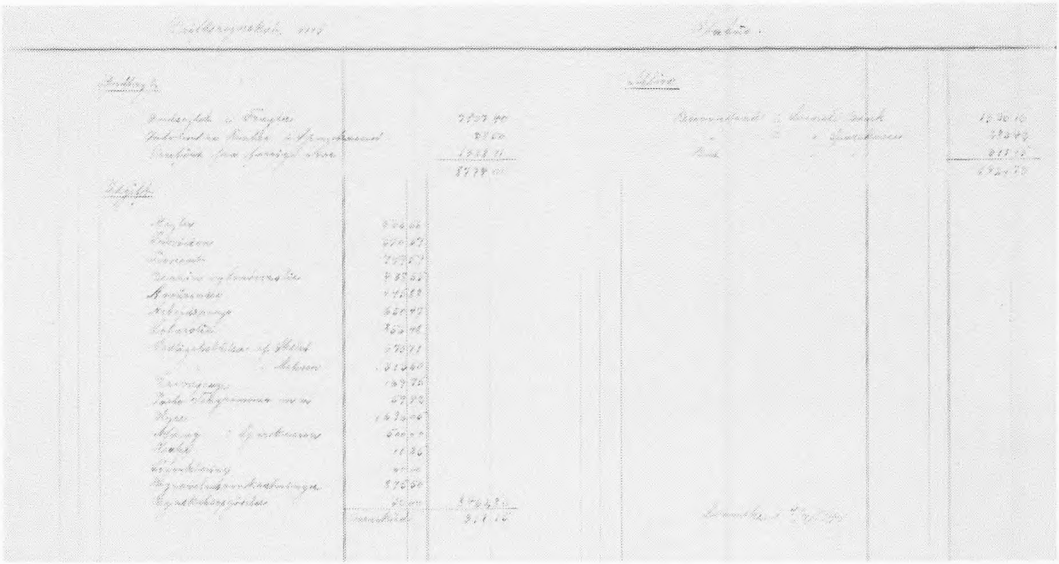
Vedtagne Forkortelser: D Ilttelegram. RF Svar betalt. TC Kollationering. Qvarstt Udlevores atbent. MP Udlev. egenhændigt. FS Efterseudes. PC Modtagelsesbevis. XP Bud betalt.



I avisens notat er der en lille misforståelse. *Cathrine* var ikke på vej fra Stettin men fra Sletten havn. Mandskabet ombord, det vil sige bedstemanden Poul Jensen og kokken Orla Jensen, afgav den 30. april en erklæring til brug ved søforhøret. Heri beskriver de hændelsesforløbet.

Rapport fra m/gl. *Cathrine* af Svaneke for Rejsen Sletten/Rønne.

Afsejlede den 20/4 1945, Klokken 9,30 fra Sletten bestemt til Rønne med 63 Tons Mursten og styrede syd efter i Sundet. Klokken ca. 14,30, da Skibet befandt sig udfor Dragør, passeredes et tysk Vagtskib, der begyndte at skyde paa os. Skibsfører Holm, der havde Vagten og var i Styrehuset, blev ramt af en 9 mm Kugle i højre Ben ovenfor Knæet. Skydningen varede i ca. 10 Minutter, og i den Tid var det ikke muligt at komme Skibsfører Holm til Hjælp. Da Skydningen ophørte, satte vi Lodsflag, og ca. 1/2 Time efter kom Lodsbaaden fra Dragør og tog os paa Slæb. No-



get efter kom det tyske Vagtskib langs Siden af *Cathrine* og beordrede Skibsfører Holm i Land med Lodsbaaden. Det tyske Vagtskib slæbte derefter *Cathrine* ind til Dragør Havn. Skibsfører Holm var, straks efter at Lodsbaaden kom i Havn, med Ambulance sendt paa Hospitalet.

Rønne, den 30. April 1945.

Orla Jensen, Kok / *Poul Jensen,* Bedstemand.

Erklæringen er besætningens, men pennen stammer ikke fra dem, det ligner heller ikke P. B. Holsts stil, den må være skrevet af enten skibsmægler Skovgaard i Rønne eller skibsmægler Aage Bruhn i København. Begge mæglerfirmaer havde rederiet nær tilknytning til.

Under stor deltagelse blev Johannes Holm begravet fra Svaneke kirke den 28. april 1945. Marine og søfartskredse paraderede med faner i kirken. 159 mennesker deltog i det efterfølgende mindesamvær på Hotel Østersøen.

Til rederiet indløb kondolancebreve i dagene efter Holms død fra leverandører, skibsmæglere og søfartskredse. Flere skibsførere skriver til rederiet og tilbyder at overtage sejladsen med *Cathrine*, en af dem fører også skibet til Rønne, men nu vil parthaverne ikke mere. *Cathrine* udbydes til salg.

Køberen bliver Mæglerfirmaet Torben Hansen & Co. i Rønne.

For tiden 1. januar til 4. maj 1945 udfærdiges et regnskab. Regnskabet er ikke underskrevet. Og om skib eller salgssum står

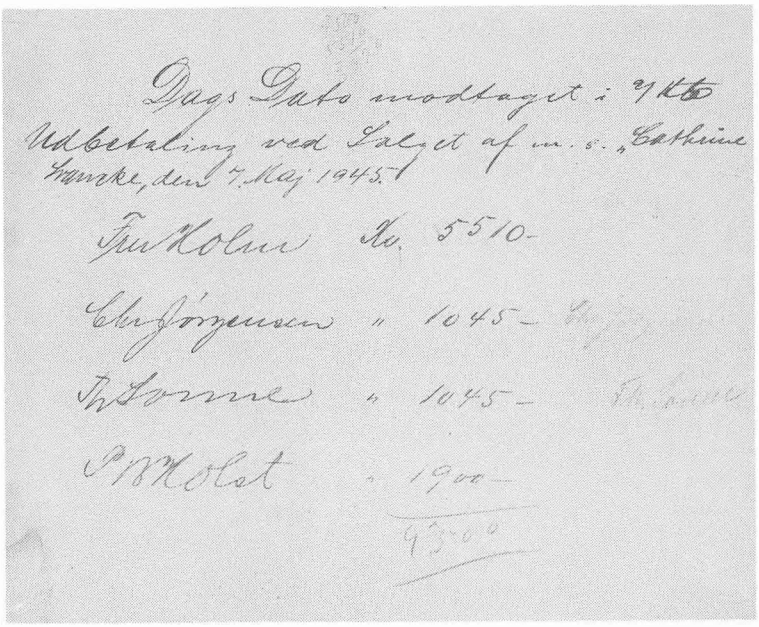
der ikke et ord. Det er revisor Rasmus Munch i Neksø, der har stået for regnskabet. Det fik han 30 kroner for i honorar.

Den 6. maj har Holst skrevet til Rasmus Munch:

»Herr Revisor R. Munch, Neksø. Jeg bad Dem fornylig komme herud at revidere Regnskabet for m.s. *Cathrine*, men da Opgørelse for salget endnu ikke foreligger, beder jeg Dem tøve en lille tid, maaske De i alle Tilfælde vil telefonere til mig, før De kommer. Venlig Hilsen P. B. Holst, sign.«

Holst har fået skrivemaskine, så nu er alle kopier lette at læse. Det kan nok være nødvendigt at advisere revisor Rasmus Munch, for han opsøger sine klienter ved benyttelsen af »apostlenes heste«, helt til Gudhjem vandrer han fra Neksø, sommer og vinter i al slags vejr. Det var også nær blevet hans endeligt, for en aftenstund blev han fundet i en snedrive mellem Svaneke og Neksø.

Endelig den 6. maj kan Holst sende dette brev: »Herrer Torben Hansen & Co., Rønne. *M/S Cathrine*. Jeg beder Dem modtage min tak for de ved Skibsfører Poulsen i Gaar overbragte kr. 9.500,00 – og fremsender hermed 3 Skibsskøder underskrevet af samtlige 4 parthavere samt vitterlighedsvidner. Med Højagtelse P. B. Holst, sign.« Allerede den 7. maj kan dette dokument udstedes:


Dags Dato modtaget i Pkt
Udbetaling ved Salget af m. s. „Cathrine
Rønne, den 7. Maj 1945.
Fa. Kolm Kr. 5510-
Chr Jørgensen " 1045-
M Jørgensen " 1045-
P B Holst " 1900-
9500

Mathias Jørgensen er død. Hans broder Chr. Jørgensen er indtrådt som ny i partsrederiet. Også han er skibstømrer. Oprindelig boede de tre ugifte søskende sammen i Skovgade. Foruden

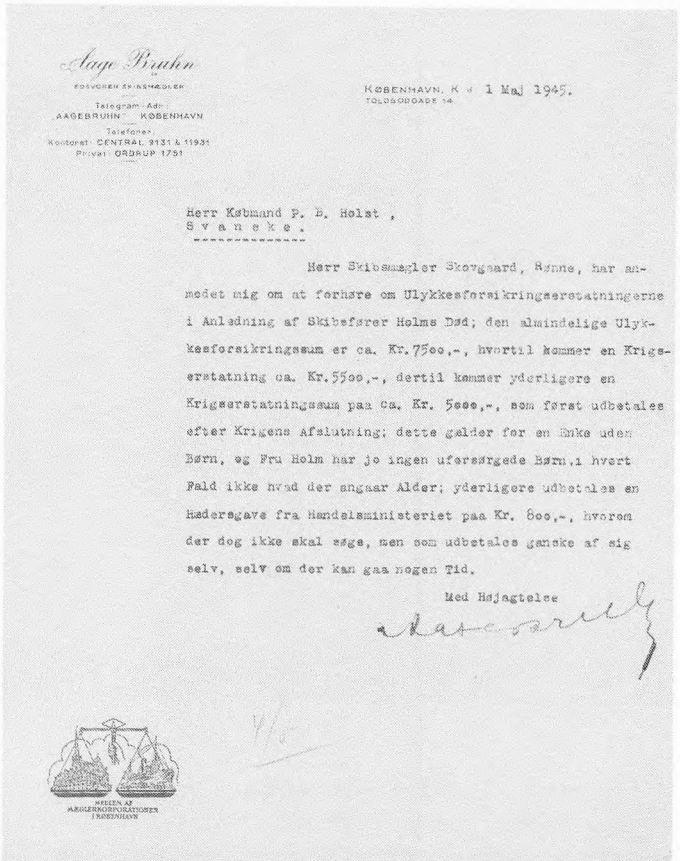
Mathias Jørgensen broderen Chr. Jørgensen samt søsteren Cicilie Jørgensen. Alle tre meget velhavende. Cicilie Jørgensen øvede en betydelig godgørenhed overfor familier og enlige i Svaneke, der led nød.

Motorgaleasen *Cathrine* indbragte altså 9.500 kroner, som straks udloddes til parthaverne. Rederen får hænderne fulde og der er mange gøremål, der må klares. Bl. a. anmeldelse til forsikringsselskabet.

Skibet har aftale om sejlads resten af året med last både til og fra Bornholm. Grus fra Svaneke og granit fra Vang på vej fra Bornholm, og mursten – mest fra Sletten Havn – til øen.

Aftalerne ligger med skibsmægler Aage Bruhn i København, der gennem årene har været den mest benyttede mægler, men de må overføres til skibsmæglerfirmaet Torben Hansen & Co., Rønne. Den nye ejer.

Det bliver skibsmæglerne Skovgaard og Aage Bruhn, der tager sig af drøftelserne med forsikringsselskaber og myndigheder om erstatninger til Johannes Holms efterladte. Og det er de dygtige til. Allerede den 1. maj kan Aage Bruhn skrive:



Aage Bruhn
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telegram-Adr.: AAGEBRUHN KØBENHAVN
Telefoner: Kontorat: CENTRAL 9131 & 11931 Privat: ORDRUP 1751

KØBENHAVN, K d. 1 Maj 1945.
TOLDBODGADE 14

Herr Købmand P. B. Holst,
S v a n e k e.

Herr Skibsmægler Skovgaard, Rønne, har anmodet mig om at forhøre om Ulykkesforsikringserstatningerne i Anledning af Skibsfører Holms Død; den almindelige Ulykkesforsikringssum er ca. Kr. 7500,-, hvortil kommer en Krigserstatning ca. Kr. 5500,-, dertil kommer yderligere en Krigserstatningssum paa ca. Kr. 5000,-, som først udbetales efter Krigens Afslutning; dette gælder for en Enke uden Børn, og Fru Holm har jo ingen uforsørgede Børn, i hvert Fald ikke hvad der angaar Alder; yderligere udbetales en Hædersgave fra Handelsministeriet paa Kr. 800,-, hvorom der dog ikke skal søge, men som udbetales ganske af sig selv, selv om der kan gaa nogen Tid.

Med Højagtelse

En sådan tildeling skulle række til en hel måneds sejlads.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

Dl. Nr. 134. m

Nr. A 3185

København K.
Sct Annæ Plads 28.
den 6 APR. 1945

Herr Skibsfører / Skibsreder J. M. Holm

M/S Cathrine af Svaneke Folio Nr. 115

Adresse Søndre-Kvater, Svaneke

Hermed fremsendes *Rationeringskort/-mærker* for Perioden indt. Maj 1945 for talt:

Brændselsolie 600 Kilo Petroleum 15 Liter Benzin 10 Liter

Smøreolie 15 Liter

I Henhold til Meddelelse fra Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret, finder alle Tildelinger af flydende Brændstof til Skibe Sted paa følgende Betingelser:

De tildelte Rationeringskort/-mærker *maa ikke* — ej heller vederlagsfrit — *overdrages.*

Det indkøbte Brændstof saavel som eventuel Beholdning maa *alene benyttes til Skibets Drift eller til saadanne andre Formaal ombord i Skibet, hvortil Brændstof tildeles:*

Det indkøbte Brændstof maa ikke gøres til Genstand for Handel eller anden Overdragelse.

Skibsføreren/Rederen maa afgive Erklæring om

at de af ham til Sejlskibsrederiforeningen sidst indsendte Oplysninger med Hensyn til Motortype, Forbrug af Brændstof, Fart m. v. er stadig gældende,

at det er en Forudsætning for Tildelingen, at Skibet sejler i Overensstemmelse med de af Myndighederne givne Forskrifter,

at han, i Tilfælde af Skibets Salg, Forlis, midlertidig Oplægning paa Grund af Reparation eller af anden Aarsag, eller forsaavidt der iøvrigt sker Ændringer i Skibets Forbrug af Brændstof, eller der gennem Kommuner og andre Myndigheder eller paa anden Maade stilles Brændstoffer til Raadighed for Skibet, **omgaaende** *skal tilsende Sejlskibsrederiforeningen og Fragtnævnet Meddelelse herom* og dernæst indsende den Del af ovennævnte Rationeringskort/-mærker, som ikke har fundet Anvendelse, i **anbefalet** Brev direkte til **Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret, Vognmagergade 2, København K.,** med fornødne Oplysninger om Skibets Navn og Hjemsted samt Aarsagen til Mærkernes Indsendelse, og endelig

at han er indforstaaet med, at Tildeling for næste Tildelingsperiode kun vil kunne forventes, forsaavidt han opfylder ovenstaaende Betingelser, at den af Sejlskibsrederiforeningen hermed fremsendte Kvitteringsformular i underskrevet Stand tilbagesendes til Sejlskibsrederiforeningen straks efter Modtagelsen af tilsendte Rationeringskort/-mærker, og at Olierapport indsendes til Fragtnævnet straks efter Maanedens Udgang.

Hoslagte Kvitteringsformular indeholder de af Fordelingskontoret ønskede Erklæringer.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe,
f.

Vedlagt: 1 Kvittering.

Telegr. Adr.: „Shipboard" Fjernskriver 2378

Fragtnævnet

Befragtningsafdelingen

Telefon C. 1716

København K., den 28. Juni 1945.

Amaliegade 33.

Firma P. B. Holst.

Svaneke.

m.s."Cathrine" af Svaneke.

Fragtnævnet anerkender Modtagelsen af Deres Skrivelse af 23. ds. og bemærker, at De har solgt ovennævnte Fartøj til Firma Torben Hansen & Co., Rønne. Man skal i den Anledning anmode Dem om omgaaende at meddele Nævnet, hvor stor Skibets Beholdning af Brændselsolie var paa Salgsdatoen, ligesom man imødeser Deres Bekræftelse paa, at De har returneret eventuelle uanvendte Brændselsoliemærker respektive Indkøbstilladelser til Direktoratet for Vareforsyning.

Med Højagtelse
F R A G T N Æ V N E T

Den korresponderende reder får flere genvordigheder. Der er noget, der hedder »Fragtnævnets befragtningsafdeling«. Det hører under Handelsministeriet. Nævnet vil godt omgående, sådan hedder det i brevet den 20. juni 1945, vide, hvor stor skibets beholdning af brændselsolie var på salgstidspunktet, og der spørges også om, hvor eventuelle uanvendte brændselsoliemærker, respektive indkøbstilladelser beror.

Hvordan er det mon med de ting? Tankene, som er to gamle olietønder, rummer ialt 400 liter, og det er der ikke nogen, der har forestillet sig, skulle pejles. Heller ikke brændselsmærker eller indkøbstilladelser har man kendskab til. Holst grunder en rum tid. Så må han til det:

Fragtnævnet, Befragtningsafdelingen København, 7. juli 1945.
m.s. Cathrine af Svaneke
I høflig Besvarelse af Deres Brev af 28. f.m. tillader jeg mig at meddele Dem, at jeg beklageligvis ikke har kundet faa oplyst noget om, hvor stor Beholdning af Brændselsolie var for nævnte Skib, da dette den 4. maj d.A. blev solgt til Fa. Torben Hansen & Co., Rønne, ligesom jeg heller ikke ved, om der ved Overtagelsen var nogen Beholdning af Mærker eller Indkøbstilladelser. Skibsfører Holm, der omkom ved Beskydning fra et tysk Vagtskib den 20. April d.A. førte selv Regnskab herover, og hans Enke har ikke kundet finde noget herom.

Jeg tør derfor til Oplysning om dette Spørgsmaal bede Dem henvende Dem til Skibets nuværende Reder Firma Torben Hansen & Co., Rønne.

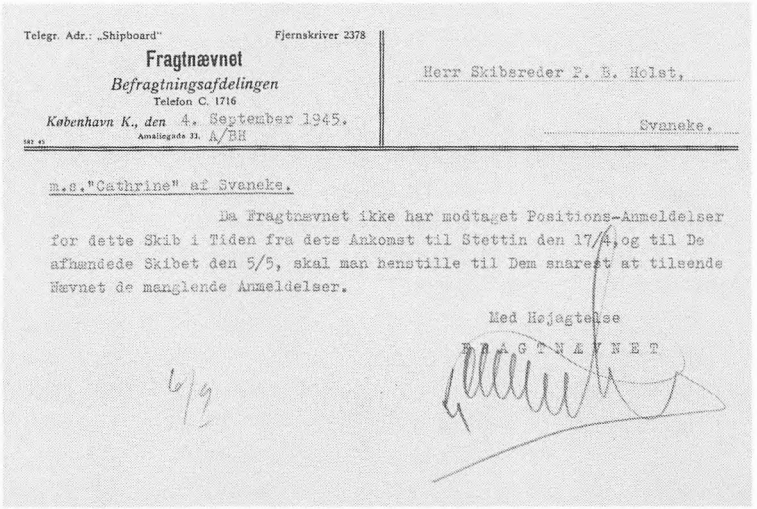
Med Højagtelse P. B. Holst, sign.

Sådan gik Sorteper videre til køberen, og tilsyneladende er Nævnet stillet tilfreds dermed. Holm var dygtig til at føre skib under sejl uden at bruge motoren, men skulle han komme nogen vegne, f.eks. ved anløb af havne, når det var vindstille, og når han skulle klare sig helskindet gennem de mange tyske minefelter og spærringer, så måtte han have motoren igang.

Det gik sikkert ham som så mange andre skippere på småskibe, at man kørte på forskud indtil sidste dråbe. Det vidste Holst godt, og derfor tog han sin tid til at stille et passende brev sammen til Nævnet.

Men Nævnet har ikke glemt rederiet. Den 4. september 1945 vil Nævnet have oplyst, hvorfor man ikke har modtaget »Positionsanmeldelser« i tiden fra *Cathrines* ankomst til Stettin (skal rettelig være Sletten) den 17. april 1945, og til skibet afhændes den 5. maj 1945. Hvad nytte en sådan viden så kan have?

Allerede to dage senere svarer Holst. Han kan ikke give oplysninger på forespørgslen, for den bog, Holm skriver den slags i,



Telegr. Adr.: „Shipboard" Fjernskriver 2378

Fragtnævnet

Befragtningsafdelingen

Telefon C. 1716

København K., den 4. September 1945.

Amaliegade 33. A/BH

Herr Skibsreder P. B. Holst,

Svaneke.

m.s."Cathrine" af Svaneke.

Da Fragtnævnet ikke har modtaget Positions-Anmeldelser for dette Skib i Tiden fra dets Ankomst til Stettin den 17/4 og til De afhændede Skibet den 5/5, skal man henstille til Dem snarest at tilsende Nævnet de manglende Anmeldelser.

Med Højagtelse

FRAGTNÆVNET

6/9

synes at være bortkommet. Heller ikke denne gang gør Fragtnævnet mere ud af sagen.

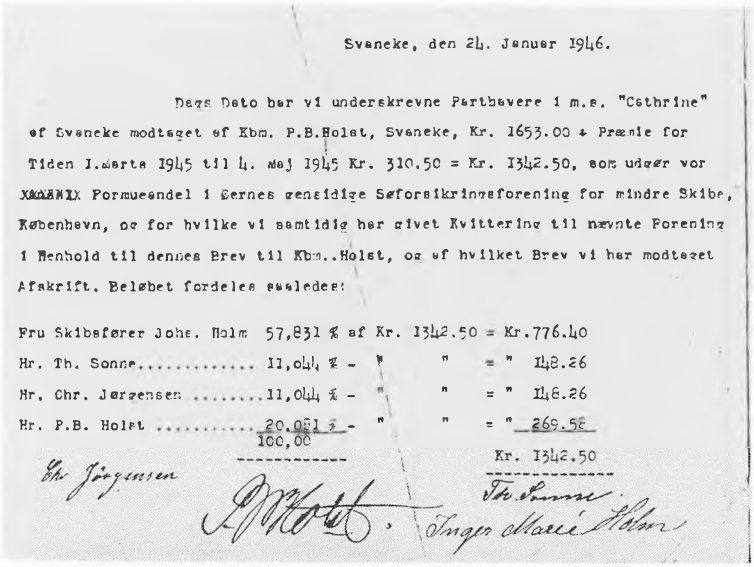
For en del kan de manglende oliemærker have noget med at gøre med en tønde olie, der er stjålet for rederiet under transport med »Dampskibsselskabet af 1866 på Bornholm«. Efter endeløst tovtrækkeri giver selskabet sig endelig, og den 1. september fremsender selskabet i check 61,68 kr., der er lig med fakturaen fra L. Reinhardt & Co., København. På det tidspunkt er boet forlængst gjort op.

Klogeligt ville P. B. Holst ikke risikere noget, så Rasmus Munch vandrer til Svaneke for at bistå rederiet med deling af boet.

Hen ad vejen resten af året 1945 og et stykke hen i 1946 indløber der småregninger, især fra håndværkere fra Svaneke. De har for vane kun at sende regning en gang om året, og det er det, de kalder nytårsregning.

Dem betaler Holst, og hvad olierefusionen fra 66-selskabet ikke kan dække, går af rederens egen lomme. Han gør ikke krav gældende overfor sine medpartshavere. »Øernes gensidige Forsikrings-Forening for mindre Skibe« har opgjort regnskabet for året 1945, og i begyndelsen af det nye år udbetaler foreningen til rederiet kr. 1.342,50, der udgør den formueandel, som selskabet har stående i foreningen, der jo er gensidigt. Også her må revisor Rasmus Munch hidkaldes for at foretage fordelingen.

Han kan sandelig regne med brøker den revisor, selvom det kan være lidt mystisk, hvordan han kommer til dem. Der kommer ikke nogen regning fra Munch for dette sidste arbejde, men han fik også 30 kr. for opgørelsen ved Partsrederiets ophør. Og dermed er Partsrederiet *Cathrine*s dage talte.



Svaneke, den 24. Januar 1946.

Dags Dato bar vi underskrevne Parthavere i m.s. "Cathrine" af Svaneke modtaget af Kbm. P.B.Holst, Svaneke, Kr. 1653.00 + Præmie for Tiden 1.Marts 1945 til 4. Maj 1945 Kr. 310.50 = Kr. 1342.50, som udgør vor ~~XXXXXX~~ Formuesandel i Gernes gensidige Søforsikringsforening for mindre Skibe, København, og for hvilke vi samtidig har givet Kvittering til nævnte Forening i Henhold til dennes Brev til Kbm..Holst, og af hvilket Brev vi har modtaget Afskrift. Beløbet fordeles saaledes:

Fru Skibsfører Johs. Holm	57,831 %	af Kr. 1342.50	=	Kr.776.40
Hr. Th. Sonne.....	11,044 %	" "	=	" 148.26
Hr. Chr. Jørgensen	11,044 %	" "	=	" 148.26
Hr. P.B. Holst	20,081 %	" "	=	" 269.58
	100,00			Kr. 1342.50

Chr Jørgensen

Th. Sonne

Inger Marie Holm

Efterskrift

Cathrine solgtes i maj 1945 til skibsmægler Torben Hansen & Co., Rønne, som ejer og med Holger Poulsen som skibsfører. I april 1959 omdannes skibet til fiskefartøj – R 108 – af skibsbygmester Chr. Christiansen i Rønne. Juni 1960 igen motorgalease. I juni 1965 overtages skibet af kommunelærer Aksel Egede Rasmussen, København. Allerede samme måned overgår det til Røgeriejer Walter Hansen Riis, Arnager.

Og lidt sørgeligt ender det gode skib *Cathrine* med den 22. oktober 1965, at blive afmastet i Rønne havn, for derefter at blive bugseret til Skillinge i Sverige for at blive omdannet til husbåd.

Maritim Kontakt 8: *Johanne Bichel:* Peber for alle pengene. *Ole Mortensøn:* Lodsdæksbåden *Ejno. Jørgen Weber:* Lodsdæksbåden *Ejnos* stabilitet og sejlføring. *Fritz Brade Jørgensen:* Fra skibsmodellernes verden. *Maria Ekberger:* Sjette danske Maritimhistoriske Konference.

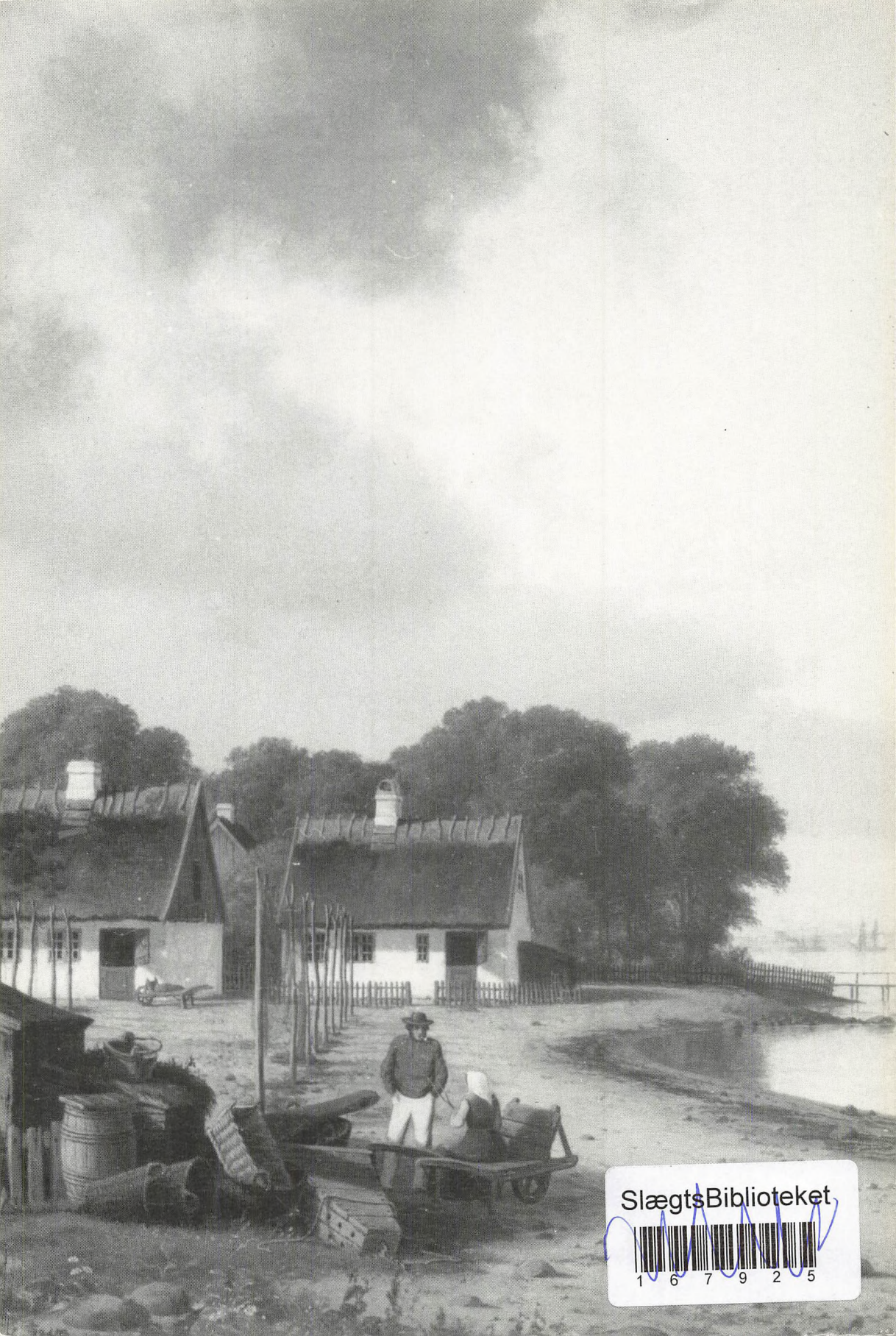
Maritim Kontakt 9: *Ole Lisbjerg Jensen:* Orlogsskibet *Store Sophia*, som forliste i 1645 i Göteborg Skærgård. *Anders Monrad Møller: Emilie* på havsens bund eller et atypisk forlis i arkiverne. *Holger Munchaus Petersen:* Frederik den Siette. *Anders Vrist Langer:* Bjærgelav på Harboøre. *Ulla Lund:* Enigheden. *Frederik Frederichsen:* En ganske almindelig bjergning. *Birger Thomsen:* Kampen under havet – frømænd i anden verdenskrig. *Philip Nathansen & Gert Normann Andersen:* Bjærgninger i 1983.

Maritim Kontakt 10: *Bent Thygesen:* Skibs- og Bådebyningskulturen. En skibstømrers etnologiske bertagtninger. *Sven M. Klausen: M. Davidsen* – em østbornholmers skæbne. *Otto Madsen: Stadt Odense* – en sydfynsk skibsbyggesag fra 1799. *Rolf Larsen:* Kalvø – et skibsværft og dets historie. *Morten Gøthche:* Sejlmageri. *Anders Monrad Møller:* Seks maritimhistoriske konferencer – et forsøg på en let statistisk anretning.

Maritim Kontakt 11: Danske lodser. *Benny Christensen:* Lodserhvervets udvikling i Danmark. *Mogens Schmidt:* Lodsdirektøren. *Philip Svanum* Farvandslodsen. *Otto Albertsen:* Fjordlodsen. *Knud W. Born:* Havnelodsen. *Niels Probst:* Syvende danske Maritimhistoriske Konference.

Maritim Kontakt 12: *Henning Henningsen:* Søens paradenumre. *Niels Probst:* Skånske krigs orlogsskibe. *Erik Gøbel:* Sejldugsmanufakturet i Køge 1687–1753. *Hans Jeppesen & Jens Lorentzen:* To skibstegnere fra 1700-årene. *Erik Housted:* Sorte tavler og stum tale. *Hanne Poulsen:* »Nye« arbejder af skibsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen. *Alan Hjorth Rasmussen:* »De farer på Sjælland« ... *Holger Munchaus Petersen:* Ældre skib til midlertidig brug. *Henrik Dethlefsen:* Øernes hjælpetjeneste. *Anders Monrad Møller:* Sofus og Klara. *Erik Gøbel og Erik Mørk Larsen:* Jørgen H. Barfods bibliografi.

Maritim Kontakt 13: *Jørgen H. Barfoed:* Bygningen af orlogsskibet i Norge i slutningen af 1600-tallet. *Erik Gøbel:* Orlogsfregatten *Bornholms* konvojrejse til Vestindien 1780–1781. *Maria Ekberger:* Andreas Bodenhoff. Leverandør til Søetaten i det 18. århundrede. *George Coggeshall:* En Yankiee-skipper i danske farvande 1809–10. *Ann Nørrgaard:* Kapere og kanonbåde. Begivenheder i og ud for Dragør 1807–1814. *Søren Hjorth Jensen & Henrik Mogensen:* Samarbejdsproblemer på Korsør havn under besættelsen. En analyse af Brosagen i Korsør november 1942 – marts 1943. *Knud Galle:* Magnetminer. Minestrygning – Minesikring.



SlægtsBiblioteket
1 6 7 9 2 5