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

DANMARKS
SØFART
OG
SØHANDEL

I

DANMARKS SØFART OG SØHANDEL

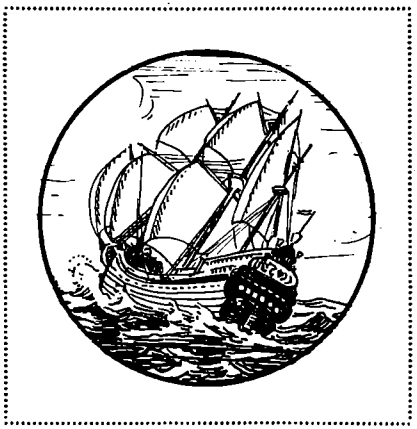
FRA DE ÆLDSTE TIDER TIL VORE DAGE



AF DETTE VÆRK ER TRYKT SOM LUKSUS-
UDGAVE 300 NUMMEREREDE EKSEMPLARER

DANMARKS SØFART OG SØHANDEL

FRA DE ÆLDSTE TIDER TIL VORE DAGE



NYT NORDISK FORLAG · KØBENHAVN 1919

UNDER REDAKTION AF *BERING LIISBERG*

FRISER OG VIGNETTER SAMT TITELBLADE
TEGNEDE AF *EBBA HOLM*

TRYKT I FR. BAGGES KGL. HOFBOGTRYKKERI
KØBENHAVN

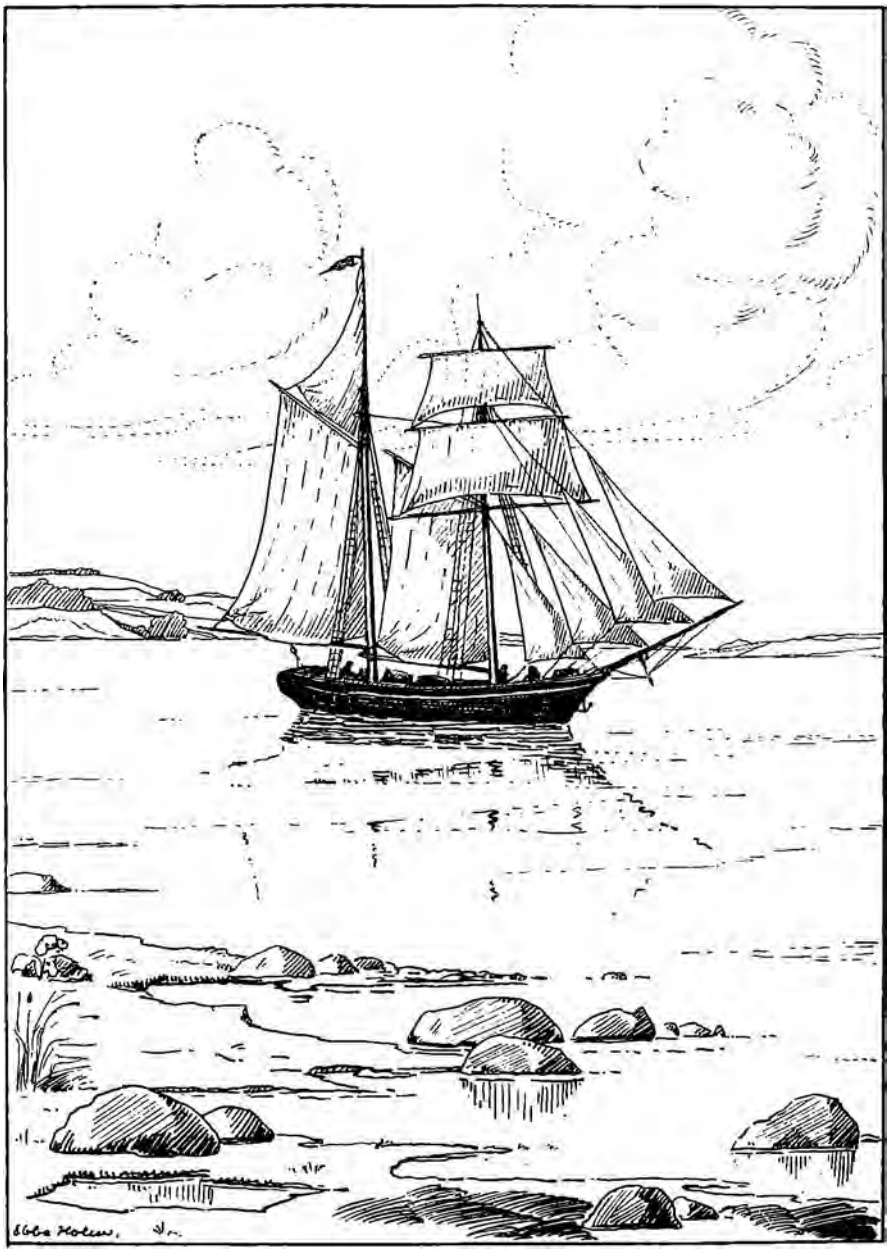
» . . *naar kun enhver vil gøre sin Pligt!*«

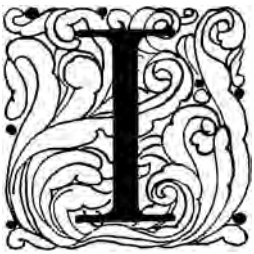
(Christian IV om Bord i »Trefoldigheden«
1. Juli 1644.)

DANMARKS UNGE MÆND TILEGNET

UDGIVET MED UNDERSTØTTELSE AF
EN KREDS AF INTERESSEREDE MÆND
INDEN FOR DANSK ERHVERVSLIV







Aaret 401 før Kristi Byrd drog en Skare Grækere fra Mesopotamien gennem Lille-Asien tilbage mod Vest. Efter mange Kampe og store Farer og Besværligheder naaede de endelig ud til Kysten. Og da de en Dag pludselig saa Landet sænke sig brat og Havet brede sig for deres Fødder, brød de, fortælles der, ud i jublende Glæde: »Havet! Havet!«

Vi Danske, der i vort havindskaarne Land fra vor Barndom har Havet for Øje, forstaar den Følelse, der greb de græske Mænd. Ogsaa vi kender til at fyldes med jublende Glæde, naar vi, efter længe at have færdedes inde i et fremmed Land, langt borte fra Kysten, atter ser Havet for os. Det er ikke blot dets Storhed og Skønhed, der griber os, — det bringer os som en Hilsen fra Hjemmet.

Men i de græske Mænds Glæde over det hjemlige Syn var der noget mere end det. For dem, der kom fra den farefulde anstrengende og langvarige Vandring i øde og bjærgfulde Egne, hvor der hverken var Vej eller Sti, var Havet en Udløsning af alle Besværligheder, en Befrier fra Haabløshed og Død. Og det var tillige den frie og uhindrede Vej til Hjemmet, til Fædrelandet, der laa hist ude under Kimingens skarpe Linie.

Fra de ældste Tider har Kulturen paa sin Gang fra Land til Land fulgt de store Floder, er gaaet langs Kysterne og har endelig vovet sig ud over det aabne Hav. Og ligesom det i Middelalderen var Munkene, der paa Fastlandet blev Bærere og Spredere af Sydens Kultur, saaledes var det i samme Tidsrum og langt senere de søfarende Mænd, der bragte Kulturens Fremskridt fra Kyst og til Kyst.

Dristige Sømænd vovede sig ud paa Havets Dybder og viste, at der over dem var Vej ud til nye hidtil ukendte Verdensdele. Og efter de

store Opdagelser, da Mennesket saa noget nær kunde omfatte den hele Jordklode med sit Blik, varede det ikke længe, inden det søgte at gøre sig den underdanig paa en Maade som ingen Sinde før. Havene skilte ikke, tværtimod de bandt Jordens fjerneste Lande til hinanden, Verdenshandelen begyndte, og med Samfærdselsmidlernes Udvikling er den naaet til at omfatte alle Steder paa vor Jord.

Herhjemme har man tidlig haft Øje for Betydningen af vort Lands Beliggenhed ved en af de store Vandveje. Og danske Sømænd, fra Barnsben opdragne til Søen i Skuder og Baade paa Bælt og Fjord, har som andet Arvegods fra Forfædrene faaet Udlængsel i Sindet. Allerede paa Christian IV.s Tid udtalte Mænd med Forstaaelse af disse Forhold, »at Gud Almægtigste ikke aleneste disse Lande og Riger fast om med Søen har bevæbnet, men tillige med Søfarten, dens Haandteringsbrug og Videnskab velsignet og begavet, at fast alle Nationer og kendte Steder udi Verden herfra kan besejles«.

Danmark har af Naturen, ved sin geografiske Beliggenhed, faaet anvist sin fremragende Plads i Verdenshandelens og Samfærdselens Tjeneste.

BERING LIISBERG.

NORDISK SØFART I FORHISTORISK TID

Det Folk, der bygger og bor i det havomflydte Danmark med dets talrige Øer, dets mangfoldige og dybt indskaarne Fjorde og den i Forhold til Landets Størrelse saa betydelige Kystlinie, har fra de tidligste Tider af Naturen selv været henvist til at færdes paa Søen og for en stor Del at hente sin Næring derfra.

Saa langt vor Historie rækker, finder vi da ogsaa Vidnesbyrd om, at de Danske har været et fiskende og søfarende Folk. Skal Digteren udtrykke, hvor ældgammel vor Fortrolighed med Søen er, fører han den med det bekendte Vers: Øboen fra Lodbrogs Tid husvant plasker til Søs, langt tilbage i Sagatiden. Men han har — i Modsætning til Digteres Art — ikke taget Munden fuld nok. Han kunde uden Overdrivelse have henført vort Lands Befolknings husvante Plasken til Søs til et Par Aartusinder før selve Lodbrogs Tid.

»I sin ældste og mest hjælpeløse Tilstand har Mennesket overalt, hvor der var Mulighed derfor, søgt sin Hovednæring blandt Strandens Skaldyr, og paa dette lave Standpunkt har det udbredt sig over hele Jorden.«

De ældste Beboere af vort Fædreland har saaledes, som Europas Urbefolkning i Almindelighed, af Hensyn til Livets Ophold slaaet sig ned paa Stranden og har fra de tidligste Tider været et Kystfolk. Langs den gamle Kystlinie, — som i vore Tider for en Del af Landets Vedkommende ligger langt oppe i Land, for en anden Del ligger ude i Søen, — finder vi endnu som Minder om den ældste Befolkning Rester af deres Maaltider ophobet paa Bopladserne som mægtige Affaldsdynger, *Køkkenmøddingerne*, som man tidligere kaldte dem med en noget misvisende Betegnelse, der nu søges erstattet med det bedre Udtryk *Skaldynger*.

Af disse Skaldynger fremgaar det tydeligt, at den ældre Stenalders

Folk ikke blot har næret sig af Strandens Skaldyr, men tillige bl. a. af Fisk — Torsk, Flynder — og af Sild, som kun kunde fanges ude paa dybere Vand. Med andre Ord, vort Lands ældste Beboere har været eller er i en meget tidlig Tid blevet i Stand til at færdes paa Søen som Fiskere.

Man tør vel gaa ud fra som sandsynligt, at det er Drivtømmeret, som Strømmen førte ind langs Kysten, eller som Bølgerne den ene Dag kastede ind paa Stranden for den næste Dag i et andet Lune at rive det til sig igen og lege med det i Havstokken, der først har givet Mennesket den Tanke, at Vandet lod sig betræde, Vandet, som ellers hidtil havde sat en Grænse for dets Fremtrængen og udelukket det fra mangen lokkende Nabokyst, hvor der mulig fandtes Føde i Overflod, medens den gamle Boplads var udtømt og Sulten lod sig mærke med alle sine Plager.

Et Stykke Drivtømmer har utvivlsomt været det første Fartøj. For en rask Svømmer var det et Øjebliks Sag at komme op at ride paa en forbidrivende Stamme og med Fødderne paa Havbunden at bringe den af Sted, i hvilken Retning han maatte ønske. Hvor Dybden tog til og Benene blev for korte, kunde man bruge en lang Stang til at stage sig frem med. Men Erfaringen maa snart have lært de opfindsomme Naturbørn, at en stor Stamme, uden at trykkes ned under Vandet, kunde bære mere end en mindre, og at to kunde bære mere end een. Dermed førtes man til at binde flere Stammer sammen; saaledes var den første Flaade fremstillet, og nu kunde man stage sig frem eller lade sig drive fra Kyst til Kyst.

Det næste Fremskridt paa Søvæsenets Omraade, Kanoen eller den udhulede Træstamme, er vel fremgaaet af Betragtningen af de store Muslingeskaller, der kunde flyde paa Vandet, saa længe de var tomme, men som sank, naar de fyldtes med Vand. Det kunde jo kun forstaas paa den Maade, at det netop var Udhulingen, der gjorde dem det muligt at flyde. Saa meget lettere maatte da den udhulede Træstamme kunne flyde paa Vandet. Og den maatte vel kunne flyde, selv om man belastede den med Mennesker eller med død Vægt i Stedet for den Masse, man havde fjernet ved at udhule den.

Saaledes opstod Egen, den nordiske Kano, dannet, som dens Navn angiver, af en Egestamme, der blev hulet ud ved Hjælp af Gløder og glattet efter med Flinteøksen.

Men hvor store man end gjorde disse Eger, havde de dog alle den Mangel, at de kun kunde bruges paa Floder og paa Indvande. De var lave og fyldte let; de var flade eller runde i Bunden og rullede let rundt i Sø. Paa det aabne Hav var de derfor ubrugelige; dertil var de stive og tunge og vanskelige at trække paa Land.

Naar vi derfor af visse Oldsagsfund faar Bevis for, at Stenalderens



1. Fartøj, Ege, dannet af en udhulet Træstamme, ca. 15 m lang. Udgravet 1886 i Brigg—Lincolnshire, London.

Vaaben for mere end 5000 Aar siden er bleven bragt fra Øresundets Kystlande op til Norrland højt oppe i Bottniske Bugt, til Finland, til Øerne i Østersøen og til Nord-Tysklands Kyster, — naar der i samme Tidsrum kan paavises Forbindelse mellem Jylland og Norge, endvidere tværs over Vesterhavet mellem England og Vestergøtland og langs Vesterhavets Kyster ned til Frisland, kan man kun forklare sig Muligheden af saadanne Færdsler Land og Land imellem under Forudsætning af, at man allerede i Stenalderen har formaaet at færdes over vide Strækninger paa Søen og har kendt Kunsten at danne søgaaende Baade.

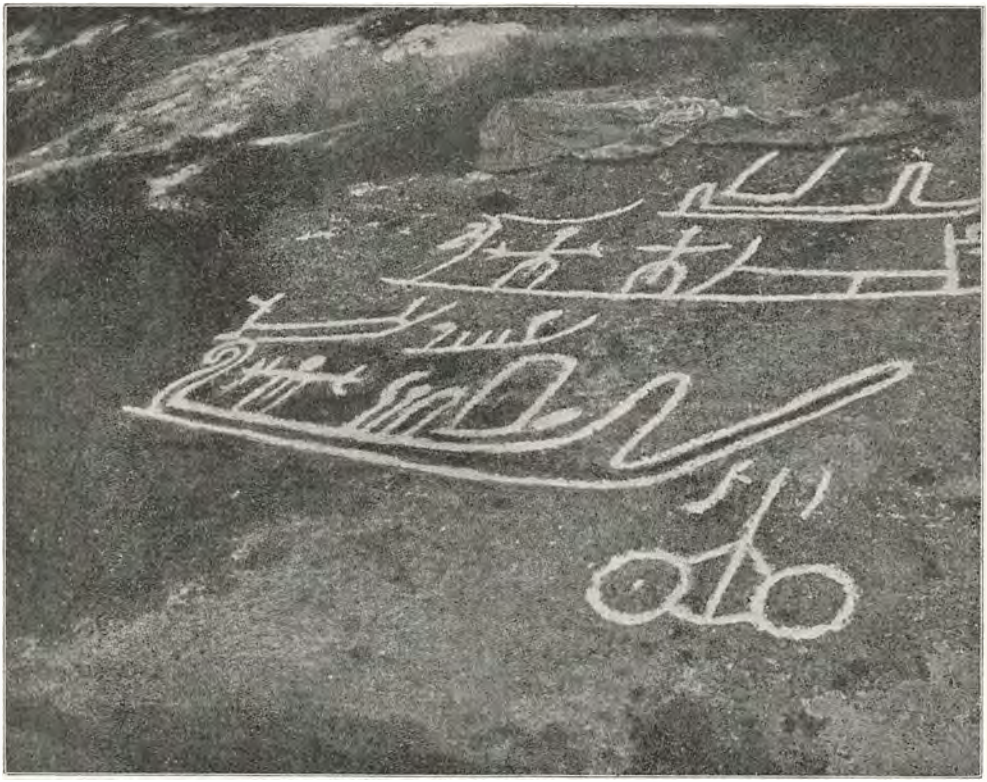
Ligesom i nyere Tider Europæerne med deres Kultur først har vundet Fodfæste paa Afrikas Kystlande og længe har holdt sig udelukkende til disse for i en langt senere Tid, ved Hjælp af de store Flodveje, at trænge ind i det Indre af Landet, saaledes har i en meget fjern Fortid Kulturen fra Orienten i et langt Tidsrum fulgt Kyststrækningerne ved Middelhavet, op langs Kysterne af det græske Arkipelag, og derfra ind i Sortehavet, op i Adriaterhavet og Lioner-Bugten, og helt hen til dets Udløb mod Vest, Strædet ved Herkulesstøtterne, inden den begyndte at gaa op i Floderne. Men det Tidspunkt kom, da dette skete, og da Floderne til Middelhavet og til Sortehavet blev Handelsveje. Ikke saaledes at forstaa, at det altid var Floderne selv der blev benyttet, — det var kun Tilfældet for den Del af dem, som var sejlbar, — men deres Bredder lod sig ofte, hvor Fartøjer ikke længere kunde komme frem paa Grund af ringe Vandmængde, Strømhvirvler eller andre Spærringer, benytte som Veje for Dyr og Mennesker, der bragte Varerne frem.

Fund af Oldsager i Mellem- og Nord-Europa viser med Sikkerhed, at man i det tredie Aartusinde f. Kr. har benyttet Flodveje mellem Middelhavet og Østersøen som Handelsveje. I Pramme eller i Baade paa Floderne, eller paa Bredderne langs Floderne og over Landstrækningerne mellem dem paa Kløvsaddel paa Hesteryg eller paa stærke Mænds Skuldre førtes Broncealderens Vaaben og Kar fra Middelhavslandene til de nordiske Lande, medens herfra Rav og Pelsværk førtes tilbage i Bytte.

I den ældre Broncealder førtes Varerne op ad Adige saa langt Fartøjerne kunde flyde paa den, derefter blev de ført over til Eisack-Floden langs dens Bredder, op over Brenner-Passet og ned til Floden Sill, der førte dem ud i Inn og videre ud i Donau til det Sted, hvor vi nu finder Byen Linz. Herfra var der kun faa Mil at føre dem over Land op til Moldau, ad hvilken de atter paa Fartøj gled ud i Elben.

Eller man førte Varerne fra Inns Udløb i Donau over Land til Saale og ned ad denne til Elben. Dog bragtes de ikke paa denne til Flodens Udløb, men lossedes op paa dens højre Bred omtrent lige over for det Sted, hvor Havel-Floden falder ud i Elben. Herfra førtes de saa videre ad Flodvej til Østersøen.

Ved Aar 500 f. Kr. — d. e. i den yngre Broncealder — trækker Handelen sig Øster efter fra Elben til Weichselen. Paa den Tid havde man med andre Ord i Syden opdaget, at det saa beundrede og eftertragtede Rav, som man hidtil kun havde fundet paa Jyllands Vest-



2. Klippeflade med Fremstilling af Skibe. Helleristning. Begby.

kyst, ogsaa forekom ved Østersøens Kyster, og som naturligt var søgte man det ad de nærmeste Veje.

Vi er da sikkert berettiget til gennem et langt forhistorisk Tidsrum at tænke os Fartøjer, som fra vort og vore nordlige Nabolandes Kyster stævnede ned til og atter ud fra de store Flodmundinger i Østersøen, — i de tidligste Tider til Warnemünde, senere til Swine- og Weichselmünde, i hvis Navne man endnu sporer »Mindets«, d. e. Flodmundingens særlige Betydning, og endnu senere til Weserens og Rhinens Udløb i Nordsøen. De store Øer i Østersøen, Bornholm og

Gotland, fik i hine fjerne Dage som ogsaa senere stor Betydning som Mellemled for Handelen. Man benyttede kun Dagen til Sejlads og løb saavidt muligt under Land og trak Fartøjerne op paa Stranden for Natten. Og med Nordboernes Udlængsel og Eventyrlyst for Øje, saaledes som vi lærer den at kende i senere Tider, ligger det ikke fjernt at forestille sig, at de ogsaa selv er gaaet op ad Floderne og med de Fartøjer, som de alt i en meget tidlig Tid forstod at bygge og benytte til Fuldkommenhed, har vovet sig paa Langfart sydover for at hente de efterspurgte Broncesager. Men selv under denne Forudsætning er disse dog for den første Del af Vejen fra deres Frembringelsessted blevne bragt op til Norden ved Mellemhandel.



3. Sten, nu indsat i et Gærde i Grevinge, Odsherred, med Fremstilling af Skibe.

Men den Tid kom, da dristige Sømænd vovede sig uden for Herkulesstøtterne. Fønikierne, Middelhavets største Sømagt, var de første, der begyndte at udforske Europas Atlanterhavskyst og anlagde Kolonien Cadiz. Men skinsyge paa Grækerne, der Aar 600 havde anlagt Massilia ved Rhonemundingen, forbød de med den stærkeres Ret disse at løbe ud af Middelhavet og gøre Opdagelser ude i det aabne Hav.

Men fra omtrent 350—200 havde Grækerne Overhaanden i Middelhavet og fejede Karthagos Vagtskibe bort fra de vestlige Kyster, saa Farten ud gennem Strædet ved Herkulesstøtterne blev fri. Og heraf benyttede en græsk Købmand i Massilia sig til i Aarene omkring 330—325 at gaa paa Opdagelser langs Europas Atlanterhavs- og Nordsøkyster.

Købmand og Sømand var dengang i Middelhavet som langt senere i de nordlige Lande, Begreber, der dækkede hinanden. Men Pytheas var mere end Købmand og Sømand i almindelig Forstand. Han har haft Grækernes Forskertrang i fremragende Grad og har siddet inde med saa store Kundskaber i Matematik og Astronomi, at han har været i Stand til at foretage Beregninger og Maalinger, — han synes

at have været i Besiddelse af baade Tidsmaalere og Vinkelmaalere, — som har givet hans Beretning om sin Rejse særlig Værdi for Eftertiden.

Som Købmand var det Pytheas om at gøre at faa opsporet, hvorfra de to Produkter, som man paa hin Tid satte saa højt i Middelhavslandene, Tin og Rav blev hentet. Bægge Dele kom oppe fra Norden, men medens det sidste, der blev brugt til Smykker og som var Genstand for en Beundring, vi i vore Dage har ondt ved at fatte, blev bragt Syd paa ad østlige Flodveje, blev det første, som blev brugt sammen med Kobber til at fremstille Legeringen Bronce, af Fønikiernes Skibe bragt til Middelhavet fra England, om end mulig en Del er kommet ad Seine-Saône-Rhône Flodvejen.

Det gjaldt altsaa for den driftige Græker i første Række at skaffe sig Underretning om, hvor det kostbare Tin og Rav blev hentet, og dernæst at søge at knytte Handelsforbindelser med disse Steder, mulig anlægge Kolonier og fortrænge de fønikiske Handelsfolk.

Men dertil kom hans Forskertrang, hans Drift til at undersøge Jorden, se hvor langt Menneskene var trængt frem mod Nord, og hvorledes Forholdene var ved Polen, Jordens Akse. Det var vel egentlig nærmest som Købmand og Polarforsker, Pytheas drog ud.

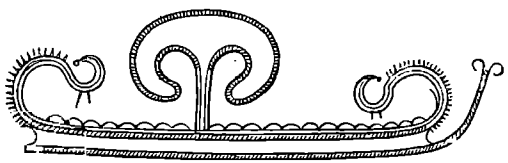
Langs den pyrenæiske Halvø og Galliens Vestkyst sejlede han ret i Nord, tværs over Kanalen og ind i Havet mellem England — Skotland og Irland — den naturlige Vej for en Mand, der vil undersøge Forholdene Nord paa. Men ved at sejle videre mod Nord opdagede han, at Landet paa hans Styrbordsside, som han kaldte Bretanike, fra sin yderste Spids mod Nord, som han kaldte Orkas, faldt brat af igen mod Syd. Han maa have fulgt Kysten og altsaa være gaaet ned langs Skotlands og Englands Kyst, thi han betegner rigtigt Landet som en uligesidet Trekant, der ligger med den korte Side langs Europa, d. v. s. langs Kanalen, med en stump Vinkel ved Kantion (senere Kent) lige over for Gallien. Og han finder Østkysten af Landet, fra Kantion til Orkas, dobbelt saa lang som Sydkysten, men Vestkysten var den længste.

Paa Britanniens Kyst maaler han Forskellen paa Ebbe og Flod og sætter — først af alle — Tidevandet i Forbindelse med Maaneskifterne.

Men Pytheas har atter vendt Stævnen mod Nord. Han kommer til Orkney Øerne, som han synes at have taget for Skotlands Nord-

spids, og naar til et Sted, hvor han optegner, at Solen ved Vintersolhverv ikke hæver sig tre Alen over Horisonten, og hvor den ved Sommersolhverv er nitten Timer paa Himmelen, hvilket svarer til en nordlig Bredde paa 60°, paa hvilken man finder Shetlandsøerne eller Hjaltland, som de hed i det gamle Sprog.

Men her har Pytheas faaet at vide, at vilde han søge til det yderste af den beboede Verden, maatte han længere Nord paa endnu. Og atter vender den utrættelige Forsker sin Skibsstævn mod Nord eller Nordost og gaar til Søs, og i seks Dage ser han intet uden Luft og Hav. Saa dukker der en stormbidt, vejrfuret Klippekyst frem paa hans ene Bov. Det er Thule.



4. Stiliseret Skib.
Ornament paa en Broncealders Kniv.

»Thule«, siger Geografen Strabo, fra hvem vi har den meste Viden om Pytheas, »ligger, som Pytheas siger, seks Dages Sejlads fra Britannien mod Nord.«

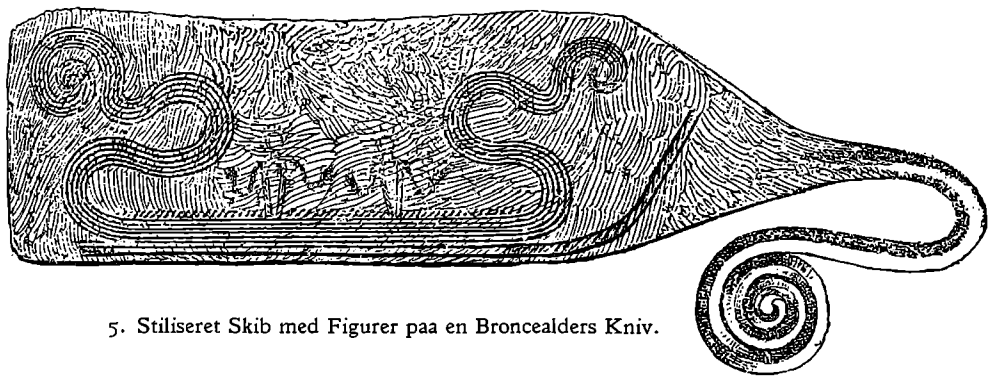
Pytheas maa have foretaget astronomiske Observationer i Thule, som han siger ligger, hvor Sommervendekredsen falder sammen med Bjørnekredsen, d. v. s. omtrent paa 66° 15' Nordbredde. Og af Barbarerne deroppe faar han at vide, at »det sammenløbne Hav« med andre Ord det tilfrosne Hav, Ishavet, ligger kun een Dags Sejlads fra Thule, dette mærkelige Land, hvor Natten undertiden er ganske kort, paa nogle Steder to, paa andre tre Timer, saa at Solen næsten straks stod op igen efter at den var gaaet ned.

Man har længe troet, at Pytheas' Thule var Island, men dette kan ikke være rigtigt allerede af den Grund, at han kom til et beboet Land, og Island fik først langt senere sine første Beboere. Sandsynligheden taler for, at han er kommet til Vestnorge i Nordmør, hvor den længste Dag er paa en og tyve Timer.

Det synes ogsaa, Pytheas' egen Beretning om hans eventyrlige Togt er ikke længer til, og kun fra andre Forfattere kender vi Brudstykker deraf, som om han er kommen til de Frisiske Øer og til Jylland, — den nyeste Forskning (Professor H. P. Steensby) mener at kunne paavise, at et Par af Pytheas' Stednavne maa søges ved Ringkøbing Fjord — hvis Rigdom paa Rav han kender.

Faa Aar efter at Pytheas havde foretaget sin betydningsfulde Opdagelsesrejse, blev Karthagerne paa ny Herrer paa Middelhavet. Strædet ved Herkulesstøtterne blev atter spærret for Grækerne, og ingen senere Forskere søgte at slaa ind paa de Veje, han havde anvist.

Pytheas er altsaa den første, der fortæller om en direkte Sejlads fra Middelhavet til de nordlige Lande. Hans nøgterne Beretning om og udmærkede Iagttagelser af Egne, der saa længe efter ham ikke blev befaret af andre, og saaledes kom til at staa alene og uden Kontrol, fandt ikke altid Tiltro hos de senere Slægter, og i lang Tid blev hans Beskrivelse



5. Stiliseret Skib med Figurer paa en Broncealders Kniv.

af de Lande og Forhold, han kom til, opfattet som Opspind og Digt. Historikeren Polybios, der næppe havde Forudsætninger til at tale med, betragter hans Beretning som en Skipperhistorie, og Geografen Strabo kalder ham den største Løgnhals. Men Folk som Matematikeren Eratostenes og Astronomen Hipparch nærer ingen Tvivl, hverken om hans Rejseberetnings eller om hans Maalingers Nøjagtighed. Og den nyere Tid har givet ham Oprejsning som en af de største Opdagere, Verden har haft.

Det varer længe, inden Historien atter beretter om en Sejlads op til de danske Kyster. Først i Begyndelsen af vor Tidsregning hører vi igen om Mænd, der stævnede Nord paa i Vesterhavet. Men de kom ikke som fredelige Handelsmænd eller Opdagelsesrejsende, men som Krigere. De kom ejheller med Skibe fra Middelhavet, men havde gjort Halvdelen af Rejsen over Land. Det var Kejser Augustus' Svigersøn og senere Efterfølger paa Tronen, Tiberius, der ved sin Broder

Drusus' Død Aar 9 e. Kr. blev Statholder i Gallien, som Aar 5 e. Kr. med en Flaade, der var bygget paa Rhinen, sejlede rundt om den kimbriske Halvø, d. v. s. Jylland, og tvang Kimbrerne, der havde deltaget i Germanernes Modstand mod de romerske Vaaben, til Fred.

En Sten, der er indmuret i Væggen i et Tempel i den gamle galatiske Hovedstad Ankyra, nu Angora, — et Tempel, der er rejst af Byens Indbyggere til Ære for Kejser Augustus og Gudinden Roma — bærer en af Kejseren selv forfattet Indskrift til Minde om denne Begivenhed.

»Jeg bragte Fred over Germanerne lige til Elbens Munding. Min



6. Sten i Augustus- og Romatemplets Mur i Angora med Indskrift.

in lato. Classis mea per Oceanum ab ostio Rheni ad solis orientis regionem usque ad fines Cimbrorum navigavit, quo neque terra neque mari quisquam Romanus ante id tempus adit, Cimbrique et Charydes et Semnones et ejusdem tractus alii Germanorum populi per legatos amicitiam meam et populi Romani petierunt.

Flaade sejlede fra Rhinens Udløb mod de østlige Egne til Kimbrernes Land, hvorhen aldrig før den Tid nogen Romer var trængt frem, hverken til Lands eller til Vands. Kimbrer og Charuder og Semnoner og andre af Germanernes Folk i disse Lande bad ved Sendebud om mit og det romerske Folks Venskab«.

Med saa store Ord er det bleven ristet paa Historiens Tavle, at Romerstatens Flaade var kommet til vore Kyster. Det vidner om den Opsigt, Beretningen om Søtogtet har vakt i Rom. Før havde Romerne skælvet for det kimbriske Navn, nu var det — i alt Fald efter de officielle romerske Beretninger — Kimbrerne, der havde lært at skælve for Rom.

Stenen i Tempelvæggen i Ankyra er imidlertid ikke den eneste Beretning om hin romerske Besejling af vore Farvande, der er naaet til Nutiden. Naturhistorikeren Plinius, der døde Aar 79 e. Kr., for-

tæller, at Kimbrernes Forbjærg var bleven omsejlet, og at man derfra havde set ud over et vidtstrakt Hav, med andre Ord: at Skagen var bleven rundet, og at de romerske Krigere havde set Kattegat aabent for sig. Medens Plinius' Udtryk synes at gaa ud paa, at Romerne ikke er kommet længere end paa den anden Side Kimbrernes Forbjærg, at de saaledes ikke har udforsket det, som laa bag det aabne Hav, maa de dog være kommet ned til de danske Øer.

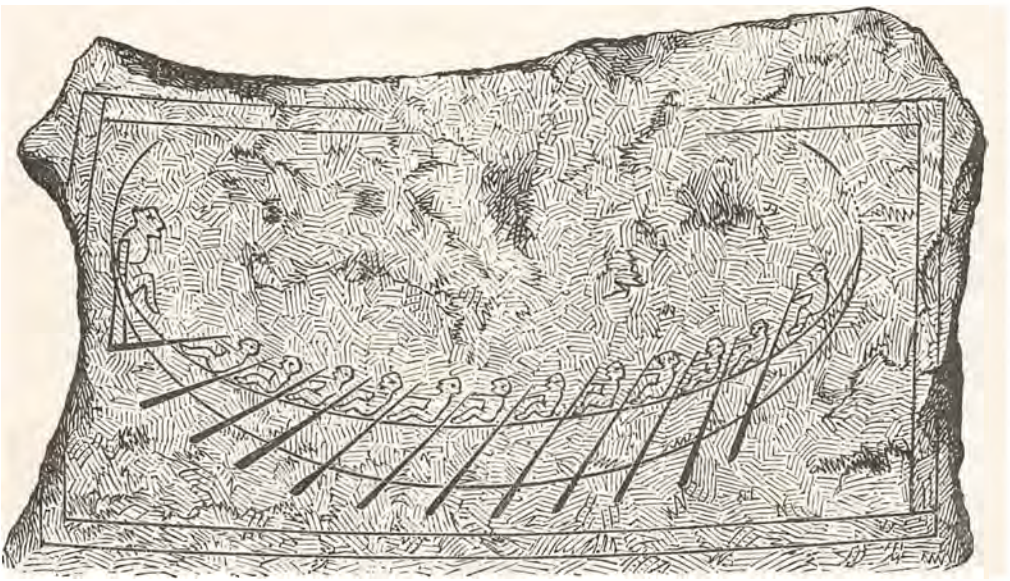


7. Ptolomæus' Kort over Danmark fra omtr. Aar 130 e. Kr.
Jylland, den kimbriske Halvø, skyder op mod Nordøst mellem Fyn, Sjælland, Lolland-Falster og Skaane mod Øst, og de saksiske (frisiske) Øer mod Vest. Thyholm, Hanstholm og Østholm (de »alokiaiske Øer«) vises ret Vest for Skagen.

Den første Gang, man træffer disse omtalt i den romerske Litteratur, er hos Geografen Pomponius Mela, omtr. Aar 50 e. Kr. Han kender den codanske Havbugt Nord for Elben, d. v. s. Østersøen. Den er opfyldt af større og mindre Øer, blandt hvilke han nævner Scadinavia eller Codinavia, d. v. s. Skaane, som den største og mest frugtbare.

Ogsaa Ptolemæus kender de scandiske Øer, som han i sin Geografi, — skrevet omtr. Aar 130 e. Kr. — angiver at ligge Øst for den kimbriske Halvø. De tre af dem er smaa, siger han og tænker ved dem sagtens paa Fyn, Lolland-Falster og Sjælland, »den fjerde, som ligger længst mod Øst«, nemlig Skaane, der i Reglen af Romerne opfattedes som en Ø, »er den største og ligger lige over for Weichselflodens Munding«.

Denne Stedbetegnelse kendetegner Weichselen som en gammel, kendt Handelsvej mellem Syd og Nord. Men Ptolemæus nøjes ikke med den. Han vedføjer et Kort over den kimbriske Halvø og de scandiske Øer, — det ældste Danmarkskort, som findes — med Indlæggelse af Længde- og Breddegrader, der er bestemte ved astronomiske Observationer. Disse kan næppe være foretaget af andre end af romer-



8. Sten med Fremstilling af Robaad fra Häggeby.

ske Videnskabsmænd, som Tiberius havde med paa sit Togt og hvis Stedbestemmelser er bleven benyttede af Ptolemæus (se S. 21).

Forbindelsen med Syden bliver efterhaanden langt livligere end før. Det romerske Riges Grænser er ved de store Erobringer rykket langt mod Nord, og ad de tyske Flodveje føres der romerske Varer, særlig fabrikmæssig fremstillet Støbegods, op til Norden.

Nu er det Rhinen, der bliver Hovedvejen, og Rhinmundingerne bliver nu de Steder, hvor Købmændene mødes fra Syd og Nord, fra Øst og Vest. Navnlig Dorestad, Sydøst for Utrecht, det nuværende Wyk by Duurstede, der ligger hvor Nedre-Rhin forgrener sig i Lek og Kromme-Rhin, blev en vigtig Handelsplads. Her oplossedes ikke blot romerske Vaaben og Brugsgenstande og Sydens forskellige Pro-

dukter, men tillige Varer fra det fjerne Orienten, Krydderier, Pragtstoffer og fremfor alt Vin.

Efter Galliens Erobring bliver ogsaa Seine-Mundingen af Vigtighed ved Siden af Rhinen som Mødested for Nordens og Sydens Kultur. Romerske Kejsere omgaas med Planer om en Landgang i England, og Aar 40 e. Kr. bygger Kejser Caligula et Fyrtaarn paa Cap Grisnez, Pynten umiddelbart Nord for det nuværende Boulogne-sur-mer.

Ved Midten af det 1. Aartusinde e. Kr. begynder de skrevne Beretninger, som hidtil kun har talt om Sydboernes Søfarter til Norden og ikke har haft noget at melde om vore Forfædres Færden til Søs, at omtale Nordboernes Søtogter.

Her vil mange mindes deres Barnelærdom om Angler og Jyder, der under Anførsel af Hengist og Horsa drog over Havet og erobrede England, hvor de imidlertid snart mistede deres nordiske Særpræg og gik over i det angelsaksiske Folk. Togtet maa antages at være udgaaet fra Sønderjyllands Vestkyst. Og ikke længe efter denne Erobring af England foretoges af de Danske omtrent fra de samme Egne et Togt mod Egnene omkring Rhinmundingen, rettere mod det nuværende Geldern. Det er det første, der omtales i de skrevne Efterretninger, men der er sikkert gaaet mange forud. Thi fra gammel Tid var disse Handelspladser godt kendt, og man vidste, at her paa visse Tider af Aaret var rigt og rigeligt Bytte at hente.

Det er den berømte franske Krønikeskriver, Gregor af Tours, der beretter om den danske Kong Hugleiks Søtogt mod Attuariernes Land mellem Rhin og Maas i Aaret 515. Der blev gjort mange Fanger og taget meget Gods, som blev bragt om Bord paa de Danskes Skibe, der straks efter stak i Søen. Kongen blev med sit eget, uden Tvivl udsøgte Fartøj og Folk tilbage for at dække Skibenes Afsejling. Men et Ilbud havde bragt Merovingerkongen Theuderik Efterretning om det danske Angreb, og hans Søn Theudebert naaede med en stærk Hær op til Stedet, fældede Kong Hugleik, inden han var gaaet om Bord, indhentede de andre Skibe og tvang dem til at vende om med det tagne Bytte.

I det bekendte engelske *Beovulfskvad* fortæller Beovulf om sin Deltagelse i dette for de Danske saa ulykkelige Togt. Han var en sær-

lig betroet Mand hos Kong Hygelak (Hugleik), hvem han kalder Geaternes, d. v. s. Jydernes Konge, og han beskriver, hvorledes Merovingerne ved deres Overmagt knuste de Danskes ringe Styrke, og hvorledes han selv sprang i Søen »med tredive Brynjers Bytte paa sin Arm«, og reddede sit Liv ved Svømning. Og videre fortæller han, hvorledes de Danskes Nederlag medførte vedvarende Krige med Friserne og Frankerne. Der er da sandsynligvis foretaget flere Hævntog eller Forsøg paa Hævntog fra Danmark mod disse Folks Lande, men kun om et Togt har vi Underretning i en italiensk Digters Sang til Hertug Ulv af Champagne. Og Anledningen til Digterens Kvad er de Fortjenester, samme Hertug Ulv havde indlagt sig ved i Aaret 565 i Spidsen for en frankisk Hærafdeling at afslaa et nyt dansk Angreb paa Frisland i Nærheden af Bordau.

Disse Togter har dog næppe medført nogen varig Standsning i de gamle Handelsforbindelser mellem Danmark og Frislandene, paa hvis rige Markeder de nordiske Søfarende traf sammen med Handelsmænd fra alle Vesteuropas Lande. Det var sandsynligvis særlig Vestjyderne og Friserne, der sejlede hertil, medens Østjyderne, Øboerne og Skaaningerne handlede paa Flodmundingerne i Østersøen og paa Gotland, der under Folkevandringstiden havde faaet stor Betydning for Handelen paa Norden og fik endnu større siden.

Det er kun lidet, vi kender til Søfarten i Danmark i hin fjerne Tid, inden vi faar historisk fast Grund at staa paa. Vi ved lige saa lidt, fra hvilke Havne Skibene er udgaaet, som vi ved, hvor langt de stævnede mod Øst eller mod Vest. Men et er sikkert, der maa gennem lange Tidsrum have fundet en meget betydelig Skibsfart Sted paa Nordsøen og Østersøen inden Aar 800, fra hvilket Tidspunkt man i Reglen regner den historiske Tids Begyndelse. Det danske Folk maa igennem Aarhundreder have gaaet i Sømandsskole for at kunne yde den Indsats i Verdenshistorien, som det sammen med de andre nordiske Folk yder i Vikingetogene.



VIKINGETIDEN

Med de dristige og blodige Søtogter, som de nordiske Vikinger foretog fra omtr. 800 til Midten af Tusindtallet, er vi inde paa historisk Grund. Thi rundt om i Europas Lande fik Krønikeskriverne travlt med at berette om de frygtelige Mænd fra Nord, der kom over Havet med alle Rædsler i Følge.

Af den Talrighed, hvormed de Danske i Vikingetiden sværmer om ved Kysterne, faar Europa det Indtryk, at hele det danske Folk er gaaet til Søs, og at deres Land er blottet for Beboere.

»De bor paa Havet og søger deres Føde paa Skibene,« synger en samtidig Digter, og han finder ikke Billeder nok til at male deres Talrighed. »De skygger med deres Hærskarer over Landene, som naar Himmelen er bedækket af Skyer«, ... »tætte som Græshoppesværme dække de Jorden«. Irske Aarbøger beretter, at »store Bølger af Fremmede skyller op over den grønne Ø«. »Havet udspyr den ene Flaade efter den anden«, i hver Havn, paa hver Red, bag hvert Næs er der Flokke af Skibe. »Som en Sværm af røde Fugle opfylder de Havet«, hedder det hos en arabisk Forfatter.

Vikingetogene er i Virkeligheden en Folkevandring til Søs.

Man tør nu ikke altid, naar fremmede Krønikeskrivere, der beretter om Vikingerne, taler om »de Danske« afgjort slutte, at der menes Mænd fra det danske Rige; lige saa lidt, som man tør antage, at der med Normanner altid menes Nordmænd. Beboerne af de tre nordiske Lande udgjorde i den forhistoriske Tid, før Vikingetogene, eet Folk med samme Sprog, og det er først hen imod Slutningen af disse, at Nordboerne begyndte at udskille sig i tre i Førstningen lidet forskellige Folk. Og dengang som senere fik de tre nordiske Folk paa Grund

af deres, særlig for Fremmede, iøjnefaldende indbyrdes Lighed og Samhørighed, Navn efter det af de nordiske Lande der som det sydligste og nærmeste ved Kulturens Centrum var Europa bedst bekendt.

De foran omtalte Tog fra Danmark til Rhinmundingerne har vel næppe adskilt sig synderlig fra de første af de senere Vikingetog. Ordet Viking var inden den Tid kendt af Angelsaksere, som dermed betegnede en Kriger. Det har intet med Landskabet Viken at gøre, som det undertiden er blevet hævdet, lige saa lidt som det betyder en Mand,



9. Robaad fra omtr. 350 e. Kr., udgravet i Nydam Mose i Sønderjylland 1863, set ind over Bagbords Bov. (Museet i Kiel).

der holder til i Vige og Fjorde. Jøderne, som drog gennem det røde Hav, kaldes saaledes i en Bibeloversættelse Søvikinger. Lige saa lidt har de fra Norge eller fra Shetlandsøerne udgaaede Plyndringstogter, som i det 7. Aarhundrede fandt Sted paa de sydlige Hebrider og paa Øerne uden for Donegal paa Irlands Nordvestkyst, været forskellige fra Vikingetogene i deres Begyndelse. Men derefter synes der atter at være blevet stille en Tid. Disse Tog havde kun været Forløbere for Stormen.

En Junidag 793 saa Munkene i Klostret paa den lille Ø Lindisfarne — nu Holy Island — tæt ved Berwick paa Northumberlands Kyst, en Sværm Fartøjer stævne ind mod deres Ø. De dukkede pludselig op bag den skarpe Kimingslinie og kom hurtig nærmere og nærmere. Inden de fromme Mænd var i Stand til at besinde sig paa dette uvante Syn, var Fartøjerne løbet ind under Øen og delvis trukket

paa Land; en Mængde Mennesker, vilde og væbnede, var sprunget ind paa Strandbredden, havde hugget ned for Fode hvem de mødte paa deres Vej, brudt ind i Klostret, røvet Kirkens Helligdomme og hvad de ellers kunde faa fat paa, slæbt Kvæg og Mennesker ned paa Stranden og om Bord paa deres Skibe, og var forsvundet lige saa hurtig, som de var kommet.

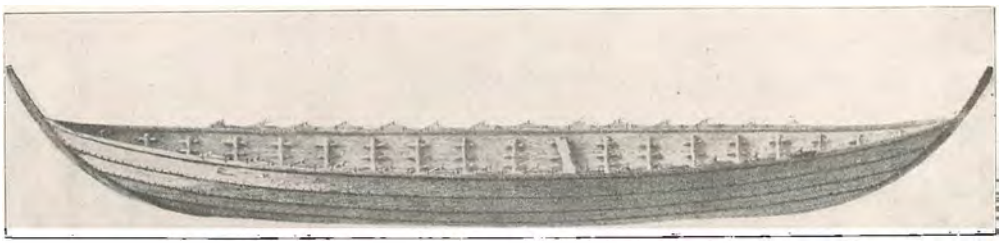
Aaret efter viste Vikingerne sig paa ny, men gik denne Gang i Land paa Kysten ved Tynefloden og plyndrede Klostret Jarrow. Men her slap de ikke saa billigt. Befolkningen rejste sig og gjorde Modstand, dræbte en af Høvdingerne og mange andre. Og da nogle af Skibene strandede og Vikingerne søgte at slippe i Land inde i Flodmundingen, blev atter en Mængde af dem hugget ned.

Men det skræmmede dem ikke. I de følgende Aar gaar de længere mod Syd, langs Østkysten, hærger i Flodmundingerne, gaar ind i Kanalen og gør Strandhug i Dorsetshire, gaar op i det irske Hav og plyndrer baade paa Irlands og Englands Kyster og er 798 naaet til Øen Man, som de hærger, og i 802 til Jona, der lider samme Skæbne.

Det var imidlertid ikke blot Vesterhavets og Atlanterhavets Kyster, der hjemsøgtes af danske Vikinger. Langs Østersøen, i det nuværende Mecklenborg og det østlige Holsten boede Obotritterne, der havde været Kejser Carl den Stores Forbundsfæller mod Saxerne. Men disse fandt Støtte hos den danske Kong Godfred. I Aaret 808 sendte denne en Flaade over Søen. Vikingerne gik i Land paa Kysten, hærgede og plyndrede, ødelagde den vigtige Handelsplads Rerik og trængte dybt ind i Landet. Samtidig lod Godfred, der nu maatte belave sig paa Indfald i Danmark fra Kejserens Side, opføre Danmarks første Grænseværn mod Tyskland, Volden fra Vesterhavet til Østersøen langs Eideren. Og i 810 sendte han en Flaade paa 200 Skibe til Frislands Kyster, hvor de hærgede og plyndrede paa Øerne udenfor og truede med at gøre Angreb paa Carl d. Stores Lande. Kejseren maatte, til Trods for den Overlegenhed, han lagde for Dagen over for den »afsindige danske Konge«, der havde truet med at ville gæste ham i selve hans Hovedstad Aachen, selv drage op og berejse Kysten mellem Rouen og Flandern, holde Flademønstringer ved Boulogne-sur-mer og bringe sit Søværn i kampdygtig Stand. Og for at give sine

Skibe et fast Støttepunkt genopførte han det gamle romerske Fyrtaarn paa Cap Grisnez.

Faa Aar efter døde han, og det viste sig snart, at hans Efterfølgere manglede baade hans Kraft og hans Klogskab. Da de ikke kan holde Vikingerne borte fra deres Kyster, søger de at hverve dem som en Slags Skytstropper. Den danske Kong Harald faar overladt Landskabet Vest for Veserflodens Munding, Rüstringen, og bliver saaledes Kejserens Lensmand. En anden dansk Viking, Rørik, faar paa lignende Maade Frisland og Kennemer-Landet (ved Zuidersøen) og enkelte Øer i Rhinmundingen.



10. Robaaden fra Nydam Mose, set fra Siden.

Men Vikingerne lader sig ikke standse. I 845 sender Kong Haarek (ogsaa kaldet Erik) en Flaade paa 600 Skibe ind i Elben. Den dukker saa pludselig op under Hamborgs Mure, at der ikke var Tid til at samle Landets Befolkning til Forsvar. Byens Høvding, Greven af Stormarn, var borte, og den fromme Ansgar mistvivlede om med den Stridsmagt, han havde, at kunne holde Byen, til der kunde komme Hjælp. Hvorfor han bad sine Klærke og Munke blot søge at komme bort og redde saa mange af Kirkens Relikvier og andre Helligdomme som muligt. Selv slap han bort i sidste Øjeblik, da Vikingerne alt var kommet over Murene og havde begyndt at plyndre Byen, hvilket stod paa i et Par Dage. Men da de drog bort, rigt belæssede med Bytte, var Hamborg en Dynge af Aske.

Vikingerne havde allerede tidligere foretaget Angreb paa Seine-Mundingen, havde sat sig fast paa Øen Noirmoutier uden for Loire og var 820 løbet ind i Floden. Inden Midten af Aarhundredet har de plyndret saa godt som alle de franske Kystbyer, er løbet ad Garonne

helt op til Bordeaux, ja, helt hen imod Toulouse, og har hærget og plyndret overalt. Asturiens Kyst bliver hjemsøgt; de sejler uden om det gamle Fyrtaarn, Herkulestaarnet paa Kap Finisterre, plyndrer Coruña og Lisboa og »fylder som mørkerøde Fugle« Tejoflodens Munding. De gæster med blodig Haand Sevilla, Cadiz og andre spanske



11. Sten med Fremstilling af Langskibe fra Stenkyrka.

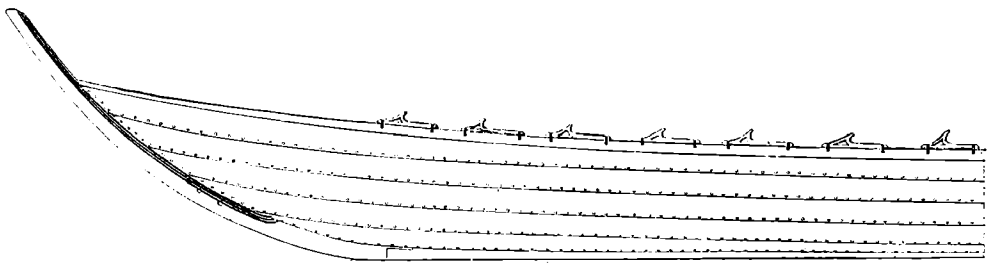
Stæder og gør Strandhug paa Afrikas Kyst. De løber ind i Middelhavet, hærger Mauritaniens, Spaniens og Frankrigs Kyster, løber op ad Rhonefloden og hjemsøger Provence.

Men Vikingerne lod sig ikke nøjes med at plyndre i Mundingen af Seinefloden. En Snes Aar efter deres første, hurtige Besøg kom de igen med den vidt navnkundige Asger som Høvding. Landet laa aabent, der var Splid mellem den 840 bortgangne Kejser Ludvigs tre

Sønner, og under Broderkrigen tænkte ingen paa at værne Landet.

841 i Maj løb Asger med sin Flaade ind i Seine-Mundingen og naaede op til den rige Handelsby Rouen, der blev plyndret og brændt. Paa Flodens Bredder hærgede de som sædvanlig; nogle Klostre købte sig fri for Plyndring ved store Løsepenge, andre blev jævnet med Jorden.

Atter dette var et fransk Besøg, — inden Udgangen af Maaneden var Vikingerne borte fra Seinen. Men en halv Snes Aar senere drog Asger atter op ad Floden, og nu blev alle Klostre og Byer plyndrede. Men denne Gang varede Normannernes Besøg ogsaa tre Fjerdingaar.



12. Nydamsbaaden, forreste Halvdel fra tiende Spant forefter.

Egnen havde dog ikke haft Fred i denne halve Snes Aar. 845 var Vikingeskibe trængt helt op til Paris og havde plyndret Byens Forstæder, og Aaret efter var de kommet igen og havde plyndret paa ny. Omtrent samtidig var andre Flaader løbet ind i Elben og havde plyndret Hamborg (se foran) og op ad Rhinen og havde hjemsøgt Neuss, Aachen, Koblenz og Trier.

Vikingernes Hurtighed forfærder de angrebne Landes fredelige Befolkning. I Løbet af Sommeren 842 løber de ind i Themsen og angriber London, plyndrer Byen og sætter Sejl straks efter. Løber ned ad Themsen, over Kanalen til Udløbet af den lille Flod Canche paa Frankrigs Kyst, hvor den rige Handelsby Quentovic, Datidens Overfartssted til England, laa. Efter at have plyndret og hærget der, satte de atter Kursen mod Themsmundingen og plyndrede Byerne Rochester, Hanwig og Northhunwig.

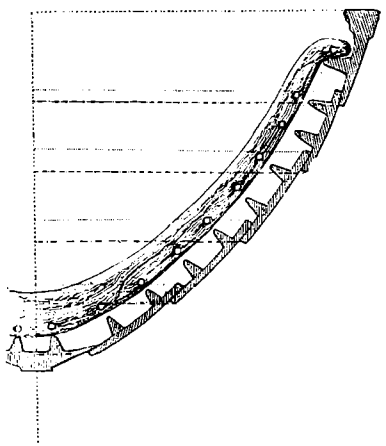
Og var de hurtige, var de ikke mindre snilde. Ligesom de med stor Kløgt forstod at benytte sig af indre Splid i de Lande, de hjem-

søgte, og kun vovede sig op i Flodernes indre Løb, naar de vidste, at Landets Høvdinger var andetsteds henne med deres Tropper, saaledes forstod de ogsaa at benytte sig af de gunstigste Øjeblikke for at foretage Togter i Floder, der i Almindelighed var for smalle til at de — selv ved at holde sig i Midten af disses Løb — kunde holde sig fri for Beskydning fra Land. Togene op ad Rhinen i 863, da de naaede til Düsseldorf omtrent, op ad Elben til Hamborg i 880 og det første Tog op ad Seinen, blev foretaget paa Tider af Aaret, hvor Floderne var mest vandførende og derfor langt bredere i deres Løb end ellers.

I 859—861 løber de atter ind i Middelhavet og naar helt hen til Italiens Kyster.

Dette, det mest eventyrlige af alle Vikingetogterne fandt Sted under de berømteste af alle de danske Søkonger, Lodbrogssønnerne.

Under Ledelse af deres Fader Regner Lodbrog var de kort i Forvejen draget ud med en Flaade og havde gjort Landgang paa Kysten Nord for Østangelen, i The Wash, og havde derfra brudt sig Vej til Northumberland, hvor der var Tronstridigheder mellem Ella og Osbryth, der bægge bejlede til Kronen. De blev bægge slaaet og jaget bort, og Regner underlagde sig Landet.



13. Nydamsbaaden. Fjortende Spant med Yderklædning, Surringsklamper og tilsvarende Surringshuller.

Medens Regner herfra gjorde Angreb paa Østangel, der ogsaa truedes fra Søen, drog hans yngre Sønner tilligemed Hasting med en Skare Vikinger Syd paa og hærgede paa Spaniens Kyster. Men her mødte de, særlig i Mundingen af Guadalquivir, en ganske anden Modstand hos Maurerne, end de var vant til at møde hos Sakser og Franker. De sejlede derfra videre mod Syd, gjorde rigt Bytte paa Mauritaniens (Marokkos) Kyster, hærgede paa de baleariske Øer og paa Syd-Frankrigs Kyst og slog sig for Vinteren ned paa en Ø i Rhônemundingen.

Om Foraaret sejlede de videre mod Øst i Haab om at komme til

Rom, denne mærkelige By, hvor en Præst sad inde med Kongemagt, og om hvilken der højt mod Nord gik mange og sære Frasagn.

De styrede imidlertid ikke sydligt nok, men kom ind i Spezziabugten og gjorde Land ved Pisa, som de indtog og plyndrede. Derfra drog de mod Nord og kom til Luna, som de troede maatte være Rom, maaske fordi den var saa stærkt befæstet, at den modstod deres Anfald. Ved Hastings bekendte Krigslist at anstille sig som død og blive baaret ind i en af Byens Kirker, opnaaede Vikingerne at faa Byen i deres Magt. Men stor var deres Skuffelse, da det gik op for dem, at det alligevel ikke var Rom, de havde faaet i Hænde.

Paa Hjemvejen, hvor de atter havde Kampe at bestaa med Mauritanierne og tog mange Blaamænd til Fange, blev de (861) i Njørva-Sund, det smalle Sund, Normannernes Navn paa Gibraltarstrædet, overfaldet af en hæftig Storm, og ikke mindre end fyrretyve Skibe siges at være gaaet tabt. Men Vikingerne var dog endnu mandstærke nok til paa Vejen op til Bretagne at gøre Strandhug paa Kysten af Navarra.

Deres Hjemfærd, fortæller en irsk Krønike, som paa en mærkelig Maade stadfæster den nordiske Saga, blev bestemt ved en Drøm, som en af Lodbrogssønnerne havde haft, og som gik ud paa, at to af deres Brødre i Northumberland var bleven dræbt, og at deres Fader svævede i en stor Fare.

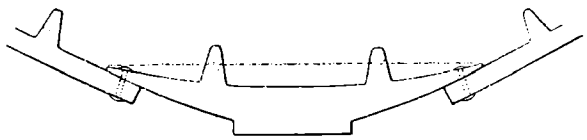
Medens en Del af Flaaden søgte til Irland, hvor man endnu længe efter kunde se Blaamænd, som var taget til Fange i Mauritanien og ført som Slaver til Irland ved denne Lejlighed, sejlede Lodbrogssønnerne til Bretagne. Og da de kom her til, hørte de fra Landsmænd, at Ella atter havde gjort sig til Herre i Northumberland. Han havde benyttet Regners og hans Sønners Fraværelse til paa ny at rejse sit Folk og havde haft Held til at tage Regner til Fange og fælde to af hans Sønner, da han atter vendte sine Vaaben imod ham. Men Kong Ella fik nu at mærke, at Grisene kunde mere end grynte, da de havde faaet at vide, hvad Galten havde lidt.

Thi med en mægtig Hær gjorde Lodbrogssønnerne Landgang paa Northumberland, fangede og dræbte Kong Ella under store Pinsler, erobrede York (o. 866) og underlagde sig paa ny Landet, der blev styret som et Kongerige af en af Brødrene, Halvdan.

Naar en Del af Lodbrogssønnernes Flaade efter Middelhavstogtets Slutning var gaaet til Irland, havde det sine gode Grunde. Her var nemlig paa Øens Sydkyst bleven grundlagt en Vikingestat af danske Vikinger — »de sorte Fremmede«, som Irerne, der altsaa ses at have gjort Skel mellem Danske og Nordmænd, kaldte dem i Modsætning til disse, der for dem stod som »de hvide Fremmede«.

Udtrykket »de sorte« eller de »blaa Fremmede« skyldes, mener man, den tætsluttende Brynjehue eller -hætte af Jærn, som Vikingerne bar for at beskytte Hovedet i Kamp.

Allerede omtr. Aar 800 havde danske Vikinger begyndt at hærge paa Irlands Kyster, hvor Nordmændene endnu tidligere havde slaaet



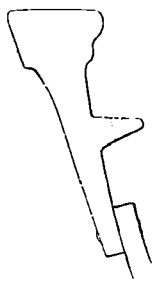
14. Nydamsbaaden. Kølplanken og Kølbordene med Surringsklamper.

sig ned. Medens disse kom fra Nord, fra deres Stationer paa Orkney- eller Shetlandsøerne, kom de Danske Syd fra, gennem Kanalen fra deres Udgangssteder i Frisland eller i Rhinmundingen, hvor de havde sat sig fast. Nordmænd grundlagde omtr. 840 under Torgest, hvem den irske Krønike kalder Konge over de Fremmede i Erin, Byen Dublin, medens de Danske paa Øens Sydøstkyst grundlagde Byerne Wexford og Waterford og paa Sydvestkysten Limerick ved den brede og sejlbare Shannonflod, og senere Cork som de befæstede med Mure, hvilket de havde lært i Frankrig.

I 848 gjorde de Danske Syd fra et vældigt Angreb paa Nordmændenes Flaadestation paa Nordkysten, og to Aar senere forjog de dem fra Dublin og gjorde sig til Herrer over Byen — hvilket dog ikke blev af lang Varighed — og slog dem endelig i et stort Slag ved Carlingford Lough.

Under Kampen her syntes det en Tid, som om de Danske skulde blive trængt tilbage. I deres Nød, fortæller den irske Krønike, paakaldte de da den irske Helgen St. Patrick og bad ham om Hjælp, og straks vendte Krigslykken sig. De Danske beholdt Valpladsen, hvor fem Tusinde Nordmænd laa slagne.

Den irske Krønike giver et lille, men tydeligt Billede af Livets Barskhed i hine Tider. De Danske holdt Maaltid straks efter Slaget, og Spiddene, hvorpaa de stegte deres Kød, blev drejet over Baal, som var tændt paa Dynger af faldne Fjender. Ilden flammede hen over Ligene og sved dem, saa Huden sprang og Indvoldene med hvad de havde fortæret Aftenen i Forvejen af Kød og Flæsk, væltede ud af Bugen paa dem.

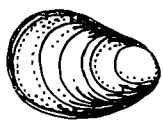


15. Nydamsbaaden. Øverste Klædningsplanke med Surringsklampe og Essing.

Nogle Irer, som overværede denne Tilberedning af Sejersmaaltidet, bebrejdede de Danske deres Vildskab. Men fik blot til Svar: De andre vilde ønske, de kunde gøre saadan med os!

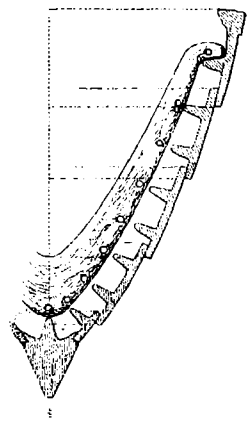
Men, føjer Krøniken til: De Danske holdt deres Ord og skænkede en stor Kiste fuld af Guld og Sølv til den hellige Patrick. Thi Danerne var dog i Besiddelse af nogen Fromhed og kunde, om end kun for en Stund, afholde sig fra Fylderi og fra Kvinder.

Halvfjerdsindstyve Aar senere var de vilde Vikinger under Paavirkning af Kristendommen og Irernes overlegne Kultur kommet saa vidt, at de ved Erobringen af irske Byer skaanede Kirker og Sygehuse. Og halvandet Hundrede Aar senere, i 1020, havde de faaet en saadan Opfattelse af Skrivekunstens Værdi, at de under deres Plyndringer skaanede »Huse med Haandskrifter i«.



Alle Vikingetogterne er ens i Midlerne, Kamp og Plyndring, men forskellige i Maal. De første Togter til England og Normandiet samt Langfarterne til de sydlige Lande, Middelhavet og Afrika maa betragtes som Vikingetidens første, stormende Ungdomsperiode. De nordiske Mænds vilde Kamplyst, — thi man maa vel erindre, at Kamp var for Nordboen Livets højeste Lyst, og Bytte vundet ved Sværd syntes den unge Nordbo hæderligere erhvervet end Gods, købt for Guld og Sølv, — deres Higen efter Eventyr, jo farligere jo bedre,

deres voldsomme Udlængsel fra det kolde, barske Norden til de sydlige, sol- og vinrige Landes Herligheder, Vin, fagre Kvinder, Pragt og Rigdom kendetegner denne Ungdomsperiode, som faar en Afslutning med Lodbrogssønnernes Middelhavstogt. Planløst og uden Overlæg, i Ungdoms Overmod og Dumdristighed var Ideen fattet til dette og lignende Togter, som kun gik ud paa Eventyr og Kamp.



16. Nydamsbaaden. Attende Spant med Yderklædning.

Men andre Togter, der føres med Kamp og Plyndring som disse, adskiller sig fra dem ved at have et bestemt Maal, føres frem efter en bestemt Plan og sættes i Værk af en bestemt Bevæggrund, — den være sig nu forsvarspolitisk som Kong Godfreds og Haareks Togter til Østersøens Kyster og de frisiske Øer, eller erobrings- og handelspolitisk som de senere danske Vikingetogter til England, Irland og Normandiet.

Fra omtrent 865 faar Vikingetogterne væsentlig Karakter af at være erobrings- og handelspolitiske Krige. Og de mister for en Del Karakteren af Søtogter. Thi Vikingerne benytter nu for en stor Del kun deres Fartøjer som Transportmidler. De gør ikke længer Strandhug, de har deres faste Pladser paa de fremmede Kyster eller paa Øer umiddelbart uden for disse Kyster, hvor de kan udskibe Mandskab og Heste fra Hjemlandet, hvormed de nu danner staaende Hære. Thi nu gælder det ikke længer at røve Bytte, nu gælder det at vinde Land.

Danske Vikinger havde tidlig, som vi har set, sat sig fast paa de frisiske Øer, paa Øer i Rhinens og Loires Mundinger og i forskellige Byer samt paa Flanderns Kyst. Her havde de særlig slaaet sig ned i Grevskabet Guines (nu Departementet Pas de Calais), med den stærkt befæstede Hovedstad af samme Navn og den gode Havn Wissant, hvorfra der var den korteste Overfart til England. Nu drog de op langs Rhinen og opslog deres Hovedlejr i Nymwegen, som de befæstede, og som ikke blot rummede de stadig mere og mere talrige Vikinger, der vokser til en hel Hær med Rytteri, men ogsaa deres Hustruer og Børn, hvoraf mange er fulgt med fra Hjemmet. Og det viser sig, at

Kvinderne ikke er bange for at iføre sig Hærklæder og tage Del i Kampen.

Og herfra sejler en Skare Vikinger paa deres Flaade op ad Maas-Floden til Byen Aschloh, og indretter sig her en ny befæstet Lejr, hvorfra de drager ud paa Plyndringstog til de nærliggende rige Byer Maasstricht, Lüttich og Mecheln, medens en anden Skare sejler længere op ad Rhinen, som i næsten en Snes Aar havde været forskaanet for Vikingernes blodige Besøg, helt op til Køln og Bonn.

Den danske Kong Godfreds Trusel, der havde vakt Carl den Stores Harme, at ville besøge Kejseren med Sværd i Haand — hvilket Kejseren i Følelsen af sin Magt havde betegnet som et Udbrud af Vanvid — blev nu virkeliggjort af hans Landsmænd. Danske Vikinger drog til Hest ind i Kejserstaden, stak Ild paa det store Kejser-Palads og paa de berømte Bade og brugte Vor Frue Kirke til Hestestald. Over alt blev Klostrene og Byerne plyndret. Vikingerne naaede saa langt mod Syd som aldrig før, helt ned til Moseldalen, til Trier og til Koblenz.

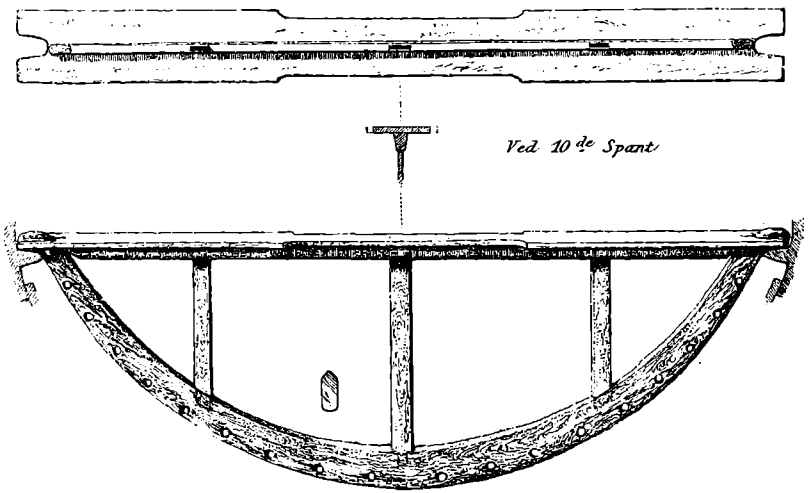
En tredie Vikingehær var fra Rhinen draget gennem Flandern ned mod Seinen. Den var gaaet over Somme-Floden ved Abbeville og agtede sig ned til de rige Egne omkring Marne og Oise, da den ved Saucourt 881 blev standset af den unge Kong Ludvig af Franken. Og denne Gang gik Lykken dem imod. Deres Nederlag var saa alvorligt, at efter Krønikernes Opgivelse ikke mindre end 8000 Vikinger laa paa Valpladsen.

Men det var kun et enkelt Lysglimt for Frankerne. Vikingernes overlegne Krigskunst, deres Hurtighed, Haardførhed og Kraft, men frem for alt deres Sammenhold og urokkelige Disciplin, der stod i en saa skarp Modsætning til Frankernes Uenighed og Slaphed, skaffede dem Sejr næsten over alt.

Kejseren, Carl den Tykke, var selv i Italien. Men Vikingernes Fremgang var saa truende, at der maatte gøres en Kraftanstrengelse for at standse dem. Fra Nord-Italien og fra alle Egne i det store Kejserrige rykkede hans Hære frem mod Aschloh, hvor Vikingerne, under Anførsel af de to Konger Sigfred og Godfred og Jarlerne Orm og Hals, atter havde forskanset sig. Kejseren selv var fulgt med sine italienske Tropper og begyndte en regelmæssig Belejring af Byen. Men

da der var gaaet et Par Uger, uden at han havde vundet nogen Fordel, mistede han Troen paa at kunne opnaa noget ved Vaabenmagt og begyndte Forhandlinger, hvortil Vikingerne, naar Klogskab bød det, altid var lige saa villige som til at kæmpe.

Kong Godfred, hedder det i Krøniken, begav sig ud i Kejserens Lejr og blev modtaget som en Ven. Og Fred og Forlig blev der sluttet paa de Vilkaar, at Kong Godfred fik de Lande i Vest-Frisland, som



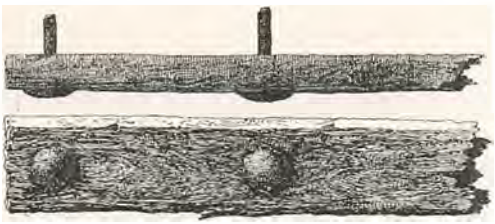
17. Nydamsbaaden. Tiende Spant med Tofte.

Rørik tidligere havde besiddet, som Len af Kejseren, og lovede at lade sig døbe. Men hans Kammerater Kong Sigfred og Jarl Orm skulde have udbetalt 2412 Pund Guld og Sølv, hvorimod de forpligtede sig til at drage bort med alle deres Krigere og aldrig mere gøre Angreb paa Kejser Carls Lande.

Kong Godfred lod sig efter Løfte døbe, havde Kejseren selv til Fadder og ægtede en Slægtning af ham, Gisla. Men da han nærmere fik beset de Lande, han havde modtaget i Len, blev han misfornøjet, thi der voksede ingen Vin. Han gjorde derfor Fordring paa nogle af de vinrige Landstrækninger ved Rhinen og havde i den Anledning nogle Sammenkomster med Frankernes Sendebud. Men under et af disse Møder blev han myrdet (885).

Kong Sigfred, Jarl Orm og deres Vikingeskare havde lastet det fra Kejseren tagne Bytte paa to Hundrede Skibe, som de sendte hjem til Danmark og drog derpaa mod Vest-Frankerne. Og nu var det Egnene omkring Seinen, det gik ud over. Vikingehæren slog for Vinteren Lejr ved Louvain og brød i Juli 885 op og drog mod Rouen. Og her samledes Hæren atter med Vikingeskibene, som var kommet did, med Paris som endeligt Maal.

Paris havde tidligere (845, 846 og 861) haft Besøg af Vikingerne under deres hyppige Plyndringstog op ad Seinen, men hidtil var det kun gaaet ud over Forstæderne. Og Carl den Skaldedes befæstede Brobygninger over Seinen havde fra 861 sat en Stopper for deres Togter videre op ad Floden.



18. Nydamsbaaden. Klædningsplanke med Bolte. (Brudstykke.)

Men de rige Landskaber paa den anden Side Paris, hvor befæstede Broer forbandt Byen paa Seine-Øen med Landet paa bægge Sider — St. Germain l'Auxerrois med Egnen mellem Tuilerierne og l'Hotel de Ville mod Nord, og Egnen omkring St. Germain des Près mod Syd — og Byen selv var altfor lokkende, til at Vikingerne i Længden skulde lade sig standse.

885 samlede de sig atter til et stort Angreb paa Paris. Var denne By først i deres Vold, stod Vejen dem aaben til alle Herlighederne mellem Seine, Marne og Loire. Syvhundrede Vikingeskibe laa paa Floden, og en Hær paa omtrent fyrretyvetusind Mand samledes i Rouen. Kong Sigfred var Vikingernes Høvding og forlangte som saadan, snedig som Vikingerne altid var — man har endnu paa Fransk Ordsproget *rusé comme un Norman*, d. e. snedig som en Normanner — uhindret Fart forbi Paris ned til Landskabet Bourgogne. Men Byens verdslige og gejstlige Herrer, som nok kunde skønne, hvad Skæbne Paris vilde faa, naar Vikingerne kunde angribe den baade fra Syd og fra Nord, svarede, at de havde Kejserens Befaling til at forsvare deres By, og det agtede de at gøre efter Evne.

Angrebet begyndte straks og blev fra første Færd rettet imod de to Broer og de Taarne, der for at forsvare dem var opført paa Landsiden. Men da Frankerne værnede sig med saa megen Tapperhed og Dristighed, at Paris tydeligvis ikke lod sig tage i en Haandevending, forskansede Vikingerne sig ved Kirken St. Germain l'Auxerrois og begyndte en regelret Belejring af Byen.

Og medens Skarer af Vikinger til Lands plyndrede Omegnen, forsøgte andre med alle de Belejringsmaskiner og al den Krigskunst, Vikingerne raadede over, Væddervogne, Murbrækkere, Blider, Stormtage, Brandere o. s. v. at ødelægge Byens Mur og de to Brotaarne.

Frankerne holdt imidlertid under den behjærtede Grev Odo og Bisp Gauzlin tappert Stand. Men Vikingerne fik Hjælp af Naturkræf-



19. Nydamsbaaden. Surringsklampe (med to Huller) i øverste Klædningsplanke, paa hvilken Klampe Spantehovedet hviler. — Surringsklampe (med eet Hul) paa de andre Planker.

terne. Opsvulmet af Tøvandet fra Bjærgene steg Seinen over sine Bredder og førte d. 6. Februar 886 et Stykke af Broen over til St. Germain des Près med sig.

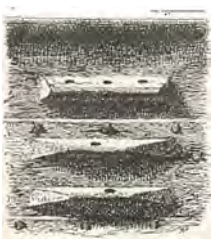
Spærringen var brudt. Vikingerne løb straks igennem med nogle af deres Fartøjer og hærgede og plyndrede op langs Flodens Bredder. Men det fra Byen nu afskaarne Brotaarn blev stukket i Brand og Vagten, tolv Mand, hugget ned. Deres Navne har Krøniken opbevaret, og de læses endnu paa en Stenplade paa den Bro, de med saa meget Heltemod havde forsvaret.

Biskoppen søgte nu, da han ikke kunde jage Vikingerne væk, at købe dem bort. Men han synes at være bleven taget ved Næsen af de altid snedige Normanner. Kong Sigfred, som modtog Løsesummen, forstod Aftalen saaledes, at den kun forpligtede ham og hans Mænd til at drage bort. Og medens han og hans Skarer fjernede sig — dog ikke længere bort, end at de efter et halvt Aars Forløb atter dukkede op foran Byens Mure — blev Resten liggende og fortsatte Belejringen.

Hen paa Efteraaret rykkede Kejseren, Carl den Skaldede, endelig

den haardt trængte By til Undsætning med en stor Hær. Og medens han slog Lejr ved Foden af Montmartre, gik de Danske over paa den venstre Seinebred. Her gjorde Kejseren sig nu rede til at angribe dem, men da Kong Sigfred uformodet atter viste sig paa Seinen, opgav han sin Angrebsplan, gav Vikingehæren Anvisning paa Vinterkvarter i Bourgogne imod at den til Foraaret, naar han udbetalte den syvhundrede Pund Sølv i Løsepenge for Byen Paris, skulde forlade Vestfranken for bestandig.

I Foraaret samledes Hæren, efter at have udsuget Bourgogne i Vinterens Løb, paa ny foran Paris og fik Løsesummen udbetalt. Men det faldt dem svært at forlade det skønne Land og en saa forhandlingsvenlig Mand som Kejseren, der gav dem Løsepenge for en By, de paa Grund af dens tapre Forsvar ikke havde kunnet tage. Først to Aar senere, efter at have afpresset ham en ny Løsesum, drog de endelig bort fra Seinefloden og dens Opland.



20. Nydamsbaaden. Surringsklamper paa øverste og næstøverste Klædningsplanke.

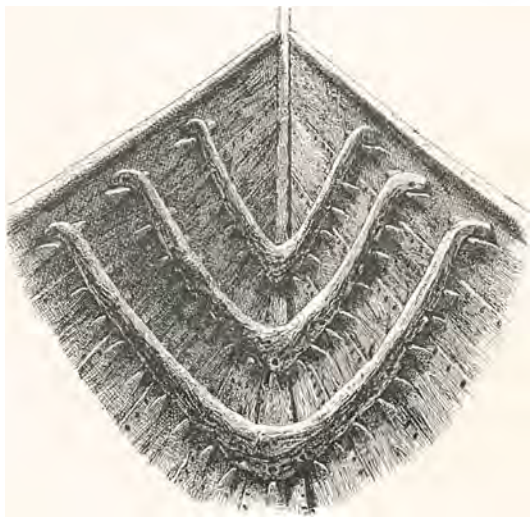
Dette skete nu ikke med deres gode Villie. Deres Opbrud var en Følge af et stort Nederlag, som Vikingerne havde lidt ved Montfaucon, tæt Nord for Verdun. Det var deres Rytterhær, der blev slaaet her 888 af Kong Odo af Franken, den tidligere Greve af Paris. Og tre Aar senere led de et endnu større Nederlag ved Louvain, hvor de blev slaaet af Arnulf af Kärnthen. Her faldt blandt mange andre normanniske Høvdinger de to danske Konger Sigfred og Godfred.

Men trods Nederlaget kunde Vikingerne dog holde sig i deres befæstede Lejr ved Louvain et Aar endnu og foretage Plyndringstog saa langt mod Syd som til Bonn. Og det var først en stor Hungersnød, som i 892 hjemsøgte de lothringske Lande, der tvang dem til endelig at bryde op og drage over Vandet.

Fra Northumberland, hvor Lodbrogssønnerne havde vundet sig et Kongedømme, og særlig fra Femborgdistriktet i Danelagens Midte, havde danske Vikinger udstrakt deres Magt til Østangelen, hvor Gudrum var bleven Konge, havde hjemsøgt Landskaberne Syd for

Themsen, ved hvis Munding de alt fra 860 havde haft en fast Station paa Øen Thanet, og gjort Angreb paa Wessex. Ligesom deres Landsmænd i Franken lod de sig købe bort (875). Og medens en Del af Vikingehæren gjorde Mercia skatskyldig og først slog sin Lejr op i London for Aaret efter at drage tilbage til Northumberland, satte en anden under Kongerne Gudrum, Asketil og Amund sig fast i Cambridge.

I Foraaret 876 gik Kongerne om Bord med deres Folk og løb gennem Ouse-Floden ud i The Wash og ned langs Kysten. Forstærket med flere Vikingeflaader undervejs, viste den samlede Vikingestyrke sig en Tid efter paa Englands sydvestlige Kyst ved Warham i Dorsetshire. Herfra plyndrede de rundt i Wessex, indtog den rige By Exeter i Devonshire, hvor de laa i Lejr 876—877 og drog derfra med en Del af Flaaden rundt Cornwall og op i Severn til Gloucester, hvorfra de atter til Lands gjorde Strejftog saavel ind i Mercia, hvis Konge de afsatte, som ned i Wessex.

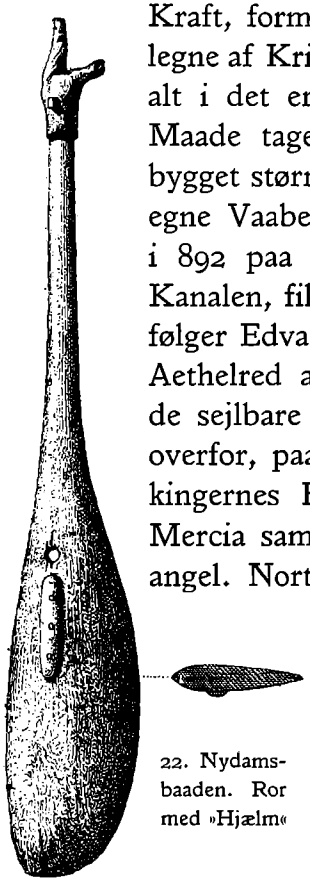


21. Nydamsbaaden. Stævnen set indefra forefter.

Kong Alfred, der siden fik Tilnavnet den Store, havde forgæves søgt at værne sit Rige og sine Angelsaksere mod Vikingerne og havde, trods de Sejre, han af og til vandt over dem — saaledes ved Cynwith i Devonshire, hvor Lodbrogssønnerne mistede det hellige gamle Ravnebanner — maattet søge Tilflugt i Skov og Mose for at undgaa at falde i Hænderne paa dem. Men endelig lykkedes det ham at tilføje dem et afgørende Nederlag ved Edington i Wiltshire. Nu tilbød Kong Gudrum at lade sig døbe og forpligtede sig til aldrig mere at gøre Angreb paa det angelsaksiske Rige i Wessex. Alfred den Store stod selv Fadder til Gudrum, der med tredive af sine Stormænd lod sig døbe i Floden Aller. Kong Gudrum fik i Daaben Navnet Æthelstan og drog tilbage til Østangelen, hvor han herskede til 890.

Adskillige Sølvmønter slagne af Kongerne (Æthelstan af Østangelen og Knud i Northumberland) minder endnu om de danske Vikingeriger i England.

Men havde Angelsakserne ikke formaaet at modstaa Normannernes Kraft, formaaede disse ikke i Længden at modstaa den overlegne af Kristendommen prægede Kultur, som de mødte over alt i det erobrede Land. Kong Alfred havde paa forskellig Maade taget ved Lære af Normannerne; han havde bl. a. bygget større og bedre Skibe og slog dem saaledes med deres egne Vaaben. Angrebene af den store Normannerhær, som i 892 paa tohundredeoghalvtredsindstyve Skibe satte over Kanalen, fik derfor ingen Betydning. Og hans Søn og Efterfølger Edvard og dennes Søster Aethelfled, der var gift med Aethelred af Mercia, byggede en Række Tvillingborge ved de sejlbare Floder, en paa den ene Bred og en anden lige overfor, paa den modsatte Bred, og standsede ved dem Vikingernes Fart paa Floderne ind i Landet. 919 smeltede Mercia sammen med Wessex, og samme Aar erobredes Østangel. Northumberland holdt sig endnu ved Hjælp fra Normannerne i Irland, der omtrent 900 havde sat sig fast i Byen Chester ved Floden Dee, og fra de Danske og Norske i Mercia. Men 937 led Normannerne et stort Nederlag ved Brunnanbur, det vigtige Femborgdistrikt erobredes af Angelsakserne 942 og Northumberland selv 954.



22. Nydamsbaaden. Ror med »Hjælm«

Englands endelige Befrielse fra Normannerne fik sit Udtryk ved Kong Edgars Kroning i Bath 973, hvor Kongen blev ført op ad Severn i en Baad, der blev roet af otte Underkonger fra Smaastater i Skotland, Wales og paa Øerne omkring hans Lande.

Men under de følgende angelsaksiske Kongers Uduelighed fandt danske Vikinger hurtig, allerede fra 980, Vej til England paa ny. Og snart genlød Englands Kyster af Rædselsskrig over Vikingernes Plyndringer, ganske som for to Hundrede Aar siden. Norske Vikinger under Olav Trygvesøn sluttede sig til den danske Kong Svends Flaader

og angreb 994 London. Denne Gang ligesom tidligere lod de sig købe bort for svære Løsepenge — engang for 10,000, anden Gang for 16,000 og tredie Gang for 24,000 Pund. Blodbadet paa de Danske St. Briccii Dag, 13. November 1002, fremkaldte kun fornyede Angreb, indtil Svend Tveskæg med en mægtig Flaade i Juli 1013 drog over Søen og fuldbyrdede, hvad Regnar Lodbrog og hans Sønner havde begyndt, idet han tog hele England i Besiddelse.

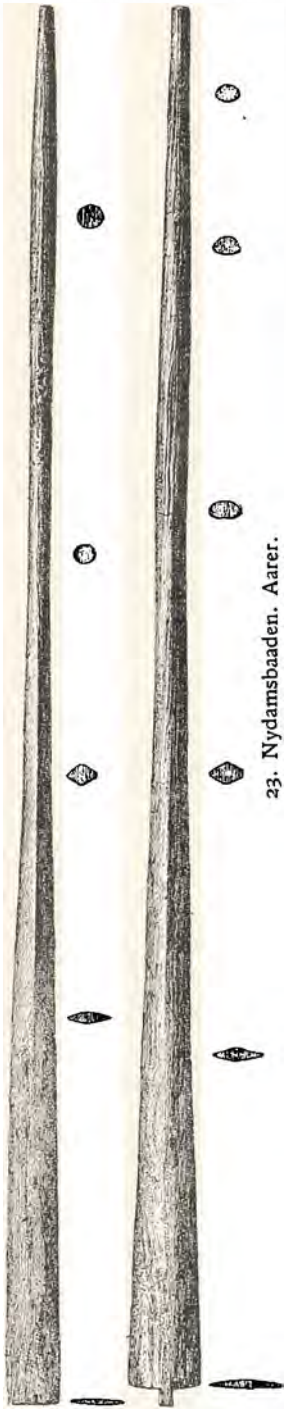
Hundrede Aar forinden havde de danske Vikinger vundet Normandiet, der blev dem en mægtig Støtte nu under Englands Erobring. Men disse to store Landerhvervelser ligger uden for de egentlige Vikingetogs Rammer.

Vikingeskarerne i Vesterleden var vel sammensat af Mænd fra alle tre nordiske Lande. Men det langt overvejende Flertal af dem kom dog fra Danmark og Norge. I Østerleden var Forholdet det omvendte. Her kom, som naturligt var, Hovedmængden af Vikinger fra Sverige, om end mange Mænd baade fra Danmark og Norge sluttede sig til dem.

Især fra Danmark. Thi fra gammel Tid var Handelen paa Østersøen i Hovedsagen i Hænderne paa de Danske. Men Vikingetogene i Østersøen fik en anden Karakter end Vester paa. Her lokkedes Nordboerne ikke af en sydlig Himmels svulmende Yppighed og ej heller af mere kultiverede Folkeslags Rigdom og Pragt. Her var det Nordboerne, der over for Østersøkysternes vendiske Befolkning repræsenterede den højere Kultur.

Men Venderne havde stor Rigdom paa en Mængde Ting, der kunde bruges som Byttegods i Handel og Omsætning. De var Agerdyrkere, Kvægavlere og ivrige Jægere og havde Overflod paa Korn, Kvæg og Heste, Fisk og Vildt (Pelsværk), Tømmer, Hamp og Honning. Men Handelsfolk var de ikke.

Som dygtige Handelsfolk havde Danskerne, der boede lige over for Venderne, og med hvem de, som Følge af disses fjendtlige Forhold til Nabostammerne mod Syd, stod i venskabelig Forbindelse, derimod god Forstand paa Værdien af Vendernes Frembringelser som Udførselsvarer. Deres og Svenskernes Togter til Østersøens sydlige og østlige Kyster gik derfor ikke saa meget ud paa direkte at vinde



23. Nydamsbaaden. Aarer.

Bytte i ædelt Metal eller at vinde Land, som paa at sætte sig fast ved de store Flodmundinger, hvor Floderne — Datidens Handelsveje — løb ud i det Hav, der beskyllede deres egne Kyster. Altsaa skaffe sig Havne paa de Steder, der var af Betydning for deres egen Søfart og for den Handel, der kunde drives derfra.

Allerede tidligt havde Danskerne Besiddelser paa den vestlige Del af denne Kyst, hvor de grundlagde en Havne- og Handelsplads, Rerik, omtrent hvor man nu finder Wismar og vistnok i Bunden af den Bugt, hvortil fra ældgammel Tid de sydlige Landes Varer blev ført fra Elb-Knæet (se foran S. 14). Her, siges der, havde Kong Godfred store Indtægter af de Toldafgifter, der blev lagt paa de der udskibede Varer. Men da han frygtede, Havnen skulde tjene Carl den Stores fjendtlige Planer mod Danmark, lod han (808) Byen ødelægge (se S. 27) og flyttede dens Købmænd til Slesvig.

Længere mod Øst, paa en Ø, Wollin, i Odermundingen, laa Handelspladsen Julin ved denne den største af Vendens Floder og en af Europas vigtigste Handelsveje. Her samledes Folk af alle Nationer og drev Handel, og de Danskes Interesser var saa betydelige her, at Harald Blaatand, som ved Midten af det tiende Aarhundrede underlagde sig Landet her omkring og »vandt et stort Jarledømme«, omtr. 960 anlagde den berømte Jomsborg for at kunne værne sine Interesser paa Stedet.

Jomsborg blev anlagt umiddelbart Nord for Julin og blev gjort til en stærk Fæstning med en udmærket Havn, der ud mod Søen blev skærmet ved stærke Dæmninger. Indløbene til Hav-

nen, der var saa rummelig, at tre hundrede Langskibe kunde ligge i den, Side om Side, blev lukket med jærnbeslagne Porte.

Byen Julin, som Jomsborg værnede og holdt i Ave, skildres af Tidens Krønikeskrivere som en af de største Handelsbyer i det nordlige Europa. Højden, som Borgen laa paa, og som er kendelig den Dag i Dag, bærer nu Navnet Silberberg paa Grund af den store Mængde Sølvmønter og Genstande af Sølv, man har fundet der i Jorden, Vidner om Byens livlige Handelsforbindelser med Saksernes Lande, det fjerne Grækenland, Byerne i Russernes Land, Danmark, Norge og Sverige.

Til Samland, den store Halvø, der skyder ud mellem Frisches Haff og Kurisches Haff — altsaa mellem Weichsel- og Pregelflodens Mundinger — gjorde Hagen, Harald Blaatands Søn, et Vikingetogt, satte sig fast i Landet mellem de to Floder og grundlagde nye Handelspladser eller gjorde sig til Herrer over ældre. En af disse var Truso i Nærheden af det nuværende Danzig. Og Pregel bar en Tid, som en Følge af disse nordiske Mænds Bosættelse her, Navnet »den gotiske Elv«.



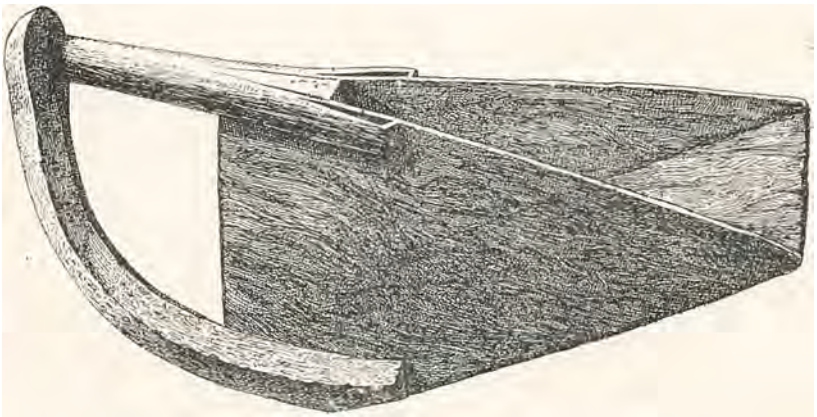
Det er foran omtalt, at Vikingetogene, der i Begyndelsen var rene Plyndringstog, paa hvilke det gjaldt at gøre Bytte og vinde Gods, efterhaanden skiftede Karakter og endte med at blive Erobringstog, som gik ud paa at vinde Land.

Den første Periode er Vikingetogenes Barndom, og Barndommen er nu eengang en Periode, som ikke kender til Skaansel. Af vilde og ustyrlige, halvsultne og gridske Drenge, der endnu ikke har lært, at Maven bliver mæt længe før Øjnene, vokser der Mænd frem, der endnu kan have meget af Barndommens Vildskab i sig. Men som modne Mænd ved de af Erfaring, at det er barnligt at ødelægge, blot for at ødelægge. Endvidere at det er godt nok at gøre Bytte og rive til sig, men det er ikke nok. Man maa ogsaa kunne værne og bevare det vundne og

omsætte det med Fordel, saa snart Lejlighed gives. Og endnu bedre er det at gøre det vundne fra en øjeblikkelig Berigelse til en stadig rindende Rigdomskilde for sig og for Slægten.

Vikingetogterne blev noget andet og mere end Sørøvertogter. De nordiske Vikinger og — efter en gammel irsk Optegnelse — ikke mindst de Danske, var ved Siden af at være uforfærdede, udholdende og raadsnare Krigere, tillige fuldblods Handelsmænd.

Krig og Handel var i hine Tider, saavel til Lands som til Vands, nøje forbundet. Krig gik over alt ud paa at gøre Bytte, at tilegne sig



24. Nydamsbaaden. Øsekar.

ikke blot hvad man havde Brug for i Øjeblikket, men alt hvad man kunde lægge Haand paa. Thi hvad man ikke selv havde Brug for, kunde man afhænde og saaledes dog faa Fordel af. Derfor ser man, at over alt, hvor der kriges, der handles tillige. Hærene ledsages af Købmænd, der skulde omsætte det tagne Bytte.

Gjaldt dette, at Krig og Handel var nøje forbundet, i Almindelighed, saa gjaldt det ganske særlig de Søfarter, vi kalder Vikingetogene. Men Ledsagelse af Købmænd behøvede Vikingerne ikke. De var besjælede lige saa meget af Handelslyst som af Kamplyst. Naar man i Sagaerne, skriver V. Gudmundsen og Kr. Kaalund, træffer en Fremstilling af unge Mænds Søtogter, er det ofte meget vanskeligt at afgøre, om de skal betragtes som Handels- eller som Vikingetogter. De

var nærmest at betragte som lidt af bægge Dele. De Mænd, der væsentlig drog ud som Købmænd og for hvem Handelen var Hovedsagen, maatte være saaledes udrustede, at de, om det kom dertil, kunde slaa fra sig og optage en Kamp, om nogen — hvad let kunde ske — skulde finde paa at overfalde dem og prøve at tage deres Gods. Saa selv en Handelsrejse løb sjældent ganske fredeligt af. Og de, der lagde mest Vægt paa Sørøveriet, drev ved Siden af dette saa godt som altid nogen Handel. Vikingetog og Handelsfart faldt paa denne Maade i hine Tider saa nær sammen, at der kun var meget ringe Forskel paa en Viking og en Handelsmand, om i det hele taget nogen. Den samme Mand, der den ene Dag optraadte som fredelig Handelsmand, kunde den næste Dag vise sig som skaanselløs Fjende. I Sagaerne fortælles der flere Steder, hvorledes Vikingerne paa fremmede Kyster blev enige med Befolkningen om, at de i en vis, bestemt Tid, fjorten Dage f. Eks., skulde lade Vaabnene hvile og handle i Fred. Men saa snart denne Frist var udløbet, var de Fjender, og saa gik det løs med Plyndring og Hærgning.

Ved Vikingetogene gjorde de forskellige europæiske Landes Befolkning første Gang Bekendtskab med Folk, der var fostrede af Havet.

»Men som det plejer at gaa, hvert Land udklækker sit Væsen,
Øboen fra Lodbrogs Tid husvant pladsker til Søs«,

synger Digteren med Rette. Det Væsen, der blev udklækket i det havindskaarne, havombruste Norden var vidt forskelligt fra alt andet Menneskevæsen i Europa.

I Norden har Havet, det lunefulde Hav, som snart straalende og smilende med let Brise som i en Eventyrleg fører den, der betror sig til det, i Hast fra Sted til Sted, og snart rejser sig i vild og fraadende Vælde, knusende, sønderbrydende og ødelæggende al Modstand, udklækket en ganske anderledes Slags Mennesker, end dem, der saa Lyset i de store Indlande med de rolige Bjærge og de stille glidende Floder, hvor alting gaar mere ensformigt, hvor Naturen taler et blidere, mere harmonisk Sprog, hvor Livet ikke rummer saa store Modsætninger, og hvor man plejer at kunne være saa nogenlunde sikker paa at vaagne hver Morgen, hvor man har lagt sig til Ro Aftenen forud.

I Norden har Havet udklækket Mennesket til Kamp, kaldt de bedste mandige Egenskaber frem, Mod, Dødsforagt, Udholdenhed, Haardførhed og Snarraadighed. Og ved at færdes paa Havet har det lært, hvor bydende nødvendigt det er at kunne underordne sig, at optræde med Sammenhold og Disciplin.

I den barske nordiske Natur var der ingen Yppighed, ingen Blødagtighed; her maatte alle Kræfter sættes ind, om man vilde leve. Her blev Mennesket fra sin tidligste Tid vænnet til Kamp.

Og for Nordboen blev Kampen Livets Lyst. Ved Kamp med Naturen vandt man i Hjemmet det daglige Brød, der for manges Vedkommende mulig kunde mætte, men ikke overmætte og slappe. Og ved Kamp med Fremmede, og alle Fremmede var i hine Tider Fjender, vandt man Gods og Ære i levende Live og Berømmelse efter Døden. Og hvad kunde en Nordbo ønske mere?

Vikingetog og Handelsfart havde bægge samme Maal: at vinde Rigdom; de gjaldt alene af den Grund som sidestillede Grene af samme Erhverv, og bægge lige ærefulde. Thi bægge var lige indbringende og lige farefulde og fordrede i lige Mon Anvendelse af de Egenskaber, Nordboen satte højst: Mod, Udholdenhed og List.

Men der var endnu mere, som drog den unge Mand til Vikingefærd, og det var Udlængslen, Lysten til at se sig om i Verden, den menneskelige Trang, som ogsaa besjælede Odysseus, til at lære fremmede Lande, deres Beboere og disses Sæder og Skikke at kende.

Derved adskilte den vidtberejste Mand sig mere end ved noget andet fra den, der sad hjemme og hang under sodet Bjælke, at han vidste, at der uden for det snævre Hjem var en større Verden, hvor der var meget at se og meget at lære.

Derfor stod den unge Nordbos Hu til at komme ud, ikke blot for at tjene Penge, men for at uddanne sig, for at lære Mennesker og fremmede Steder at kende; for i mere civiliserede Lande at tilegne sig en finere Optræden, end det var ham muligt at faa i sit Hjemland; for — naar han endelig kom hjem som den vidtberejste, verdenserfarne Mand og slog sig til Ro i Hjemmet — at opnaa Anseelse og Værdigheder og faa Magt og Indflydelse. I Kongespejlet siger den unge Mand udtrykkelig: »Eftersom jeg nu staar i min blomstrende Alder, har jeg

Lyst at fare til Søs paa Købmandsskab. Thi jeg drister mig ikke til at søge til Hove, uden at jeg først har lært andre Menneskers Sæder at kende«.

Det er ejendommeligt at se, at Angelsakserne, som ikke af Naturen var noget søfarende Folk, men som under deres store Konge Alfred gik i Skole hos Vikingerne og lærte dem noget af Kunsten af, med deres Tilegnelse af Nordboernes Sømandskunst ogsaa tilegnede sig deres Forstaaelse af Søfartens Værdi som Uddannelsesmiddel. I sin Iver efter at fremme sit Folks Kendskab til Søen og til Skibsfarten bestemmer Kong Alfred, at den Købmand af hans Undersaatter, der havde sejlet tre Gange over Vesterhavet, skulde faa »Thegns Værdighed«, d. v. s. blive optaget mellem Kongens Mænd.

Dette er et Udtryk for den Anseelse, den søfarende Købmand eller Skibsherren stod i. Og det stemmer ganske med Forholdene i Norden. Af Sagaernes Beretning ser man, at selv Konger og Kongesønner drev Vikingefærd. Kongerne Godfred og Sigfred, Regnar Lodbrog og hans Sønner, Knud Danaast og mange andre, alle Danske af Æt, Olav den Hellige, Olav Trygveson, Bjørn Farmand, Harald Haarfager for at nævne nogle Nordmænd og mange andre. Og det var ikke blot som paavist Vikingefærd, men tillige Handel, de drev. »Det er ofte de bedste Mænd, der bliver Købmænd«, hedder det derfor i Kongespejlet. Og dette var en Arv fra Vikingetiden, hvor det hyppig var Sønner af de store Ætter, der gik ud paa Plyndring og Handel for ude at føre et større, et rigere Liv, end de kunde hjemme.

Da Vikingetogenes første, stormende Ungdomstid var ovre, Eventyrenes, de vilde Kampes, den første ubændige Udlængselstid var afsluttet, den der var betegnet af det ungdommelige Mod og dumdristige Overmod, kom andre Egenskaber frem, mere værdige den modne Mand, Vikingernes stærke Disciplin, deres ubrødelige Sammenhold, deres Evne til at ordne og styre, Egenskaber, der netop i en saa mærkværdig Grad savnedes hos Folkene paa de Kyster, de hjemsøgte. Vikingerne viser sig over alt, efter at de er begyndt at komme til Ro, som store Kolonisatorer. De slog sig efterhaanden ned, hvor det passede dem, byggede Byer, hvor saadanne ikke fandtes, eller genoplivede gamle Bebyggelser, værnede dem mod Overfald ved Volde og Grave,

oprettede Ro og Orden, sørgede for Lov og Ret og organiserede Handelen fra deres nye Bosteder.

Søhandelen gik før Vikingernes Tid fra Fjord- og Flodmundingerne saa vidt mulig langs Kysterne til Bestemmelsesstedet. Fra Ribe, fra Limfjordens Udløb mod Vest og de andre vestjyske Fjorde ned til Elbmundingen og Frisland; fra Limfjordens østlige Munding og Østkystens Fjorde ned til Hedeby eller op til Norge og over til Øerne. Eller den gik den lige Vej over Søen til den nærmeste Kyst paa modsat Side. Som fra Skaane og de danske Øer til Østersøens sydlige og fra Sverige til dens østlige Kyster.

Fra Rhinmundingen gik der Fartøjer videre, ikke blot op ad den brede, sejlbare Flod, men ned langs Frankrigs Vestkyst og ind i Floderne. Endelig førte frisiske Søfarende Fastlandets Frembringelser over til Irland og England, særlig til de to alt dengang store Byer, London og York, og bragte Ølandets Varer tilbage.

Sejladsen fra Danmark gik fra gammel Tid ikke blot til Flodmundingerne, men langt op ad Floderne. Det blev Normannernes gængse Vej under Vikingetogterne, og det havde været fredelige Søfarendes Vej længe forinden. Men i 826 var det en ganske egen Færd, der fandt Sted fra Danmark, sandsynligvis fra Hedeby og langt op ad Rhinen. Det var den danske Kong Harald, med Tilnavnet Klak, der med en Flaade paa flere end hundrede Skibe og et Følge paa over firehundrede Personer drog op ad Rhinen til Kejserslottet Ingelheim ved Mainz, til Kejser Ludvig, for at lade sig døbe. Da han drog hjem igen, fik han to Munke, Ansgar og Autbert, som skulde præke Kristendom for de Danske, til Ledsagere. Og meget betegnende for de søfarende Folks Opfattelse hedder det, at ingen tog i Begyndelsen af Rejsen Hensyn til de to Munke, før de af Biskoppen i Kölln havde faaet et Skib forærende. Saa gik det med et op for de Danske, at der maatte være noget ved de to Mænd, at de kunde agtes for værdige til en saa herlig Gave.

Skibet beskrives som ualmindelig vel indrettet og havde to Kahytter, saa det tildrog sig Kongens særlige Behag og skaffede dets Ejermænd mere Agtelse og Anseelse, end de havde kunnet glæde sig ved tilforn. Munkene stillede den ene af Kahytterne til Kongens Disposition. De sejlede tilbage, samme Vej de var kommet, til Doorstad,

hvor nordiske Søfarende for længst havde truffet Kristne og hørt Tale om Kristendommen. Saa stod de Rhinen ud og langs Frislands Kyst »op til de Danskes Grænse«.

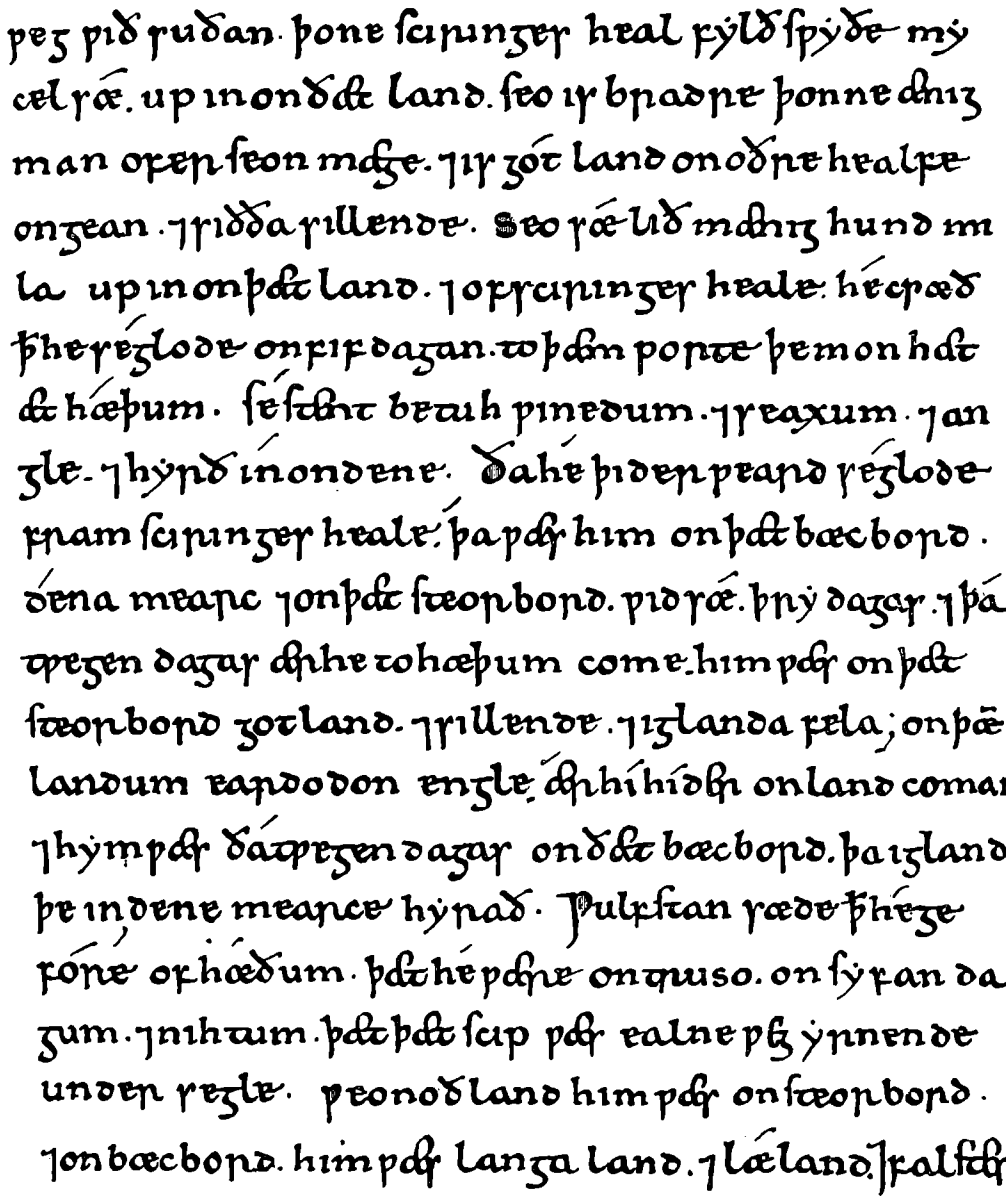
Denne Fart op ad Rhinen i 826 var ikke noget enestaaende for danske Skibe. Danske Købmænd fandtes dybt inde i Landet. Erkebiskop Ebbo traf i 833 danske Købmænd i Nærheden af Arnheim og Aaret efter i Reims. Og om hans danske Ledsagere hedder det udtrykkeligt, at de nøje kendte Skibsfartens Veje og Havnene paa Kysterne samt de Floder, der munder ud i Havet.

Der nævnes desværre ikke, hvilken Havn Kong Harald løb ind i, da han kom hjem. Tanken ledes naturlig hen paa Ribe, der ganske vist først omtales en Menneskealder senere, men som maa antages at have været til længe forinden. Den ældste By, som nævnes i Danmark, er Byen ved Sliens Vig. Den omtales første Gang i Eginhards Annaler ved Aaret 804 som den By, ved hvilken Kong Gøtrik eller Godfred samlede sin Styrke i Anledning af Carl den Stores truende Bevægelser, og som den By, hvortil han faa Aar senere flyttede Beboerne fra Rerik, som han lod ødelægge, for at den ikke skulde blive et Støttepunkt for Kejserens Angreb. De Købmænd, som han dengang benyttede som Sendemænd til Kejseren, har sagtens været Købmænd fra Slesvig.

Da Ansgar et halvt hundrede Aar senere kommer til Sliaswich eller Hedeby, som den kaldes paa Runestenene med sit nordiske Navn, er den en vidt bekendt Havnestad, »hvor Købmænd kommer sammen alle Vegne fra«. Over Land stod den i Forbindelse med Hollingsted; herfra ad Træaa var der Søfart ud i Vesterhavet til Elben og Frisland — det var sandsynligvis denne Vej Kong Harald tog —, medens den mod Øst havde den lettest mulige Forbindelse, Kystfart, med alle Østersøens Havnepladser lige op til Birka i Mälaren.

Opførelsen af en Kirke i Hedeby og Stiftelsen af en kristen Menighed bragte Byen yderligere Udvikling, idet fremmede Købmænd, som i deres Hjemland havde antaget Kristendommen, nu med større Tryghed og derfor i større Antal end tidligere begav sig til denne gode og let besejlelige Havn.

Fra omtrent samme Tid som Ansgars Ankomst til Hedeby har vi Beskrivelser af et Par Sørejser til og fra denne By.



25. Side af Kong Alfreds Europa-Beskrivelse med Brudstykke af Ottars og Ulvstens Beretning. Haandskrift i British Museum. (Se Oversættelsen Side 53).

Den ene hidrører fra Ottar, en rig og anset Nordmand fra Helgeland. Og det er den angelsaksiske Konge Alfred den Store, som har nedskrevet hans Beretning.

»Ottar fortalte, at det Landskab i hvilket han boede hed Helgeland, og at ingen boede nordligere end han. Men der er en Havn Syd paa i Landet, hvilken kaldes Skiringssal, (i Nærheden af Laurvik). Didhen kunde, som han sagde, en Mand fra Helgeland ikke sejle paa mindre Tid end en Maaned, naar han laa stille om Natten og hver Dag havde gunstig Vind. Hele Tiden maa han sejle langs Landet; paa Styrbords Side har han da først Island og derpaa de Øer, (Færøerne), som ligger mellem Island og dette Land (nemlig Kong Alfreds eget Land England). Derpaa har han dette Land fremdeles om Styrbord, indtil han kommer til Skiringssal. Hele denne Vej har han Norge om Bagbord. Syd for Skiringssal gaar der et meget stort Hav (Kattegat) op i Landet, det er saa bredt, at man ikke kan se over det, og Gotland (Nørre-Jylland) er paa den anden Side af dette Hav og senere Sinlende (Sønder-Jylland). Dette Hav strækker sig mange hundrede Mile ind i Landet«.

Han fortalte endvidere, at fra Skiringssal sejlede han paa fem Dage til den Havn, som man kalder Hedeby, den ligger mellem Vender og Sakser og Angler og hører under Danerne. Da han sejlede fra Skiringssal, havde han Danmark paa sin Bagbords Side og om Styrbord havde han rum Sø i tre Dage, og i de sidste to Dage, inden han kom til Hedeby, havde han om Styrbord Gotland og Sinlende og mange Øer . . . Og i disse to Dage var de Øer, som hører til Danmark, paa hans Bagbords Side«.

Den anden Sejladsbeskrivelse er ligeledes kommen til os gennem

(Nor)weg. Syd for Skiringssal gaar et meget stort Hav op i Landet; det er saa bredt at ingen kan se over det, og Gotland (d. e. Jylland) er paa den modsatte Side og siden Sillende (Sønderjylland). Dette Hav strækker sig mange Hundrede Mile ind i Landet. Han sagde, at fra Skiringssal sejlede han paa fem Dage til den Havn, man kalder Hedeby; den ligger mellem Vender, og Sakser og Angler og hører under Danerne. Da han sejlede fra Skiringssal, havde han Danmark paa sin Bagbordsside (nemlig de danske Landskaber Øst for Kattegat), og om Styrbord havde han rum Sø (Skagerak) i tre Dage, og i de sidste to Dage inden han kom til Hedeby, havde han om Styrbord Gotland og Sillende og mange Øer. I disse Lande boede Anglerne, før de kom til dette Land (England). Og i disse to Dage var de Øer, som høre til Danmark, paa hans Bagbords Side. Ulvsten fortalte, at han sejlede fra Hederne og kom til Truso i Løbet af syv Dage cg Nætter cg at Skibet den hele Vej var under Sejl. Vendernes Land havde han om Styrbord og om Bagbord Langeland og Laaland og Falster.

Kong Alfred i hans Beskrivelse af Europa, som gemmes i British Museum. Den er optegnet efter en dansk Søfarende, Ulvstens Beretning.

»Ulvsten fortæller, at han sejlede fra Hederne*) og kom til Truso (ved Weichselmundingen) i Løbet af syv Dage og Nætter og at Skibet den hele Vej var under Sejl. Han havde Vendland om Styrbord, og om Bagbord Langeland og Laaland og Falster og Skaane, og alle disse Lande hører til Danmark. Derpaa havde vi paa Bagbords Side Burgundernes Land (Bornholm), og de har deres egen Konge. Efter dette havde vi om Bagbord det Land, som kaldes først Bleking, saa Møre og Øland og Gotland, og disse Lande hører til Svenskerne. Hele Vejen, lige til vi kom til Mundingen af Weichselen, havde vi Vendland om Styrbord. Weichsel er en meget bred Flod, og nær ved den ligger Vitland og Vendland; og Vitland hører til Esterne, og Weichselen løber ud af Vendland og falder i det Frische Haff, og dette Haff er mindst femten Mile bredt«.

Disse omhyggelige og nøjagtige Beskrivelser af Sejladsen til Slesvig er Vidnesbyrd om Byens Betydning som Søstad. Og at denne ikke har tabt sig i Tidens Løb fremgaar af Adam af Bremens Udtalelser omtrent to Hundrede Aar senere.

Disse lærerige Sejladsbeskrivelser — de ældste, som haves over Ruter i de danske Farvande, og som vi senere skal komme tilbage til — trækker to af Hovedlinierne i dansk Søfart i Middelalderen op for os med al ønskelig Tydelighed: Ruten Nord fra gennem Bæltet — thi Kattegat er en langt senere Betegnelse —, gennem Medelfarsund til Hedeby, Landets største Handelsby ved Østersøens Kyst, og Ruten derfra gennem Østersøen til Bornholm og Handelspladserne ved Flodernes Mundinger.

Under Paavirkning af de mange Fremmede, som samledes i Hedeby, og hvoraf de fleste kom fra de nærliggende tyske Lande, maatte efterhaanden Byens gamle nordiske Navn vige for de Fremmedes Betegnelse Sliaswich eller Slesvig.

Om Handelens Betydning her vidner det Forlig eller den Overenskomst, der 873 blev indgaaet mellem de danske Konger og Kejseren

*) Hederne var den oprindelige Betegnelse paa Hedeby.

Ludvig den Tyske. Der blev herved sikret Købmænd fra bægge Riger fri og uhindret Færdsel og Lov til at drive Handel.

Med Undtagelse af enkelte dristige Forskere — Pytheas har vel ikke været den eneste, der har vovet sig ud paa Opdagelser, selv om hans Navn alene er naaet ned til senere Tider —, der frygtløs begav sig ud paa det aabne Hav, og med Undtagelse af de, sikkert ikke faa Søfarende, der ved Storm og Uvejr blev slaaet ud af deres Kaas og af Vind og Vove ført langt ud i Søen, undertiden helt over til et fremmed, ukendt Land, fulgte i Oldtiden alle Styrmænd Kysten og holdt sig i umiddelbar Nærhed af Land. Det var vel netop den frisiske Ørække, der som en skærmende Vold gav Læ mod Vesterhavets Raseri under Paalandsstorme lige fra Blaavandshuk og — med enkelte aabne Steder — helt ned til Rhinens Munding, som havde ydet særlige Betingelser for Udviklingen af Søfarten fra de vestjyske Fjorde og Aamundinger ned til Handelspladserne ved Rhinens Munding, og der var sikkert i hine Tider ikke noget Handelsfartøj — og inden Vikingetogene var det kun fredelige Handelsfartøjer, der pløjede Søen — som fra jyske Østkyst eller de danske Øer gik uden om Skagen.

En søfarende Handelsmand havde et bestemt Maal for sin Rejse. Han drog kun derhen, hvor han af egen eller af andres Erfaring vidste, at han kunde afsætte sine egne Varer og med Fordel erhverve andres. For at komme til disse Pladser havde han bestemte, gennem mange Aars indvundne Styrmands-Erfaringer om Kurs, Afstand, Vanddybde, Kendemærker paa Land o. s. v., der senere blev optegnede som Sejladsforskrifter. Man holdt sig altsaa til de Steder, man var vant til at sejle paa, hvor man havde Fordel af at komme, og hvor man kendte Forholdene. En forstandig, søfarende Handelsmand indlod sig ikke paa at eventyre sig ud paa fremmede og ukendte Kyster, selv om han havde hørt Rygter og Frasagn om, at der langt ude i Havet laa store Øer. Der var vel dem, der kunde føle en sær Trang til at gaa over

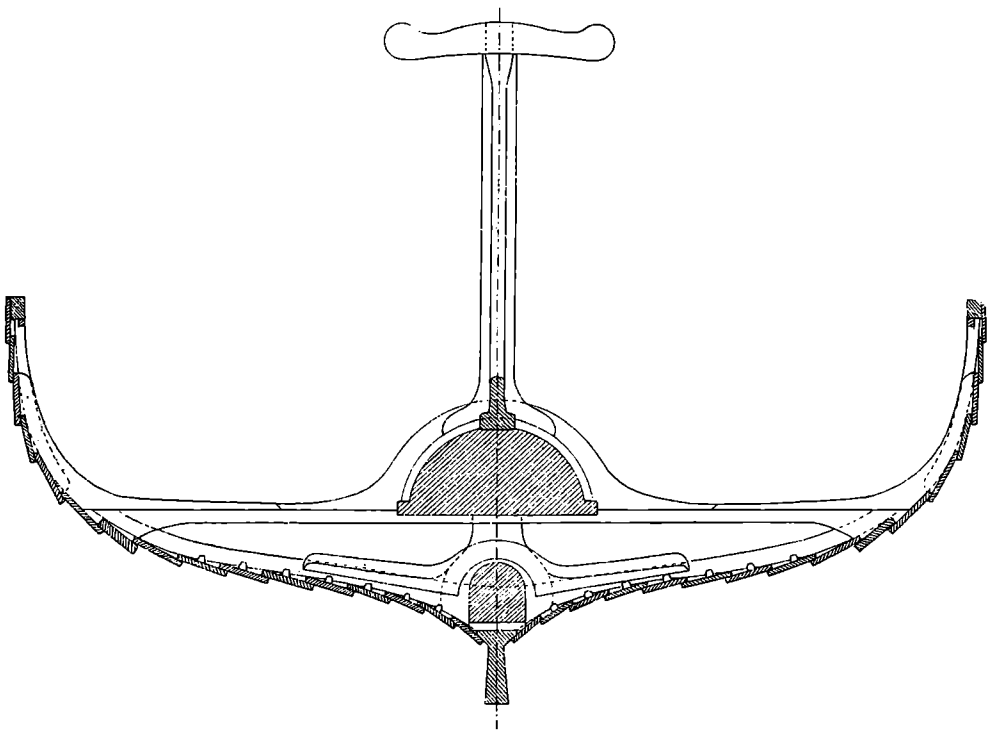
Søen mod Vest, hvor de hver Aften saa Solen gaa i Hav i al sin eventyrlige Skønhed og Pragt og med Hav og Himmel i Glød. Ja, gjaldt det saa kun Livet, — det satte man jo paa Spil mange Gange daglig — men med god Last i Bunken, kosteligt Købmandsgods af hvad Art det nu kunde være, var saadanne Eventyr Galmandsværk. Det maatte man overlade til Mænd, der havde lidet at tabe og alt at vinde.

Forskellige Lærde har ikke ment at kunne gaa ind paa Muligheden af, at der inden Vikingetiden har været Mænd, der dristede sig til at forlade Kysterne og gaa ud i rum Sø. Men Beviserne for, at saadant virkelig har fundet Sted, er saa mange, at ingen nu kan tvivle derpaa. Modige Mænd er, som foran anført, alt i Stenalderen i Baad gaaet over Søen mellem Viken, det nuværende Båhuslen, og England — selv om det er for dristigt at udtale, at Hull—Göteborg-Trafikken alt da var aabnet. Thi om en Handelsforbindelse kan der næppe være Tale. Ligeledes har der i samme Tid været Færdsel mellem Jylland og Norge. Naar Pytheas kunde sejle fra Skotland til Norges Vestkyst oppe Nord for Kap Stat paa seks Dage, har andre kunnet gøre det samme.

De første Vikinger, der drog ud paa Plyndringstogt, har været Mænd, der paa Grund dels af Overbefolkning, dels af Omstændigheder, som næppe nu lader sig udrede med Sikkerhed, ikke kunde finde nok til Livets Ophold i Hjemlandet. Senere kom andre til, som var misfornøjede med Forholdene i Hjemmet, med den voksende Kongemagt — Regnar Lodbrog var fordreven Kongesøn —, med Kristendommens Fremtrængen og de gamle Guders Tilsidesættelse. De første Vikinger var sikkert netop Mænd, der havde alt at vinde og kun Livet at tabe. Og Livet regnedes ikke stort i de Tider.

Men de har rustet sig efter Evne for at blive de Vindende, hvor de saa kom hen. Deres Vaaben blev berømt for deres Ypperlighed og deres Baade ikke mindre. De var — hvad vi skal komme tilbage til — byggede med deres bestemte Brug for Øje. Det var Kampfartøjer, Krigsskibe om man vil. Og netop dette, at de benytter en egen Slags Fartøjer, særlig egnede til den Krig, de agter at føre, viser, skulde man synes, at de vidste, hvad de vilde, at de ikke styrede rent ud i det blaa, men havde Kendskab til, at der hist ude i Vester og Sønder laa rige Lande, som det vel kunde lønne sig at gæste.

Ved Vikingetogterne bliver den gamle, gennem lange Tider tilvante Sejlads langs Kysten brudt og Vejene tværs over Vesterhavet taget i Brug. Dette gør sig gældende ikke blot for de første Plyndringstogs Vedkommende, men i endnu højere Grad for de senere Tog, der mere gik ud paa Landvinding end paa Plyndring, og for Handelsskibenes. Og det er vel i det hele en af Vikingetidens store Følger, at Norman-



26. Gokstadskibet. Snit tæt agten for Masten.

nerne — de store Kolonisatorer som de var ved Siden af at være Handelsmænd — bringer de forskellige, vidt adskilte Lande de besøger, i Forbindelse med hinanden og gør de første Skridt paa Verdenssamfærdselens Bane.

De norske Vikinger drog ud fra deres Hjemlands Klippekyst, og styrede som oftest ret i Vester, kom til Hjaltland (Shetlandsøerne) eller til Orkneyøerne og sejlede derfra ned langs Hebriderne til Irlands Kyst. De Danske gik fra Limfjordens Munding og fra de øvrige vestjyske Fjorde over til Northumberlands Kyst. Mulig endnu hyppigere drog

de ud fra Sønderjylland og fra Frisland, hvor de i Aarhundreder havde drevet Handel og sat sig fast. Det er foran omtalt, hvorledes danske Høvdinge havde faaet Kyststrækninger her i Len af Kejseren, og fra disse Kolonier og fra Flaade-Stationer i Rhinmundingen maa de danske Vikingetog paa Syd-England og Irland for en Del formodes at være udgaaet. Og herfra bredte de deres Herredømme videre over Nord-Frankrigs Kyster og ødelagde bl. a. den gamle Handelsby Quentovic, ved den lille Flod Canche (det nuværende Etaples). I dennes Sted voksede ved Vikingernes Handelsdrift Rouda ved Seinen, det nuværende Rouen, op til at blive en af Frankrigs største Handelsbyer.



27. Mønter, slaaede af danske Konger i England.

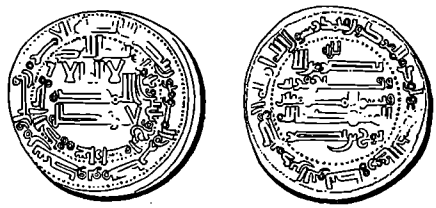
Fra Kanalen kom Vikingerne fra Danmark op til Erins grønne Ø, i hvis Natur og Forhold Nordboerne synes at have fundet særligt Behag. Og paa deres Maal fik Øen det Navn, Irland, som den har beholdt gennem Tiderne. Det har atter været deres udviklede Sans for Handelen, der gav dem Forstaaelse af Landets ypperlige Beliggenhed som Udgangspunkt for Sejlads baade Syd paa og Øst paa, og bragte dem til at anlægge Handelsbyerne paa Øens sydlige Kyster.

En Mængde Navne paa Øer, Landpynter og Næs paa Irlands Havkyst, paa Steder i Flodmundingerne og langt op i deres Løb vidner endnu ved deres nordiske Form og Klang om vore Forfædres hyppige Færden paa disse Steder. Der havde vel i Aarhundreder været drevet nogen Handel paa Erins Kyster fra Frankrig, særlig af Veneterne, med Tin og andre af Landets Produkter. Men Irerne selv var ikke Søfolk, og de følte, at disse vilde Fremmede, som paa deres første Besøg huggede ned for Fode, plyndrede, skændte og brændte, var i Besiddelse af Evner og Egenskaber, som de selv manglede. I Irernes Sagn tager Danernes blodige Landgang paa Erins Ø sig noget anderledes ud end i Virkeligheden, naar det hedder, at »Østmændene«, d. v. s. de danske Vikinger, »fik Tilladelse til« at grunde Steder og tage Bopæl i Landet, thi det var en noget aftvungen Tilladelse. Men en værdifuld Oplysning giver Tilføjelsen: denne Tilladelse blev givet dem, mod at de for-

pligtede sig til at forsyne Irerne med alle de Varer, de havde Brug for.

Endnu efter Slaget ved Clontarf (1014), hvor den irske Konge Brian Boru vandt en afgørende Sejr over de danske Vikinger, og efter hvilket man ikke hører om flere Vikingetog til Irland, hedder det i Irernes gamle Krøniker: Ingen Danske fik Tilladelse til at komme ind i Kongeriget med Undtagelse af saa mange Købmænd og Haandværkere i Dublin, Waterford, Wexford, Cork og Limerick, som man til enhver Tid kunde holde Styr paa, om de søgte at rejse sig. Disse tillod Kong Brian Boru klogeligen at bosidde sig i disse Stæder for at bringe Handel og Omsætning i Vejret, eftersom det var dygtige Sømænd med stor Erfaring og mange Skibe.

Endnu i Slutningen af det sekstende Aarhundrede, fortæller en anden irsk Krønikeskriver, var de fleste Købmænd i irske Byer af nordisk Herkomst.



28. Kufisk Dirhem, præget i Buchara 945, fundet i Danmark.

De danske Vikinger i de sydlige irske Kystbyer bragte atter Liv i Handelen paa Frankrig. Som deres Styrke i Kampen for en stor Del beroede paa deres Sammenhold og Disciplin, Evnen til at underordne sig og vise ubetinget Lydighed mod Høvdingen, saaledes beroede deres frugtbringende Handelsvirksomhed paa de samme Egenskaber. Vikingerne dannede Sammenslutninger, Gilder, optraadte i Fællesskab og opnaaede derved langt mere end ved enkelte Mænds spredte Virksomhed. Allerede Aar 900 synes der mellem Købmænd i Limerick og Dublin at være fastsat visse Regler og Vedtægter for Handelen med Købmænd i det sydlige Frankrig. Til Mundingerne af Floderne Loire og Gironde, til Nantes og Bordeaux sejlede Vikingerne med irske Varer og bragte Salt, Hvedemel, Vin og kostbare Stoffer tilbage. Lodbrogssønnernes Middelhavstogt aabnede Handelsveje mellem Irland og Syden. Vikingerne gjorde i Spanien og Mauritanien Bekendtskab med Maurernes høje Kultur. De hjembragte herfra — ved Siden af den fyrige spanske Vin, som snart blev stærkt efterspurgt i Irland, — de fine Silkevarer, de kostbare Stoffer af Klæde og Fløjl i pragtfulde Farver, der i lige Grad frydede Nordboernes og Irernes Øjne, i Purpur og Skar-

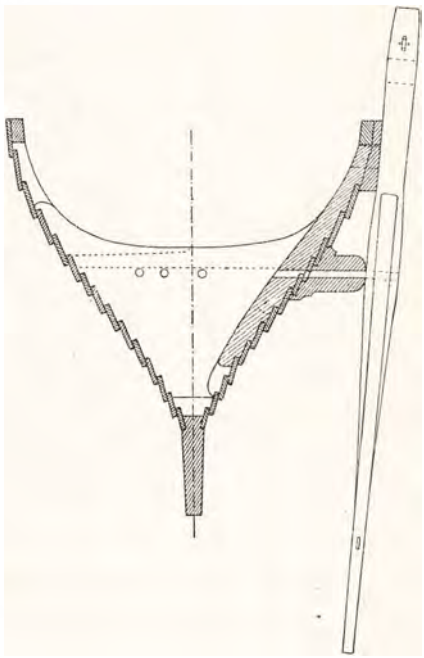
lagen, grønne som Smaragden og blaa som Safiren. Endvidere herlige guldindvirkede Tøjer, skønt forarbejdet Læder fra Cordua, prægtigt indlagte Vaaben, smykkede med Ædelstene og Perler, Elfenben i udskaaret og i naturlig Tilstand, Perler og Ædelstene og udmærkede Sadler. En Række Fund af arabiske Mønter omkring paa Kysterne af det irske Hav har i sene Tider baaret Vidne om hine Dages Handelsforbindelser.

Fra Maurernes Besiddelser i Spanien og Nord-Afrika kom saaledes Orientens Frembringelser for første Gang til de danske Vikingebyer i Irland, til England og Frisland og derfra til Hjemlandet i Nord.

Fra de irske Byer paa Øst- og Sydkysten var der efter Vikingernes Bosættelse livlig Forbindelse med Bristol og Chester. Denne sidste By havde i Romernes Tid haft stor Betydning som Handelsplads, men var under Angelsakserne, der kun gav sig af med Landbrug, sunket ned i Glemsel. Atter her levede Byerne op ved Vikingernes Foretagsomhed, ved deres ordnende og skabende Evner. Engelske Varer førtes over til Irland, og de her oplossede Varer fra Sydens Lande gik for en Del over til England. I Søstæderne lossedes mange Varer over i Pramme eller Flodbaade eller paa Vogn eller Kærre og bragtes paa denne Maade ind i det indre af Landet. Adskillige Varer kan ogsaa paa Vogn eller Kærre være ført til Floderne, som løb forbi Byerne paa Østkysten, for derfra i Fartøj at være ført over Søen til Danmark eller til Norge.

Handelen paa England havde før Vikingetiden været i Hænderne paa Friserne, der særlig havde søgt til London og York som Landets største Handelsbyer. Men da de Danske havde gjort sig til Herrer over store Dele af England og tillige over Strækninger af Frisernes eget Land, kom ogsaa disses Handel i Hænderne paa Vikingerne. Og ikke alene i Byerne paa Østkysten blomstrede Handelen nu op under de danske Vikingers og Købmænds faste Ledelse; der dannedes her som overalt, hvor de slog sig ned, Kompagnier eller Gilder, der bragtes Lov og Orden, hvor der hidtil havde hersket Vilkaarlighed og Lovløshed. Men ogsaa i Byerne i Landets Indre kom der Liv i Handelen, navnlig i Femborg-Distriktet: Derby, Leicester, Lincoln, Nothingham og Stamford.

Den første af disse Danskhedens faste Stæder i England — den laa ved den sejlbare Derwent — havde faaet sit Navn Derby, egentlig Deorabui eller Dyrby, af Vikingerne. I Angelsaksernes Tid hed den Northweorthig. Og det turde være et Vidnesbyrd om Betydningen af de Danskes Magt her midt inde i Landet, at Byens indfødte Beboere tager det fremmede Navn op og glemmer det gamle, hævdvundne. Ja, at endog Kong Æthelstan omtr. 840 præger sine Mønter med det nordiske Navn, om ikke det forekommer allerede hundrede Aar forinden.



29. Gokstadskibet. Tværsnit ved Roret med Rorsklampen.

I St. Oswalds Levnet omtales ved Aar 1000 York ved Ouse-Floden som en By med 30.000 Indbyggere og fuld af alle Slags Handelsvarer fra fremmede Lande, Varer, som især kommer med Købmændene fra Danmark. Paa Østkysten blev der fra Hjemlandet — som naturligt paa Jyllands nærmeste Nabokyst — af Vikingerne drevet en levende Handel i en Række Byer. Saaledes i Grimsby, som blev anlagt af danske Vikinger ligesom Ravenser, der senere blev skyllet bort af Havet, i Whitby og Norwich, der som mange Hundrede andre By- og Stednavne endnu vidner om deres nordiske Oprindelse, i Boston og King's Lynn ved The Wash og frem for alt i London.

Og langt ned i Tiden var det disse Byer tillige med Bristol, der frem for Englands øvrige Søstæder udmærkede sig ved at fostre de dygtigste og mest fremragende Sømænd.

London, allerede dengang Englands betydeligste Handelsby, havde gentagne Gange i Løbet af det niende Aarhundrede været i danske Vikingers Vold. Og efter Fredsslutningen mellem dem og Alfred den Store vedblev de danske Købmænds store Indflydelse at gøre sig gældende, og de hævdede stadig en begunstiget Særstilling i Byen. De

havde saaledes samme Ret som Londons egne Borgere til frit og uden Afgift at drage til alle Markeder og Torve hele Landet over og handle, hvor dem lystede; de havde i Modsætning til alle andre Fremmede Lov til at opholde sig i London hele Vinteren. De havde deres eget Ting, deres egen Kirke, helliget St. Clemens, de Søfarendes Beskytter, St. Clemens Danes, mellem Strand og Fleet, hvor Kong Harald med Tilnavnet Harefod blev begravet 1040. Og de havde endelig deres Købmandsgilde og deres eget Gildehus.



30. Romerske Sølv-Denarer.

I et gammelt Skrift om Londons Gildehuse hedder det udtrykkeligt, at de danske Købmænd havde »*botesate*«, d. e. Bodesæde, Lov til at handle fra Købmands-Bod, hele Aaret igennem. Derimod maatte de ikke gaa uden for Byen og drive Handel, lige saa lidt som de maatte indlade sig paa *forceap*, Byens Borgere til Skade. Forceap er ligesom botesate et dansk Ord: Forkøb, som vi endnu bruger. Og det samme Forbud mod Forkøb, senere fortysket til Forprang, kendes i alle danske Byer i Middelalderen.

I London har den store Samlingsstue i Gildehuset utvivlsomt ligesom i Winchester heddet *chepmanna-sele* (Købmandssalen) eller *hantachen-sele* (Haandtags- eller Haandslagssalen), idet ethvert Køb bekræftedes med Haandslag. Det deraf afledede Ord: Handsel er lige saa godt kendt i visse Egne af England og Skotland som i Danmark. Og Købmanden, der kun købte og solgte i mindre Partier, Smaahandleren i Modsætning til Storhandleren, hed i England som i Danmark en *mancgere*, et Ord, der i afslidt og misforstaaet Form endnu haves hos os i Betegnelsen paa den københavnske Gade, hvor de, der handlede med Kød, en Tid havde deres Udsalg, Købmagergade, oprindelig Kødmangergade.

I hele Danelagen ligesom mange Steder i Skotland regnede man ikke med engelske, men med danske Møntbetegnelser, Mark og Øre.

Og da det uimodsigelig er Nordboerne og da først og fremmerst det Folk, der blev det herskende Folk i England, de Danske, der har oplært Angelsakserne i Sømandskunst og grundlagt den engelske

Sømagt, vrimler det i det engelske Søsprog af Laaneord fra Dansk.

Om de danske Købmænds Betydning i London vidner endelig, at de efter Knud den Stores Død, i Misfornøjelse med den af den afdøde Konges efter deres Opfattelse altfor engelsk-nationale Politik, kunde lægge deres Lod i Vægtskaalen ved Afgørelsen af Valget af hans Efterfølger, idet de tog hans i Danmark opdragne Søn Hardeknud til Konge. Hvad de dog ikke formaaede at hævde i Længden over for det engelske Parti, der, ledet af den dygtige og virksomme Dronning, Alfifa, ønskede Knuds og hendes Søn Harald Harefod paa Tronen.

I et gammelt engelsk Skrift fra omtrent Aar 1000 findes der indført en Samtale mellem Magisteren — Læreren — og Repræsentanter for de forskellige Erhverv.

Hvad har Du, mancgere, at sige om din Bestilling? spørger Magisteren Købmanden.

Jeg har at sige, svarer denne, at jeg er ikke blot Landets Konge og Ældste en saare nyttig Mand, men hele Folket, de Store som de Smaa!

Hvordan det? spørger Magisteren videre.

Jeg bringer mine Varer om Bord i mit Skib, sejler over Søen og sælger mit Gods. Derefter køber jeg atter kostelige Sager, som man ikke har her til Lands. Dem fører jeg hertil og udstaar derved store Farer til Søs. Somme Tider lider jeg Skibbrud og mister alt, hvad jeg ejer og har, og det er knap og nap jeg bjærger Livet.

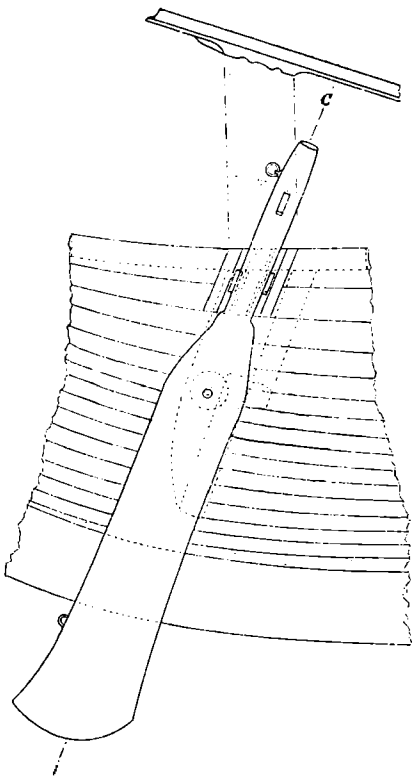
Hvad er det for kostelige Sager, Du bringer os til Landet?

Det er baade Purpur og Silke, dyrebare skaarne Stene og Guldsager, sjældne Stoffer og duftende Essenser. Vin og Olie, Elfenben, Malm, Svovl, Glas og lignende Ting.

Den gode Købmand undgaar, om med Hensigt eller ved et Tilfælde kan ikke afgøres, at nævne den Vare, som vistnok var den mest indbringende af alt Købmandsgods, der bragtes over Søen, ikke blot ved sin egen Værdi, men ved de faa Omkostninger, der var forbundet med dens Losning og Ladning. Det besørgede den nemlig selv.

Allerede i det sjette Aarhundrede udbødes der engelske Fanger som Slaver paa Markedet i Rom. Det var ved at se disse blaaøjede

og lyslokkede Mennesker og ved at høre dem opraabt som *Angeli! Angeli!* (Angler) at Diakonen Gregor, senere Pave Gregor den Store, fuld af Medynk med deres Skæbne udbrød: Ja, de skal blive Guds Engle (Angeli)! Hvilket Møde gav Stødet til den første Kristendomsforkyndelse i England.



31. Gokstadskibet. Rorets Anbringelse.

Men med Vikingernes vidtstrakte Togter blomstrede ogsaa denne Handel op. Vi har set Lodbrogssønnerne tage Blaamænd til Fange i deres Hjemland paa Afrikas Kyst og føre dem til Irland, hvor de blev solgt som Slaver. Og Vikingerne lod det ikke blive ved at tage Sorte til Fange og benytte dem som Slaver, men lod det i lige saa høj Grad gaa ud over Hvide. Værdien af en arbejdsdygtig Slave var ved Aar 935 et Pund, medens en Hest ansloges til 30 shilling, et Faar til 1 shilling og et Svin til 8 pence.

Bristol var Hovedsædet for Slavehandelen; hertil kom den levende Vare lige let fra Vikingekolonierne i Irland som direkte fra Syden, og bag sig havde Byen hele det engelske Opland. De nordiske Købmænd var de største Slavehandlere, og under Vikingetogene var der aldrig Mangel paa denne Vare, der ikke blot solgtes i England, men førtes over Søen og udbødes paa alle Vikingernes Handelspladser.

Og de var mange. Paa Island — som tidligere var bleven opdaget af irske Munke og som i 870 blev taget i Besiddelse af Nordmændene og hvorfra atter Grønland og Vinland (Amerika) blev opdagede — i Norge, Danmark og alle de gamle danske Landskaber, Vestfold, Viken, Båhus-Len og Skaane, paa Bornholm, Gotland og i Rusland. Af Byer var der ikke mange, hvor der dreves Søhandel i hin Tid, i Danmark vel næppe andre end Slesvig og Ribe, men af Markedspladser var der des

flere, de største og mest søgte paa Brenn-Øerne ved Götaelvens Munding, ved Isøre og Sundets Fiskepladser og senere ved Haløre paa Skaanes Kyst nær Falsterbo.

Med Undtagelse af Haløre omtales disse Steder ikke af fremmede Krønikeskrivere, men kun af de nordiske Sagaer. Af disse fremgaar det, at der til visse Tider af Aaret stævnede en Mængde Fartøjer til de nævnte Steder, hvor de store Markeder holdtes. Fra de danske Øer kom disse Fartøjer, fra Jylland, fra Norge, ja fra England og Island.

Markedstiden faldt sammen med det store Sildefiskeri i Høst, og her bragtes Landets egne Produkter til Torvs: Sild, Korn, Honning, Voks, Malt m. m., samtidig med at fremmede Købmænd, der drog fra Marked til Marked, udbød saadanne Varer, som Nordboerne havde Brug for og havde lært at sætte Pris paa, men som de ikke selv var i Stand til at frembringe.

Fra England og Irland kom ikke blot Varer, som var frembragte i de to Lande, til de danske Kyster, men tillige Varer, som var kommet dertil ved den af Vikingerne aabnede Handel paa Frankrig, Spanien og andre sydlige Lande. Ogsaa orientalske Handelsvarer er ad den Vej kommet hid. Og af Laxdøla-Saga faar vi at vide, at der fra Øerne hinsides Vesterhavet ogsaa er kommet Slaver hertil, som blev forhandlet gennem Mænd fra Landet hinsides Østersøen, det store Gardarike.

Sagaen beretter om den islandske Høvding Høskuld Dalakollssøn, som i første Halvdel af 900 - Tallet kom med sit Fartøj til Brenn-Øerne i Markedstiden. Sammen med en Ven gik han rundt og saa paa Boderne, som Købmændene havde opslaaet paa Stranden.

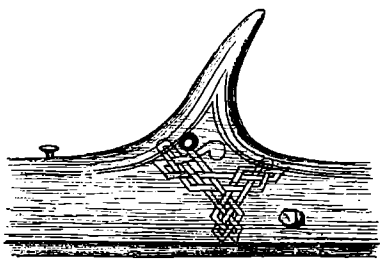
Noget afsides fra de andre laa et Telt, og foran det, ved Indgangen, sad en Mand, kostelig klædt i Purpur og med en russisk Hat paa Hovedet. Høskuld spurgte, hvem han var, og fik det Svar, at han hed Gille. »Men mange«, tilføjede han, »vil kende mig bedst, naar de hører mit Tilnavn. Jeg kaldes gerne Gille enn gerzki«, d. e. Gille den russiske.

Høskuld svarede, at han ofte havde hørt hans Navn, og at han gjaldt for at være en af de rigeste Mænd i Købmandslaget.

Og det var rigtigt nok. Gille handlede med levende Gods; han var Slavehandler, og bag et Forhæng inde i Teltet sad der tolv Slav-

inder. Høskuld købte en, som han fandt Behag i. Hun hed Melkorka og viste sig senere at være en Datter af den irske Konge Myrkjartan.

Paa Markedspladser ved Kattegats og Øresunds Kyster mødtes saaledes Mænd fra Island og Rusland og drev Handel. Og af denne Beretning, som tilfældig og alene af mange andre lige saa betegnende er bleven opbevaret om Høskulds Købmandsskab, faar vi at vide, at Varen er bragt til Handelspladsen fra Irland. Det viser, hvor vidt Vikingernes Handel spændte, og hvilken Færdsel de alt havde tilvejebragt mellem Landene ved Vesterhav, Nordhav og Østerhav.



32. Aaregang fra Baad, funden i Gokstadskibet.

Markedspladserne paa Kysterne blev kun besøgt paa en bestemt Tid af Aaret, nemlig paa den Tid Silden, dette efterspurgte Hovednæringsmiddel for Europas Folk i Middelalderen, var til Stede i en saadan Mængde og paa et saadant Punkt af dens Udvikling, at Fiskeriet kunde drives med Udbytte. Den i Anledning af Sildefiskeriet tilstrømmende Menneskemængde lokkede søfarende Handelsmænd til, som ønskede at købe Sild og sælge deres medbragte Varer. Store Partier af den opfiskede Sild blev byttet bort mod Brugsgenstande eller Luksussager, og saalænge Fiskeriet vedvarede, holdt ogsaa Markedet og Markedshandelen ved. Men var det Slut med Fiskeriet, var det ogsaa forbi med Markedet og Markedshandelen. Telte og Boder blev taget ned og pakket sammen, Skibene og de Handlende drog bort, og Markedspladsen laa hen, øde og forladt, indtil Sildestimerne meldte sig paa ny mod den kommende Høst og Fiskeriet begyndte igen.

Der nævnes i hine vor skrevne Histories første Dage kun to Byer i Danmark, Slesvig og Ribe. Og af disse var Slesvig, Bindeleddet mellem Vesterhav og Østersø, Midtpunktet for Handelen mellem England —Irland—Frankrig—Spanien paa den ene Side og de danske Øer, Sverige, Nord-Tyskland og de mægtige Ruslande paa den anden Side, langt den vigtigste. Sin Betydning som Handelsby skyldte Slesvig sin ejendommelige Beliggenhed ved den dybe, sejlbare Fjord fra Øster-

søen, og kun femten Kilometer fra en Vandvej ud til Vesterhavet, den til Hollingsted ved Dannevirkes vestlige Afslutning sejlbare Træ Aa, som munder ud i Ejderen. Ved Benyttelse af den sejlbare Rejde Aa, som falder ud i Træ Aa ved Hollingsted, blev Afstanden over Land herfra til Slesvig yderligere forkortet.

Fra Slesvig gik Varerne saa videre med Skib, enten nu Maalet var en Plads paa en af de nærliggende danske Øer eller en af Vikingekolonierne ved de vendiske Flodmundinger eller Bornholm, Gotland, mulig de fjernere Vikinge- eller Søborge ved Weichselens, Pregels eller Dünas Mundinger, Birka i Mälaren eller den endnu fjernere svenske Vikingekoloni Holmgaard, paa russisk Novgorod, ved Ilmen-Søen.



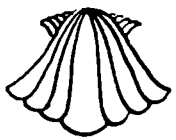
33. Romerske Guldmønter fundne i Danmark.

I Slesvig kommer Købmænd sammen fra alle Steder, og alle Slags Købmandsvarer ophobes her i store Mængder, hedder det i Ansgars Levned. Og Forfatteren udtaler sin Glæde over, at Købmænd fra Saksen og fra Nederlandene nu kan komme dertil uden Frygt, efter at Kongen, Haarek, har givet Ansgar Tilladelse til at bygge en Kirke i Byen.

Den snart efter paafølgende Opførelse af en Kirke i Ribe (860) maa antages at have haft samme Betydning for Udviklingen af Handelslivet her som i Slesvig. Men Ribe har været kendt som Havneby langt tilbage i den forhistoriske Tid. Dens Beliggenhed paa en Holm midt i det sejlbare Vandløb har sikkert gjort den til et af Udgangspunkterne for de Danskes snart fredelige, snart krigerske Togter til Rhinmundingen i tidligere Tid og for Vikingetogterne senere. Adskillige af disse maa vel ogsaa formodes at være udgaaet fra de forskellige Fjorde op langs jysk Vestkyst. Men medens her kun fandtes Handelspladser eller Markedspladser, af hvilke der senere kun fremstod een Handelsby eller Køb ing oppe ved Rind, har Ribe tidlig udviklet sig til Købstad. Af hvilken Grund Ansgar ogsaa valgte den til Hjemsted for den anden kristne Kirke i Landet.

Fra irske, engelske og flamske Havne har der ligesom fra Elben og Weser været livlig Sejlads paa Ribe i det niende og tiende Aarhundrede. Særlig om Handelen paa Flandern vidner en Del Fund af Grevskabet Flanderns Mønter paa disse Kanter og af et Seglstempel, som har tilhørt en af disse Grever fra Slutningen af det 10. Aarhundrede.

Fra Ribe er Købmandsgodset ført videre, dels paa Aaerne, hvor de var sejlbare, dels paa Vogn ind i Landet eller over til Østkystens Fjorde og derfra videre over til Øerne.



I Østerleden havde, som foran berørt, Vikinger fra Sverige vundet en lignende Stilling som de Danske i England og de Norske i Irland. Ved Flodmundingerne paa Østersøens sydlige Kyst sad danske og svenske Vikinger inde med Magten, drev Handel og krævede Told af alle Varer, som førtes frem ad Flodvejen. Knud den Store havde udvidet sin Magt mod Øst og lagt Samland, Landet mellem Frisches og Kurisches Haff samt Vitland, Strækningen ved Weichselflodens østlige Munding, under sit Scepter. Men Vikinger fra Sverige satte sig fast i Søborgen ved Dünaros, Dünaflodens Munding.

En svensk Runesten i Södermanland vidner endnu om de svenske Søfarendes Færd paa disse Kanter. »Sigrid lod rejse denne Sten til Minde om sin Husbonde Svenn. Han sejlede ofte til Semgallen med dyrebart Handelsskib rundt Domesnæs«. Domesnæs er endnu Betegnelsen, den rent nordiske Betegnelse, for den nordlige Pynt, det nordlige Næs, af den Halvø, som adskiller den nu efter Byen Riga benævnede Bugt fra Østersøen.

Ad Düna og Dnjepr havde der i ældgammel Tid været Handelsforbindelse mellem Østersøen og Sortehavet—Middelhavet. Denne gamle Handelsvej fik nu i Vikingetiden nyt Liv og ny Betydning.

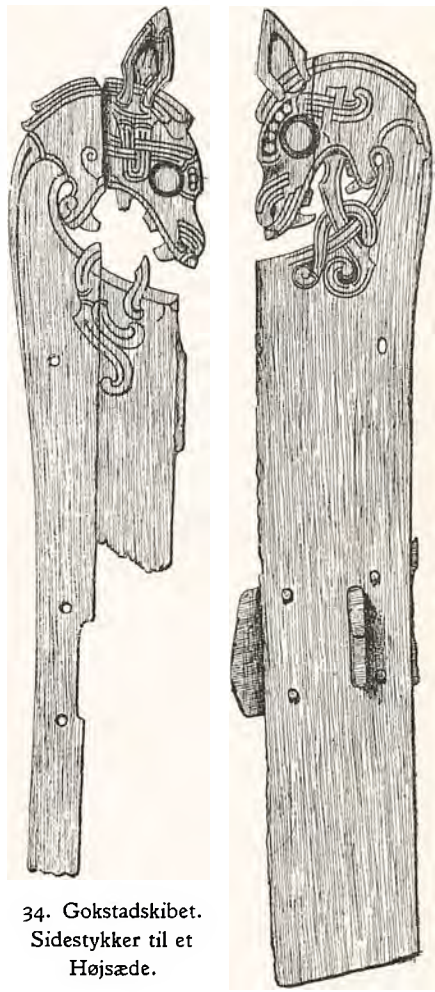
Fra Dünaros eller Dünaminde gik Farten op ad denne i næsten hele sit Løb sejlbare Flod, ad Beresina over til Dnjepr og ned ad denne

til Sortehavet. I det nuværende Departement Kijev, ved Jekaterinoslav, hvor Dnjepr gennembryder et Højdedrag af Granit, standsedes al Sejlads ved en Række »Poroger«, Strømhvirvler paa Klippegrunde med stærkt Fald i Floden, som Vandet strømmede ned over med en saa rasende Fart, at al Sejlads var umulig.

Nordboerne anvendte da her deres gamle og mange andre Steder anvendte Paafund, at hale Skibene paa Land, trække dem langs Floden forbi de ufarbare Steder og sætte dem i Vandet neden for Faldene.

Disse Fald har faaet Navne af de nordiske Søfarende, og disse Navne vidner endnu den Dag i Dag ved deres nordiske Form om, at det var Nordboer, der førte Fartøjerne denne Vej. Ligesom Marmorløven med den nordiske Runeindskrift i Piræus — den staar nu foran Marine-Arsenalet i Venedig — vidner de endnu om Nordboernes Færd paa Sydens Kyster.

Thi fra Sortehavet kom »Væringerne« til Miklagaard, den store Gaard, det nordiske Navn paa Byzanz, og derfra ud i Grækerhavet og Middelhavet.



34. Gokstadskibet. Sidestykker til et Højsæde.

»Væringerne« — Navnet paa den østromerske Kejsers af Nordboer bestaaende Sikkerhedsvagt — hed paa russisk Varjagerne, egentlig den ved Ed forbundne Skare. Vi møder Navnet tidligt i Nestors russiske Krønike.

Aar 6367 efter Verdens Skabelse, fortæller han, der er 859 e. Kr., kom Varjagerne over Havet og tog Skat af Tjuderne og Slaverne og omboende Folk. Aar 862 jog disse Varjagerne tilbage over Havet, gav dem ingen Skat og begyndte at regere sig selv. Men det formaaede de

ikke i Længden. De kunde ikke hævde Ret eller holde Orden. Slægt rejste sig mod Slægt, og Splittelsen truede med at føre til Broderkrig. Da sagde de: Lad os tage os en Hersker, som kan regere over os og dømme med Retfærdighed. Og derpaa drog de over Havet til Varjagerne, til Russerne, thi saaledes kaldte man disse Varjager, ligesom andre kaldtes Svear, andre Normanner, andre Anglianer og andre Goter, for at hente en Styrer.



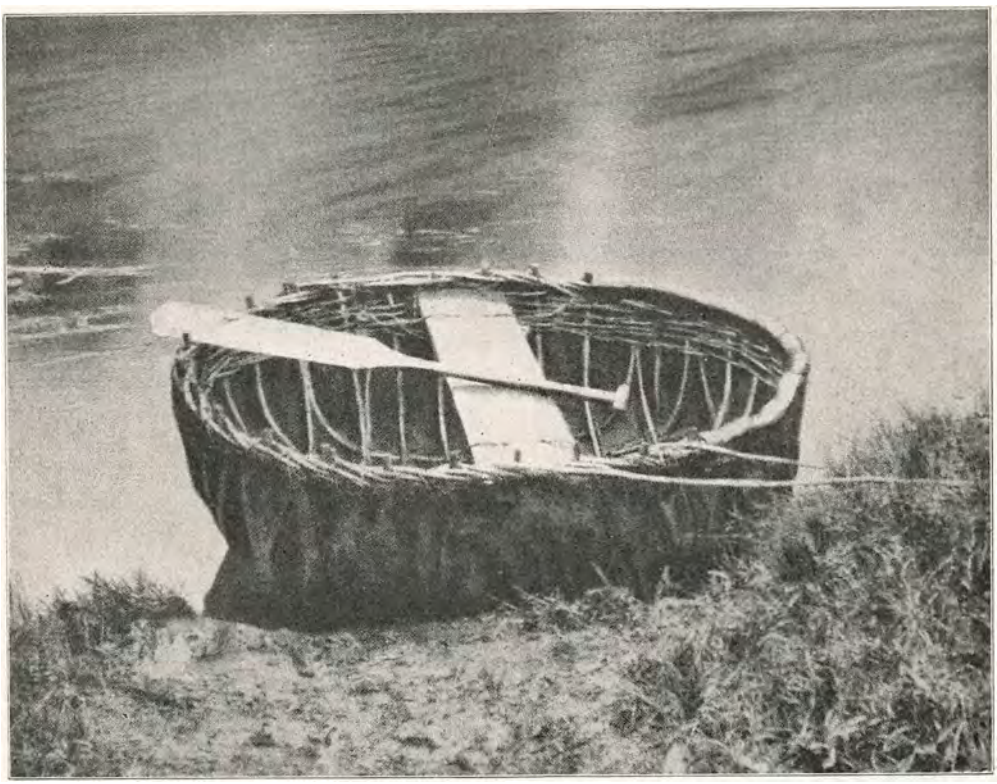
35. Marmorløve med en nordisk Runeindskrift fra Piræus, nu i Venedig.

Høvdingen Rørik og hans to Brødre fulgte Opfordringen, og saaledes kom, efter Nestors Fremstilling, der bekræftes paa forskellig Maade, Nordboerne til Holmgaard eller Novgorod.

Fra Birka, den største Handelsplads i Sverige, paa en Ø i Mälaren, og fra Gotland gik Farten til Holmgaard gennem den finske Bugt, i hvis inderste Vig Fartøjerne ankrede op ved Ketlingr, det nuværende Kronstadt. Færden er over alt betegnet ved nordiske Navne, saaledes Ketlingr, der betyder en Kattekilling. Herfra sejlede man op ad Nevafloden, der fra gammel Tid er berygtet for sine Storme, og over den store Sø, der fik Navn af den slaviske Nybygd Ladoga ved Volchovflodens Udmunding eller Volchovminne.

Her maatte Lasten omlades i de smaa lette og fladbundede russiske Baade, Lodjer, som af »Fossekarlene« mod en fastsat Takst i Maarhoveder roedes op ad Floden, der ligesom Dnjepr var rig paa Fald og Strømhvirvler, med et nordisk Ord Fosse, som der skulde særlig Kendskab til at befare. Ved Gestafiælder — de fremmede Købmænds Mark, paa russisk Gostinopole, Gæstebyen — maatte de lægge til og betale Told. Derefter naaede de op til Trælleborg — paa russisk Cholopij gorodak, egentlig den lille Slave- eller Trælleby, og endelig kom de til Holmgardr, hvor Varerne blev losset op i Varjagernes Gaard.

Her var Nordboerne de ledende. Fyrsterne var Nordboer. Lige til 1598 kunde de føre deres Stamtavle op til Rørik. De var stolte af deres nordiske Herkomst og omgav sig paa nordisk Vis med en Hird. Ligesom i Vesterleden sluttede Vikingerne sig sammen i Selskaber, Kompagnier eller Gilder og indførte nordisk Lov og Ret.



36. Coracle, irsk Fartøj af Kurvefletning og Huder, fra nyere Tid.

Ved Vikingernes Foretagsomhed blev Novgorod Midtpunktet for det nordlige Ruslands Handel. Ad indre Vandveje gik deres Fartøjer ikke blot ned til Düna-Dnjepr og til Sortehavet, men ogsaa ad Volga ned til det kaspiske Hav. Og her stødte de paa Handelsmænd fra de asiatiske Lande.

En arabisk Rejsende, Ibn Fadhlan, som i Begyndelsen af det 10. Aarhundrede i Itil ved Volgaflodens Udløb i det kaspiske Hav har

set nordiske Købmænd, som kom roende ned ad Floden, fortæller om sit Møde med dem og giver en Beskrivelse af deres ejendommelige Færd.

Saa snart de er kommet til Ankers med deres Skibe, gaar de i Land, alle Mand. Brød, Kød, Mælk og stærk Drik tager de med sig i Land, og drager alle hen til en høj Stamme eller Planke af Træ, der er rejst op paa Ende og har ligesom et Menneskeansigt. Omkring den staar der andre mindre Billedstøtter, og bag disse er der igen oprejst mindre Stolper. Den ypperste af de fremmede Købmænd gaar frem foran den øvrige Skare og kaster sig ned foran den store Billedstøtte.

»Til Dig har jeg medbragt denne Gave!« siger han og lægger sit Offer foran Billedstøtten. »Jeg beder, Du vil unde mig en Køber, som har Guld- og Sølvmønt i Mængde, som køber alt efter mit Ønske og gaar ind paa at betale, hvad jeg forlanger«.

Derpaa gaar de bort i Haab om at have vundet Gudens Gunst — Billedstøtten antages at være et Torsbillede — og Handelen begynder. Gaar denne nu ikke straks efter Ønske, kommer Købmanden tilbage og bringer en anden og mulig en tredie Gave. Men hjælper heller ikke dette paa Omsætningen, vender han sig til de mindre Billedstøtter og forsøger sin Lykke med dem, thi »de er jo vor Herres Hustruer, Sønner og Døtre!« Foran den ene efter den anden kaster han sig ned og anraaber om Forbøn og Hjælp.

Men gik det efter Ønske, og fik han sine Varer solgt med Fordel, slagter han nogle Stykker Hornkvæg, giver en Del af Kødet til de Fattige og bringer en anden Del som Offer til Guderne, idet han lægger et Stykke først foran det store Gudebillede og derefter foran hvert af de mindre. Men Hovederne af de slagtede Dyr hænger han paa alle Stolperne, der forestiller Guder.

Det er foran omtalt, hvorledes Stenaldersmennesket først paa en eller flere Tømmerstokke — Flaaden — senere i den udhulede Træstamme — Egen — har vovet sig ud paa Søen og begyndt at befare den. Men hverken med Flaaden eller med Egen var der begyndt nogen Skibsbygningskunst. En saadan begynder først, som Ordet siger, med Bygningen af Skibe.

Man kunde fristes til at tro, at vi i de bekendte Helleristninger (S. 15-16) havde Afbildninger af Broncealderens Skibstyper. Man har i de paa disse Klippeflader forekommende Skibe ment — og sikkert med Rette — at finde stærk Paavirkning af fønikisk Skibsbygningskunst. Den fremragende svenske Oldtidsforsker Sven Nielsson har endog fremsat den Teori, at de nordiske Helleristninger skulde stamme direkte fra Fønikierne og de derpaa afbildede Skibe saaledes gengive Fartøjer, som de brugtes af dette berømte søfarende Folk, af hvilket Grækerne lærte Kunsten at bygge Skibe.

Denne Teori om Helleristningernes umiddelbart fønikiske Oprindelse er imidlertid atter bleven forladt af de Lærde, skønt man ikke skulde anse det for umuligt, at Fønikierne, der alt i ældgammel Tid havde fundet Vej til England, og som Aar 600 f. K. omsejlede Afrika, kunde være kommet saa langt mod Nord, at de kunde have efterladt sig disse mærkelige Minder paa Hellerne i Båhuslen. Men selv om Helleristningerne forestiller Skibe, er det Skibstyper, som aldrig har hørt hjemme i Norden. I den af »Foreningen til Norske Fortidsminders Bevaring« for 1908 udgivne Aarsberetning har Dr. A. M. Hansen paavist Helleristningskibenes iøjnefaldende og ubestridelige Overensstemmelse med forasiatisk-fønikiske Krigsskibe, men grunder denne Overensstemmelse paa visse religiøse Forestillinger om Ligfærden, som med Kulturpaavirkninger over de østhelleniske Kolonier ved Sortehavet er naaet herop ved Midten af det sidste Aartusinde f. K.

At Kunsten at bygge Skibe ogsaa har været kendt i Stenalderen fremgaar utvivlsomt af de lange Søfarter, som hin Tids Folk bevislig har foretaget, og som ikke har kunnet foretages med Egen. Denne lod sig — hvor stor man end gjorde den — kun anvende i roligt Vand, paa Indsøer, Floder og Aaer og i deres Mundinger, samt langs Kysterne i stille Vejr. Egen har været brugt, særlig som Færgefartøj,

gennem alle Tider. Vi kender den endnu, ikke blot som Oldsagsfund i Moserne, hvor den opgraves i Størrelser lige fra to til femten Meter, — en Ege af denne anselige Længde og med en Bredde af et Par Meter er for faa Aar tilbage opgravet af en Tørvemose i det østlige England (S. 13). — Men de hører ikke blot Fortiden til. I afsides Egne af Landet kan man endnu den Dag i Dag finde dem flydende paa Vandet i en Aa eller en stille Indsø. I Mands Minde har man kunnet se en Ege paa en tolv—fjorten Fods Længde i Brug paa Slien. Og ikke blot Egen selv, men den Maade den blev bevæget frem paa, bragte En de ældste Tider for Øje. Den blev nemlig snart staget og snart pagajet frem, drevet frem ved Hjælp af en Aare med et bredt Blad i hver Ende, paa samme Maade som den blev det i Oldtiden, eller som Kanoen endnu bliver det hos Naturfolk paa et primitivt Standpunkt.

Det har vel imidlertid ikke varet længe, inden det er gaaet op for Stenalderens Folk, at den udhulede Træstamme kunde bruges som Fartøj meget længere fra Kysten og gaa gennem langt højere Sø uden at fylde, naar man forhøjede dens Sider. En saadan Forhøjelse lod sig let udføre. Man behøvede blot at anbringe en Række tynde Stokke lodret paa Overkanten af Træstammens Yderside og i Flugt med den, skære Dyrehuder til i aflange Firkanter, sy dem sammen efter Længden, pløkke dem med Trænagler i Underkanten fast til Stammens Yderside et Par Tommer under Overkanten og sy dem fast til de lodret staaende Stokke.

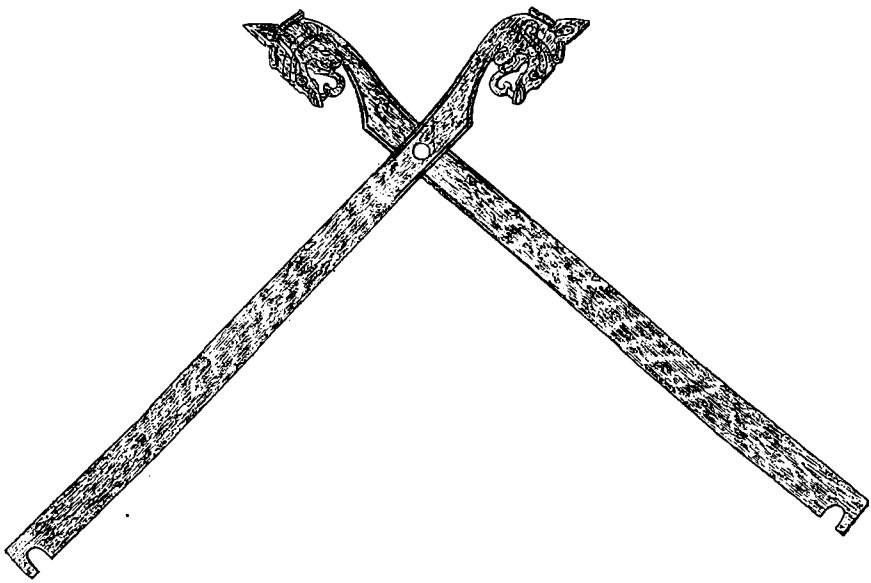
Et saadant Bælte af Huder Egen rundt vilde ikke blot yde Værn mod Søerne, men vilde tillade adskillig større Krængning, end Fartøjet uden det vilde kunne taale.

Udviklingen maa nu tænkes at være gaaet saaledes for sig, at man for at gøre Fartøjet saa let og saa sødygtigt som muligt, stadig har gjort Stammen mindre og mindre og Skindbæltet bredere og bredere og dermed Stokkene længere og længere, indtil Træstammen til sidst er bleven indskrænket til den svære men flade Kølplanke, samtidig med at Stokkene er vokset til Fartøjets Ribben eller Spanter og Skindene eller Huderne til dets lette, men fuldstændig vandtætte Yderklædning.

Bunden af Fartøjet, de nærmeste tre—fire Fod paa hver Side af Kølplanken, har man styrket ved et fast Fletværk af tynde, stærke og

smidige Grene, Vidier, saa det dannede som et fast Underlag eller Gulv for Besætning og Gods.

Saaledes fremstod lidt efter lidt Skindbaaden, — i et langt forhistorisk Tidsrum vore Forfædres Befordringsmiddel paa langt længere og mere udstrakte Sørejser, end vi i vore Dage plejer at forestille os. Medens Kunsten at danne Fartøjer ved at udhule Træstammer dels ved Gløder og dels med Økse var kendt alt i Stenalderen, synes Frem-



37. Gokstadskibet. Vindskier.

stillingen af Skindbaaden at høre Broncealderen til. At Skindbaadene har været i Brug hos vore Naboer paa den anden Side Vesterhavet kort før vor Tidsregnings Begyndelse, faar vi Oplysning om af ingen ringere end selve Caesar, der i sin Fremstilling af Borgerkrigens Historie fortæller, hvorledes han under sin Fremrykning i Spanien i et vigtigt Øjeblik blev standset af en Flod, som han af Mangel paa Bro og Baade ikke kunde komme over. Og her bruger vi hans egne Ord: »Caesar befalede Soldaterne at bygge Baade af samme Slags, som Briterne havde lært ham nogle Aar i Forvejen. Først dannede de Kølen og Spanterne af let Tømmer; men Baadenes øvrige Legeme blev flettet

af Vidier og trukket over med Huder«. Ogsaa hos Plinius finder man Udtalelser om Briternes skindklædte Baade.

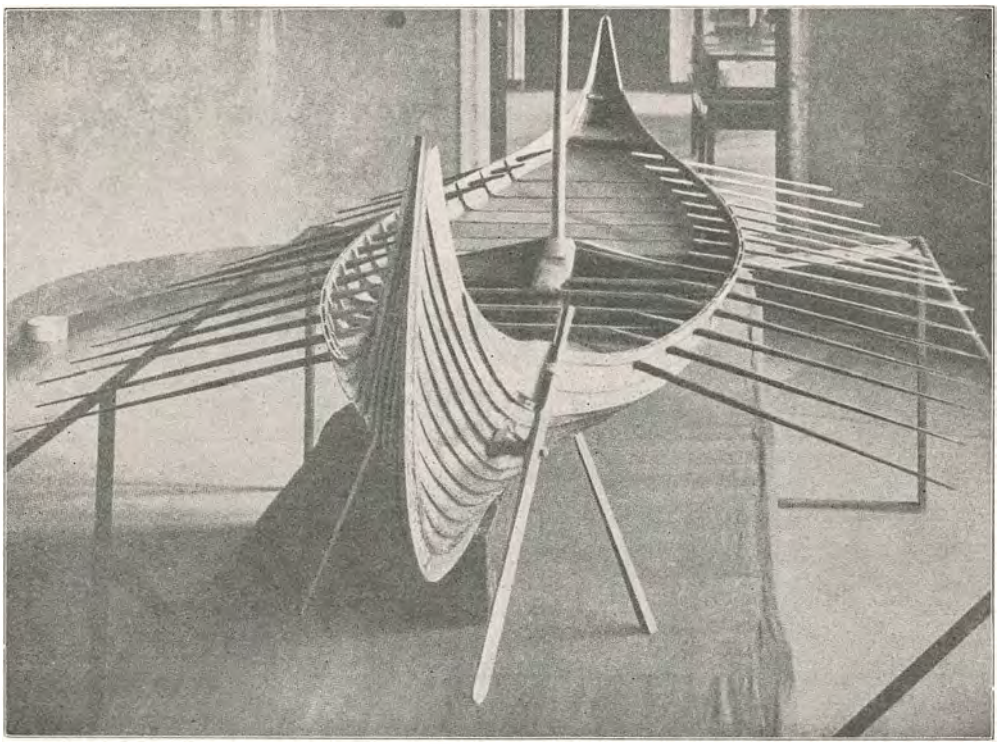
En egen Slags Fartøjer af Skind, som man nærmest vægrer sig ved at give Navn af Baade, benyttedes af Irerne i forhistorisk Tid og kan endnu findes i Brug paa irske Floder eller Indsøer. Det er den irske Coracle eller Kurvebaad (S. 71), en rund eller oftest lidt langagtig, af Vidier flettet Kurv med et Tværbræt som Rotofte i Midten og een skovlformet Aare. Medens de fleste, med et saadant Fartøj uøvede Folk, kun vilde kunne drive det til at bevæge det i Rundkreds, har Irerne opnaaet stor Færdighed i at pagaje sig frem i disse ejendommelige »Baade«. Men om det er ved Hjælp af disse, de er naaet til Færøerne, ja helt op til Island, turde dog være noget usandsynligt.

Et, som det forekommer os, afgørende Bevis for at Skindbaaden har dannet et Mellemled, et Overgangsled mellem Egen og den spantbyggede Træbaad, henter vi fra det sproglige Omraade, nemlig fra den mærkelige Kendsgerning, at den senere Skibsbygning har bevaret tekniske Udtryk, der var ejendommelige for, og efter deres Ordlyd kun passede for Fremstillingen af Skindbaaden. Vi siger udtrykkelig Fremstillingen og ikke — hvad der med senere Tiders Forhold for Øje vilde være det naturligste — Bygningen af Skindbaaden. Thi man talte ikke om at bygge, men om at sy Baade af Skind, idet man lagde Vægten paa Udførelsen af den vandtætte Klædning. Og dette Udtryk om en Baad, at den er syet af Skind, som vi træffer paa Latin hos Plinius, genfinder vi i de nordiske Sprog, paa den Tid Sagaerne skrives, men overført paa Træskibsbygningen. Uagtet man nu ikke længere klæder Spanterne — Baadens Ribben — med Huder, men med Træplanker, og selv efter at man ikke længer, som i en tidligere Tid, sammenføjede disse med Rodtrævler eller Baand, men ved Hjælp af Nagler, først af Træ, senere af Jærn, bruger man dog det samme Udtryk for Sammenføjningen som i længst forsvunden Tid, nemlig Syningen, oldnordisk »sud«.

Syning i Klæde og Skind udføres ved Hjælp af Naal og Traad, men i Træ ved Hjælp af en Række Nagler. Den Række, eller den Linie, som disse danner i Rangen — Planken — træder i Stedet for

Sømmen i blødere Stoffer og kaldtes paa oldnordisk »saumfør« eller Sømlinien. Men derved gik Betegnelsen Søm over paa den enkelte Nagle, hvad enten denne som i de tidligste Tider var af Træ eller som i senere Tider blev smedet af Jærn.

Naar Caesar — som vi foran har set — paa Bredden af den spanske Flod, der standsede ham i hans Fremtrængen, befalede sine Sol-



38. Osebergskibet. Universitets-Museet i Christiania.

dater at lave Baade paa den Maade, som Briterne nogle Aar i Forvejen havde lært ham, saa gør han det, fordi han er en praktisk Mand, der vælger det, som i Øjeblikket er lettest at sætte i Værk, og som hurtigst vil føre ham til hans Maal, — i dette Tilfælde den modsatte Side af den foran ham løbende Flod. Da han faa Aar forinden fra Gallien var gaaet over til England, havde han ikke brugt Skindbaade, der ikke kunde rumme mange Mennesker, men rummelige Træbaade, som det keltiske Folk *Veneterne*, der boede i Gallia Lugdunensis, det nuværende

Frankrig mellem Seine, Marne og Loire, har kunnet stille til hans Raadighed. De havde tillige slaaet sig ned paa de Venetiske Øer, Belle-Isle, Isle d'Aurigny, Isle de Huat, Sein, Guernsey og Ouessant og var berømt som et særlig søkyndigt Folk, der drev stor Handel paa Britannien. De betragtede sig som Herrer paa Søen og krævede Afgift af alle, som sejlede forbi deres Kyster.

Deres Skibe, skriver Caesar, er bygget paa følgende Maade. Kølen er noget fladere end paa vore Skibe, for at de lettere skal kunne løbe over Grundene og møde Tidevandet. Forstævnen er af Hensyn til høj Sø og svære Storme rejst næsten lige op og Agterstævnen paa samme Maade. Skibene er næsten helt bygget af Eg, for at kunne modstaa Stød og Vold. Tofterne er lavet af Planker paa en Fods Bredde og fastgjort ved Hjælp af Jærnbolte paa en Tommes Tykkelse. Ankerne er bundet fast til Jærnkæder i Stedet for til Tov. Som Sejl brugte de Huder eller blødt garvet fint Læder, enten fordi de ikke havde Lærred eller ikke vidste, hvordan de skulde bruge det, eller — hvad der vel er det sandsynligste — fordi de ikke kunde tænke sig, at almindelige Sejl kunde holde i Havets Storme og de vældige Vindstød og ej heller, at saa svære Skibe bekvemt kunde manøvreres med Sejl.

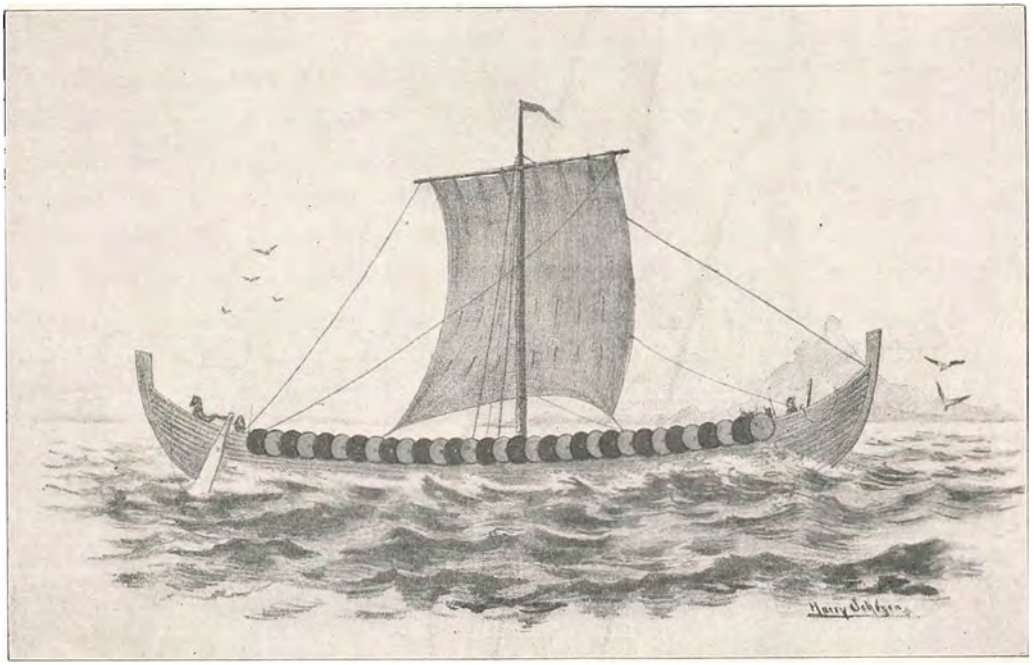
Efter denne Beskrivelse at dømme, skulde Veneternes Skibe kun have haft ringe Lighed med vore nordiske Forfædres, saaledes som vi finder dem omtalt af Tacitus i Slutningen af det første Hundredaar efter Kristi Fødsel.

Begyndelsen af Tacitus' Beskrivelse er god nok. Bygningen af Nordboernes Skibe afviger fra Romernes deri, »at hver af Stævnene vender saaledes frem, at den altid er rede til at lande«, d. v. s. at bægge Stævne er ens af Form, saa man kan løbe til Land lige saa godt med Agterstævnen som med Forstævnen. »De bruge ikke Sejl,« siger han, og kommer derefter med det mærkelige Udtryk, »og de anbringe heller ikke Aarerne i Orden langs Siderne«. Dermed vil han vel sige, at Aarerne ikke under Roningen ligger i fast Leje, i Strop eller i Aaregang paa Essingen. Thi Forklaringen paa dette Udtryk om Aarerne giver han til sidst: »Roningen er ligesom paa Skibe i Flodsejlads løs og skifter eftersom Nødvendigheden byder«.

Men paa dette Punkt er vi tilbøjelige til at tro, at den udmærkede

romerske Forfatter ikke har været saa nøjagtig underrettet om Nordboernes Skibe, som han synes at være paa andre Omraader.

Efter den Beskrivelse, som Tacitus her giver af Nordboernes Skibe ved Begyndelsen af vor Tidsregning, skulde de være bleven drevet eller rettere skovlet, pagajet, frem af Mænd, som stod i Række paa hver Side af Baaden og arbejdede med hver sin Aareskovl, d. v. s. en kort



39. Gokstadskibet, som det formodes at have taget sig ud under Sejl.

Aare med et bredt skovlformet Blad. Thi Udtrykket *løs Roning* kan vel kun opfattes som Roning med Aaren eller Pagajen løst i Hænderne, i Modsætning til *fast* Roning eller Roning med Aarerne i fast Gang paa Fartøjets Essing. Men det var sikkert paa den Tid et for længe siden tilbagelagt Standpunkt i Norden.

Overgangen fra *løs* Roning, for vedblivende at benytte Tacitus' rammende Betegnelse, til *fast* Roning er et af de vigtigste og betydningsfuldeste Skridt inden for Skibsbygningskunsten. Thi det rummer i sig Overgangen fra Skindbaaden, for hvis lette og skrøbelige Skelet Pagajningen var den naturligste Bevægelsesmaade, til Træ-

baaden, som med sin stærke og solide Konstruktion tillod Anvendelsen af Aarer i fast Leje, hvilket gav en langt kraftigere Roning og dermed hurtigere Fart.

Men Roning med Aarerne i fast Leje forudsatte som en Nødvendighed Kunsten at kunne styre Baaden eller m. a. Ord: Opfindelsen af Roret.

At Tacitus' Beskrivelse af Nordboernes Baade som pagajede Skindbaade eller Kanoer ikke stemmer med de virkelige Forhold paa hans Tid, fremgaar klart af de ældste danske Baad- eller Skibsfund. Disse stammer fra det tredie eller fjerde Hundredaar efter Kristus, og er altsaa kun fjernet et Par eller tre Hundrede Aar i Tid fra hans Beskrivelse. Og disse Skibsfund viser, at Nordboernes Skibe har været omtrent af samme Art som Veneternes et halvt Hundredaar før Kristus, da den praktiske Cæsar ved Selvsyn lærte dem at kende.

Nydamsbaadene (se S. 26 og 28), saaledes kaldede efter Findestedet Nydamsmose i Sønderjylland, oprindelig en Vig af Alssund, blev udgravede i Tiden 1859—1863. Foruden en Mængde Vaaben og Smykkesager o. s. v. fra det andet og tredie Hundredaar e. K. udgravedes der to Baade, den ene af Ege-, den anden af Fyrretræ, eller rettere der afdækkedes Sidebord, Køl, Spanter, Stævntrær o. s. v. af to Baade, der, — efterhaanden som Baand og Bolte var fortærede af Fugtighed og Rust og ikke længer formaaede at holde sammen paa Plankerne — var faldet fra hinanden i Orden, om man saa maa sige, og sunket ned i Mosen, hvor de havde ligget i Aarhundreder uden nogen forstyrrende Indgriben. Baadene havde derfor atter kunnet samles i deres oprindelige Skikkelse, og dette blev ogsaa Tilfældet med Egetræsbaaden, medens derimod Fyrretræsbaaden, paa Grund af manglende Interesse fra de nye og fremmede Magthaveres Side og paa Grund af Ligegyldighed og Ukyndighed aldrig blev samlet og nu er gaaet helt til Grunde.

Egetræsbaaden fremtræder som en slank, saa godt som kølfri Robaad, klinkbygget, 23,3 m lang mellem Stævnenes Topstykker og 3,2 m bred midtskibs. Da Stævnene løber 1,2 m op over Essingen, er Baadens Længde mellem Stævnene ved Essingen noget mindre, nemlig 21,5 m; Kølens Længde er 14 m. Hver Stævn skyder saaledes ikke mindre end omtr. 5 m frem.

Baaden er bygget af elleve Bord eller Planker: Bundplanken eller den flade Planke, hvori Kølen er hugget, — den er midtskibs 63 ctm bred og 7,8 ctm tyk — og fem Bord paa hver Side. Hvert Bord har saaledes Baadens fulde Længde; de enkelte Bord ligger ikke mod hinanden i Længderetningen med Kant mod Kant, men hvert øvre Bord ligger med en vis Del af sin Bredde, — omtrent 5 ctm — ned over det nærmest liggende Bord underneden, og er nittet til dette ved en Række Nitnagler af Jærn med omtr. 15 ctm's Mellemrum. Det er denne Klædningsmaade, der er ejendommelig for Klinkbygningen. Nitnaglerne har runde Hoveder paa Ydersiden og er nittet fast over firkantede Jærnplader paa Indersiden. Det øverste Bord er foroven afsluttet med en svær Liste, Essingen, der er skaaret eller rettere hugget ud i Bordet eller Planken. Til Essingens Overkant er Aaretolden eller Aaregangen fastgjort ikke med Spiger eller Bolte, men ved Hjælp af Surringer (Fig. 13-14).

For at gøre Klædningen, d. v. s. de forskellige Bord som danner Fartøjets Side, vandtæt, er der mellem Bordene drevet en ulden, fedtet Masse ind, der har formaaet at holde Vandet ude.

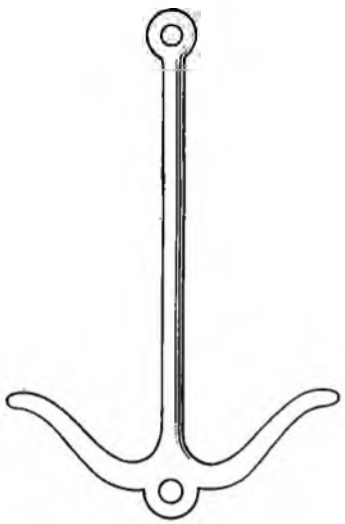
Stævntræerne, til hvilke Bordene var gjort fast ved Nitnagler, var prydede med tre udskaarne Riller og gennemboret, som vore Fiskerbaade endnu, for at man kunde tage en Trosse gennem et af Hullerne, naar Baaden skulde drages paa Land. Stævntræerne var under det tredie Spant fra for og agter lasket til Kølplanken og fæstnet i Lasken ved et Par Nagler eller Propper af Træ.

Baaden har kun været benyttet som Robaad og viste intet Spor af Mast eller Sejlføring.

Klædningen styrkes og holdes i Form ved nitten Egetræsspanter, hvert dannet og tilhugget af eet Stykke naturkrummet Træ og med en fremspringende Hage foroven ved Toppen af hvert Spant, Spanterne er lave, — Baaden maaler i Højde midtskibs fra Underkant af Kølplanke til Overkant af Essing 1,3 m og ved Essingens Forbindelse med Stævnene 2,1 m; den har altsaa et Spring paa 80 ctm. Hvert Spant bar en Tofte, der var forstøttet nedefter med Stivere. Mellemrummet mellem Tofterne er 1 m. Fra hver Tofte er der, med Undtagelse af de to forreste og tre agterste, bleven roet med to Aarer, een paa hver Side, altsaa fra de fjorten Tofter med fjorten Aarer paa hver Side eller

otte og tyve i alt. Aarerne var af forskellig Længde, mellem 3 og 3,5 m, altsaa forholdsvis korte til en Baad af denne Størrelse. (Fig. 23).

Denne femten—seksten Hundrede Aar gamle Baad overgaar i Elegance og Ynde og i skøn Styrke baade de senere Vikingeskibe, som er fundet i Norge, og de fleste af Nutidens Fartøjstyper, selv om den i Hovedtrækkene i Form ikke afviger synderlig fra de Baadformer, der kendes og benyttes i Norden i vore Dage. Bygningsmaaden er imidlertid paa visse Punkter vidt forskellig fra senere Tiders Fartøjer, nemlig Bordenes eller Plankernes Tilhugning i deres fulde Længde fra for til agter i eet Stykke Tømmer og Klædningens Forbindelse med Spanterne.

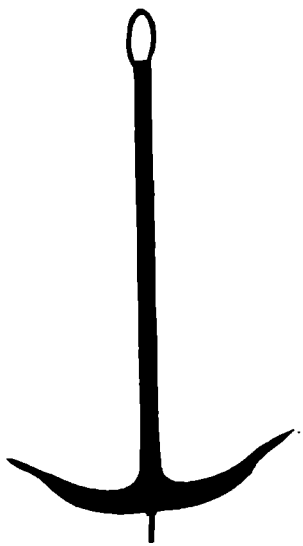


40. Anker af Jærn. Fra Middelhavet.

I en Tid hvor der var Overflod paa Træ, var det kun rimeligt, at man ved at give de enkelte Bord den størst mulige Længde søgte at undgaa Samlinger og Sammensætninger, der altid var svækkende og vanskelige at have med at gøre. Men det er mærkeligt, at man, i en Tid hvor Jærnet var kendt og Nitnagler af Jærn for længe siden var opfundne, ikke brugte Jærnbolte til at fæste Klædningen til Spanterne med, men derimod forbandt dem ved Hjælp af Surringer. Thi dette medførte et stort og meget besværligt Arbejde ved Tilhugningen af det enkelte Bord eller Klædningsplanke. For nemlig at gøre det muligt at lægge, som det hedder i Sømandssproget, d. v. s. at anbringe disse Surringer, er der i den omtrent 50 ctm brede og henved 13 ctm tykke Egeplanke med Øksen — og vel at mærke med Datidens Økse — hugget, eller om man vil, skrællet saa meget bort af Plankens Tykkelse, at denne er bleven bragt ned til 2,6 ctm, men saaledes at forstaa, at der med 1,10 m.s Mellemrum — svarende til Spanternes indbyrdes Afstand — blev staaende to Klamper tilbage i Træets oprindelige Tykkelse, lige over hinanden. Paa hvert Bord blev der altsaa staaende saadanne nitten Dobbeltklamper, der alle blev boret igennem med Huller i lodret Retning. Til disse Huller i Bordenes Klamper svarede

der vandrette Huller i Spanterne. Spanterne, der var dannet af Træ, som af Naturen havde netop den Krumning, som betingedes af Baadens Form, laa altsaa ikke klos an mod Bordene, men mod de i dem udsparede Klamper og var surret fast til dem ved Rodtrævler eller Vidiebaand, der var taget gennem Hullerne i Spant og Klamp (Fig. 13-21).

Ogsaa Aaregangene var som sagt surret fast til Essingens Overkant. Aaregangen var en naturlig Tveje, et Stykke Træ, med Knaststykket ved, af en Gren. Under Roningen laa Aaren haardt an mod det korte Stykke Gren, Hornet, som det hed. Roningen foregik, saaledes som endnu i Norge og paa Færøerne, i Strop, Hammelbaandet. Under Roningen blev altsaa Kraften overført paa Hornet, under Skodningen paa Stroppen, der var taget gennem et Hul i Tvejen.



41. Gokstadskibet. Anker af Jærn.

Roret havde nærmest Form af en kort Aare med bredt Blad og med Haandtag i Stedet for Lom. Det var anbragt i en Tovstrop paa Siden af Fartøjet (Fig. 29) — den højre Side, naar man stod agter og saa forefter. Derfor kaldes denne Side af ethvert Skib endnu *Styrbord* i Modsætning til *Bagbord*, idet Rorgængeren maatte trække Rorpinden til sig eller føre den bag sin Ryg, naar han skulde lægge det i Borde til den anden Side.

Haandtaget paa Nydambaadens Ror er et mærkeligt Vidnesbyrd om den Indsigt og Omtanke, vore Forfædre lagde for Dagen over for alle Enkeltheder paa Skibsbygningens Omraade (Fig. 22).

For ikke at svække Rorstammen, den øverste, spinkle, rundstokformede Del af Roret, har de ikke ønsket at bore Hul til Rorpinden; men en Forbindelse kunde ikke undværes. Med stor Opfindsomhed har de fundet paa en Udvej. Af et ungt Træ har de skaaret et Knaststykke ud med en kraftig Gren ved. Marven og den inderste Del af Knaststykkets Hovedstamme har de boret ud i en vis Dybde, saa der dannedes en Skaal med tykke Vægge af Træ og med en fastsiddende Hank.

Denne Skaal er omvendt, med Bunden i Vejret, bleven sat fast paa

Rorstammens øverste Hoved, til hvilket den har passet som en Hætte eller en Hjælm, saaledes at Grenen er kommet til at sidde vinkelret paa Rorbladets Plan. Og Betegnelsen Hjælm gik over paa Grenen eller Rorpinden.

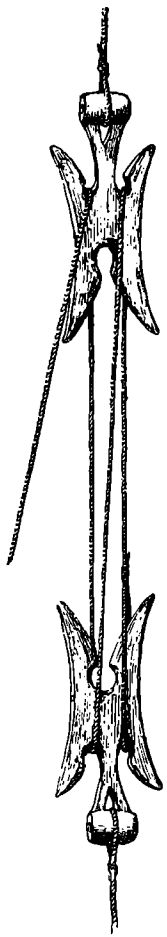
I det engelske Sprog har man bevaret Mindet om denne ejendommelige Maade at forbinde Rorpinden med Roret paa ved Hjælp af en saadan Træhætte eller Hjælm. Der hedder endnu Rorpinden *the helm*.

De næste Baadfund, som er gjort i Norge, *Tuneskibet*, *Gokstadskibet* og *Osebergskibet*, fører os en seks—syv hundrede Aar frem i Tiden, helt op til Vikingetogterne. Tuneskibet blev udgravet 1867 i en Høj 6 Kilometer Nord for Frederiksstad, Gokstadskibet, ved Gokstadgaardene i Nærheden af Sandefjord i 1880, Osebergskibet tæt Nord for Tunsberg i 1904.

Gokstadskibet er i Modsætning til Nydamsfartøjet, der alene var Robaad, en Sejlbaad, men har tillige været indrettet til at roes med seksten Aarer paa hver Side. Det er spidst og næsten ensdannet i For- og Agterskibet, dog noget fyldigere i Forparten; har en udvendig Køl af omtrent 31 ctm's Højde og stærkt skydende Stævne af en saadan Form, at de ved Overenderne synes at have nærmet sig den lodrette Linie. Længden mellem Stævnene ved Rælingen er 22,5 m, Bredden midtskibs fra Ræling til Ræling 5 m. Højden fra Kølplankens Underkant til Overkant af Ræling, midtskibs 1,7 m, ved Stævnene omtrent 2,7 m. Det saaledes fremkomne Spring paa omtr. 1 m begynder først hen imod Stævnene, medens den øvrige, midterste Del er næsten parallel med Vandlinien. Kølens Længde er 17,4 m; den er forbundet med hver af Stævnene med et Mellemstykke med Sidelask. Kølen er ikke retlinet i Underkant, men har en Bugt paa Midten paa 0,13 m. Dette mindre Dybgaaende ved Enderne, i Forbindelse med de stærkt fremskydende Stævne, har været til Fordel for hurtig Drejeevne, paa samme Tid som Bæreevnen forøgedes ved, at det største Dybgaaende findes ved Baadens Midte, hvor Formen er fyldigst (Fig. 26, 29, 31 og 39).

Skibet er bygget paa Klink, af Eg og med Jærnnagler. Paa hver Side er der seksten Bord eller Klædningsplanker af mellem 18 og 23 ctm's Bredde og 2 ctm's Tykkelse med Undtagelse af det tiende og

fjortende Bord, der paa Grund af særlige Forhold, hvorom mere siden, er noget sværere, nemlig 3,9 og 2,6 ctm tykke, samt de to øverste Bord, der kun er 1,3 ctm tykke. Kølrangen eller Bordet nærmest Kølen ligger i en Spunding i Kølen og er fæstet til denne ved Jærnnagler. De øvrige Klædningsplanker er ligeledes gjort indbyrdes fast ved Hjælp af Nitnagler af Jærn med Hoveder udvendig og firkantede Nitplader indvendig og paa samme Maade forbundet med Stævnene. Det øverste Bord er forstærket indvendig med en stærk Liste, Essingen; under denne løber der atter en svagere Liste, et Stykke fra Klædningsplankens Inderside, til hvilken man har kunnet spænde Skibsteltets Kant eller Lig.



42. Treskaaren Talje. Gokstadskib.

Skibet har sytten Spanter med en indbyrdes Afstand af 0,9 m. Spanterne løber dog ikke her, som i Nydamsbaaden, op til øverste Klædningsbord, men kun lidt op over det tiende, hvor det afsluttes med en Tværbjælke, der saaledes kommer til at hvile mod den tiende Klædningsplanke, Livholtet, der af den Grund er sværere end de andre. Spanterne er lige saa lidt som ved Nydamsbaaden fæstede til Køl eller til Klædningsplanker ved Nagler, men ligesom der ved Surringer. Dog er der her, paa Grund af Klædningsplankernes ringere Bredde, kun een Klampe udsparet i Planken for hvert Spant. Derved kommer Plankerne til med deres Overkant at ligge an mod Spanterne, som i den Anledning er forsynet med en Indskæring for hvert Spant.

Kølplanken og de elleve Klædningsplanker paa hver Side udgør saaledes en Del for sig, Underskibet, der er af noget sværere Bygning end Overskibet. Dette bestaar altsaa af den tolvte, trettende og fjortende Klædningsplanke og er forbundet med Underskibet ved Hjælp af Knær, vinkeldannede Stykker Tømmer, der med deres vandrette Del er gjort fast til Bjælkerne, medens den anden Del løber op til Overkanten af fjortende Planke, der lige som tolvte og trettende er fæstet dertil ved Trænagler. De to øverste Bord er endelig forbundet med de nedre ved Topspanter, der

fra Knærnes Kværk ved hvert andet Spant løber op omtrent i Højde med Essingen.

Dækket bestod af 0,9 m lange Brædder, der laa med deres Kant i Fuger paa Tværbjælkerne. Paa Dækket har Mandskabets Kistebænke, hvori de har haft deres Tøj og Levnedsmidler, staaet, een i hvert Spanterum, saaledes at der har været fri Gang midtskibs fra for til agter, naar hver Mand har siddet ved sin Aare.

Aaregangenes Anbringelse viser, at Fartøjet er bygget med Beregning paa at kunne benytte Sejl. De er nemlig skaaret ud som runde Huller, afpasset efter Aarens Tykkelse, i det fjortende Bord, der som ovenfor omtalt dannede Afslutning paa den underste, sværere Del af Skibet. Gennem disse Huller, der var anbragt hvert i sit Spantefag og i en Højde af 0,5 m over Vandlinien, blev Aarerne stukket ud. Men for ikke at gøre Hullet større end nødvendigt, er der i Agterkant af hvert Aarehul og skraat opefter skaaret et Hak, saa stort at det netop tillader det brede Aareblad at passere. Og for at ikke Vandet, naar Skibet var under Sejl og krængede over, skulde strømme ind af Aarehullerne, var disse til at lukke indefra ved Hjælp af en Klap, der kunde drejes for.

Aarerne har været mellem 5,3 og 5,7 m lange; de var af Gran og ikke sværere, end at hver Aare kunde betjenes af een Mand.

Roret bestaar af en rund, 3,4 m lang Stamme, der nedefter udvides til et omtr. 0,5 m bredt Blad. Roret var anbragt mod to Træklamper eller Puder paa Styrbords Laaring, den øverste umiddelbart under Essingen, den nederste omtr. 0,8 m underneden den. I den øverste af disse Klamper er der i lodret Retning skaaret en halvcylindrisk Skølp, medens den nederstes Overflade dannes af to skraa Sideflader, som mødes i en Kam. Naar Roret er anbragt paa Plads, hviler den øverste runde Stamme i Skølpen og holdes ind til den ved en Løkke, der med bægge Ender gaar gennem Huller i Rælingen og er bundet sammen inden for denne, dog ikke strammere, end at Roret kan drejes i Løkken. Til den fremspringende Kam paa den underste Klampe holdes Roret fast ved et Tov med en stor Knob for Enden, som er trukket gennem Forkant af Rorbladet, videre gennem et tilsvarende Hul i Klampen og endelig gennem et Hul i Klædningsplanken. En

Knob paa Tovet umiddelbart inden for Hullet tvinger Rorbladet tæt fast imod den lodrette Kam paa den underste Klampe eller Træpude, men tillader dog saa megen Bevægelse, at den Styrende med Lethed ved Hjælp af den paa Rorstammen lodret fastsiddende Rorpind, kunde lade Fartøjet dreje Bagbord over, naar han skød Rorpinden fra sig, og Styrbord over, naar han trak den til sig.

Masten stod endnu i Fartøjet i en Højde af 3 m. Den har staaet i et Mastespor noget foran for Midten. Mastesporet dannes af et svært, 3,7 m langt Stykke Egetømmer. Lodret oven over Mastesporet laa et andet svært Stykke Egetømmer, der var saa langt, at det naaede over seks Tværbjælker, med et til selve Mastesporet svarende Hul i Midten, gennem hvilket Masten gik. Bægge Egetømmere var udskaaret saaledes fra Hullerne agterefter og Masten selv i sin nederste Ende saaledes afrundet, at den kunde lægges ned i skraa Stilling agterover, uden at behøve at tages op af Sporet. Masten var i sin nederste Ende 0,3 m tyk.

Umiddelbart foran for Masten stod der en Opstander forsynet foroven i en Højde af lidt over 2,2 m over Dækket med et Tværholt. Lignende Opstandere stod, en omtrent 4,9 m foran for, en anden omtrent 5,2 m agten for den midterste. De har tjent som Rundholtsgalger, vel væsentlig til at lægge Raaen paa, naar Skibet skulde »tjeldes«. Raaen, der laa midtskibs i Fartøjets Længderetning, har da tjent som Ryg for Sejlet eller Teltet, der ved Hjælp af smekre Tov blev ført ud til Listen under Essingen. Et Par udskaarne Bukke, der fandtes i Fartøjet, har mulig tjent til at bære Teltryggen eller Aasen foran eller agten for Galgerne. Den agterste af disse har endvidere maattet gøre Tjeneste som Støtte for Masten, naar den — staaende i Sporet — var lagt ned i skraa Stilling agter over.

Naar Masten var rejst, blev den støttet ved et Tov, nemlig Stag, som førte forefter, og ved Hovedbaand, svarende til Nutidens Vant, som førte ned til Siderne. Tæt under Mastetoppen, hvor Godset laa, var der skaaret Hul til Drejerebet, som Raaen hejstes op i. Raaen holdtes ind til Masten ved en svær Strop, Rakken, som kunde glide op og ned paa Masten.

Ved Braser kunde Raaen drejes i vandret Plan og stilles efter Vinden. Sejlet var oftest af Vadmel, men undertiden af Sejldug, og hyp-

pig selv paa Handelsfartøjer af forskellig farvede Striber, røde, grønne eller blaa; undertiden var det endog broderet i Billeder. For at styrke Sejlet, blev der syet et Tov fast i Kanten eller Liget. I dette var der indsyet Ringe, Kouse, i Hjørnerne eller Barmene, til Skøder og Halse; i det staaende Lig — Sejlets lodrette Kant — til Stikbouten. I Linie med disse sidste, tværs over Sejlet, sad Rebsejsingerne, enten paa Sejlets nederste Del, hvorved man da rebede fra Dækket ved at fire Raaen ned og rulle Sejlet op om Underliget, eller i dets øverste Del, i hvilket Tilfælde man ligeledes firede Raaen ned, men stak Rebet ind foroven, omkring Raaen, efter at have samlet Sejlet langs Raaen forinden. For at dæmpe Sejlet under Rebningen halede man op i Svigtinger og Gaardinger, der paa samme Maade kom til Anvendelse tillige med Givtovene, naar Sejlet skulde samles, tages helt ind under Raaen, f. Eks. naar Skibet løb i Havn.

Tovene bestod som oftest af stærke Strimler eller Remme af Hvalfiskehud o. l. Særlig stærkt var Ankertovet og Landtovene, Fortøjningstovene. De mindre Fartøjer nøjedes i Regelen med en eller flere store Sten som Anker, medens større Skibe — som Gokstadskibet — havde Anker af Jærn. Senere lettede man Ankeret ved Hjælp af et Spil, der havde sin Plads foran Masten og ogsaa blev benyttet til at rejse Masten med, naar den havde været lagt ned.

Vort Kendskab til Takkelagen, det staaende og løbende Gods, som altsammen er forsvundet i de jordfundne Baade paa nogle enkelte Tovstumper nær, henter vi fra Sagaerne, der udførligt omtaler Datidens Skibe og alt, hvad dertil hører. Men Baadfundene har adskilligt at lære os endnu.

Blokke med drejelige Skiver synes ikke at have været kendt, ialt Fald fandtes ingen saadanne i noget af Skibene. Derimod forekom der en Talje som vist S. 85 og smaa afrundede Klaader af Eg med et Hul, igennem hvilket et smækkert Reb kunde løbe, og med en Skølp til Indsplejsning. Endvidere fandtes der i Gokstadskibet Rester af et Jærnanker med Ankerstok af samme Form, som benyttes endnu paa mange Sejlskibe, et Landgangsbrædt paa omtr. 7 m.s Længde og omtr. 0,62 m.s Bredde samt tre mindre Baade, byggede paa samme Maade som Nydamsbaaden, men forsynede med Mast og Raa. Af Kahyts-

inventar fandtes et Par Sengesteder eller Standkøjer af Eg, et Par Kogekedler og Brudstykker af forskellige Trækar.

En Sag af Betydning for disse aabne Fartøjer var Øsningen af Vandet. I Nydamsbaaden var det let nok, her laa kun en flettet Maatte paa Bunden over Spanterne; men i Fartøjer som Gokstadskibet, hvor Rorkarlene ikke sad paa Tofter paa Skibets Bund, men paa Sæder paa et højere Dæk, var det nødvendigt at have særlige Øserum. Saadanne findes da ogsaa i Gokstadskibet, idet der foran det forreste og agten for det næstagterste Spant er anbragt et Tværskod, der naar op i Højde med Bjælkerne. Det agterste af de herved fremkomne Rum har antagelig været benyttet som Øserum, hvilket oftere omtales i Sagaerne. Et ejendommeligt Øsekar blev fundet i Nydamsbaaden (Fig. 24); i Gokstadskibet har mulig nogle af de forefundne Trækar været benyttet som Øsekar.

Topstykkerne af Stævnene ligesom den Del af Klædningen, der stak op over det Lerlag, der ellers havde bevaret Skibet, var raadnet bort. Men de har uden Tvivl som paa Tidens Fartøjer i Almindelighed været prydet med Drage- eller Mandshoveder eller blot med »forgyldene Brande«, d. v. s. Spidser eller Toppe. Men af Kampskibenes sædvanlige Prydelse, de malede Skjolde, hang endnu en Del, hvert andet sort, hvert andet gult, uden Bords paa Skibssiden.

Gokstadskibet kan uden Tvivl betragtes som en i alt væsentlig nøjagtig Model af et Kampskib i Vikingetidens Begyndelse. Men sammenligner man det med det fem-seks Hundredaar ældre Nydamsfartøj, bør man vogte sig for forhastede Slutninger. Nydamsbaaden er bygget som Robaad og alene som Robaad; Gokstadskibet som Robaad, der tillige skal kunne føre Sejl; men deraf følger ikke, at Sejlet og Kunsten at bygge Sejlskibe først er opfunden i det Tidsrum, der ligger mellem disse to Fartøjer. At den eneste Baad, som vi foreløbig har Kendskab til mellem alle de Baade, der flød paa nordiske Farvande i det tredie eller fjerde Hundredeaar e. K., er bygget som Robaad og kun som Robaad, siger os intet om, hvor vidt der mellem de andre Fartøjer har været Sejlskibe eller ej.

Men naar vi mindes Cæsars Udtalelser om Veneterne, kan man vel ikke undgaa at faa det Indtryk, at Sejl paa hans Tid endnu ikke var almindelige, selv hos søvante og søkyndige Folk.

Og man kan vel tillige gaa ud fra, at saa længe Søfarten væsentlig foregik langs Kysterne, hvor den kun var mulig, saa længe der var nogenlunde smult, og hvor man maatte følge Kystliniens større Bugtninger, var Aarerne den naturlige Drivkraft. Først naar der blev Tale om Farter til Lande hinsides Havet, — Farter ud over det aabne Hav, hvor man kunde løbe en lang Distance ud paa samme Kaas, først da kunde der blive Brug for Sejlet. Thi Sejlet har fra Begyndelsen udelukkende været benyttet til at sløre for, og først efterhaanden har man ved Forsøg lært at bruge Sidevind, for endelig langt om længe, efter mange Aarhundreders Læreaar at naa til at kunne krysse sig op imod Vinden.

Landene hinsides Havet kunde da kun vinke som Maal, naar det blæste en bestemt Vind, som man erfaringsmæssig vidste, vilde føre ens Fartøj derover, en god, d. v. s. en staaende Vind. Derfor hedder det meget betegnende hos Adam af Bremen, — altsaa saa sent som i Slutningen af 1000-Aars-Tallet: »til England sejler man for en god Sydostvind«, det vil sige med en frisk Vind fra Sydost kan man vente nogenlunde hurtigt at kunne sejle fra Elben over til England hinsides Havet.

Det er derfor meget betegnende, at Vilhelm Erobreren i 1066, da han havde gjort alle sine store Forberedelser til at sætte en Hær i Land paa Englands Sydkyst, ligger med sin Flaade i en hel Maaned og venter paa føjelig Vind, det vil her sige sydlig Vind.

Det at en Skipper med et Sejlfartøj kan komme til at ligge maanedsvis og »vente paa sin Vind«, er noget, der ikke har været ualmindeligt og vil falde for i vore Dage og i Fremtiden, saa længe man benytter Sejl for at komme gennem Vandet. Men fra den Dag, man havde lært at bygge Skibe, som kunde krysse sig op mod Vinden, var man ikke nødsaget til at vente, indtil Vinden kom fra en saa bestemt Kant, som med Vikingetidens Skibe, der nøjedes med det ene Sejl og kun kunde sejle rumskøds, det vil sige med Vinden ret agter ind eller nogle faa Streger fra agter paa hver Side. Dette, at Normannerhertugen maatte ligge her, — han havde ladet Flaaden samles i Mundingen af den lille Flod Dives en 25 Kvartmil Vest for Seinen, — med omtrent Tusinde Fartøjer og mange Tusinde Mand, som skulde bespises og holdes

sammen under skæbnesvanger Lediggang, viser bedre end noget andet, af hvilken Betydning det var, selv for den korteste Sejlads i hine Tider, at have Vinden i det rette Hjørne.

Thi det gjaldt her jo kun en Sejlads fra Frankrigs Nordkyst tværs over Kanalen til Englands Sydkyst, paa omtrent 80 Kvartmil.

Denne Afstand blev endda betydelig formindsket, da Hertugen benyttede sig af nogle Dages vestlig Kuling og lod Flaaden løbe Øster paa, op til La Valérie ved Mundingen af Sommefloden, hvorfra der kun var 25 Kvartmil over til det Land, han havde sat sig for at erobre.

Man skulde synes, det maatte have ligget lige for at tage til Aarerne og ro Fartøjerne den Smule Vej over Søen. Man ser jo paa Bayeux-Tapetet, at Fartøjerne var forsynet med Aarehuller — og altsaa ogsaa med Aarer — for og agter.

Men det har sikkert her været af afgørende Betydning, at Flaaden har bestaaet af Førselsfartøjer, Skibe, som var indrettet paa at kunne rumme saa meget som muligt. Det har været store, tunge og bugede Fartøjer, som det ikke var raadeligt at udsætte for et muligt Angreb af lette og hurtige Kampbaade. Og saadanne havde Angelsakserne jo netop lært at bygge og bruge under Vikingetogene, og de maatte vel formodes ikke at have glemt denne Lærdom endnu. Men for en Flaade, der for frisk Kuling og fulde Sejl skød rask over Stævn, vilde Faren for et Angreb af Robaade være betydelig formindsket.

Klogest vilde det dog være at undgaa enhver saadan Mulighed. Derfor benyttede Hertugen den mørke Høstnat til Overfarten. Han gik først om Bord, efter at have hørt Messe i Kirken i La Valérie og takket Gud for den gode Vind, om Aftenen da Mørket var faldet paa, og gav Signal til at stikke til Søs. Iforvejen havde han givet Ordre til ved Midnat at bjærge Sejl og drive for Vinden, indtil han ved Daggry gav Hornsignal til at sætte Sejl paa ny og styre ind mod Land.

Saaledes fik den angelsaksiske Kystbefolkning først i den tidlige Morgen den 28. September 1066 Normannerflaaden at se, da den var tæt under Land. Og da Solen stod i Sydost, omtrent Kl. 9, satte Hertugen Foden paa Englands Jord.

Krøniken fortæller, at han snublede, da han sprang i Land, og faldt saa lang han var. At det vilde blive opfattet som et uheldigt Varsel

og kunde blive skæbnesvangert for hele Togtet, stod ham klart i samme Nu. Men Hertug Vilhelm var ikke Efterkommer af de nordiske Vikinger for ingenting; han var — om nogen — *rusé comme un Norman*. Med et Spring var han paa Benene, løftede sine jordfyldte Hænder højt i Vejret, og raabte saa det kunde høres af alle omkring ham: »Jeg har grebet denne Jord med min Haand — og ved Gud, den er min!«. Og det blev hans. Men med denne Normannernes Erobring af England blev der for anden Gang indpodet nordisk Blod og dermed nordisk Kraft i det angelsaksiske Folk og dermed Grunden endelig lagt til det engelske Folks Storhed.

Cæsars foran gengivne Udtalelse om Veneternes Baade samt forskellige Skibsfund i Danmark og Norge sætter os i Stand til at danne os en Forestilling om Skibsbygningens Udvikling i det første Tusinde Aar af vor Tidsregning.

En i Halsnø, i det gamle Hordaland paa norske Vestkyst, fundet Baad eller rettere Del af en Baad, turde være det ældste Fartøj eller Brudstykke af et Fartøj, der er fremdraget i Norden.

Det er en Robaad af ganske samme Type som Nydamsbaaden og lige saa enkel og oprindelig i sin Bygning som denne. Det hele Fartøj bestaar kun af Klædning, Spanter og Stævntræer. I Kølplanken og i hver Klædningsplanke er der som i Nydamsbaaden ved Borthugning eller »Afskrælning« udsparet Klamper, to for hver Spant, den ene lodret over den anden. Til disse Klamper er Spanterne surret fast med Rodtrævler, først til Kølplanken i Bunden og derfra opefter til Siderne. I hver Klamp er der to Huller, mellem hvilke Spantets yderste smalle Kant hviler, og Rodtrævlerne er taget først gennem Klampens forreste Hul, derfra vist gennem Hullet i Spantet, ned gennem Klampens agterste Hul, neden om dens Kant og tilbage gennem Hullet i Spantet, tilbage op gennem det forreste Hul i Klampen og saaledes fremdeles.

Kølen, der er ganske flad som paa Nydamsbaaden, er saaledes i Forhold til Spanterne behandlet ganske som en almindelig Klædningsplanke. Men medens Klædningsplankerne i Nydamsbaaden i Længderetningen er boltet med Jærnbolte eller Spiger til hinanden indbyrdes

og til Stævntræerne for og agter, er de i Halsnø-Baaden syet til hinanden med Rodtrævler og syet til Stævntræerne med stærkt tjæret Garn.

Med andre Ord: Halsnø-Baaden er, i Modsætning til Nydamsbaaden, udført uden mindste Benyttelse af Jærn eller Metal.

Dette kunde synes at betyde, at den er fremstaaet i en Periode, hvor Jærnets Brug endnu ikke var kendt, eller hvor Jærnet var i alt Fald saa sjældent, at det ikke benyttedes til Søm, — at altsaa Baaden hørte til Tiden før Jærnalderen eller i alt Fald til dennes første Begyndelse.



43. Vægmaleri i Herculanum.

Men den Omstændighed, at der ikke findes mindste Spor af Jærn i Halsnøbaaden bør ikke friste til slig en Slutning. Thi den vilde være urigtig. Hundreder af Aar efter Jærnalderens Begyndelse i Norden, benyttedes her i de mest afsides og fra Kulturstrømmene i Europa længst fjernede Egne, Fartøjer, der var dannede uden noget Metal.

I 1138 omtaler en Saga en Skude i Norge, der var bygget uden Søm, og hvis Klædningsplanker og Spanter var bundet sammen med Dyresener; i Stedet for Knæer af Træ var der benyttet Vidier.

Og dette Fartøj var ikke saa helt lille. Det var paa fire og tyve Aarer. Men meget betegnende, føjes dertil, var det bygget ikke af Nordmænd, men af Finlapper.

Den næste Baad af samme eller lignende Type, der omtales, stammer ligeledes fra det høje Nord. Den kom i 1189 til Island fra Grønland, havde tretten Mands Besætning og beskreves som »bundet med Trænagler og Dyresener«.

Og endnu langt senere, saa langt ned i Tiden som under Chri-

stian IV, har Københavnerne med stor Undren set et Fartøj, et Skib i deres Havn, som var dannet uden Spor af Metal.

I April 1638, hedder det, kom nogle Russere fra Narva til København med en Skude, »udi hvilken ikke var Søm, Jærnbolter eller Jærn-



44. Bayeux Tapetet giver i vævet Arbejde en samtidig Fremstill. af Vilh. af Normandiets Erobring af England. Jarl Harald Godwinssøn agter sig paa Jagt med Falk og Hunde og rider med sine Svende til Bosham (en Havn ved Kanalen) for derfra at sejle ned ad Kysten. Men først gaar han i Kirke

nagler, men den var alene vunden (d. v. s. forbundet) med Vidier og var ladet med Hør, som de solgte i København. Saadanne Folk med saadan en Skude vidste man ikke i Mands Minde at være kommen her til Staden.«

Med større Ret kan man sikkert som et Tegn paa, at Halsnøbaaden hører til et noget ældre Tidsrum end Nydamsbaaden, anføre den ejendommelige Maade Surringshullerne i Klædningsplankerne og Spanterne er frembragt paa. De er nemlig ikke borede, men glødede igennem Træet. Der er gjort Begyndelse, en »Ansats« til hvert Hul, med en Kniv, men derefter er det brændt gennem Træet med Glød. Og denne Fremgangsmaade viser utvivlsomt, at Halsnøbaaden hører en ældre Tid til end Nydamsbaaden.

Andre Fund i Norge og Sverige af Fartøjsrester viser hen til samme Type og samme Tidsalder som Halsnøbaaden og den noget senere

Nydamsbaad, og man tør vel saaledes med Cæsars Beskrivelse af Veneternes Baade i frisk Minde drage den Slutning, at de sødygtige Kystbeboere fra Loires Munding og Nord paa, helt op paa Danmarks og Norges Kyster, ved vor Tidsregnings Begyndelse har benyttet sig



45. Bayeux Tapetet.
i Bosham og dernæst til Maaltid paa Højenloft, inden han gaar om Bord.

af denne Type. Og den har utvivlsomt udviklet sig af de Skibsformer, der Syd fra, fra Middelshavslandene, efterhaanden er kommet til disse Kystfolks Kundskab (Fig. 43).

Men den skrøbelige Skindbaad, den ældste og mest primitive Baadtype, som Briterne brugte paa den Tid som de sikkert havde brugt den længe forinden, har overlevet alle de nævnte Træbaadstyper. Den bruges endnu den Dag i Dag af Grønlænderne.

Osebergskibet, det sidste og mest berømte af de norske Skibsfund, er af særlig Betydning for nordisk Kunst og Kulturhistorie ved sin Udsmykning og sit rige Indhold af Bohave og andre Genstande fra det daglige Liv. Det er et Fartøj, der er bygget udelukkende til Sejlads i smult Vand og i Magsvejr, saaledes som det er naturligt paa Norges Kyst, hvor Rejsefærder stundom kan foregaa udelukkende i Skærgaarden. Som Fartøj hører det derfor til en særegen Type, men viser

paa alle Omraader med hvor megen Omtanke, Skønsomhed og Beregning et saadant Fartøj, der skulde bruges som et bekvemt, mageligt og rummeligt Rejseskib for en højtstaaende Person, i dette Tilfælde en Dronning, kunde bygges.



46. Bayeux Tapetet.
Medens Jarlen sammen med sine gode Mænd indtager Maaltidet, bringer hans Svende hans Falk og Hunde om Bord.

Gokstadskibet er derimod typisk for Vikingetidens Kampskibe. Det er et af de mindre, vistnok en saakaldet Karve.

Sammenligner man det med den 500—600 Aar ældre Nydamsbaad vil man blive opmærksom paa, at der er foregaaet en Udvikling i Skibsbygningskunsten, og en Udvikling, som har sin ganske bestemte Karakter. Det er ikke den Omstændighed, som straks falder i Øjnene, at Nydamsbaaden udelukkende er bygget som Robaad, medens Gokstadskibet er bygget som Robaad og Sejlbaad. Men alle Enkelthederne i den Udvikling, der er foregaaet, ja man kan med Hensyn til den gammeldags besværlige Sammenbinding af Skibets enkelte Dele ved Hjælp af Surringer sige: tillige den Mangel paa Udvikling, der er foregaaet, synes at have et fælles Maal, nemlig at fremstille et Fartøj til Vikingebrug.

Et saadant maatte være et Fartøj, der med fornøden Beskyttelse af Mandskabet kunde føres over Søen ved Hjælp af Sejl med den tilfældige Fart, som Vind og Vejr vilde give, men som under Land, i smult Vande, paa Floder og i Sunde, kunde roes frem med Aarerne.



47. Bayeux Tapetet.
Han følger selv efter, sætter Sejl og staar til Søs.

Som altsaa var i særlig Grad let roende, hurtigt i Drejning og let at trække paa Land.

Hvor lang Tid eller hvor kort Tid Vikingeskibene brugte om at løbe over Søen var for saa vidt ligegyldigt, naar det ikke trak ud over det Tidsrum, man havde Fødevarer til. Men var man kommet under Land, gjaldt det at være hurtig. Hurtig og kraftig i Overfaldet, hurtig i Plyndringen og hurtig af Sted, inden der havde samlet sig saa store Skarer, at der kunde ydes Modstand af nogen Betydning.

Det er denne Fordring til at kunne gaa over Søen under Sejl og til Hurtighed og Lethed under Land, der i højere Grad end ved Nydamsbaaden sker Fyldest ved Vikingeskibene, saaledes som vi lærer dem at kende gennem Gokstadskibet. Den snart vundne Erfaring om de store Rigdomme, der var at hente for raske Vikinger paa fremmede

Kyster, og om at det bratte, voldsomme og hurtige Overfald og den hurtige Forsvinden, var det afgørende, har utvivlsomt ansporet Nordens fra gammel Tid dygtige og erfarne Skibbyggere til at sætte alle Kræfter ind paa at bygge saa hurtige, saa letroende Baade som muligt.



48. Bayeux Tapetet.
men bliver af Vind og Strøm ført over til Frankrigs Kyst og

Sidenhen i Tiden, da Vikingetogterne skiftede Karakter, forandredes ogsaa Baadene til Dels. Men herom mere senere.

I Vikingetidens Skibstype er man kommet bort fra Nydamsbaadens enkle og gammeldags Bygning, da Baaden bogstavelig kun bestod af Klædning, Spanter og Stævntræer. Som fremsat ovenfor bestaar Gokstadskibet og Osebergskibet — der i øvrigt som sagt indtager en Særstilling — af Underskib og Overskib. Spanterne er forlænget med Knæer og Topspanter, der afstives med Tværbaand eller Tværbjælker. Skibet bliver bredere, dybere og rummeligere, og medens Nydamsbaaden har en ganske flad Kølplanke, har Gokstadskibet en Køl paa omtr. 0,31 m's Højde, der bl. a. skal tjene til at formindske Baadens Afdrift. Osebergskibets Kølplanke var sværere paa Midten end for og agter, d. v. s. buet nedefter, hvilket har haft den Virkning, at Far-

tøjet laa 0,13 m dybere midtskibs end for og agter og altsaa kunde dreje med større Hurtighed.

Og medens Nydamsbaaden er et aabent Fartøj, har Vikingeskibene Dæk, Tiljer, der hviler paa Tværbaandene. Ydermere kan det tjeldes,



49. Bayeux Tapetet.
maa kaste Anker paa Landskabet Ponthieus Strand, hvor han bliver taget til Fange af Grev Guido, der udleverer ham til Hertug Vilhelm af Normandiet.

d. v. s. der kan rejses Telt over Skibet i det meste af dets Længde.

Men fremfor alt, Vikingeskibene har faaet Mast og Sejl. Aarerne i Aaregange paa Essingen er faldet bort, og disse er erstattet med Aarehuller i den tredieøverste Klædningsplanke. Og disse Aarehuller kan lukkes med Drejeklapper, for — under Sejl naar Skibet krænger over i Søen — at forhindre Vandet fra at strømme ind i Baaden.

Det var Hensigten med den nye Skibstype ikke blot at skabe et stærkt søgaaende Fartøj, men tillige at skabe et Fartøj, der var let at ro og let at manøvrere. Derfor kunde man ikke bevare Nydamsbaadens yndefulde Linier. Man har ikke været uvidende om, at den største Kraft ved Roningen opnaaedes, naar alle Aarerne anbragtes i en vis, bestemt Højde over Vandfladen, saaledes at de laa paa en vandret Linie.

Det i ældre Baade, som Nydamsbaaden, over Rælingens hele Længde

fra Stævn til Stævn ligelig fordelte Spring, der lod Rælingen fra Midten rejse sig med jævn Stigning til Stævnene, maatte saaledes bortfalde. Hele den Del af Fartøjet, hvor Roningen foregik, — altsaa den hele Skibslængde med Undtagelse af nogle Spanterum for og agter, — blev



50. Bayeux Tapetet.
Hertug Vilhelm giver ham først Friheden, efter at han har maattet aflægge Ed paa at ville hjælpe ham til Englands Krone efter den gamle Konges Død. Man ser her Jarlen aflægge Eden med højre Haand paa et Helgenskrin og med venstre paa et Alter. Hertug Vilhelm ses til venstre.

bygget uden Spring, saa Klædningsplanken med Aarehullerne dannede en vandret, lige Linie og først omtr. 3 m fra For- og Agterstavn begyndte Rejsningen op til Stævnene.

Om de Ofre af Tid og Arbejde, der blev bragt for at gøre Vikingeskibene saa lette og saa hurtige som mulig, faar man en Forestilling, naar man lægger Mærke til, at Skibsbyggerne til Trods for alle Forandringer i Bygningen stadig holdt fast ved den ældgamle Maade at forbinde Skibet paa. Thi det kan jo kun virke overraskende i en Tid, hvor Jærnet var til Stede i Mængde og dets Bearbejdelse for længe siden kendt og indøvet, at se Skibbyggerne stadig binde Klædningsplankerne til Spanterne ved Surringer. Hvilket med Nødvendighed

forudsatte den møjsommelige og tidkrævende Afskrælning af hver enkelt Klædningsplanke med den nøjagtigt afpassede Udsparing af Surringsklamperne.

Den klinkbyggede Baad faar sin Form ved Klædningsplankernes



51. Bayeux Tapetet.
Derpaa gaar Jarlen om Bord i sit Fartøj, der er bygget paa Klink, med høje Stævne og Sideror, ganske som Vikingeskibene, og sejler tilbage til England, fra hvis Kystborg der holdes Udkig efter ham. Man ser paa Skibet Skjoldene sat i Række over den øverste Klædningsplanke med Aarehullerne.

Forbindelse, dels indbyrdes i omtrent vandret Længderetning, dels med Stævntræerne i omtrent lodret Retning. Den danner saaledes en aflang, tom Skal. Inden man lærte Jærnet at kende, syede man, som i Halsnøbaaden, Klædningsplankerne til hinanden med Rodtrævler og til Stævnene med stærkt tjæret Garn. Senere brugte man delvis at forbinde Klædningsplankerne med Trænagler og endnu senere med Jærnnagler.

Spanterne sattes i for at give Skallen Styrke og holde den i Form. Men man stillede ikke Spantet umiddelbart ind til den flade Klædningsplanke og forbandt dem med Bolte, hvilket havde været ensbetydende med en stor Lettelse og Besparelse, men man stillede Span-

ternes skarpe Yderkant mod de ofte omtalte, i Klædningsplankerne udsparede Klamper og surrede dem fast til disse.

Og dette viser, med hvilken Erfaring og dyb Indsigt vore Forfædre har bygget deres Skibe. De har for det første vidst, at Tømrene i et-



52. Bayeux Tapetet.
Her betragter Englænderne med Forbavselse den lysende Komet (April 1066), der varsler om store Begivenheder. En Mand fortæller Jarl Harald om det mærkelige Syn.

hvert Fartøj »arbejder« i Søen, og at saavel Spanter som Klædningsplanker maatte gøres betydelig sværere i et Fartøj, der var boltet og sømmet sammen, naar de skulde undgaa Brud under de voldsomme Bevægelser, Fartøjet var udsat for i Søen. Og de har haft fuld Forstaaelse af, at et Fartøj, der var forbundet paa denne Maade vilde blive tungt og stift i Søen, medens Tømmeret i det med Surringer forbundne Fartøj vilde være i Stand til at give efter, saa Baaden smidig, bøjelig og let kunde smyge sig gennem Vandet.

Hvor forstaaende den Tids Skibbyggere har stillet sig over for dette Forhold, ser man endnu tydeligere i Tuneskibet, hvor Klædningsplankerne over Vandgangen er forbundne med Trænagler, medens de under Vandgangen, hvor det gjaldt at opnaa den størst mulige Smidighed og Bøjelighed i Fartøjslegemet, er syet sammen. Og tillige i

Osebergskibet, hvor Klædningsplankerne er indbyrdes forbundet med Jærnbolte, men hvor man for at bøde paa den derved frembragte Stivhed og modarbejde den, ganske har undladt at forbinde Spanterne med Kølplanken.



53. Bayeux Tapetet.
Et engelsk Skib løber over til Frankrig med Budskab til Hertug Vilhelm om Kong Edvards Død og om at Harald, trods sin Ed, havde besteget Tronen.

Enhver Sømand ved, at et Skib — Jærnskib saa vel som Træskib — først faar sin fulde Sødygtighed, naar alle dets enkelte Dele ved et Par Rejser i haardt Vejr er bleven arbejdet sammen. Dertil fordres et vist Spillerum mellem alle de enkelte Dele, et Spillerum, som giver Elasticitet, Smidighed og Bøjelighed.

Det var denne Smidighed og Bøjelighed, som det for vore Forfædre var saa vigtigt at opnaa ved Vikingeskibenes Bygning. Og i hvilken Grad det er lykkedes dem, faar man et tydeligt Indtryk af ved at læse Beretningen om det Togt, som det norske, efter Gokstadskibet byggede Fartøj foretog over Atlanterhavet til Verdensudstillingen i Chicago 1893.

Dette Fartøj — »Viking« var dets Navn — blev bygget nøjagtig efter Opmaalinger af Gokstadskibet. Man fik saaledes erfaringsmæssig Kundskab til dettes Evner og Egenskaber som søgaaende Skib.

»Prøvet som »Viking« nu var blevet i omtrent al Slags Vind og Sø«, skriver Skibets Fører, Kaptajn Magnus Andersen, da de er kommet ud i Atlanterhavet, »og forvisset, som vi nu var, om at have de samme Chancer for en heldig Rejse her som om Bord i et andet Skib, kunde



54. Bayeux Tapetet.
Her lader Hertug Vilhelm fælde Træer og skære

vi ogsaa iagttage Skibets Bevægelser, og dets Evne til at klare sig, med mindre Fordom og mere Ro end før.

Det var da først og fremmest Bunden, som gjordes til Genstand for vor Opmærksomhed. Som man vil erindre, var denne fæstet til Bundstokkene (Spanterne) under Tiljebjælkerne med Vidier. Bunden tillige med Kølen gav derfor ogsaa efter for Skibets Bevægelser, og i svær Næsesø, kunde den sænke sig og hæve sig indtil trekvart Tomme. Men mærkværdigt nok var Skibet derfor lige tæt.

Skibets Elasticitet kom i øvrigt til Syne paa andre Maader. Saaledes kunde det i høj Sø vride sig i Rækkerne op til seks Tommer.«

Man forstaar efter dette, hvor nødvendigt det kunde være for Vikingerne i haardt Vejr at lægge Tovsurringer tværskibs omkring Fartøjet, hvilket Sagaerne stundom beretter.

»At denne Elasticitet i Forbindelse med de fine Linier maatte befordre Hurtigheden er jo selvsagt, og det vil derfor ikke undre at høre, at vi ofte havde den Fornøjelse at pile gennem Vandet med en Fart



55. Bayeux Tapetet.
Planker. Og her bygges der Skibe.

af 10, ja af og til op til 11 Knob, trods primitiv og forholdsvis liden Rigning og Sejlføring.«

Gokstadskibets Kopi viste sig i det hele som et fortrinligt Søskib paa sit Atlanterhavstogt, og der er efter dette ikke længer Grund til at forbavses over Vikingernes dristige Farter paa Søen.

Derimod vil man stadig kunne undres over, at vore Forfædre havde bragt det saa vidt i Kunsten at bygge Skibe. Thi der har paa Træskibsbygningens Omraade ikke været meget at føje til i Tidens Løb. Og selv om man af forskellige Grunde har fundet det mere formaalstjenligt at hænge Roret paa Agterstævnen frem for at benytte det gamle Sideror paa Styrbords Laaring, synes dette dog — paa Fartøjer af Gokstadskibets Type og Størrelse — under Sejlads at have haft sine Fordele.

Sideroret, udtaler »Viking«s Fører, virkede i alle Maader tilfreds-

stillende og havde den store Fordel aldrig at slaa som et Stævnror ... »Uden mindste Vanskelighed har en Mand staaet og styret med denne Rorpind i al Slags Vejr og i den haardeste Sejlads og blot haft en liden



56. Bayeux Tapetet.
Her sætter de Skibene i Vandet.

Stjært til Hjælp.« Bi-de-vind var Forholdet sikkert blevet et andet.

Efter i den første Ugestid kun at have ligget for Bagbords Halse (altsaa med Sideroret paa Læ-Siden), under hvilken Sejlads Roret havde vist sig at virke som det skulde, fik »Viking« d. 7. Maj Vinden Styrbord ind med stiv Kuling af N.N.O. Den 8. Maj hedder det i Logbogen:

»Det meget omtvistede Sideror har i det forløbne Etmaal vist sig at virke omtrent lige saa tilfredsstillende for Styrbords Halse som for Bagbords. Af Vigtighed er det imidlertid, at det for disse Halser hænger aldeles tot i Stroppen, saaledes at det kan ligge saa kompakt som muligt til den paa Ydersiden for Øjemedet anbragte Klamp. Det maa nemlig staa i en lidt skraa Stilling mod Diametralplanen, altsaa med den nederste Ende lidt ind imod Kølen.«

Af de Baade fra forhistorisk Tid, der er fremdraget i Danmark og Norge, vil man ikke tage i Betænkning at kalde Fartøjet fra Nydam Mose en Baad, medens man om de norske Fartøjer fra Gokstad og Oseberg vilde være mere tilbøjelig til at give dem Betegnelsen Skibe.



57. Bayeux Tapetet.
Her bærer de Rustninger og Vaaben om Bord. En Vogn med et Vinfad og Vaaben køres ned til højre.

Egentlig ganske med Urette. Thi Fartøjet fra Nydam er lige saa meget Skib som det fra Gokstad eller Oseberg.

Ordet Skib betyder oprindelig Baad og afledes af et indogermansk Gerningsord skeib, der betyder at hugge, skrælle ud, og dermed det som er hulet, skrællet ud, nemlig den udhulede Træstamme eller Baaden.

Man er i vore Dage vant til at forbinde Ordet Sejl med Forestillingen om et Skib. Vistnok af den Grund kommer Fartøjerne fra Gokstad og Oseberg til at staa for En snarere som Skibe end som Baade.

Alle de forhistoriske Fartøjer og alle Fartøjer i vor tidligste Middelalder var Baade, enten de nu udelukkende var Robaade, eller de var Robaade, der tillige, under særlige Forhold, kunde benytte Sejl og Vind som Drivkraft.

Baadenes Størrelse blev angivet efter det samlede Antal Aarer,

Firæringer, Seks-, Otte-, Tolværinger. Naar Baaden blev saa stor, at den ikke kunde roes af een Række midt i Baaden siddende Rogaster, hver med to Aarer, m. a. Ord, naar der fordredes flere end seks Mand med tolv Aarer, seks paa hver Side eller paa hvert Bord, til at ro den, angaves Fartøjets Størrelse efter Antallet af Aarer paa hvert Bord, eller,



58. Bayeux Tapetet.
Hertug Vilhelm er kommet ridende til Stranden og drager i sit store Skib over Havet og kommer til Pevensey,

hvad der kommer ud paa eet, efter Antallet af Ropladser, Sæder, sess, paa hver Side.

Et Fartøj som Nydamsbaaden, der blev roet med i alt otte og tyve Aarer, fjorten paa hver Side, hed i Oldtiden en Fjorten-sess. Gokstadskibet, der blev roet med seksten Aarer paa hver Side, hed en Seksten-sess.

Karver og Skuder er Navne, man i Sagaerne finder anvendt paa de Fortidens Fartøjer, der synes at have dannet et Mellemled i Udviklingen mellem Kystfartøjerne og Vikingeskibene.

Efter Udtrykket at være karvefodet, der benyttedes billedligt om en, der havde en usikker, tumlende Gang, synes Karven at have maattet være et mindre godt Søskib, et Fartøj, der har været tilbøjeligt til at rulle i Søen.

Skuden, en af de faa af Oldtidens Fartøjsbetegnelser, der er bevaret ned til vore Dage, og som stadig er i Brug, er et Ord, der er beslægtet med at skyde, bringe hurtigt frem, og som altsaa har Hentydning enten til, at Fartøjet skyder frem gennem Søen, skyder over Stævn, som det hedder i Sømandssproget, eller til de stærkt fra Kølen fremskydende Stævne.



59. Bayeux Tapetet.
men først paa Billedet Side 110-111, ser man ham i hans store Skib sejle over Havet.
De nærmeste Fartøjer har taget Rytteriet om Bord.

De første Vikingeskibe, om hvis Størrelse og Udseende vi ingen direkte Oplysninger har, maa have været af en Nydamsbaaden og Gokstadskibet nærliggende Type. Altsaa et langt og i Forhold til Længden smalt Rofartøj med Mast og Sejl.

Af det Navn, man i Frankrig og England gav de første Vikinger, Askmænd, har man ment at kunne slutte, at de første Vikingeskibe kaldtes Asker, Fartøjer byggede af Asketræ, der ligesom Egen havde taget Navn af det Træ, de var gjort af.

Men Asken er en Fartøjsbetegnelse, der forekommer yderst sjældent i nordisk Litteratur, og som her — naar den forekommer — benyttes som Betegnelse for en ganske lille Baad. Træet Ask kaldes ogsaa Esp, hvoraf vi endnu har Betegnelsen Esping for en Jolle.

Derimod var Asken allerede i det 5. Aarhundrede, i Egnene omkring

Rhinens nedre Løb, Betegnelsen for et større Fartøj. Betegnelsen Askmænd for Mænd, som kom med Baade, Baadsmænd, blev derfor for hine Egnes Beboere ganske naturlig anvendt paa de krigerske Baadsmænd fra Nord.

Askmænd er altsaa ikke nogen nordisk Betegnelse. Det blev i Ve-



60. Bayeux Tapetet.
Hertugens Skib »Mora«, som var en Gave fra hans Hustru, er kendeligt ved Lanternen paa Mastetoppen og ved Figuren paa Agterstævnen, som blæser i et Horn og holder en Fane i Haanden.

sterleden det almindelige Navn for Vikingerne paa de Kyster i Frisernes og Frankernes Lande, som de hjemsøgte. Endnu Adam af Bremen taler om Sørøverne, Askmændene, »som vi«, d. v. s. Friserne, kalder dem.

Ogsaa i Østerleden kaldtes Vikingerne efter det Fartøj, der bar dem over Søen. Men her hed Skibet undertiden Skeid, mulig under græsk Indflydelse fra Byzans. Hvilket blev saa meget naturligere at anvende for Nordboen, som et ligelydende Ord paa nordisk betød Ilen, Fart, Løb, saa det let lod sig overføre paa det gennem Vandet hurtigt glidende Skib. Af Angelsakserne blev Skeid opfattet som Skegt, og Skegtmænd bliver derfor hos dem atter en Betegnelse for Vikinger.

Den egentlige nordiske Betegnelse for Vikingeskibet var senere, og sikkert ogsaa fra Begyndelsen, Langskibet, en Betegnelse, der i Norden som i Syden — barca longa, navis longa — saa at sige maatte op-

staa af sig selv for det lange, smalle Hærskib eller Ledingskib som Modsætning til de korte, buttede Lastskibe. Langskibenes Størrelse angaves efter deres Længde, d. v. s. — som oven anført — efter Antallet af Aarer, rettere af Robænke (sess) paa hver Side.

Det mindste Langskib var Tretten-Sessen, der altsaa roedes med i



61. Bayeux Tapetet.
Skjoldene er, lige som paa et af de fjernere Skibe, anbragte i Skjoldremmen; Sejlene er sammensyet af Duge af forskellige Farver og Skibene malede med lyse og mørke Farver i vandrette Striber.

alt seksogtyve Aarer. Den almindeligste Størrelse var Tyvesessen. Men der fandtes baade Femogtyve-, Tredive-sesser og endnu større Skibe.

Det hedder sig, at den angelsaksiske Kong Alfred byggede meget store Langskibe, »som hverken lignede Vikingeskibene eller Frisernes Skibe, men var dobbelt saa lange som de første og tillige hurtigere, større og mere højbordede«, d. v. s. med en højere Skibsside.

Man faar imidlertid ikke at vide, hvorved de udmærkede sig fremfor de nordiske Langskibe ud over dette, at de var mere højbordede. Thi den Størrelse, der opgives for dem, at de roedes med tresindstyve Aarer, altsaa hørte til Tredive-sess Typen, er ikke mere, end vi kender fra Norden. Og at Angelsakserne, der aldrig før havde haft Interesse for Søvæsenet, paa eengang skulde kunne ikke blot bygge Fartøjer, der kunde staa Maal med den nordiske, paa lange Tiders Udvikling og Er-

faring grundede Skibbygning, men ogsaa langt overgaa denne, lyder lidet rimeligt, hvor ofte det end bliver fortalt. Noget andet er, at Kong Alfred kan have indført nogle Forbedringer, som maaske netop finder sin Forklaring i Udtrykket om hans Fartøjer, at de var mere højbordede, end de nordiske. Men hertil skal vi senere komme tilbage.



62. Bayeux Tapetet.
Her er Hertugens Skibe kommet over under Englands Kyst. Masten bliver lagt ned efter at Sejlet er bjærget og Hestene bringes i Land.

Historien synes i øvrigt ikke at have optegnet afgørende Slag, hvor Kong Alfred sejrede over Vikingerne til Søs, medens det er vitterligt, at hans udholdende og saa længe uheldige Kampe til Lands til sidst blev kronede med Held.

De nordiske Konger og Høvdinger byggede mægtige Langskibe. Olav Trygvasons »Ormen lange« (999) blev roet med fireogtredive Aarer paa hver Side, Harald Haarderaade havde en Femogtredive-sess (1062) og Knud d. Store en Tresindstyve-sess (o. 1020).

Efter Tuxen's Beregninger havde en Tyve-sess en Besætning af 90—100 Mand, en Længde af 27,5 m; største Bredde 5,2 m. og Dybde midtskibs 2,75 m. En Tredive-sess havde en Besætning paa 260 Mand, en Længde paa 48,8 m., en Bredde paa 7,2 m. og Dybde midtskibs

4,70 m. Knud d. Stores Tresindstyve-sess maa derefter antages at have haft en Længde paa omtr. 110 m.

Disse lange Fartøjer byggedes ikke som de ældre paa Klink. Saa store Længder kunde der ikke skaffes til Klædningsplanker i eet Stykke. De var kravelbyggede, d. v. s. byggede med Spanter, som rejstes paa



63. Bayeux Tapetet.
Og her skynder Rytterne sig at ride til Hastings for at røve Næringsmidler.

Kølen. Til disse Spanter boltedes Klædningsplankerne fast, dog ikke som før med en Del af den øvre Planke kraget ud over den nedre, men Kant mod Kant, saa Skibssiden blev glat. For at styrke Forbindelsen mellem Spanterne og Kølen lagdes der i hele Skibets Længde en svær Planke parallel med Kølen oven paa Spanterne. Den hed Kølsvellen, senere forvansket til Kølsvinet, og forenedes med Bolte igennem Spanterne med Kølen.



64. Nordisk Mønt fra det 9. Aarh.

For Nordboen med den ham egne digterisk-omskrivende Sans har det lange, smalle Fartøj — som for de talrige Aarer, der i bestemt Rytme og Takt hævedes og sænkedes i Vandet smidigt, og let gled gennem Bølgerne — taget sig ud som et levende Væsen, en Orm eller en Slange,



65. Bayeux Tapetet.
Hertug Vilhelm (med Fanen) lader Hastings befæste.

som med struttende Børster bugtede sig gennem Vandet. Men fik et saadant Fartøj Mast, og skød det frem for svulmende Sejl, skummende og brusende, stampende mod Søerne og kastende dem med Gny og Brag og rygende Fraade tilbage fra sin Bov, behøvede man ikke Nordboens altid let vakte Fantasi for at se alle Vidunderfortællingers mærkeligste Fabeldyr, den frygtelige Drage med udspilede Vinger komme halvt flyvende, halvt svømmende gennem Vandet.

Og for at gøre denne Skibets Lighed med den frygtelige Drage saa stor som mulig og slaa Fjenderne med Rædsel, satte man paa Toppen af den høje Forstævn et Dragehoved med opspærret Gab, udskaaret, malet og stundom forgyldt; Agterstævnens Top gav man Form af en skællet Svans, og »Dragen« lod intet tilbage at ønske.

Denne Skik at smykke Forstævnen med et Dyrehovede — i Norden særlig et Dragehovede — stammer fra ældgammel Tid og findes saa vel paa Broncealderens Helleristninger som paa Fønikiernes Skibe i Middelhavet. Det menes, at man har tillagt disse Stævnprydelser en



66. Bayeux Tapetet.
Et Bud melder Hertug Vilhelm, at Harald rykker frem. Et Hus stikkes i Brand.

vis Trolddomsmagt. Det fremgaar af det Forbud, som fremsættes i Landnamabogen, imod at sejle mod Land med gabende Dragehoved og opspilet Snabel for ikke at skræmme Landets Skytsaander.

Ethvert Langskib, der blev prydet med et Dragehoved, kunde saaledes kaldes et Drageskib. Men dette Navn kom dog særlig til at betegne de berømte Høvdingeskibe, ikke mange i Tal, der i Sagaernes Beretninger staar omstraalet af en egen Glans. Og saa stærkt har Erindringen om disse berømte Skibe virket, at man langt ned i Middelalderen yndede at føje Betegnelsen »Drage« til Krigsskibets Navn. Hansestæderne optog denne Skik fra de nordiske Lande og kaldte deres Krigskogger, f. Eks. Mariendrake, St. Jürgensdrake o. s. v.

Ledingskibene fremtræder snart under Betegnelsen Asker, snart

som Snekker og snart som Skeider eller Skeder. Men disse Betegnelser maa næppe opfattes som gældende tre forskellige Slags Skibe inden for Ledingskibenes Klasse. Snarest maa Forholdet opfattes saaledes, at Asken er det i Vesterleden og Skeiden det oprindelig i Østerleden,



67. Bayeux Tapetet.
Her har Hertug Vilhelm iført sig sin Rustning, og hans Stridshingst,

men senere ogsaa i Vesterleden, almindeligst benyttede Navn paa Ledingsskibet, der i Danmark og Sverige hyppigst kaldes Snekken.

Snekken har været det typiske Langskib, som oftest en Tyve-sess. Navnet afledes af et Gerningsord, der betyder at glide og betegner saaledes atter Fartøjet ved dets Fart gennem Vandet.

Medens Handelsskibene oftest betegnes efter deres Bæreevne, Drægtighed — Byrding, Butse, Holk, Kogge — betegnes Yndlingsskibene, de hurtige Skibe, med særlig Forkærlighed ved deres Bevægelse gennem Søen. Endnu saa sent som i 1713 kalder de søkyndige Nordboers Efterkommere i Massachussets den da nylig opfundne lette og hurtige Fartøjstype *en Skonnert*. Paa god gammel nordisk Sømandsvis. Thi Ordet *a schooner* er afledet af Gerningsordet to scoon, at glide let, hurtigt hen over Vandfladen.

I Begyndelsen af Vikingetogterne, hedder det hos de Lærde, har der ikke været synderlig stor Forskel paa Hærskibe og Handelsskibe. »Thi alle Handelsskibe, og i det hele taget de fleste Skibe, kunde bruges som Hærskibe«. Dette vilde sikkert være ganske rigtigt, om ikke



68. Bayeux Tapetet.
en Gave fra Kongen af Spanien, føres frem for ham. Han forlader Hastings med sine Ryttere

netop den Søkrig, som vi kalder Vikingetogterne, var en ganske egen Krig, en Krig, som kun kunde føres med ganske særlige Skibe, nemlig med Skibe af en hos alle andre søfarende Folk ukendt Lethed og Hurtighed. Derfor blev disse Skibe lange og smalle og væsentlig indrettet paa at føres frem ved Hjælp af Aarerne. De var, som vi har set, i alt Fald fra omtrent Aar 500 e. K., forsynet med Sejl, men Sejlet blev kun brugt, naar de gik over Søen og havde Vinden tværs eller agten for tværs. Naar de kom ind under Land, blev Sejlet bjærget, Masten lagt ned, og Aarerne og, meget betegnende, tillige Vaabnene kom frem.

Ved Aarerne var Vikingerne, undtagen i stormende Vejr og høj Sø — og man laa kun paa Søen i den gode Aarstid og agtede vel med den fine Sans, som udmærker primitive Naturfolk — paa kommende Vind og Vejr — uafhængige og fri i deres Bevægelser. De behøvede ikke

at ligge ude og vente paa, at Vinden skulde skage sig, for at kunne løbe ind i en eller anden Fjord, og de behøvede ikke at frygte for Vindstille. Netop i stille eller flovt Vejr kunde de bedst løbe ind i Bugter eller Fjorde, springe i Land, hærge og plyndre og være langt borte,



69. Bayeux Tapetet.
og drager med Ravnebanneret i Spidsen i

inden den overraskede Kystbefolkning, der ikke sad inde med den Hurtighed og Haardførhed, som udmærkede Nordboerne, havde faaet Tid til at samle sig.

Men efterhaanden som Vikingetogene fra at være Enkeltmands eller et enkelt Baadelags Foretagende med Strandhug og Plyndring som Maal, gik over til at blive store, velorganiserede Hærtog paa Flaader af Skibe og under Styrelse af en fremragende og kendt Høvding, Hærtog, som gik ud paa Landvinding og Erobring, og som maatte være forberedt paa at møde Modstand af store samlede Stridskræfter, maatte ikke blot Skibene blive større, men deres Indretning maatte blive anderledes.

Der opstaar nu, grundet paa de Erfaringer, Vikingerne havde haft saa rig Lejlighed til at høste i de foregaaende Kampaar, særlige Skibe,

Hærskibe, Ledingsskibe. — Da Skibene under Kamp kun kunde haves under Kommando ved Hjælp af Aarerne, maatte Kampen oftest komme til at foregaa fra Forskibet og Agterskibet og væsentlig fra det første.

Derfor maatte Skibet i sin hele Længde midtskibs være ryddeligt,



70. Bayeux Tapetet.
Kamp mod Kong Harald.

saa de Kæmpende kunde bevæge sig frit og uden at komme i Vejen for Rogasterne. Og endelig var det af Betydning, at der for og agter blev indrettet et mindre, højere liggende Dæk, saa at de Kæmpende mulig kunde komme højere til Vejrs end deres Modstandere og have den Fordel at kunne lade deres Vaaben med Tilskud af disses Vægt falde ned over Modstanderne, medens disse fik Besværet med at kæmpe mod en højere staaende og allerede derved overlegen Fjende.

For og agter blev der altsaa ved Anbringelse af Halvdæk oven over Tiljedækket frembragt en ophøjet Plads, Stævndækket eller Bakken i Forstavnen, Løftingen eller Skansen i Agterstavnen. Her havde Styrmanden og, under Kamp, Høvdingen sin Plads, hvorfra han kunde overse hele sit Fartøj og lede Angrebet eller Forsvaret.

Anbringelsen af disse Halvdæk var kun bleven mulig ved Skibenes

stærke Rejsning mod Stævnene, en Bygningsform, der kun til Dels kan have været dikteret af Hensyn til Fartøjets Sødygtighed, og snarest maa skyldes Ønsket om at kunne møde en Fjende med saa stor Overlegenhed som mulig.

Hvor Forstavnen bugede mest frem, det Sted, man kaldte Nakken, og som altsaa var den mest fremspringende Del af Fartøjet, huggede man undertiden Stævntræets forreste Del til som en skarp Kant og beslog den med en Jærnkam, en saakaldet Barde, der var forsynet med spidse Pigge og som skulde tjene til, naar Fartøjet med fuld Fart blev roet ind paa Bredsiden eller paa Boven af et fjendtligt Skib, at knuse dets Bord eller løbe Hul i dets Bov under Vandet, »vædre« det med andre Ord, og bringe det til at synke.

Da der udtrykkelig tillægges Kong Alfred Opfindelsen af det mere højbordede Skib, kan man mulig tillægge ham Æren for Indretningen af Bak og Skanse. Hvis man ikke foretrækker at give ham Æren for Bygningen af de toradaarede Skibe, der blev roet fra to Dæk med to Rækker Aarer paa hver Side. Men disse Fartøjer synes ikke at være blevet almindelige.

Et Sidedæk — sesstiljur — løb ude i Borde fra for til agter, noget lavere end de to Halvdæk; paa dette stod Kistebænkene, som Rogasterne sad paa og roede, og som de gemte deres Tøj i.

Man kunde altsaa opholde sig paa et af de to Halvdæk eller paa Sidedækket, eller man kunde opholde sig paa Bundbrædderne, der paa de store Skibe laa oven paa Tværbaandene, i de forskellige Rum, som hele Skibet, fra for til agter, var delt i ved Tværskodder.

Forrest, under Bakken, fandtes Stavnrummet. Derefter kom Saksen, der havde Navn efter Skibets her, forefter sammenknebne Form; her havde Stavnboerne eller Bakkens udsøgte Krigerskare deres Opholdssted. Derefter kom der et smalt Rum, forreste Lænserum, i hvilket Skibet blev øst læns. Agten for dette kom det store Rum, Krapperummet, som i Hærskibene var Mandskabets Opholdsrum, men som i Handelsskibene var Lastrummet, der kaldtes Bunken. Dette Rum kunde til Beskyttelse for Mandskabet om Natten, naar Skibet laa for Anker eller ved Land, dækkes med et Telt, som hvilede paa en Rygaas midtskibs og spændtes ud til Lønningen ved Hjælp af Snore.

Masten stod omtrent midt i Krapperummet, der agterefter stødte op til det agterste Lænserum, hvorefter fulgte det agterste Forrum, der svarede til senere Tiders Arkeli og rummede Kistebænke med Mandskabets Vaaben. Her havde de fornemste Krigere deres Plads i nærmeste Nærhed af Skibets Høvding.

Kabys fandtes ikke i Oldtidens Skibe, ligesaa lidt som en Kok. Løb man langs en Kyst og trak Skibet paa Land for Natten, tændte man Baal paa Stranden og kogte sin Grød i Land. Ellers nøjedes man om Bord med tør Kost. I Reglen slog to eller flere Mænd sig sammen og holdt fælles Spisekammer. Saadanne Madfæller kaldtes motumantar, Madkammerater, af hvilket Ord først det gammelfranske matenot, senere det nyfranske matelot udviklede sig, vort Matros.



71. Dansk Mønt fra det 9. Aarh.
Raa Efterligning af Carl d. Stores Mønter.

En Haandgerningsmand, en fingerfærdig og kunstfærdig Mand, kaldtes i den nordiske Oldtid en Smed, uanset hvilket Raastof han arbejdede i. Skibbyggere hed derfor ogsaa Smede, hvad enten de arbejdede i Jærn eller Træ. Mesteren, der ledede Arbejdet, hed Hovedsmeden. Under ham arbejdede de to Stævnsmede, der huggede og rejste Stævntræerne og alle de indvendige Forbindelser; dernæst Bordsmeden eller Klædningssmeden, der huggede Klædningsplankerne og passede dem til, hvorpaa de blev nittet til Stævnene og til hinanden indbyrdes af Naglesmeden. Endelig var der Snedkere og almindelige Tømmermænd samt Haandlangere.

Skibsbygningen foregik i Reglen under Tag i et Skur eller et Ruf. Paa Opstablinger af Tømmerstokke, Bakkestokkar, hvoraf Betegnelsen for en Bedding, Bankestokken, der endnu brugtes paa Holbergs Tid, blev Kølen lagt, hvorpaa Stævntræerne, Forstavnen eller Fremstavnen og Skudestavnen eller Agterstavnen blev rejst. Dernæst blev, som

stadig naar man bygger paa Klink, forskellige Skabeloner, der nøjagtig svarede til Spanternes Form, rejst paa Kølen. Klædningsplankerne blev passet til over dette midlertidige Skelet, den øvre stadig med en Del af sin Bredde, Landingen, lagt over den nærmeste underneden og nittet, først til Stævntræerne, dernæst til hinanden indbyrdes, efter at man nøje havde passet, at de i Klædningsplankerne udsparede Surringsklamper kom til at staa lodret under hinanden, i Plan med de forskellige Skabeloner. Den underste Klædningsplanke, Kølrangen, hed det paa gamle Sprog Kjølsyja, d. e. den til Kølen syede Rang, hvilket viser Træskibbygningens Udvikling af Skindbaadene.

For at skaane Kølplanken, paa hvilken Fartøjets hele Vægt kom til at hvile, naar det blev trukket paa Land, blev der under den fastgjort en tyndere Planke, det saakaldte drag, senere Tiders Straakøl.

Ligesom den underste Rang i Klædningen havde sit særlige Navn, saaledes havde enkelte andre ogsaa deres. Den nærmeste ved Kølrangen hed Grund- eller Sandrangen, fordi det var paa den, Fartøjet laa, naar det var trukket op paa Stranden og laa paa Siden. Den femte Rang, der danner Overgangen mellem Underskib og Overskib, nu Kimmingsvægeren, hed hrefni; den sværeste Rang hed meginhufr, hvor de faste Spanter endte. Rangen med Aarehullerne hed rodrar hufr, medens den øverste, Rælingen, kaldtes Solbord; oven paa denne blev der undertiden føjet et enkelt Bord til, hvormed Skibssiden altsaa blev forhøjet; det bar Betegnelsen rim eller Skjaldarim, til hvilken Mandskabets Skjolde blev surret fast, saa de dannede en pyntelig Forhøjelse af Skibssiden.

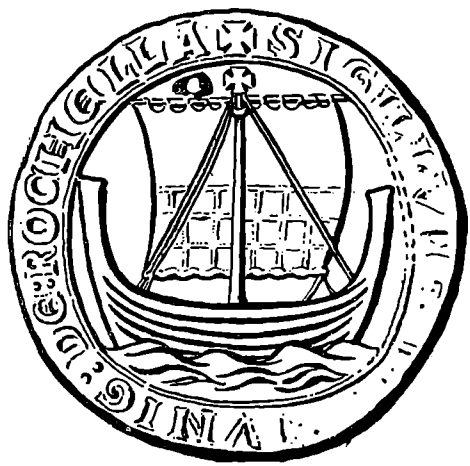
Naar Skibet skulde sættes i Søen eller løbe af Bakkestokken, blev der paa tværs ført Rundtømmer ind under dets Køl, paa hvilke Fartøjet saa rullede ud, efter at Opklodsningen var slaaet fra. Slog der Ild og Røg ud fra Rundstokkene under Afløbningen, blev det altid betragtet som et heldigt Varsel.



72. Dansk Mønt, saakaldt Halvbrakteat fra o. 950 (udmøntet af tyndt Sølvblik med stærkt fremhævet Præg paa Reversen).

Butsen og Knaren var Fartøjer, der synes at have dannet et Mellemled mellem Hærskibene og Handelsskibene.

Navnet Butse er kommet til Norden fra Middelhavet og er maaske snarere en nymodens Betegnelse for et Skib af en gammel, kendt Type end for et nyt i Norden hidtil ukendt Skib. Det var et »Havskib«, d. v. s. et Skib med højere Fribord end Langskibene og bygget til længere Farter, men findes dog undertiden betegnet baade som et Langskib — »Langskibs-Butse« — og som et Drageskib. Det benyttedes i det 10.—11. Aarhundrede af skandinaviske, tyske og engelske Korsfarere. I 1052 finder man i England Udtrykket Butsekarle, og Hertug Vilhelms Fartøjer paa Bayeux-Tapetet antages at være Langskibs-Butser. I Danmark betragtedes Butsen senere hen i Middelalderen udelukkende som Handelsskib.



73. La Rochelle's Segl med Skib fra det 13. Aarh.

Knaren gjorde ligeledes Tjeneste som Krigsskib, f. Eks. i Slaget ved Hafursfjord 872 og brammer med udskaarne Dyrehoveder paa Stævnene som et Langskib. Men ogsaa dette er bygget som et søgaaende Skib, et Havskib, med hvilket man sejlede til Island, hvad man ikke dristede sig til med Langskibene. Knaren var spids for og agter som et Langskib, men kortere, bredere og fyldigere. Udtrykket: »fuldbarmet som en Knar« turde være meget betegnende.

Om dette Fartøj kan man danne sig en Forestilling gennem følgende Beretning fra Egil Skalgrimssaga.

Nordmanden Kvedulf og hans Broder Skalgrim besluttede at udvandre og drage til Island og byggede sig derfor to store Knarer, som de udrustede og gik til Søs med i Foraaret 878.

Om Bord paa hvert af Skibene var der tredive vaabenføre Mænd og dertil Kvinder og Børn, Levnedsmidler for længere Tid og alt deres Gods. Undervejs, da de en Dag laa stille et Sted paa Norges Vest-

kyst, saa de et Fartøj under Opsejling, som de straks genkendte som et Skib, der havde tilhørt deres Broder Torolf, og med hvilket denne havde drevet Handel i England. Men nu kom det i Kongens, Harald Haarfagers Ærinde; thi Kongen havde ladet Torolf dræbe og bemægtiget sig hans Gods, blandt andet dette Skib.

Saa snart Kvedulf og hans Broder havde genkendt Skibet, besluttede de sig til at tage Hævn. Til hvert af deres Skibe hørte en Baad; disse bemandede de, da det var blevet mørkt, med tyve Mand hver, og roede om Natten ind til Fartøjet, der var gaaet i Havn og laa fortøjet med et Landgangsbrædt i Land for og agter. Da de gik i Land, fik Vagten om Bord Øje paa dem, men Kvedulf løb med sine Folk over Landgangen, slog enhver ned, som stillede sig i Vejen, huggede Teltet løst og kunde nu kæmpe sig agter over mod Løftingen. Samtidig var Skalgrim trængt frem paa samme Maade forude, og i Løbet af kort Tid havde de hugget de fleste ned af Besætningen. Fra det mindste af deres egne Fartøjer førte de nu Godset over paa det erobrede Skib, borede deres eget ryddede i Sænk, stod til Søs og kom lykkelig og vel til Island.

Da der paa hvert af Skibene foruden de tredive vaabenføre Mænd var en Del Kvinder, Børn og Trælle, kan man mindst anslaa det til fyrre til halvtreds Mennesker paa hvert Skib. Og da de agtede sig til et Land, hvor de kom til at optræde som Nybyggere, hvorfor de ikke blot maatte føre en Mængde Gods, Bygningstømmer o. l. med, men tillige rigelig Proviant for længere Tid og desuden Kreaturer, maa Skibene baade have været rummelige og i Stand til at bære en ret betydelig Last. Naar man gør et rimeligt Overslag over Vægten af Mennesker og nogle Kreaturer med Fødemidler og Vand for Rejsen, og tager Hensyn til, at man i Island maatte gøre Regning paa at leve for den største Del af Fiskeri og Jagt, saa at det især var Korn, der skulde medbringes foruden Løsøre, synes det, at et Skib af Størrelse som en Jagt paa omtrent seksten Læster, der vilde høre til de mindste af de Skibe, som nu farer mellem Kjøbenhavn og Island, maatte kunne være tjenligt til en saadan Rejse. Et tilsvarende Skib kunde have en Længde af noget over 17 m og en Bredde af omtrent 5,5 m. Det vilde saaledes være omtrent 7 m kortere end Gokstadskibet, have en lignende Bredde,

men være meget dybere, det vil sige have en større Højde fra Køl til Ræling, og det maatte endelig have meget fyldigere Former. Naar man tager Hensyn til den Forstand og Kunst, der er lagt for Dagen ved Bygningen af Gokstadskibet, er der ikke Grund til at tvivle om, at Tiden var moden til at bygge et Skib som det omhandlede, ligesom man vel tør antage, at de anførte Dimensioner nogenlunde antyder, hvad man paa den Tid har forstaaet ved en stor Knar.

Oldtidens egentlige Lastskib var Byrdingen. Man kunde fristes til at betragte Navnet som betegnende for det Fartøj, hvis eneste Opgave det var at bære Gods, Byrder, over Søen. Det menes dog snarere at maatte afledes af Bord, en Planke, og at vise tilbage til hin fjerne Tid, da man dannede mere søgaaende Fartøjer ved at forhøje Siderne af den udhulede Træstamme med Sidebord.



74. Winchelsea's Segl med Skib fra det 13. Aarh.

Byrdingen var i Reglen mindre end Knaren og havde oftest en Besætning paa ti-tolv Mand, men dog stundom flere. Den fulgte ofte Hærskibene som Proviantfartøj.

Hvor udmærkede Fartøjer Nordboerne i hin Tid end forstod at bygge, og hvor udmærket de forstod at benytte dem, vilde de dog kun have haft ringe Glæde af dem, om de ikke havde forstaaet at føre dem, at finde Vej over Søen med dem. Og vel at mærke at finde Vej uden Hjælp af Sømærker, Søkort eller Kompas. Hvilket i Virkeligheden nok har kunnet forekomme senere Tider saa forbavsende, at man havde ondt ved at tro derpaa.

Mangen Skibsfører vil endnu i vore Dage ikke være ukendt med det Fænomen, at man i Farvande, hvis Kyster og Øer er beboede af Naturfolk, af Folk paa et primitivt Standpunkt, kan se de Indfødte i deres Baade paa en smuk, rolig Dag pludselig bjærge Sejl eller søge Læ, uden

at Himmel eller Hav for Europæerens Øje viser mindste Tegn paa Vejrforandring. Men ser han med det samme paa sit Glas, vil han ofte opdage, at det gaar ned og saaledes giver ham en Forklaring paa de Indfødtes Færd.

Nordboen agtede først og fremmest paa Vind og Vejr, inden han stak i Søen med sit Fartøj. Vant til stadig at færdes under aaben Himmel og til stadig at følge enhver Forandring i Luften og afvente hvad den bragte, havde han gennem Aarhundreder samlet en Række bestemte Erfaringer. Han vidste lige saa godt som Nutidens Skibsfører, der er fortrolig med Teorier om Vindcentrer og om Vindens Drejning, at dersom Vinden skagede med Solen, d. v. s. drejede fra Nord gennem Øst til Syd og derfra gennem Vest til Nord, kunde han med større Tryghed vente at faa en staaende Vind, end om den skagede mod Solen, fra Nord gennem Vest og Syd til Øst og Nord.

Han har vidst, hvad han havde at vente, om Solen gik ned i en Sæk, hvilken Vind de og de Skyformationer vilde bringe o. s. v., o. s. v.

Man havde god Tid i hine Dage og tog ikke i Betænkning at oppebie ikke blot en øjeblikkelig gunstig, men en vedholdende god Vind. Langs Kysten havde man Landet at rette sig efter. Man vidste, hvorledes bestemte kendte Ting inde paa Land, Træer, store Sten, Huse, Højder eller Kløfter skulde staa i Forhold til hinanden, for at man uden Fare for Grunde og Skær under Vandet kunde løbe ind i en Fjord eller uden om en Pynt.

Ude i aaben Sø havde man om Dagen Solen at rette sig efter, og Hovedretningslinierne kendte man. Den vigtigste for de Danske fulgte den jydske Vestkyst, det blev Nord—Sydlinien. Den pegede om Natten omtrent mod Nordstjernen, Ledestjernen, som den kaldtes paa Grund af sin (tilsyneladende) Ubevægelighed. Og modsat pegede den om Dagen omtrent mod det Sted, hvor Solen naaede sin største Højde paa Himmelen.

Altsaa ude i Vester, hvor Solen ved Jævndøgnstid gik ned, laa de engelske Øer. For at komme fra Jylland derover ved Midsommertid maatte man om Morgenen have Solen agterude paa Styrbords Laaring, om Middagen, naar den stod højest paa Himlen, have den tværs om Bagbord og om Aftenen, naar den gik ned, have den forude om Styr-

bord, i lige saa stor Vinkel paa Styrbords Bov, som man om Morgenen havde haft den paa Styrbords Laaring.

Var Solen ikke at se, gav den ikke mindste lysende Klarhed paa



75. Engelsk Model af en Krigs-Butse fra o. 1200.

Himmelen, kunde man for nogen Tid holde omtrentlig Kurs ved at passe paa Bølgeslagenes Retning. Thi denne skiftede ikke straks, om ogsaa Vinden sprang om. Ogsaa Vinden kunde angive Retningen en Tid, ligesom en fjern Sky kunde benyttes som et Holdepunkt, en »Styr-

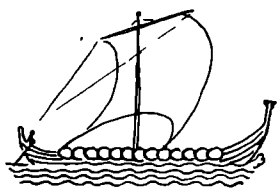
hat«, som det senere hed paa Dansk. Om Natten havde man Stjernerne; navnlig Nordstjernen var god til at østne og vestne sig efter.

Endelig havde man paa ikke alt for store Dybder Loddet at rette sig efter. Det angav ikke blot Dybden, men — om man smurte Tælle paa det, — ogsaa Bundens Beskaffenhed: Sand, Grus, Smaasten, Slik o. s. v.

I Nærheden af Land kunde Vandets Farve, visse Fuglearter, Drivgods o. s. v. give den opmærksomme Iagttager gode Oplysninger. Og naar man nærmede sig Land, uden dog endnu at have det i Sigte eller vide, i hvilken Retning det laa, brugte man undertiden at slippe medbragte Fugle løs, og styre den Retning de tog. Kom de efter en Tids Forløb tilbage igen, vidste man, at Landet laa langt af Led. Blev de derimod borte, kunde man slutte, at der var nært Land i den Retning, de var fløjet.

Men laa man længere Tid i Dis og i Taage uden Sol, uden Stjerner, uden Lodskud eller Landkending, og vidste ikke, hvor man befandt sig, var man, som det hedder i Sagaerne, »havvild«. Og saa var der intet andet for end at lade Fartøjet drive og overlade til den Mægtige, som alting styrer, ogsaa at styre den Nøddeskal, man var om Bord i.

Hvilket kan hænde Søfolk i det tyvende Aarhundrede efter Kristi Byrd, lige saa godt som det kunde hænde deres Forfædre for Tusinde Aar siden og mere.



SØFART OG SØHANDEL I MIDDELALDEREN

Hvor megen Virksomhed og Dygtighed Vikingerne end havde lagt for Dagen som Handelsmænd, hvor viden om de havde faret, og hvor mange Byer og Handelspladser de havde grundlagt og Handelsforbindelser de havde knyttet, var deres Foretagsomhed dog i alt væsentlig faldet uden for Landets Grænser og var kun i ringe Grad kommet selve Danmark til gode.

Handelen over Slesvig, Landets eneste betydelige Handelsby, mod Øst som mod Vest, som mange Danske var interesseret i, var kun en Gennemgangshandel, hvor anselig den end var. Ribe var vel den By, der som Handelsplads havde mest Betydning for Landet selv, hvortil fremmede Varer indførtes for at bringes videre dels som Gennemgangsgods, dels til Forbrugerne rundt i Landet.

»Hvor Havet tager Danmark i Favn«, siger Adam af Bremen poetisk, »har det meget store Stæder«, men han nævner kun Aarhus og Aalborg, Odense og Roskilde, og hvor vidt man kunde kalde dem meget store, bliver sikkert et Spørgsmaal.

Men der var endnu ikke i disse Byer, maaske med Undtagelse af Ribe, den eneste By i Landet, der drev direkte Handel paa fremmede Kyster, uddannet nogen særlig Handelsstand. Den Organisationsevne og Sammenslutningspolitik, som Vikingerne lagde for Dagen i Udlandets Byer, hvor der var store Muligheder for at oparbejde Handelen, viser sig ikke i Hjemlandet, hvor saadanne Muligheder var saa langt ringere.

Byerne i Danmark var endnu ikke blevet til Købstæder og havde ikke, hvad der senere blev Købstædernes Særmærke, nogen Forret paa

at drive Handel. Hver Mand i Landet handlede, drog med sit eget Fartøj eller som Parthaver i andres Fartøj paa bestemte Tider af Aaret til de store Markedspladser og tilbyttede sig for sine i Hjemmet frembragte Varer, Korn, Malt, Honning, Voks, Vadmel o. s. v., eller for en Del af den Mængde Sild han fiskede paa Stedet, de fremmede Ting, han havde Brug for.

Bonden var Sømand og Fisker ved Siden af at være Bonde, passede sin Gaard eller sit Hus, dyrkede sin Jord, drog sit Vaad og sejlede sin Baad til Marked, alt til sin Tid.

Handelen i Danmark, og al Handel var endnu dengang Søhandel, indskrænkede sig saaledes væsentlig til indenrigsk Sejlads og synes at have været ret uberørt af den Storhandel, der stadig, endnu ind i Valdemarernes Tid, førtes fra Rusland over Gotland, Bornholm til Slesvig, og om hvis Betydning de store Møntfund paa de nævnte Øer og i Danmark og Sverige endnu bærer Vidne. Bornholm kaldes af Adam af Bremen »de Danskes berømteste Havn og et sikkert Tilhold for de Skibe, der jævnlig gaa til Barbarerne og til Grækenland«, d. v. s. til Hedningerne paa Østersøens sydlige og østlige Kyster og ned ad de russiske Floder til Sortehavet.

Det har sikkert oprindelig været nordiske Skibe og nordiske Mænd, der bragte fremmede Landes Varer til Markedspladserne paa Kattegats og Øresunds Kyster. Men efterhaanden kom de driftige Friser, Mænd fra Bremen og de nederlandske og flanderske Byer med, og Mænd fra England og Normandiet. Allerede Adam af Bremen taler om den vrimlende Mængde af Udlændinge, der færdes i de danske Farvande.

Det synes ogsaa at have været disse, der fik den største Fordel af Udbyttet af Sildefiskeriet, den egentlige Anledning til de store Markeder eller Købestævner paa Fiskepladserne. Thi det var Landets Sønner, der som Fiskere drog den rige Dræt op af Vandet, men det var de farende Købmænd, der tilbyttede sig den største Del af Fangsten for det i deres egne Fartøjer medbragte Købmandsgods. Og var der end blandt disse farende Købmænd oprindelig mange Danske, synes det, som om de i Tidens Løb for en Del er bleven fortrængt af de Fremmede.

Et Lands Handel vil altid være afhængigt af, hvilke Varer Landet frembringer til Udførsel. Fuld Last ud af eget Gods og fuld Last

hjem af fremmed Gods, det er den rette Maade at drive Handel paa med Skib. Og den, der har Last paa Kølen baade den ene og den anden Vej, vil altid slaa Konkurrenter af Marken.

Men Danmark var endnu for lidt opdyrket til at kunne drive Udførsel i større Stil af sine Landbrugsprodukter. Og Silden, den eneste Vare, som kunde udføres i Mængde, kom saa pludselig og saa overvældende, at alle Hænder fik nok at gøre med Fiskeriet. De fremmede Fartøjer havde Fordelen af at komme med fuld Last af Købmandsgods til Fiskepladsen, losse den op og faa den byttet for Sild, som de Danske fiskede, og som de Fremmede selv saltede for atter at sejle bort med fuld Last. Havde de Danske ogsaa haft Fartøjer nok til at besørge en større Del af Udførselen af Silden, og havde de ogsaa i fremmede Havne fundet Afsætning derfor og faaet Skibet fuldt af fremmed Købmandsgods i Stedet, saa havde de ikke fundet noget rigtigt Marked for deres Gods før maaske, om de havde kunnet holde de fremmede Købmænd borte, næste Aar igen til Sildemarkedet i Høst.

Og naar de Danske kunde faa, hvad de havde Brug for af fremmede Varer, paa de nære Markeder inden for Landets Grænser, var der jo ingen Grund for dem til at anstrenge sig med at søge det med Eventyr og Hasard ude i Verden.

Der var dog kun ringe Afstand over Østersøen, vil man indvende, og danske Produkter maatte med Lethed kunne afsættes paa Østersøens sydlige Kyst og sendes op ad Floderne til videre Forhandling i det store tyske Indland.

Men den, som fremsatte en saadan Indvending, vilde have glemt, at Østersøens sydlige Kystlande fra Kieler-Fjord i Vest til de store russiske Floder i Øst var beboet fra tidligt i Folkevandringen af slaviske Folk. Af disse stod Venderne, der var de Danskes nærmeste Genboer, i nuværende Mecklenborg og Pommern. De beskrives som et »hedensk Folk og fjendtligt imod Gud, raat og udannet, levende af Rov.« De var et agerdyrkende Folk, blottede for Anlæg og Interesse for Handel, — hvorfor de Danske ogsaa havde anlagt deres befæstede Søborge, Jomsborg o. a. i deres Land, hvorfra de drev Handel, — og dannede en spærrende Mur for de Handelsforbindelser, der ellers let vilde være bleven oprettet mellem Danmark og det store tyske Opland, og

som ogsaa straks kom i Stand, efter at Tyskerne i Løbet af det tolvte Aarhundrede havde trængt Venderne tilbage og sat sig fast langs Kysten.

Den senere saa nærliggende Vareudveksling tværs over Østersøen mellem Danmark og Nordtyskland kunde saaledes i den tidlige Middelalder ikke finde Sted.

Efter at Vikingetogene med deres Eventyr, Kamp og Handel er forbi, synes det tillige, som om Mændene af de danske Storslægter, Høvdingerne, faar mindre Smag paa Livet til Søs. Ganske paa samme Maade gik det, om end mulig lidt senere, i Norge. Det er nu een Gang en gammel Erfaring, at Folk, der kan have det fedt og godt paa Landjorden, længes ikke saa meget efter at komme til Søs. Og de store Rigdomme, der under Vikingetogene var samlet her i Landet, havde frembragt en Hang til Vellevnet, som nok for en Tid kunde svække Folkets Kraft.

Nordboerne havde ikke gjort Bekendtskab med Angelsaksernes, Frankernes og Irernes overlegne og af mildere Sæder prægede Kultur, uden at blive paavirkede deraf. Og det baade til det gode og til det mindre gode. Deres Vildskab og raa og haarde Voldsomhed var bleven mildnet af Kristendommen, de havde faaet dybere Sans for aandelige Værdier (se S. 34), men samtidig havde de faaet Smag paa at nyde Livet og de mange nye Glæder og Lyksaligheder, det bød, uden dog endnu at have faaet tilstrækkelig Kultur til at forstaa Nødvendigheden af at holde Maade.

De Danskes Svaghed for god Mad og Drikke og helst rigeligt af bægge Dele var snart kendt i England, og Dronning Alfifa forstod, hvad et godt Bord var værd, naar hun vilde have sine politiske Planer fremmet. De Danske blev betragtede som nogle store Slughalse. Og man faar endvidere Oplysning om, at de yndede smukke Klæder og smukke Vaaben. Det var nu ikke nyt. Ejheller at de gerne tog Bad. Men de gamle Vikinger, som Lodbrogssønnerne, vilde sikkert have slaaet en rungende Haanlatter op, om de havde set deres Efterkommere i England, Mænd lige saa godt som Kvinder, bruge Øjensminke for at kunne tage sig bedre ud.

De Danske havde ikke Kultur og Overlegenhed nok til at kunne taale den Magtstilling, som Knud den Stores Personlighed og Hersker-

evner og deres egen organisatoriske og ordnende Dygtighed havde banet dem Vej til i England. De følte sig i den Grad som det herskende Folk, at de i Løbet af kort Tid havde udviklet et Overmod, som ikke varslede godt, og opnaaet at gøre sig grundig forhadt. Et gammelt Digt, som vi laaner fra Danmarks Riges Historie (i Prof. Johannes Steenstrups Oversættelse), fortæller det bedre end mange Ord:

Om Hundred mødte en Dansk paa sin Vej,
trøste den Gud, som nejed' sig ej.
Og kom ved en Bro en Dansk dem imod,
ej traadte de Trin, ej flytted' de Fod,
før Dansken var naaet over Flod og Aa.
Man hilsed', man bukked', hvor man dem saa.
Hvo Ryg ej krummed', fik skammelig Tugt,
med Stokken de lærte ham arte sig smukt.
Saadan led de Engelske Haan og Tort
og døjed' af Dansken ondt og haardt.

Den Forfinelse, der gjorde sig gældende hos de Danske, blev som venteligt var ikke mindre, efter at Tyskerne havde fortrængt de vendiske Folk og var blevet vore Naboer mod Syd. Den tyske Indflydelse Syd fra, der begyndte med det tolvte Aarhundrede, bringer paa en ganske anden Maade, mere umiddelbart, Sydens mere forfinede Levesæt ind i Landet. »Tidligere klædte de Danske sig paa Sømandsvis«, skriver Arnold fra Lybæk i Slutningen af det tolvte Aarhundrede, »nu klæder de sig paa europæisk Vis, d. v. s. følger tysk Skik og iører sig Linned og Klæder af Uld.«

Medens Smaahandelen, som fremsat, den indenrigske Vareudveksling, var i Hænderne paa Almuen, blev Storhandelen paa Markedspladserne og paa Hedeby drevet af velhavende Folk, af Mænd, der ikke blot havde Kapital nok til Indkøb af fremmede Varer og For-

bindelser til at aftage deres egne, men som ogsaa havde Kapital nok til at udrede Fartøjer ikke blot som søgaaende Havskibe, men tillige som Krigsskibe. Dette var endnu nødvendigt, thi Sørøveri og Søhandel var endnu forbundne, uden at man i vore hjemlige Farvande kan faa Øje paa de Ejendommeligheder, som ude paa de store Have gør en Sørøver til en Viking.

Det kan hænde, at en af de første Grunde, til at den hjemlige Handel saa lang Tid laa nede, var den Usikkerhed for Liv og Gods, der endnu længe efter Vikingetogenes Afslutning herskede i de danske Farvande, og som Venderne ikke var ene om at skabe.

Venderne var et fiskende og agerdyrkende Folk, men beskrives som et Folk, der levede af Rov. Det var særlig fra Øerne Femern og Rügen, de drev denne Virksomhed. »Disse to Øer«, skriver Adam af Bremen, »er fulde af Sørøvere og de grusomste Ugerningsmænd, som ikke skaaner nogen, der sejler forbi. Thi de slaa alle de Fanger ihjel, som andre plejer at sælge«.

Oprindelig synes Rüg- og Femernboerne ikke at være gaaet længere ud i Søen, end deres Kystfiskeri krævede. Men af de danske Vikinger, særlig af Vikingerne i Jomsborg, der drev Sørøveri og Plyndring i stor Stil paa de nordiske Landes og særlig paa Danmarks Kyster, havde de lært Sømandskab og vovede sig lidt efter lidt længere og længere ud paa Søen, og gik endelig i Land paa de danske Kyster og plyndrede. Allerede Svend Estridsøn havde anset det for nødvendigt at ansætte en Kystvogter, Hakon Iversen, der skulde holde Søen med et vist Antal Skibe og værne Landets Kyster mod Vikinger fra Østersølandene. Men under Harald Heens kraftløse Regering sygnede dette Kystforsvar hen, og Vendernes Plyndringer og Røverier paa Danmarks Kyster og i danske Farvande var snart i fuld Gang. Ja, selv ind i Sundene mellem de danske Øer vovede de at gaa paa Rov.

Adam af Bremen fortæller, at Overfarten mellem Sjælland og Jylland, den Sejlads mellem Kallundborg og Aars, der senere gjorde Peder Paars udødelig, kunde være farlig paa Grund af Sørøvere. Mere nærgaaende var det dog næsten, naar Venderne i Tidsrummet 1086—1095 løb ind i Smaalandshavet og tog en af Rigets Stormænd, Aute,

Skjalm Hvides Broder og Farfar til Absalon og Esbern Snare, til Fange, da han sejlede fra Sjælland over til Falster. Han blev ikke blot taget til Fange, men slaaet ihjel, da den ærekære Mand fandt, at Lænker var en værre Lod end den visse Død,

Omtrent 1125, da Knud Lavard var bleven Hertug i Jylland, havde han været paa Sjælland for at hente sit Gods, som Skjalm Hvide havde opbevaret for ham under hans Ophold i Saksen. Men undervejs over til Slesvig blev han overfaldet af vendiske Vikinger og maatte kaste sit Gods over Bord for at det ikke skulde falde i Hænderne paa Fjenden.

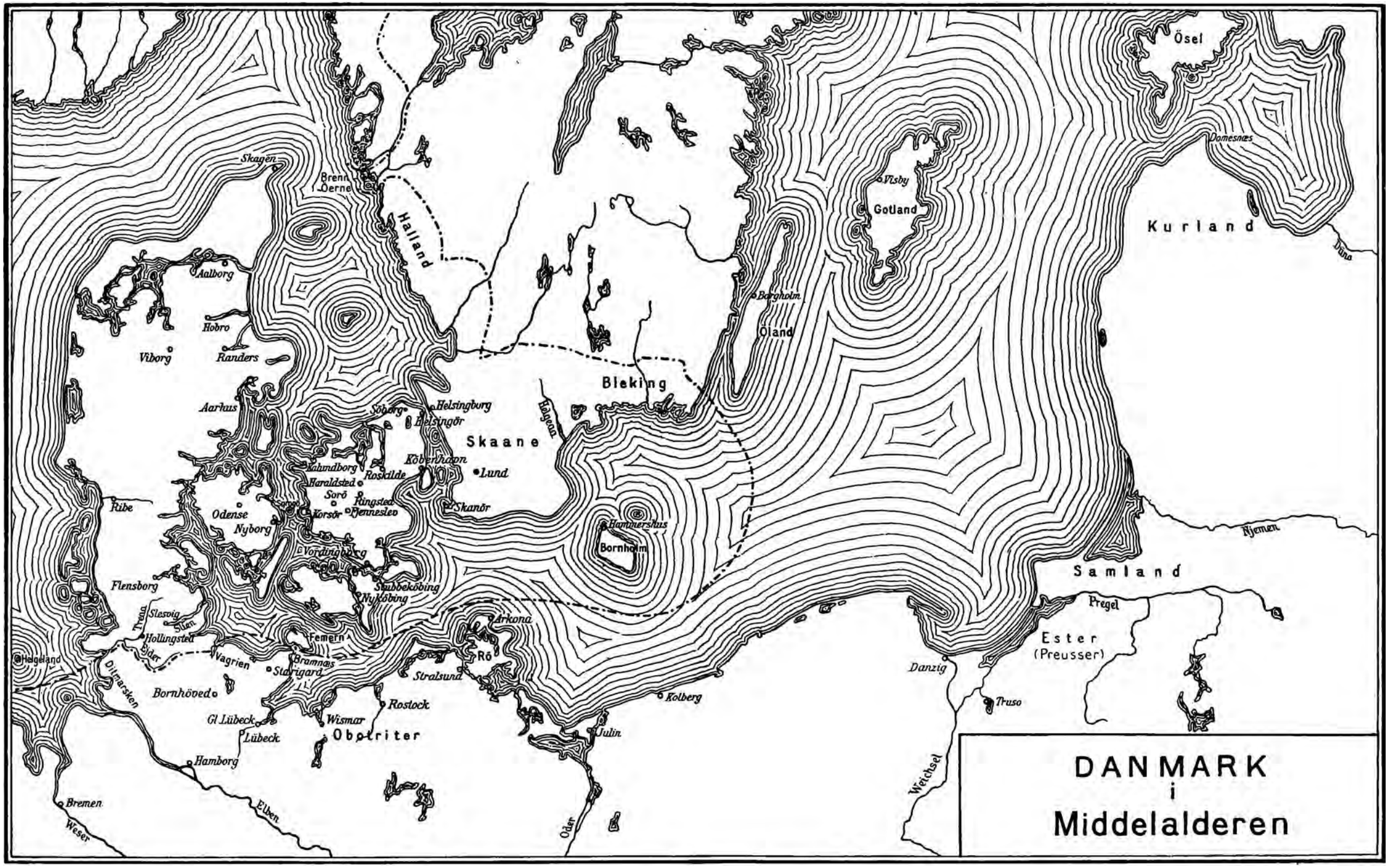
Faa Aar senere overfaldt de selve Landets Konge, Erik Lam, i Store Bælt og nødte ham til at opgive baade Skib og Gods.

Og omtrent samtidig tog de Biskop Kjeld af Viborg til Fange, da han fra Jylland vilde sejle over til Sjælland.

Venderne var som sagt ikke ene om at skabe Usikkerhed paa Søen. Ogsaa norske og svenske Vikinger plyndrede og gjorde Strandhug paa Kysterne, undertiden anførte af selve Landenes Konger. Hakon Adelstensfostre ved Midten, Erik Sejersæl hen imod Slutningen af 900 Tallet og Harald Haarderaade ved Midten af Aar 1000.

Heller ikke de Danske stod tilbage. Om de end ikke i Almindelighed gik i Land og plyndrede paa deres eget Lands Kyster, har de haft svært ved at modstaa den Fristelse, som Vikingelivet i saa rigt Maal fremkaldte, til ikke at være alt for nøje seende med, hvor et rigt lastet Købmandsskib, der kom sejlende saa at sige lige forbi deres Dør, strengt taget hørte hjemme. Og man levede endnu stadig paa den gamle Opfattelse, at der ikke var synderlig Forskel, om i det hele taget nogen, paa Vikingefærd og Handelsfærd. Ud fra hvilken Opfattelse vel omtrent ethvert Handelsskib kunde betragtes som et Vikingeskib og behandles som et saadant.

»Her«, skriver nemlig Mester Adam, og det synes, som om han ved dette *Her* særlig tænker paa Sjælland, »er der Guld i Mængde, som opdynges ved Sørøveri. Med Sørøverne, dem nogle kalder Vikinger, og vore Landsmænd *Askomanner* forholder det sig nemlig saaledes, at de — imod at betale Danekongen en Skat — har Lov til at klemme Bytte af den Mængde Udlændinge, som vrimle i disse Far-



DANMARK i Middelalderen

vande. Derfor hænder det ogsaa, at de misbruge denne Tilladelse, som de har faaet med Hensyn til Fjenderne, ved at gøre den gældende mod deres egne Landsmænd.«

For at skaffe den Fred paa Søen, som den stigende Handel i høj Grad gjorde ønskelig, satte enkelte af Kongerne, hvem det var mere om at gøre at skaffe Ro og Orden paa Havene end at stikke nogle Penge i Lommen, kampøvede Mænd til Høvdinger paa de Steder, hvor der var særlig betydelig Søfart at værne. Saaledes satte Knud den Hellige den raske Egil Regnersøn til Høvding paa Bornholm. Men Kamplysten og sandsynligvis ikke mindre Lysten efter rigt Bytte laa den højbaarne Mand saa meget i Blodet, at han ikke lod det blive ved at værne Øen og Skibsfarten paa Øen mod Sørøvere, men hærgede med sine atten Skibe efter Evne i Vendernes Farvande. Dette gav saa atter Anledning til, at Venderne søgte at hævne sig, saa Østersøen stadig var fuld af Kamp og Uro. Og Blod-Egil, under hvilket Navn Egil Regnersøn er blevet berygtet i Historien, blev tillige mistænkt for undertiden at gøre fredelige Handelsskibe til Bytte, hvis Sejlads han netop var sat til at værge. Saaledes klagede den norske Konge Olaf Kyrre over, at et rigt lastet norsk Handelsskib, som paa sin Rejse til Bornholm lykkelig og vel var kommet gennem Sundet, derefter var sporløst forsvundet, hvorfor han bad den danske Kong Knud (den Hellige) skaffe Oplysning om Skibet. Og saa stor var Kong Knuds Iver for at skaffe Fred paa Søen, at han selv med nogle Skibe drog til Bornholm for at skaffe Lys i Sagen. Spor af en stor Ild paa Stranden samt Beretninger af Folk paa Stedet bestyrkede Kongen saa meget i hans Mistanke, at han lod Blod-Egil gribe. Og over for Kongen bekendte han da ogsaa, at han en Morgen tidlig, da det norske Skib ved indtraadt Lavvande laa paa Grund, havde gjort sig til Herre over det, røvet Godset og brændt Skib og Mandskab paa Stedet.



77. Mønt med Indskrift Valdemarus—Absalon (præget i Roskilde).

Med saadanne Vogtere for Søfartens Fred og med Fjender som de hurtige og gridske Vender forstaar man, at det stod ilde til med dansk Skibsfart og Skibshandel. Og det blev ikke bedre under den alminde-

lige Opløsning, som truede Riget henimod Midten af det tolvte Aarhundrede. Jyllands Østkyst, fra Vendsyssel til Ejderen, laa øde og uopdyrket hen som Følge af Vendernes Plyndringer; Fyn var udplyndret og hærget, saa ingen skulde tro, Øen kunde rejse sig igen, og Sjællands Østkyst og Sydkyst var øde og menneskетomme.

Det var fra Roskilde By, den Bevægelse udgik, der senere med Valdemar og Absalon i Spidsen skulde frelse Landet fra Undergang og skabe en ny Tid i Danmark. Der dannedes af en behjertet Borger i Byen, Sømand eller farende Købmand, et kristeligt Vikinge-Broderskab. Dette Lags Tugt og Skik var følgende, som vi læser det hos Sakse: »Vikingerne havde Lov til at tage de Snækker, de fandt bedst tjenlige, uden Ejerens Samtykke, mod at give ham ottende Delen af Byttet i Skibsleje. Før de stod til Søs, skriftede de for en Præst deres gamle Synder, og efter udstanden Kirkebod nød de den hellige Nadver, som om de alt var paa Dødens Tærskel; de tænkte, at alt vilde lykkes dem bedre, naar de inden Kampen højtidelig havde vundet Guds Naade. De tog kun liden Farkost med, undgik al Byrde og Tynge og nøjedes slet og ret med Vaaben og Føde, men havde intet med, der kunde sinke Søfærden. Vaagenætter og knap Kost vankede der nok af; Søvn fik de kun siddende med Haanden paa Aarelommen. Sejlede de langs Kysten, lod de den forud afsøge ved Spejdere, for ikke at møde noget ukendt eller uforudset. Blæste Børen dem hen til en Ø, saa landede de der, men sendte Folk ud at strejfe rundt paa Læsiden, fordi fremmed Flaade snarest søgte Havn i smult Vande. Tit og ofte stred de mod Fjenden, men altid var Sejren dem let og kostede dem fast intet Blod. Byttet delte de lige, og Styresmandens Lod var ikke større end de menige Sømænds. Fandt de kristne Fanger i de Skibe, de tog, gav de dem Klæder og sendte dem hjem til deres eget: saa gode var de mod deres Trosfæller. To og firsindstyve Vikingesnækker tog de fra Tid til anden, uden at de selv nogen Sinde havde en større Flaade end to og tyve Skibe. Manglede de Midler, saa skød Borgerne sammen til dem, mod til Løn at faa det halve af Byttet«. Dette Vikingelag fandt som sagt først Venner i Roskilde, men bredte sig snart fra Byen ud blandt Bønderne og vandt Tilslutning næsten over hele Sjæl-

land: fra en ringe og spæd Spire voksede det sig snart stort og stærkt, og før der atter var skaffet Danmark Fred, var der ikke Tale om at stikke Sværdet i Skeden.

Det var med saadanne Mænd ved Siden af sig, at Kong Valdemar og Absalon faa Aar senere begyndte Kampen mod Sørøverne i Østersøen, der endte med Rügens, Arkonas, Erobring og Vendernes fuldstændige Underkuelse.

Venderne var blevet angrebet, ikke blot af de Danske paa Søen, men tillige af den tyske Stamme, Sakserne, paa Landjorden fra Syd.



78. Mønt fra Valdemar Sejrs Tid.

Svend Estridsøns Svigersøn, Hertug Gudskalk af Vagrien, en from Kristen og ivrig efter at mildne sine vendiske Landsmænds Sæder og højne deres Kultur, havde 1050 anlagt en By, hvor Sortaa munder ud i Floden Trave, og delvis befolket den med tyske Købmænd. 1138 blev den ødelagt af Venderne, men genopbygget af den saksiske Hertug Henrik Løves Vasal, Grev Adolf II. af Holsten, under Navnet Lybæk, i nogen Afstand fra den tidligere By, ved Ratzeburgersøens Afløb, Wakenitz, til Trave. Tyske Købmænd blev indkaldt fra Køln, Flandern, Holland og Frisland, og snart blomstrede Handelen op. Skibe fra Lybæk sejlede i større og større Tal mellem Traves Munding og Østersøens Handelspladser, og Sakserhertugen, Henrik Løve, saa med Misundelse paa hans holstenske Vasals By. Han følte sig som Tyskernes Fører i Venderkampene og kunde ikke finde sig i, at en Havneby med saa glimrende Muligheder ikke var i hans Haand. Da Lensherren gav Købstadsrettighed til en By, kunde han ogsaa tage den igen, og c. 1156 fratog han den unge By Torveretten eller Retten til at drive Handel. Et Par Aar senere lagde en Ildebrand Byen i Aske.

Men to Aar forinden havde Kong Svend under Borgerkrigen i Danmark plyndret ikke blot den russiske Handelsflaade, som laa i Slesvigs Havn, men tillige Byen og lagt den øde. Den rejste sig vel igen, men blev aldrig mere, hvad den havde været før som Handelsby. Thi Grev Adolf maatte nu afstaa Højden mellem Floderne Wakenitz og Trave til Henrik Løve, og under dennes mægtige Beskyttelse blom-

strede Lybæk hurtigt op. De Handelsflaader, der tidligere i stort Tal og med rig Last af alle Slags Varer, særlig med de kostbare og efterspurgte russiske Pelsvarer, var kommet Østerfra, søgte nu ikke længere ind i Slien til Slesvig, men ad den lettere Vej ind i Traven til Lybæk, hvis Købmænd sad inde med saa gode Forbindelser over hele Tyskland, hvor der under Korstogene var vakt et mægtigt Handelsrøre, og som nu ikke længere afspærredes fra Norden ved en fjendtlig, rovgerrig slavisk Befolkning, at de kunde yde lettere Forsendelse, højere Priser og større Fordele paa alle Omraader, end Handelsmændene i Slesvig havde været i Stand til.

Henrik Løve, der alle Vegne søgte at modarbejde de Danskes Magtudvidelse i Østersøen, lagde alle Aarer for Borde for at ophjælpe og fremme Handelen i hans nye By Lybæk. 1163 indbød han Købmændene paa alle kendte Handelspladser i Norden og ved Østersøen til at komme til Lybæk, hvor de skulde blive vel modtagne og faa fuld Frihed til at handle, eller som det hed i Stadens Sprog: Frihed til at »handle uden Told og Hanse«.

Men den danske Konge saa lige saa klart Lybæks Betydning for Handelens Udvikling som den saksiske Hertug og forstod med Snildhed at udnytte Uenigheden mellem Hertugen og Kejseren. Henrik Løves Fald betød Fremgang for de Danskes Planer. I September 1201 lagde Valdemar Sejr pludselig Beslag paa de lybske Skibe med alt deres Gods paa Skanørmarkedet og tog Købmændene til Fange, og et Par Maaneder senere gjorde han sig til Herre over Travemundingen og Byen Lybæk.

Og da Estland senere hen blev vundet, var Yderpunkterne for den gamle blomstrende Handelslinie i Øst som i Vest i den danske Krones Magt.

Følgerne af Vendernes Underkuelse og Fortyskningen af Landene Syd for Østersøen spores hurtigt paa Handelens Fremvækst i Danmark. Ligesom Absalon ved Anlæget af det faste Stentaarn paa Hol-

men i Sundet mellem Amager og Sjælland havde givet Kysten her et Værn mod Sørøvere, saa Landets Indbyggere, som Sakse skriver, »finge Tryghed til Sejling og Havn«, saaledes værnede Kong Valdemar og andre af Rigets Stormænd andre Dele af Landet ved en Række Borge — som Vordingborg, Nyborg, Kalundborg o. a. — og over alt i Landet blev der skabt en længe ukendt Ro og Fred paa Søen. Medens man tidligere af Hensyn til Overfald paa Søen kun i Flok og Følge kunde sejle til Fiskemarkederne, fik Enkeltmænd nu langt større Frihed til at røre sig, og Deltagelsen i Handelslivet paa Fiskepladserne er blevet langt større end tidligere.

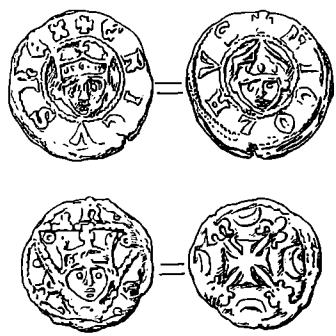
Det nye store Marked, der blev aabnet for Afsætning af Landets Frembringelser ved at de slaviske Folk trængtes bort af tyske Stammer, frembragte straks en livlig Færdsel af danske Fartøjer tværs over Østersøen.

Paa Danmarks Kyster vokser den ene By, Køb̊ing, frem efter den anden. De ældre laa af Hensyn til Sikkerheden helt inde i Landet eller ved den inderste Bund af de lange Fjorde, hvor Sørøvere ikke uventet kunde falde over dem, men først maatte nærme sig Kysten og dernæst ro op gennem Fjorden, hvilket gav Befolkningen Tid til at flygte til et eller andet befæstet Punkt i Nærheden og mulig redde Livet og enkelte Værdisager. I Modsætning til disse ældre Byer vokser i Valdemarernes Tid, da der er skabt Fred paa Søen, Strandkøbingerne frem, Byerne paa den aabne Strand, selv aabne eller kun i ringe Grad befæstede. Den Navneforandring, Absalons By undergik, da den fra Havn gik over til at blive Købmændenes Havn, kan betragtes som et Symbol for de fleste af Tidens danske Byer i Almindelighed.

Det er betegnende for Søhandelens Udvikling hos os, at disse nye Købstæder af sig selv vokser frem paa Kysterne, hvor en naturlig Havn har budt sikker og god Liggeplads for Skibe og let Forbindelse med Land. Det faldt af sig selv, at Landets Herre, som var interesseret i, at der kunde føres Tilsyn med, hvem der løb ind i Landets Havne, og hvis fornemste Pligt det var at hævde Lov og Ret i sit Rige, fik Højhedsretten over Byerne, hvor en Mængde Mennesker kom til at bo tæt sammen under ganske andre Forhold, end de var vant til i Landsbyerne, og hvor der maatte gives særlige og skarpe Regler for Over-

holdelse af Ro og Orden, baade for Handelen paa Torvet og for Sejladsen til Byen. Tilsynet med Overholdelsen af Lov og Ret blev overdraget Kongens Tillidsmand, hans Foged, paa Stedet, som tillige skulde oppebære de Afgifter af forskellig Slags, som baade de Bosiddende og de Fremmede, »Gæsterne«, maatte betale. Og som den, der havde Højhedsretten over Byerne, tog Kongen hver enkelt By i sit Værn og bekræftede dens Privilegier og særlige Retsforhold.

Det var raa og ukultiverede Tider. Det Sammenhold og den Tugt, som Slægtfølelsen tidligere havde dannet, og det Fællesskab som tidligere havde forenet Landsbyernes og Stammernes Slægter, kendtes ikke i Byerne med deres af forskellige fremmede Bestanddele sammensatte Befolkning. Der var enhver sig selv nærmest, og Nabo stod ofte fjendtlig over for Nabo.



79. Mønter fra Erik Plovpennings Tid.

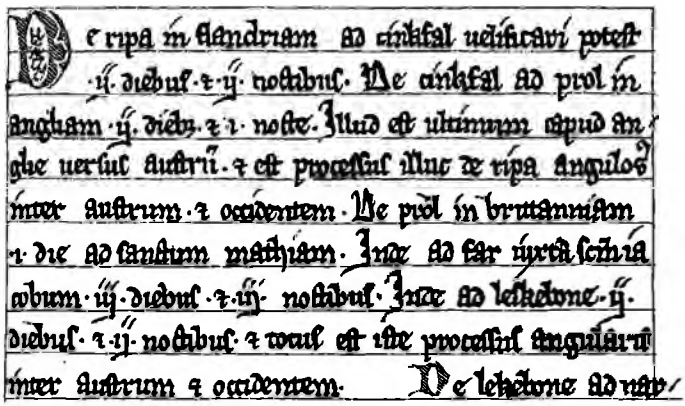
Men Nordboernes Trang til at slutte sig sammen til fælles Forsvar og Beskyttelse gav sig Udslag i Oprettelsen af Broderskaber, Gilder, som med Tidens Ærbødighed for Guds Ord som det eneste blivende og bestandige, af sig selv maatte faa et religiøst Præg.

Det var de bedste Mænd i Byerne, de som i Orden og Lovmæssighed saa Samfundets bedste Trivsel, de som forstod, at med Lov skal man ikke blot Land, men By bygge, der oprettede Gilderne. Oprindelig har der kun været et i hver By, og det var det, der tog Bysamfundenes Ledelse i sin Haand. Gilderne blev i hine voldsomme og utøjlede Tider Planteskoler for alle samfundsbevarende Spirer, hvor man ved indbyrdes Opdragelse lærte ikke blot Høviskhed og god Tone, men Broderlighed og Hjælpsomhed mod sin Næste.

Valdemarernes Tid er en Opgangstid paa alle Omraader. Landet opdyrkedes som ingen Sinde før. Landbruget blomstrede, dets Overskud til Udførsel forøgedes, og Priserne paa dets Produkter steg. Nu først naaede Danmark op i Kultur ved Siden af Europas ældre Folk. Nu først, siger Kr. Erslev, kom Danmark i levende Forbindelse med Europas Hovedlande og blev økonomisk et Led i Datidens Handelsverden.

De store Efteraarsmarkeder fik efter at tyske Købmænd nu havde sat sig fast i Østersøen mod Syd forøget Betydning. Men ved Siden af Silden, i saa lang Tid Landets vigtigste Udførselsartikel, kom nu en ny, nemlig Heste.

De danske Heste var berømte for deres udmærkede Egenskaber over hele Europa og søgte overalt. Arnold af Lybæk omtaler Landets store Rigdom paa Heste, som skyldes de udmærkede Græsgange. Rundt omkring paa de mindre Øer havde Kongerne Stod, hvorfra de fik Heste til deres eget, Hoffets og Rytteriets Behov og til den store Hestehandel, de drev. Hestene gik i Reglen fra Ribe i Skib til England og Flandern, og Udførslen beløb sig til en 8000—9000 Stykker om Aaret.



80. Forskrift for Sejladsen fra Ribe til det hellige Land.

Fra Ribe sejler man i to Dage og to Nætter til Sinkfal (ved Brügge) i Flandern. Fra Sinkfal til Prol (Prawle-Point i Devonshire) i England i to Dage og een Nat. Dette er Englands sydligste Punkt og Kursen dertil fra Ribe gaar i Vinkel mellem Syd og Vest. Fra Prol til St. Mathieu (Bretagnes Vestkyst) een Dag. Derfra til Far ved St. Jacob (de Compostella) tre Dage og tre Nætter. Derfra til Leskebone (Lissabon) to Dage og to Nætter og Kursen er stadig i Vinkel mellem Syd og Vest. Fra Lekebone til nar ... (Njørvasund d. e. Gibraltarstrædet).

En Indførselsvare af en egen Art var Bygningsmaterialet Tufsten, der blev brudt i Rhinegnene og over Ribe ført ind i Danmark og benyttet baade ved Opførelsen af Ribe Domkirke og en Række andre jyske Kirker.

Ribe var i hint Tidsrum, ligesom senere Helsingør, den By i Landet, som laa Europa nærmest, og som havde størst Besøg af Udlændinge. Da Beretningerne om Korstogene og Begejstringen for Kampen mod de Vantro naaede Danmark, var det fra Ribe, at Korsfarerne herhjemme drog ud. Et Vidnesbyrd herom har vi endnu i den kortfattede Beskrivelse af Sejladsen fra Ribe gennem Middelhavet og ud til Palæstina, der er bleven forfattet i Slutningen af det 13de Aarhundrede.

Det var paa et Møde i Odense, hvor Kong Knud var samlet med sine Mænd i Julen 1187, at Pavens Sendebud kom til Danmark med Budskab om, at Jerusalem var faldet i Hænderne paa de Vantro, og med et flammende Opraab til Europas Folk om at gøre fælles Sag til det hellige Lands Frelse. Forsamlingen blev stærkt grebet ved Budskabet om denne alle Kristnes fælles Ulykke, — en frankisk Krønikeskriver giver de Danskes Betagethed et stærkt Udtryk idet han skriver, at de ved Budskabet om Jerusalems Fald holdt op at drikke, — Taarer stod i Øjnene paa hver Mand, og Ingen formaaede straks at give Sorgen Ord. Da rejste Esbern Snare sig og pegede paa de Danskes store Bedrifter i Fortid som i Nutid. »Ved de Danskes Tapperhed værges endnu Grækenland. I Italien, Normandiet og England har de viist, hvor skarpe deres Vaaben var; med Finner, Sember og Vender har de kæmpet og over alt gjort sig Landene underdanige. Saaledes har Higen efter et berømmeligt Navn drevet dem frem, og vi, deres Efterkommere, vil ikke vanslægte fra vore Forfædre og svigte den vundne Ære. Men nu bør al indre Splid og Ufred i Danmark være forbi, og vi alle gaa med til en større og nyttigere Kamp.«

Et Udvalg paa femten Mand traadte sammen og drøftede Sagen. Det blev besluttet at lade Pavens Budskab forkynde paa Tinge og ved Kirkestævne samt at tage fat paa Bygningen af Snækker.

Aaret efter havde de Danske og Friserne et halvt Hundrede Fartøjer rede til Færden. De synes at være sejlet ud i forskellige Afdelinger og til forskellige Tider. Fra Slagelse skal — iflg. en omtrent samtidig Beretning fra Flandern — Præsten Anders være draget ud med tolv Borgere. Han fik efter Sagnet en mageligere Hjemrejse end Udrejse, idet han sovende af en Rytter paa en vælig Ganger blev ført fra det hellige Land til Hvilehøj ved Slagelse.

Andre Korsfarere mindede mest om de gamle Vikinger med deres Eventyrlyst og Kampmod, og sloges over alt, hvor de kom frem, mod de vantro Maurer. En Del af de Danske havde undervejs mistet deres Høvding, hvorfor de ved Ankomsten til det belejrede Akkon i 1190 sluttede sig sammen med nogle Frisere under Jakob af Avernes. En Maaned senere fik de Forstærkning af 400 danske Korsfarere, som

blev anført af en Slægtning af Kong Knud og kæmpede til Foraaret 1191, da Byen endelig overgav sig.

Underligt gik det Resten af det i Odense nedsatte femten Mands Udvalg. Da Tiden kom, at de kunde komme af Sted, var de svundet ind til fem, af hvilke kan nævnes Valdemar d. Stores Søstersøn Aage, der sammen med Erkebiskop Absalons Søstersøn Alexander ejede et Skib, og Sven Thorkillssøn, der havde sit eget Skib. De samledes i Foraaret 1189 ved Hals og sejlede derfra med to andre Skibe til Kongshelle i Norge for at slutte sig til den norske Korsfarerflaade der.

Ulv af Launes, en af Kong Sverres betroede Mænd, skulde føre de samlede Flaader. Da de paa deres Fart Vester ud havde passeret Lindesnæs og sagtens var blevet sat noget Nord efter af Vind og Strøm, besluttede Ulv at løbe op til Bergen og hilse paa Kong Sverre og bede ham om forskellige gode Raad. Dem fik de og gode Gaver og friske Fødevarer, og saa stod de atter ud til Søs. Men Lykken havde de ikke med sig. De led meget af Storm og Uvejr; fra flere af Fartøjerne maatte, for at lette dem, alt Gods og al Proviant kastes over Bord, medens andre, blandt dem den nævnte Svens, blev slaaet itu af Søen og sank. Med tredive Mand af Besætningen var det lykkedes Sven forinden at danne en Flaade af Vragstumper, paa hvilken han med Nød og Næppe tillige med sine Lidelsesfæller kom i Land paa den frisiske Kyst. I Overensstemmelse med gammel Sædvane slog Friserne de fleste af de Skibbrudne ihjel, men det lykkedes dog Sven og en Del andre at redde sig op til Byen Stavorn, hvor Korsfarerne samledes. Og her besluttede de — efter at have svoret at hjælpe hinanden og staa Last og Brast sammen, — at sælge deres Skibe og gøre Resten af Rejsen til Lands. Det gjorde de, men de betingede sig sikkert Ret til først at benytte Skibene til at sejle op ad Rhinen til Køln, hvorfra de gik over Land til Venedig. Og derfra naaede de efter mange Farer ud til det hellige Land.

Ved Normannernes Erobring af England 1066 havde den danske Handel paa dette Land, der uden Tvivl havde været i Tilbagegang efter Knud d. Stores Død, faaet sit alvorligste Knæk. De senere Forsøg paa at genvinde Landet, som sattes i Værk af Svend Estridssøn og Knud den Hellige med store Skibsflaader, — det sidste og mest bekendte fra Limfjorden — bragte ingen Forandring i dette Forhold. De Danskes Søfart paa England gik mere og mere tilbage. De danske Købmænd og Skippere i London mistede som foran berørt deres Særrettigheder og maatte sælge deres Gildehus, og danske Handelsmænd og danske Skibe nævnes sjældnere og sjældnere i engelske Dokumenter. I 1028 tager Kong Johan en Borger fra Ribe, Nikolaus Marinellus med samt hans Fartøj i sin Beskyttelse. Nogen Søfart har der dog været endnu paa 1200-Tallet; af et Dokument fra 1226 hører vi Tale om Udførselen af jyske Heste til England, og at Kongen ønsker at købe en fem-seks Stykker. I 1300-Tallet er der endnu Skibsfart fra Ribe paa England. Af Toldrullerne fremgaar det, at der i Aarene 1303—1323 er ankommet seks Skibe fra Ribe til King's Lynn paa Sydsiden af The Wash. Vi kan nævne disse Fartøjer og tillige, hvad Last de har inde og hvilke Købmænd, der har fragtet dem.

Der er Skibet

Crilannd, som blev indklareret 1303, 8. Juni. Ladningen bestod af Vadmel, Aske, Beg, Korn, Bly og andre Varer. Som Afladere nævnes Peter fra Ribe, Osgen og Pape, bægge ligeledes fra Ribe.

Wilfaire, som indklarerede 1305, 29. August. Ladningen bestod af gamle Klude. Afladeren var Falk fra Ribe.

Lithfot, som indklarerede 1306, 23. Maj. Ladningen bestod af Hvede, og Afladeren var Nikolaus fra Ribe.

Blyelefe, som indklarerede 1306, 2. December. Ladningen bestod af Hvede og Uldstoffer. Afladeren var Regner fra Ribe.

Maynkyn fra Ribe indklarerede 1323, 11. Maj. Ladningen bestod af Sild, Hvede og Byg. Afladeren er ikke nævnt.

Det var imidlertid ikke blot Handelen paa England, det gik tilbage med. Efter Valdemarernes Opgangsperiode kommer der lidt efter lidt en Stilstand. Valdemar Sejrs fremsynte Politik faar ikke de tilsigtede

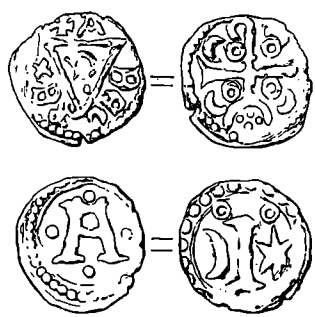
betydningsfulde Følger. Erobringerne i Østersølandene var Hærtog; de blev ikke saaledes som de tyske Tog mod Venderne fulgt af en Skare Bønder og Købmænd, der slog sig ned paa Stedet og blev Kolonisatorer. Og da Lybæk og Hamborg gled ud af den danske Konges Haand, undlod han at fratage dem de Handelsforrettigheder, som de havde faaet som danske Undersaatter: Toldlettelser, Begunstigelser m. H. t. Strandretten og egen Jurisdiktion paa Markedet i Skaane. Og dertil den vistnok selvtagne, men gennem Aarene hævdede Frihed til at handle overalt paa Kysterne, umiddelbart med Bønderne, til største Skade for Handelens Udvikling i Købstæderne.

Medens Storhandelen saaledes lidt efter lidt gled fra de danske Købmænd over til de tyske, var der endnu nogen Tid efter Valdemar Sejrs Død Fremgang i den indenrigske Handel og dermed i Skibsfarten. Men i det følgende Tidsrum, under Stridighederne mellem Kongerne og Rigets Stormænd og under den stigende Opløsning, gik det mere og mere tilbage med Handelen i Danmark. Kongerne synes ikke, som i andre Lande, at have haft Forstaaelsen af den Betydning, Borgerstandens Opkomst kunde have for dem selv. Det kan mulig forklares derigennem, at Borgerstanden i denne Byernes første Tid var for lidt udviklet og for lidet selvstændig til at kunne paaregnes som en Støtte for Kongemagten. Kongerne lod det blive ved at give Byerne de Rettigheder, Borgerne bad om, eller bekræfte de engang givne. Men de ses ellers ikke i nogen Maade at have gjort noget for at værne Borgernes Handel eller fremme Byernes økonomiske Udvikling. Det synes næsten, som om man i hin Tid, hvor der strømmede en saa betydelig Mængde Tyskere ind i Landet, har betragtet de tyske Købmænds Driftighed og Foretagsomhed som et Gode for Befolkningen og hilst den med Tilfredshed.

Kong Abel lægger i Modsætning til senere Konger megen Interesse for Handelen for Dagen. Og hans Handelspolitik viser, at han delte den Opfattelse, at de tyske Købmænds Virksomhed var til Fordel for Landet.

Vi ser da, at medens de nordtyske Handelsstæders Rettigheder fra Valdemar Sejrs Tid, bl. a. de særlige Lempelser, der var tilstaaet dem i Strandretten og i Arveforhold, ikke var blevet hævdet med Styrke

under Erik Plovpenning, fik Lybæk straks sine Handelsprivilegier ikke blot stadfæstet, men udvidet; ligesom ogsaa Hamborg, Rostock og Wismar paa flere Steder i Landet, særlig paa Skaanemarkedet, blev ligestillet med Lybæk. Der blev taget Bestemmelser, som særlig maatte være Storhandelens Indehavere behagelige, om skarpe Forholdsregler over for Folk, der tilegnede sig Strandingsgods, og Umme-landsfarerne, d. v. s. de farende Købmænd, der sejlede uden om Landet, d. e. uden om Skagen, og hørte hjemme i Byerne ved Zuidersøen, fik Lettelser i Tolden. »Saaledes er det Abel, der ret bryder Banen for den tyske Handelsindflydelse i Danmark, og selv om Eftertiden skulde erfare, hvilke Farer der gemte sig heri, er det sikkert, at Fordelene straks traadte klart for Dagen. Abels Stræben har her et Sidestykke i, hvad Birger Jarl udførte i Sverige, og disse kloge Fyrster har ved at fremme Udlændingenes Adgang til deres Riger vel ikke blot tænkt paa de forøgede Indtægter, der derved kunde tilflyde Kronen, men ogsaa paa de mangfoldige baade materielle og aandelige Fremskridt, som et blomstrende Handelsrøre maatte tilføre deres Folk« (Kr. Erslev).

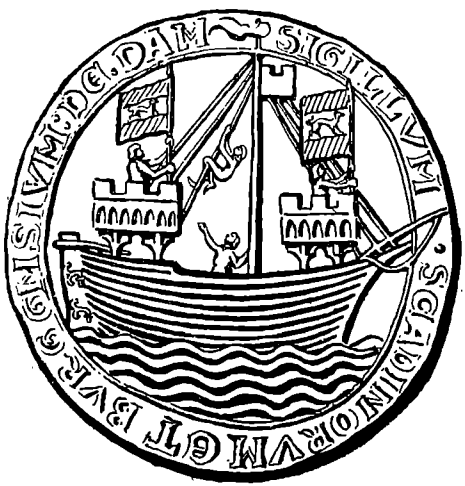


81. Mønter fra Kong Abels Tid.

Men Medaillen havde ogsaa sin Bagside. Danmarks Kultur bliver fra nu af afhængig af Tyskland. Tyske Herrer gik i Tjeneste hos den danske Konge, giftede sig ind i danske Adelsslægter og blev Ejere af store Godser i Danmark. Tyske Købmænd kom over Søen til de danske Havnebyer og gjorde sig til Herrer over deres Handel. Tyske Haandværkere drog i Skarer gennem Hertugdømmet ind i Landet, nedsatte sig i Købstæderne og bemægtigede sig al Industri. De Fordele, som denne Masseindvandring af Fremmede bragte Danmark, var dyrekøbte. Den truede i Virkeligheden med at kvæle alt, hvad der var Dansk.

En væsentlig Grund til Handelens ringe Udvikling i Landet var de elendige Møntforhold. De havde fra gammel Tid, selv under Valdemarerne, aldrig været gode, men forværredes efterhaanden stadig, til Skade for Handel og Vandel. Ogsaa her greb Kong Abel ind og søgte

at skabe en fast og stadig Mønt. Men ogsaa dette blev kun til et Tilløb, skønt nogen Bestandighed paa dette Omraade nok kunde tiltrænges. Hvert Aar lod Kongerne nemlig slaa Mønt, som alene maatte benyttes i Omsætningen. Enhver Undersaat i Landet, der laa inde med større eller mindre Beløb af det svundne Aars Mønt, maatte møde med sine gamle Penge hos den kongelige Møntmester og faa dem ombyttet med ny Mønt. Men det gik selvfølgelig ikke for sig, uden at der maatte betales derfor. Og det var ret anseelige Summer, der paa denne Maade gik ud af Undersaatternes Lommer. Efter gammel Regel maatte man for hver 2 Penninge af den nye Mønt betale 3 af den gamle.



82. Dam's (Flandern) Segl paa et Dokument fra 1309.

Dermed lod Kronen sig dog ikke nøje, men skaffede sig en yderligere Fortjeneste ved efterhaanden at gøre Sølvmønterne mere og mere kobberblandede, saa deres Lødighed blev ringere og ringere. Medens oprindelig 1 Mark udmøntede Penge i Metalværdi omtrent skulde svare til 1 Mark rent Sølv, var man ved Valdemar Sejrs Død allerede kommet saa langt ned, at der skulde 3 Mark udmøntede Penge til for at opveje 1 Mark Sølv. Og det blev stadig værre. I Erik Klippings Tid skulde der 4½ Mark Penge, i Erik Menveds 8, ja 10 Mark Penge til for at veje op mod 1 Mark Sølv.

Selve Pengestykkernes Ydre blev mere og mere tarveligt, efterhaanden som de blev mere og mere kobberblandede. De var skødesløst afrundede, daarligt prægede og uden Omskrift. Det Ydre svarede saaledes ganske til det Indre.

Intet Under, at Befolkningen hellere vilde have de gode, værdifulde og ofte smukke Mønter, som de fremmede Købmænd bragte med sig. Hansestædernes »Hvider« (Wittenpenninge), engelske »Sterlinge« eller flamske og franske »Tournos«. Men den almene Gyldighed, som de gode fuldvægtige fremmede Penge havde over for den slette

hjemlige Mønt, har haft sin Del i den danske Handels ringe Kaar.

Mest af alt bidrog dog hertil de usikre Forhold i Landet og særlig paa de danske Farvande. Thi det var paa Søen, de Handlende færdedes. Og den Sikkerhed, som Valdemar I og Absalon havde tilvejebragt



83. Skibe 1489. Efter Maleri af Memling paa St. Ursula's Skrin.

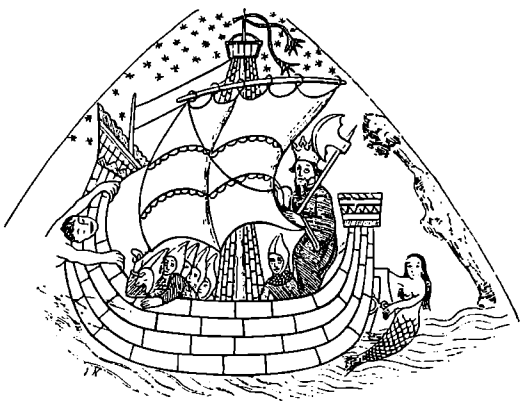
paa Vandet, og som havde bragt Handelen til at blomstre og skabt en Mængde Byer paa Landets aabne Kyster, holdt kun ved Valdemarstiden ud.

Ikke for det — Skibsfarten standsede ikke, der var Skibe nok paa Søen. Og fredelige nok kunde de se ud, som de skikkeligste og fromme-

ste Handelsfartøjer. Men det var forsigtigst ikke at tro dem. Mere end nogen Sinde var det vanskeligt at skelne mellem Handelsmand og Sørøver. Kystbefolkningen i Danmark, som i Vikingetiden rundt i Europas Lande, kunde — sikkert med mange Suk og Klager — have gjort Goethes Ord til sine:

> Krieg, Handel und Piraterie —
> dreieinig sind sie, nicht zu trennen.

Ufreden kom baade fra Landets politiske Fjender, de vendiske Hansestæder, og fra Røvere og Fribyttere, ikke blot fra nordtyske og norske Havnebyer, men tillige fra mangen dansk, idyllisk smilende Vig eller Fjord.



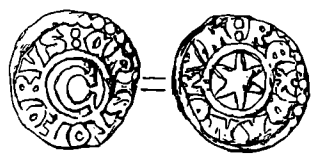
84. Hellig Olafs Fartøj angribes af Havtrolde. Kalkmaleri i Vallensbæk Kirke, fra omtr. 1400.

De vendiske Byer og Lybæk, den ledende først og fremmerst, havde et klart Øje for de Muligheder for et rigt og blomstrende Handelsliv, som visse Stæder i Danmark frembød paa Grund af deres Beliggenhed — i første Række København. Absalon havde nok vidst, hvad han gjorde, da han byggede sit Taarn som Værn for fredelig Skibsfart netop paa Holmen foran den udmærkede Havn ved Hovedløbet til Østersøen.

Hvor smaat og ringe bevendt det end var med den danske Handel i hin Tid, er Lybæks aarvaagne Vagtsomhed over for København et sikkert Vidnesbyrd om den Betydning, de tillagde denne Plads og den Værdi, de forstod, den vilde kunne faa, naar Betingelserne for en fredelig Skibsfart kom til Stede. Og de søgte, naar Lejlighed gaves, at kvæle den i Opvæksten. Saaledes i 1248, da en Flaade fra Lybæk erobrede Byen, udplyndrede den og stak Ild baade paa Borgen, Byen og de nærmeste Landsbyer. 1368, under Krigen mellem Valdemar Atterdag og Hansestæderne, blev København atter erobret, Byen plyndret og ødelagt i Bund og Grund og Slottet nedrevet, saa der ikke levnedes Sten paa Sten.

Men trods de ublide Kaar, den unge Handelsstad maatte lide, rejste den sig dog stadig paa ny. Og da den, som hidtil havde hørt under Roskilde Bispestol, hvilket paa mange Maader havde hæmmet dens Udvikling, i 1416 kom i Kongens Magt, skete netop det, som Hansestæderne saa nødigst af alt. Thi som Rigets By vilde København med sin udmærkede Red og Havneplads kunde blive dem en ganske anderledes farlig Medbejler paa Handelens Omraade end som Roskildebispens By.

Hvad Erik af Pommern tilsigtede med 1416 uden videre Omstændighed at gøre sig til Herre over Biskoppens By, blev lagt klart for Dagen, da han i 1425 paalagde alle fremmede Skibe en Afgift for at faa Lov til at sejle paa Rigets Strøm, Øresundet, en Afgift, der skulde betales ved Helsingør, hvor Borgen Krogen var bleven bygget ude paa Pynten, for sammen med Kärnan i Hälsingborg paa den anden Side af Sundet at give hans Paabud om Sundtolden tilstrækkelig Vægt.



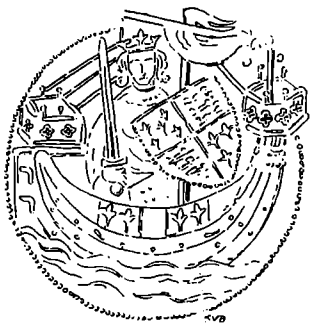
85. Mønt fra Christoffer I.s Tid.

Det var en saa skarp Udfordring til Hansestæderne, der i lang Tid havde været de Herskende paa de danske Strømme, som vel muligt. Og i 1427 satte de sig for med væbnet Haand at tiltvinge sig fri Fart gennem Sundet. København skulde atter erobres og ødelægges. Men paa Byens Red blev den lybske Flaade slaaet og tvunget til Flugt. Og da de Aaret efter kom igen, denne Gang med en Flaade paa 260 Skibe med 12000 Mand om Bord for at erobre Byen og forsænke Havnen, blev de atter slaaet tilbage med stort Tab af Byens Blokskibe og Pramme, og København var reddet.

Mere ødelæggende for Handelen end disse Krige, som ikke indskrænkede sig til Angreb paa København alene, men til Plyndringer og Hærgninger af en Mængde Byer paa Kysterne og af det aabne Land, var dog de stadige Røverier paa Søen. Ligesom Tyskland havde sine Landevejsrøvere, — blandt hvilke man fandt baade Adelsmænd og Borgere og Bønder — havde Danmark sine Sørøvere. At københavnske Borgere i 1258 hængte en Kirkens Mand, en Degn, paa hans egen Dørstolpe, for Røveri, maa ikke tages som Udbrud af moralsk Indignation. Det var sandsynligvis dem, der havde lidt Skade ved Degnens

Røverier, som besørgede Eksekutionen. De københavnske Borgere kunde ogsaa selv finde paa at drive Sørøveri eller Kaperi, og det mod Skibe, som ikke tilhørte Rigets Fjender. At de tyske Ridderes Skibe, som laa i Byen 1294, da Oprøret mod Bispen brød løs, blev plyndrede, kunde vel undskyldes med, at det skete under et Oprør. Mere ejendommeligt er det, at Grev Knud af Halland, en Borger fra Wismar, Borgere fra København »og nogle andre Sørøvere« i 1329 kunde kapre et engelsk Skib ved Rævshalen uden for København.

Den almindelige Lovløshed, der indtraf saa snart efter de fleste danske Byers Anlæg og lammede deres Udvikling i Barndomsaarene, naaede sit Højdepunkt under Borgerkrigen efter Erik Klippings Drab og under de Fredløses og deres norske Venners Plyndringer paa de danske Kyster og Farvande. At de samtidig tvang den kongelige Møntmester, som var faldet i Hænderne paa dem, til at slaa falsk Mønt, bidrog ikke til at hjælpe paa Forholdene.



86. Rosenobel fra Edward III, 1327—1377.

En af de ihærdigste af de norske Fribyttere var Alf Erlingsen ogsaa kaldet Mindre-Alf. Hans sidste Bedrift 1285, der bragte ham i Galgen ved Helsingborg, besynges i to Folkeviser. Af den ene kendes kun det første Vers:

Og Sønden sejle de tyske Mænd
alt baade med Mel og Malt,
men Alf han ligger i Øresund,
han tager det fra dennem alt.

Af den anden er der optegnet flere Vers:

Alf han ser udi Søen saa vide,
han ved den Sti, som Skibene mon skride,
Kender I Alf?

Alf han staar i fremmer Stavn,
han ser de Kogge for København.

»Hisset ser jeg de Kogge ni,
det bliver mit Gods, som der er udi«.

Han satte sig alene i Baad,
og saa ror han de Kogge imod.

Der fortælles nu, hvorledes Mindre-Alf entrer Skibene og hugger ned for Fode, »til han var mod«, d. v. s. mødig, men da stod han ogsaa »i femten Ridderes Blod«. Derpaa

saa tog han alle de Kogge ni
og sejled dermed af Danmark fri.

Og der kom Tidend' til Rostock ind,
da blegned saa mangt et Rosens-Kind.
Kender I Alf?

At Mindre-Alfs Sørøverier vækker Sorg i Rostock, giver os Oplysning om, hvad man paa Forhaand kunde slutte sig til, at Røverierne paa de danske Farvande gik ikke blot ud over den danske Handel, men ogsaa over den tyske. Og det i en saa meget større Maalestok, som den tyske Handel var betydeligere end den danske. De store Hanse-Kogger med deres rige Ladning, som ikke altid indskrænkede sig til »Mel og Malt«, men som mange Gange bestod af kostbare udenlandske Varer, frembød et ganske anderledes og lokkende Maal for raske Sørøvere end de smaa danske Fartøjer, som besørgede Omsætningen af det daglige Livs Produkter mellem Landsdelene.

I denne lovløse Tid maatte Søfolk frygte Folk paa Kysten lige saa meget som Røverne paa Søen.

Kystfolk havde fra ældgammel Tid den Opfattelse, at hvad Havet kastede ind paa den Strand, hvor de boede, blev deres Ejendom. Kom der skibbrudne Folk levende med i Land, løstes Ejendomsspørgsmaalet let ved, at de blev slaaet ihjel.

Med Kristendommens Indførelse mildnedes Sæderne. I Jyske Lov træffes der Bestemmelser, sigtende til at værne saa vel den skibbrudne Mands Liv som hans Gods. Men Stranden var aaben og strakte sig langt; den kongelige Foged, som skulde hævde Loven, var stundom langt borte, og Fristelsen til at tilegne sig, hvad der saa at sige bragtes En lige til Døren, var stor. Men der blev dog nu forsøgt i noget Mon at værne de ulykkelige, som led Skibbrud paa Kysterne. Vold og Rov

paa Stranden, selv over for Fremmede, blev fra 1286 straffet som almindeligt Røveri. Hjalp Strandboerne til med at bjærge, skulde de have en lidelig Bjærgeløn. Men hjalp Fogeden til, kunde han paa Kongens Vegne fordre en Tredjedel af det bjærgede Gods.

At det ikke var Smaating, det drejede sig om, fremgaar af den Paastand, som en af Christjærn II.s Forsvarere fremsætter, at Kongen ved sin nye humane Lovgivning om Vrag og Strandret havde forringet sine Indtægter med 70000—100000 Gylden om Aaret.

I den kongeløse Tid, Pantsættelsernes Tidsrum, hvor Holstenerne var fuldstændig Herrer i Landet, hvor Fortyskningen og den almindelige Opløsning under »den sorte Døds« Rasen var paa sit højeste, var der næppe nogen dansk Handelsvirksomhed at tale om. Alt laa nede. Et Par Verselinier fra hin Tid maler os Tilstanden i vort Fædreland:



87. Fra Stralsund Segl.

»Suk og klag med sorgfuld Mine,
kummerfulde Danmarks Rige!

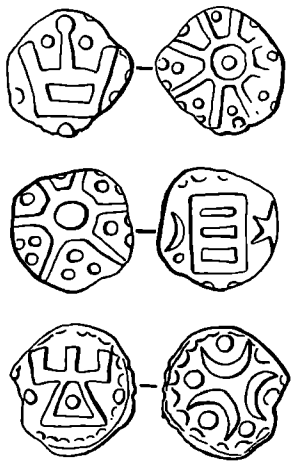
Man ser da ogsaa det Særsyn, at Landets Hersker, den kloge Dronning Margrete ikke blot ser gennem Fingre med Sørøverierne, men ligefrem — om end ikke aabenlyst — begunstiger dem. Det er jo først og fremmest Fjendens, Hansestædernes Handel, det gaar ud over!

I Marts 1377 laa der 200, i April 400 Sørøvere under Fyn. Danske og tyske Herremænd, Borgere og Bønder fra bægge Lande, tog Del i Forretningen, og rundt omkring i de danske Farvande var der Smuthuller, saaledes f. Eks. Lindholm i Nyborg-Bugten, hvor det røvede Gods ophobedes. Hansestædernes Venskab indbyrdes var ikke større, end at de røvede fra hinanden, naar Lejlighed gaves. Særlig drev de mecklenborgske Byer deres egen Politik, og det hedder udtrykkelig, at der altid var Glæde i Wismar og Rostock, naar der kom Bud om, at der var kapret meget Gods fra Lybæk.

Var de danske Byers Tab store ved denne Usikkerhed paa Søen, var de dog for intet at regne mod Hansestædernes. De preussiske

Byer alene anslog deres Tab i Aarene 1370—1384 til over 30000 Mark Sølv, vel omtrent en halv Snes Millioner Kroner.

Men det skulde blive værre endnu. I 1389 efter at Dronning Margrete havde vundet Sverige med Undtagelse af Byen Stockholm, som hun endnu belejrede, opstod i de mecklenborgske Byer Vitalianernes eller Fetalliebrødrenes berygtede Kompagni. Dets oprindelige Formaal var Kong Albrechts Befrielse og Stockholms Forsyning med Levnedsmidler eller »Fetallie«, men det blev snart til det mest hensynsløse Sørøveri. »Hele Søen blev usikker«, skriver Krøniken, »thi Fetalliebrødrene røvede baade fra Venner og Fjender.«



88. Skaanske Kobbermønter fra Midten af det 14. Aarh.

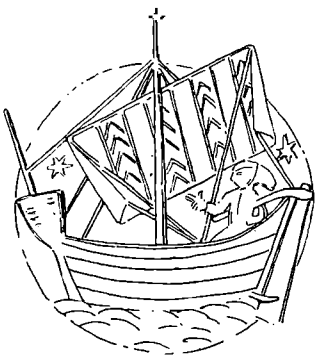
At de ikke tog det saa nøje med, hvem de vendte sig imod, fremgaar af Beretningen om et Skib, som de overhalede, skønt de godt vidste, at det ikke var dansk, men var fra Stralsund. Da de kom det langs Siden og søgte at entre det, viste det sig imidlertid, at Mandskabet forstod at bide fra sig. Og Enden paa Legen blev, at Vitalianerne blev de smaa. »En Hundrede Stykker af dem blev fanget, bundet og stoppet ned i tomme Sildetønder, der atter blev slaaet til og smukt stablet Lag paa Lag i Lasten.« Det var, hedder det i Krøniken, Sørøvernes almindelige Maade at behandle deres Ofre paa. Og med sin humoristiske Ladning vel forstuvet satte Stralsunder-Fartøjet Kurs efter den hjemlige Havn, hvor Sildetønderne sikkert under megen Moro og Lystighed blev slaaet op og deres Indhold sendt ud til de ventende Galger.

Man vil saaledes forstaa, at det var en praktisk Bestemmelse, Skaanefarerne vedtog i Lybæk, at enhver Købmand fra Staden, der agtede sig til Marked i Skaane, skulde medføre fuldt Harnisk og Vaaben.

Men i 1393 havde Usikkerheden paa de danske Farvande naaet en saadan Højde, at Hansestæderne vedtog at indstille al Sejlads paa det skaanske Fiskemarked. Og først ved Stockholms Overgivelse og den endelige Fred 1395 blev der Mulighed for at faa gjort en Ende paa Lovløsheden paa Søen.

Da det efter den lange urolige Tid atter blev muligt at færdes trygt i de danske Farvande, fik Handelen en Bør, som den hidtil ikke havde kunnet glæde sig ved.

Den unge Konge, Erik af Pommern, viser sig straks, ved sin raske Bemægtigelse af Biskoppens By København, at have Øje for dennes og i det hele for Sundets Betydning for Handelen i Danmark. Og ikke mindre for den Skade, Hansestædernes Overmagt paa Handelens Omraade rummer for Landets Interesser. For første Gang i lange Tider ser man Landets Konge besjælet af Iver efter at værne sit Folk mod deres Overgreb. Og han slaar straks ind paa den rette Vej ved at søge at faa ikke blot Myndighederne, Rigsraadet, »Klærkeri og Ridderskab« eller som man senere vilde udtrykke det, Gejstlighed og Adel, men ogsaa Borgerne selv i Tale.



89. Skib i Kiels Segl.

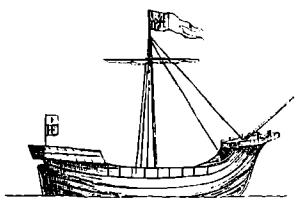
Tit og ofte, hedder det i det mærkelige Kongebrev af 1422 d. 15. Februar, har ikke blot vort Raad, Klærkeri og Ridderskab, klaget over de uheldige Forhold i Handelslivet, men ogsaa — og nu sidst i Ringsted — har Borgere og Købstadsmænd klaget og besværet sig over, at det Købmandsskab, som Købstædernes Borgere skulde have at nære sig af, er nu i Hænderne paa Folk ude paa Landet, Bønder, Vornede og Forprangere, der falbyder alle Slags Varer som Klæde, Humle, Staal, Sardug, Lærred og alt saadant. Og enhver, som vil, farer (d. v. s. sejler) og vandrer til nye Fiskerlejer omkring i Landet og køber der, hvad dem lyster og gør stort Forkøb baade paa Sild, paa Fæ og paa allehaande Købmandsskab.

Eftersom nu alle fornævnte har bedet Kongen finde paa Raad og Middel herimod, har han ladet Biskop Jens af Sjælland og de andre Prælater og Riddere her af Landet samt de bedste og forstandigste Købstadsmænd, han kendte, kalde til sig og bedet dem om Raad i denne Sag.

Og efter at have hørt deres Udtalelser paabød Kongen nu, at alle Borgere og Bymænd, som ikke drev noget Haandværk, skulde nære

sig af Købmandsskab og Brygning, alle Haandværkere, af hvad Navn nævnes kunde, derimod af deres Haandværk.

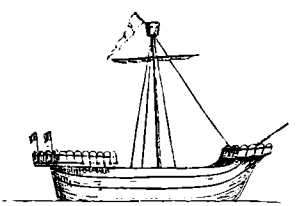
Men al Handel skulde foregaa i Købstæderne, og de mange Handelspladser, Fiskepladser eller Bondehavne i Vige og Fjorde, hvor de tyske Handlende havde ligget og drevet Forprang, d. v. s. handlet direkte med Bønderne, Rigets Told og Købstæder til Skade og Afbræk, blev erklæret for ulovlige og forbudt som saadanne.



90. Skib i Elbings Segl 1424.

Og for at de tyske Handlende, Gæsterne, som de hed, ej heller i Byerne skulde kunne drive Forprang til Købmændenes Skade, blev det paabudt, at der hver Torvedag fra tidlig Morgen indtil Kl. 10 slet, skulde rejses et Flag paa Torvet. Saa længe dette vajede, maatte Gæsterne ikke købe eller sælge noget paa Torvet, men kun »bofaste Borgere og Bymænd«. Saa snart Flaget var taget ned Kl. 10, maatte Gæsterne begynde at handle.

Eet er at give Love, et andet at føre dem igennem. At dette ikke er gaaet saa glat, ser man deraf, at det er nødvendigt atter og atter at gentage disse Paabud. Men efterhaanden føjes der en Mængde Bestemmelser til, som viser i hvilken Grad Kongerne nu er optagne af Bestræbelser for paa alle Maader at værne de danske Købmænds Interesser. Der blev sat strenge Straffe for Omstrejfen i Landet og ulovligt Købmandsskab. Den Gæst, der gjorde sig skyldig i sligt, mistede alt det Gods, han havde at fare med, og skulde dertil bøde 40 Mark til Kongen og 40 Mark til Byen. Hovedreglen for de fremmede Købmænds Optræden blev kort og godt udtrykt i Sætningen: »Gæst maa ej købslaa med anden Gæst, saa lidt som med Bonden, men kun med Borger som i Byen er.«

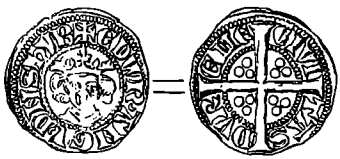


91. Skib i Amsterdams Segl 1432.

Detailhandel maatte kun drives af Byens Borgere. Ingen Gæst maa — iflg. Erik af Pommerns Privilegier for København — sælge Lærred eller Klæde i Alental, men i halve eller hele Stykker og Lærred »efter Hundred eller Reb«. Hoser maa de ikke sælge i mindre end hele eller halve Dusin, Øl i Tønder, men ikke i Kander, Salt i Tønder, men

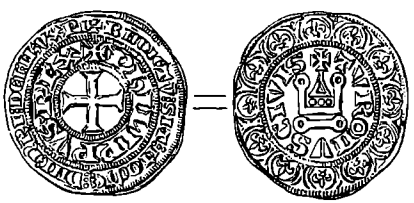
ikke i Skæpper. Ligesaa maa Gæster paa Torvedagen efter Kl. 10 i Almindelighed kun købe i større Partier og i mindre ikke mere, end de har Brug for til deres eget Bord, d. v. s. til deres daglige Behov.

En Følge af disse Forbud mod Detailhandelen var den, at Gæsterne ikke maatte have Bodesalg eller Butikssalg i Byerne. Ingen maa stande i Krambod, Klædebod eller Suderbod (d. e. Skomagerbod) uden Bymænd. Og det har sikkert været paabudt i andre Byer, som det var i København, hvorledes Gæsterne skal føre deres Varer fra Skibet, med Undtagelse af Korn, Kul, Tømmer og fersk Sild, som maatte sælges fra Skibsbroen, op til Herberget og kun maatte sælge dem fra Gaarden. De maa have Lov til at hænge et Tegn ud for at varsko Folk, at her findes det og det til Salgs, men de maa ikke sætte deres Varer frem paa Skammel, hverken paa Gaden eller i Vinduet.



92. Sterling. Engelsk Mønt fra Durham.

Ved »Herberget« maa man ikke tænke sig noget offentligt Gæstgiversted eller Værtshus. Gæsterne skulde bo, ligge i Herberge, hos Byens Borgere. Derved fik Byens Handlende Lejlighed til at føre Tilsyn med Gæstens Opførsel og til at passe paa, at denne ikke drev nogen Smughandel, Husbonden og hans Lavsfæller i Staden til Skade. Og hvis en eller anden Borger, som havde en fremmed Gæst i sit Hus, skulde føle sig fristet til at staa ham bi i ulovlig Handel, mødtes han straks med Paabudet om, at ingen Borger maa købe med Gæsters Penge, lige saa lidt som nogen Borger maa tage Bondens Penge og gange dermed i Tyskens Boder og købslaa, Bonden til Gode og sine Medborgere til Skade.



93. Tournos. Fransk Mønt fra Tours.

I Markedstiden herskede der større Handelsfrihed for Gæsterne, der f. Eks. fik Lov til i visse Dage at holde aaben Bod paa Gade eller Torv. Disse Markeder har vel nok været til Gavn for Byens Borgere i Almindelighed, men vel næppe for Købmændene i Særdeleshed.

Betegnelsen »Gæster« stammer fra Byernes ældste Tid, da de frem-

mede Købmænd, udsendt af Sammenslutninger i deres Hjemstavn, kun kom til Fiskepladserne i Markedstiden og drog bort, saa snart denne var omme. Men efterhaanden som Byerne udviklede sig, saa disse Handelsselskaber eller Kompagnier i de nordtyske Byer deres Fordel ved at holde deres udsendte Købmænd i Byerne Aaret rundt. Disse Mænd, der saaledes blev liggende Vinteren over i Byerne, fik Navnet Liggere.

Var det Gæsterne, der som paagaaende Landfarere var farligst for den danske Mands selvstændige Handel i Øjeblikket, saa var det Liggerne, der blev de farligste i Længden. Hvilket viste sig stærkest i København, der snart havde udviklet sig til den mest betydende Handelsby i Landet. Thi stærke ved deres indbyrdes Sammenhold og ved det tyske Kompagni, som de tidlig, længe før der var Tale om et dansk Kompagni, havde oprettet her, og ved deres stadig nære Forbindelse med den tyske Hjemby, dannede de efterhaanden en Stat i Staten med Frihed til at drive Handel, Frihed for forskellige Toldafgifter og Frihed for at dømmes efter Byens Ret.



94. Mønter fra Dron. Margrethes Tid.

De Indskrænkninger i de fremmede Købmænds Handelsfrihed, som Erik af Pommern og Christoffer af Bayern til Hansestædernes Forbitrelse havde indført, havde særlig været rettet mod Gæsterne, »Pebersvendene«. Liggerne havde haft et Værn i deres Egenskab af bosiddende Mænd i Byen. Og Følgen var blevet den, at de Fremmede i større og større Antal havde bosat sig i Byerne, særlig i København, og var blevet Liggere. Men Kongerne havde i stigende Grad Øje for Nødvendigheden af at værne deres Undersaatters Handel. 1472 tillader Christjærn I. de sjællandske Købstæder at holde et aarligt Møde i Ringsted for at drøfte og overveje Købstædernes Trivsel og Fremgang, »som os og Riget stor Magt paaligger«. Kongen selv viser sig stærkt optaget heraf og udsteder i 1475 sin store Handelsforordning, hvis vigtigste Bestemmelser er disse, at det forbydes fremmede Købmænd at blive i Riget Vinteren over, og at de tyske Kompagnier i Landets Købstæder skal opløses.

De tyske bosiddende Købmænd i Byerne maatte saaledes tage dansk Borgerskab og blive danske Borgere, opgive deres Sammenslutning i tyske Kompagni og deres Særstilling i Samfundet samt gaa ind i det danske Kompagni. Vilde de ikke tage fast Bopæl i Landet, skulde de



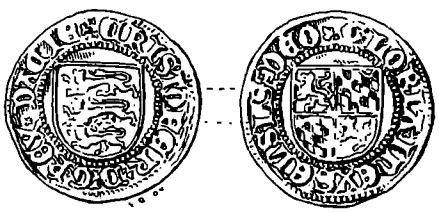
95. Erik af Pommern. Kobbersterlinger, prægede i Næstved og Odense.



96. Mønter, prægede for Erik af Pommern i Lund.

betragtes som Gæster, der maatte komme hertil om Foraaret med første aabne Vande og skulde fare bort St. Andreasdag (d. 30. November).

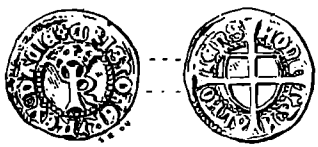
Det var med eet Slag at forsøge paa at afkaste det tyske Herredømme, der paa Handelens Omraade saa længe havde kuet de danske Byers Udvikling. Og selv om det ikke lykkedes straks vedblivende at hævde Bestemmelserne i Christjærn I.s Handelsforordning af 1475, var det dog et mægtigt Skridt fremad. Der tilførtes Byerne en Mængde dygtige og driftige Handelsmænd, som baade havde Penge og Forbindelser i Udlandet. Og man kan af Hansestædernes stadige Klager over den Behandling, de nu maa lide i de danske Købstæder, se, at det ikke længer er Regeringen, som gennem sine Fogeder bremser deres alt for paagaaende Udsendinge, men at det er Borgerne selv, som gennem deres Borgmestre og Raad med større og større Held søger at hævde deres Rettigheder over for de Fremmede.



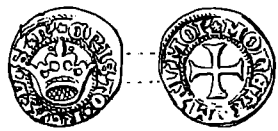
97. Mønt fra Christoffer af Bayerns Tid.

Det var ikke blot de danske Kongers vaagnende Interesse for Handelens Opkomst i de danske Købstæder, der endelig begyndte at sætte en Grænse for Tyskernes tidligere Overmagt. Forskellige andre Omstændigheder greb ind og virkede i samme Retning, først og fremmest Skaanemarkedets Tilbagegang i sidste Halvdel af 1400-Tallet.

Denne skyldtes Konkurrencen ude i Vesterhavet. Flamlænderne havde faaet Øje for Silderigdommen paa Bankerne herude, og Englænderne og Hollænderne er ikke sene til at gøre den samme Opdagelse. Men det har til Følge, at der ikke længer kommer »Umme-



98. Hvid fra Christoffer af Bayerns Tid.



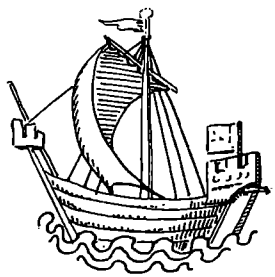
99. Sterling fra Christoffer af Bayerns Tid.

lands-Farere«, Skibe fra Vesterleden, til Skaanemarkedet. Varemarkedet holder op af sig selv, selv om Sildemarkedet vedvarer en Tid endnu. Og dette har atter til Følge, at den Varehandel, der fra den tidligste Middelalder havde været koncentreret paa Skaanemarkedet, nu spredes rundt til de danske Købstæder.

Og samtidig har Danmark faaet en ny Indtægtskilde, der bringer Erstatning for det svindende Sildefiskeri. Det er Opdrætning og Udførselen af Hornkvæg, der synes begyndt straks efter at Dronning Margrete havde bragt Fred og Ro i Landet, og som i lange Tider skulde sprede Velstand hos Befolkningen ude paa Landet.

Men den udenrigske Skibsfart besørges endnu af fremmede Fartøjer. Dog ikke som før af tyske alene, men tillige af hollandske og engelske.

Den danske Handel arbejder sig kun langsomt frem. Og under Unionskrigene og Borgerkrigen under Reformationen faar den atter et Knæk, som der skal mange Aar til at komme over.



HANDEL OG HANDELS-FLAADEN I 16. AARH.

1. Handelens Opkomst.

Unionstiden havde rummet Muligheder for Skabelsen af et nordisk Handelsherredømme, og Christjærn II.s Planer viste, at han tilfulde havde Øje derfor. Han vilde gøre Stockholm og København til Stapelstæder, bringe den russiske Handel paa danske Hænder og udnytte Beliggenheden ved Sundet til at skaffe sig Herredømmet over al Østersøhandelen. Men Hansestæderne var endnu dengang stærke nok til at kunne krysse hans Planer. Lybæk og Danzig sluttede Forbund imod ham, og Lybækkerne førte hans farligste Modstander, Gustav Wasa, tilbage til Sverige. Med Christjærn II.s Fald var disse Stormagtsplaner skrinlagte for bestandig. Hvad Handelsaand, der fandtes i de nordiske Lande, var i Øjeblikket, under Borgerkrigen, lammet og blev, da der efterhaanden kom ordnede Tilstande, til en Begyndelse atter henvist til Fortidens smaa og beskedne Opgaver.

Men ogsaa *Hansestædernes* Planer skulde lide Skibbrud. Tilsyneladende stod Lybæk paa sin Magts Højde i 1524, da Byen mæglede og stiftede Fred mellem de nordiske Lande efter at have fordrevet Kongen over det samlede Norden og indsat to andre i hans Sted. Alle Hansaens gamle Privilegier blev paa ny stadfæstede, og der blev truffet Aftaler om at holde den farligste Konkurrent, Hollænderne, ude. Men det varede ikke længe, før Aftalerne blev omgaaet baade i Danmark og Sverige. Lybækkernes Protester blev virkningsløse, og i Grevefejden spillede saa Byen Vabanque om hele sin Stilling i Norden — og tabte.

I Jørgen Wullenweber fik Lybæk *sit* Modstykke til Christjærn II: den samme højtflyvende Stræben, de samme urolige, fantastiske Planer,

den samme tragiske Undergang for Føreren og hans Parti. Med Grevefejden var Hansestædernes politiske Rolle udspillet, og de traadte nu definitivt ud af de baltiske Stormagters Række. Snart maatte de nøjes med at bede, hvor de før havde befalet, og nøjsomt tage mod de Indrømmelser, de nordiske Riger vilde unde dem. Der kunde ikke længer fra deres Side lægges nogen virkelig Hindring i Vejen for det Genrejsningsarbejde i Danmark, som udfyldte Christian III.s hele Regeringstid.

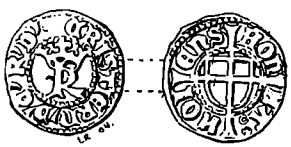


100. Byen Lybæks Segl fra omtrent 1250.

I Fredstraktaten med Lybæk 1536 havde Christian III ganske vist lovet at stadfæste alle Privilegierne fra Kong Hanses, Christjærn II.s og Frederik I.s Tid; men dette Løfte opfyldte han aldrig. Aar efter Aar mindede Hansestæderne derom, talrige Møder blev afholdte, og Klagepunkter blev fremførte fra bægge Sider; men Forhandlingerne førte ikke til noget endeligt Resultat, saa længe Christian III. levede. Stænderne klagede til Kejser Karl V., og han tog sig ogsaa af deres Sag; men Christian III. kunde svare ham, at han var forpligtet til at hævde sine egne Undersaatters Interesser, og dermed lod Kejseren sig nøje. Christian III. kunde tillade sig at spærre Øresund og derved ramme Hansestædernes Sejlads paa det føleligste, — som han gjorde det under en spændt udenrigspolitisk Situation i 1542—43 —, uden at Lybæk turde træde op derimod. Hansestædernes Skibe maatte stryge Flaget for de danske Udliggere og legitimere sig for Befalingsmanden paa Krogen eller anløbe det nye Toldsted, som blev indrettet i Storebælt. I Bergen begyndte Borgerne at emancipere sig fra Tyskernes Formynderskab og handle direkte med Fiskerne i Nordland. Og paa Herredagen i Kolding 1547 kunde det rent ud siges, at de vendiske Stæder ved deres Optræden mod Riget havde forspildt enhver Ret til Handelsprivilegier i Danmark.

De, som især høstede Fordelene ved Hanseforbundets Nedgang, var *Nederlænderne*, hvis Forbindelse med Danmark stadig søgtes frem-

met. Efter Christjærn II.s Forjagelse havde Lybækkerne faaet Bestemmelser gennemførte, som sigtede til at holde dem borte, og for en Tid var Handelen med dem gaaet i Staa; men længe varede det ikke, før Frederik I og Rigsraadet henvendte sig til dem med Opfordring til igen at drive Handel i Kongens Lande. Den Understøttelse, Nederlandene ogsaa senere ydede den landflygtige Konge, bragte til Tider en Afbrydelse i det gode Forhold; men fra bægge Sider var man ivrig efter igen at optage Forbindelsen. Danmark kunde endnu ikke undvære Hollændernes Sømandsdygtighed og Kapital; og for de fremadstræbende Nederlande blev Handelen paa Østersøen en af de vigtigste Kilder til Rigdom og Magt. I 1537 sejlede 913 hollandske Skibe gennem Øresund, i 1567: 2732, i 1597: 3908, og den Talemaade opkom, at »Østersøhandelen er Sjælen og Moderen for al Hollands Handel«.

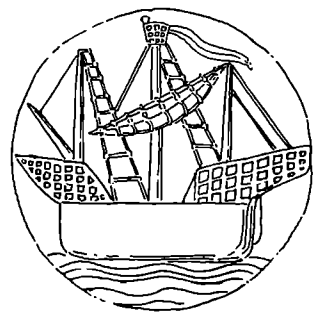


101. Korshvid fra Christjærns I.s Tid.

De danske Købstæder magtede ikke selv at overtage Arven fra Hansestæderne. De var i sig selv ubetydelige, — København havde højst 20,000 Indbyggere, Malmø c. 6000, Ribe c. 4000 — og var yderligere bleven svækkede ved Grevefejden. København var bleven tvunget til Overgivelse efter en haard og langvarig Belejring. Aalborg var bleven stormet og udplyndret, næsten alle de fynske Byer plyndrede eller brændte. Sammen med deres opsparede Velstand var ogsaa deres Selvstyre gaaet tabt. Deres Borgmestre blev nu indsatte af Kongen, og Statens Overhøjhed gjorde sig stedse mere gældende paa alle Omraader. Men Christian III benyttede ganske vist sin Indgriben i Byernes Forhold til disses eget Bedste, og gennem hele sin Regering stræbte han hen til, at den Handel, Danmark selv kunde drive, maatte komme Byerne og Borgerskabet til Gode. Ved en Række Forordninger, der begyndte straks efter hans Regerings Tiltrædelse og til sidst samledes i den Koldingske Reces 1558, søgte Kongen at tvinge al Handel og Haandværk inden for Købstædernes Mure. Paa Landet maatte ingen Handel finde Sted, hverken af gejstlige eller verdslige Embedsmænd, Ridefogder, Skrivere, Pebersvende, Bønder eller Bissekræmmere. Kun Saakorn maatte Bonden købe paa Landet, og Gavntømmer og Brændeved

havde han Lov at tilforhandle sig i de smaa Havne uden for Købstæderne, hvortil det blev ført med Skib. De aarlige Markeder paa Landet blev, med faa Undtagelser, forbudte. Til Gengæld skulde Magistraten i Købstæderne sørge for, at der i Byerne altid fandtes Oplag af Humle, Salt, Staal, Klæde, Støvler, Sko og andre Fornødenheder.

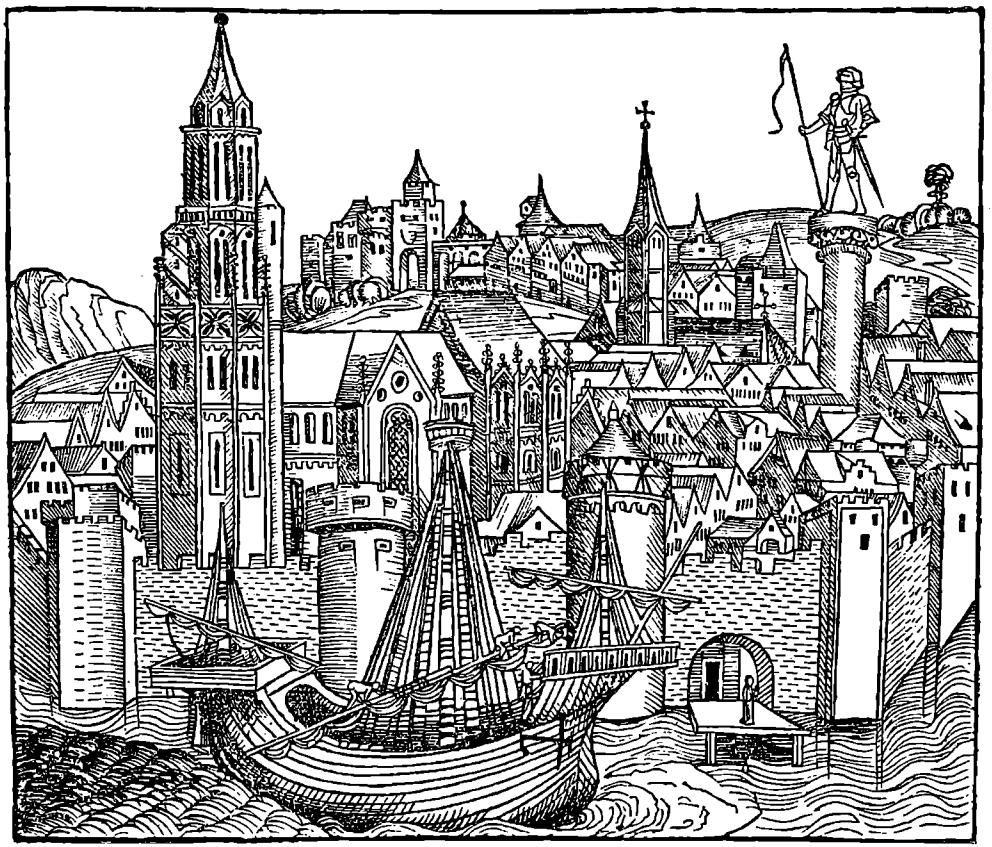
Det var dog kun faa Artikler, som Danmark havde at handle med, — hovedsagelig Overskudet af Landets Agerbrug og Fiskeri. Af Haandværksartikler frembragtes kun de allernødvendigste til Landets eget Forbrug, medens alle finere Varer maatte indføres fra Udlandet. Den vigtigste Udførselsartikel var Fedestude, som hvert Efteraar i Tusindvis blev drevet over den sydlige Landegrænse til Hamborg og Lybæk og videre ned i Tyskland, eller udskibedes fra Rødby og Assens. Ogsaa mange Heste udførtes, og i gode Høstaar kunde der sendes en Del Korn til Nederlandene og de nordtyske Byer. Fiskeriet gav rigt Udbytte, men dette kom kun for en mindre Del Danmark til Gode. Sildefiskeriet og Sildesaltningen i Øresund og ved Norges Kyst besørgedes væsentlig af fremmede, og kun Limfjordsfiskeriet var stadig i de Danskes egen Haand. — Indførselen af Udlandets Varer foregik endnu længe væsentlig paa fremmede Skibe.



102. Skib i Helsingørs Segl, 1584.

Men Christian III.s Bestræbelser for at samle al Handelen i Købstæderne stødte paa mange Hindringer. Der var først det gamle *adelige Privilegium*, som det ikke var muligt at komme uden om, at Adelige maatte købe og igen sælge saa mange Staldøksne, som de selv kunde opfodre, ligesom de havde Ret til at købe Varer til eget Forbrug direkte af fremmede Købmænd. Forpligtelsen til at handle i Købstæderne gjaldt i Virkeligheden altsaa kun for de ufri, og i Frederik II.s Haandfæstning 1559 hedder det udtrykkeligt, at det skal være Danmarks Riges Raad og Adel frit for at købe og sælge med udenlandske Købmænd som hertil været haver. Men naar Adelen vilde misbruge dette Privilegium, blev den set skarpt paa Fingrene, og Gang paa Gang blev højfornemme Mænd og Kvinder idømte svære Bøder for at have op-

købt og udført Øksne, som de ikke selv havde opstaldet. I 1557 rejstes Tiltale mod Fru Sophie, Jakob Hardenbergs Efterleverske, for Overtrædelse af Recessens Bestemmelse; hun blev overbevist om at have ladet uddrive 1045 Øksne mere, end hun kunde stalde paa sit eget og

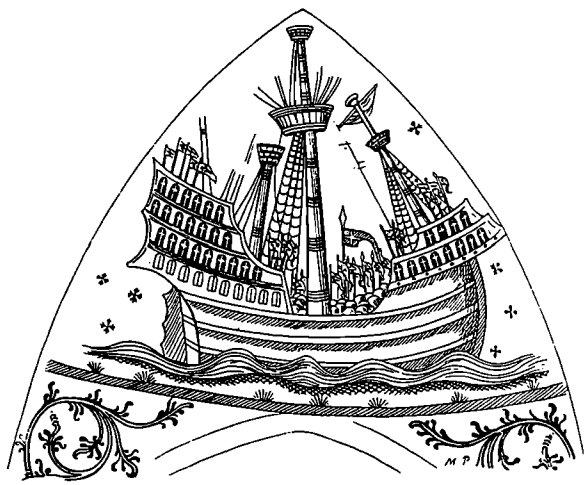


103. Kogge til Ankers paa Seinen uden for Paris's Mure omtrent 1450.
Efter Hartmann Schledels Chronicon.

sine Tjeneres Foder, og maatte derfor betale til Kongen 6200 Daler foruden 300 Daler i Sagsomkostninger. Samme Aar blev Jørgen Rantzow grebet i en lignende Forseelse; han slap med at betale 300 Daler i Bøde, »hvormed Kongen naadig har tilgivet ham«. — Ogsaa anden Handel befattede Adelen sig med. Borgerne i Varberg klagede over, at Niels Munck og andre Knaber byggede store Skibe ved Aarsbro og derfra drev Købmandshandel og udførte Egetømmer til Tyskland. Og i 1556

blev der anlagt Sag mod tre Adelsmænd, Iver Friis, Jørgen Rantzow og Jørgen von Rade, fordi de drev stor Handel imod Recessen og Købstædernes Privilegier.

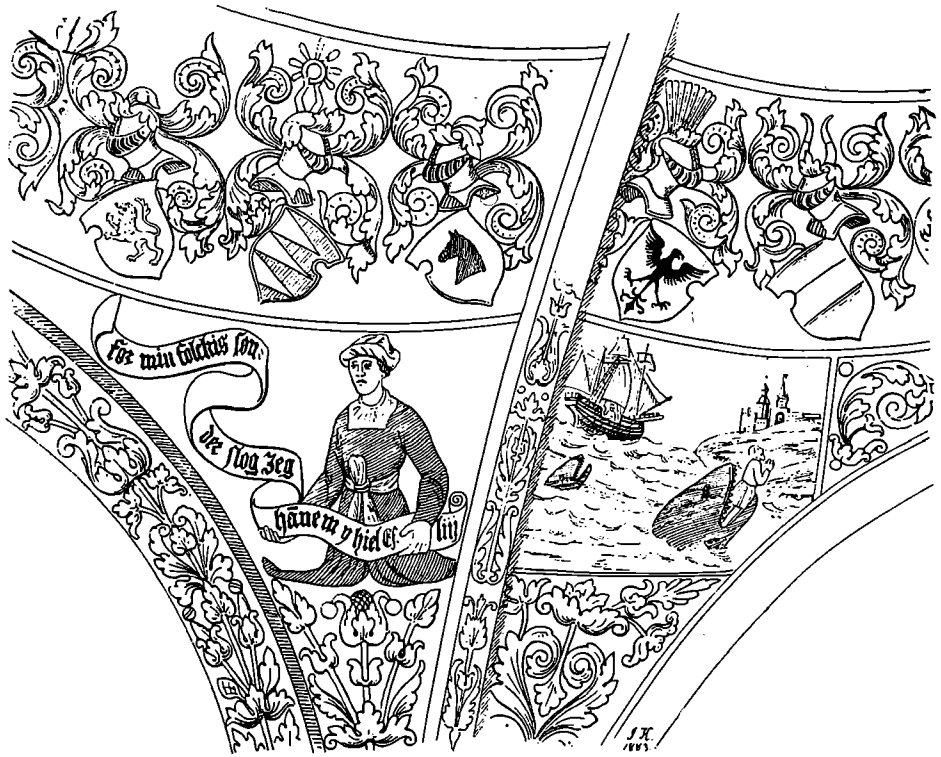
Dernæst havde ogsaa *enkelte Landsdele* fra gammel Tid særlige Privilegier paa at drive Handel. Indbyggerne paa de smaa Øer Fejø, Fæmø og Askø havde saaledes Tilladelse til selv at sejle til Tyskland med deres Skuder, sælge deres Kvæg og Korn der og købe Humle, Salt og Staal i Stedet, da de laa saa langt fra »Menlandet«, at det vilde være dem til storlig Besvær, om de skulde handle i Købstæderne. Bønderne paa Lolland og Falster havde fra gammel Tid Ret til at sejle til Tyskland med Øksne og Heste, men Korn maatte de kun udføre i Tiden mellem Mortensdag og Kyndelmisse. Lignende Bestemmelser gjaldt for Møen og Langeland. I 1561 fik Bønderne i Baarse Herred, »som bo ved Strandsiden i en skarp og bar Egn og have liden Ager og Eng« en lignende Tilladelse til at bruge Sejlads og udføre Stok, Sten og deres eget hjemmefødte Kvæg og derfor købe, hvad de havde behov til deres Huses Ophold. Men der blev jo passet paa, at saadanne Bevillinger til eget Husbehov ikke blev misbrugte. Bønderne paa Lolland og Falster udnyttede deres Privilegium saa stærkt, at de formelig drev Købmandshandel med de hjembragte Varer, ligesom de ikke overholdt de Tidsgrænser, inden for hvilke det var dem tilladt at sejle til Tyskland, og Lensmændene fik derfor gentagne Gange Paalæg om at have flittigt Indseende med dem. Bønderne i Halland havde Tilladelse til paa egne Skuder at udføre Tømmer; men Skuderne maatte ikke gøres større end paa 12 Alen Køl efter gammel Sædvane, og da



104. Kalkmaleri i Voldby Kirke fra omtrent 1450. Tremastet Skib med Mærs paa alle tre Toppe, Dobbeltmærs paa Stortoppen og store Kasteller. Orlogsskib.

det blev oplyst, at nogle Bønder havde Skuder paa en 15 Alen Køl eller derover, fik Lensmanden paa Elfsborg Befaling til at beslaglægge disse Skuder.

Endnu en Konkurrent havde Købstæderne i *Kongen* selv, der drev en ikke ubetydelig udenrigsk Handel. I gode Aaringer udførtes meget



105. Kalkmaleri i Sønderholm Kirke fra omtrent 1550 med tremastet Skib med Topsejl og Sprydsejl.

af Statens Skattekorn paa Skibe, som Kongen selv fragtede, og jævnlig udgik der Kongebreve til Lensmændene om at forskaffe Skuder, de største der kunde faaes, til at føre Kongens Korn til Amsterdam eller andensteds hen. Ogsaa Malt sendte Christian III til Vestfrankrig for at faa Salt i Stedet, og han udførte ligeledes Huder, Smør og Honning. Kongen havde sine egne Købmænd, der skulde »forhandle og forvandle« Kongens Gods; og til at besørge Indkøb havde han sine Faktorer i alle vigtigere Havnebyer som Hamborg, Lybæk, London, Amsterdam,

Rostock og Danzig. Paa Finmarken, Færøerne og Island var al Handel forbeholdt Kongen. — Som Landsherre greb Kongen bestandig ind i Handelen ved jævnlig Udstedelse af Udførselsforbud, særlig i knappe Høstaar, naar Landet selv havde Brug for sine Produkter. Saa ærgrede Hansestæderne sig og sagde spottende: »Nu er de Danske bleven saa rige, at de ikke mere trænger til Penge«.

Foruden disse lovlige Konkurrenter fandtes saa alle de ulovlige. Det var ikke let at binde Handelen til visse bestemte Steder; thi rundt om i Landet fandtes fra gammel Tid en Mængde *ulovlige Havne*, imod hvilke Kongen og Købstæderne i Forening førte en aarelang og ofte resultatløs Kamp. I Aalborgs Opland fandtes en Række saadanne Smaahavne: Hals, Egens og Mov, hvor uden- og indenlandske Købmænd fordristede sig til at opbryde deres Bunker, losse og lade, sælge og købe med Alenmaal og Vægt og bruge deres Købmandsskab. Det indskærpedes derfor i 1542, at ingen andre Varer maatte føres til disse Havne end Salt, Træ og Penge. I 1550 fik Aalborg ligeledes udvirket et Forbud imod, at Fiskere, Bønder og Kregelfarere i Sildesaltningens Tid drev Handel fra deres Baade, Kaager og Vogne paa eller ved Limfjorden; og senere forbødes al Handel i Nørresundby. Skagen klagede over Fiskerlejet Torneleje, som var Byen til Forfang og Trængsel, og det blev i 1551 forordnet, at intet Fiskerleje maatte



106. Kalkmaleri i Gudum Kirke fra omtrent 1530. Tremastet Fartøj med Papegøje.

bygges til Skade for Skagen. Til Fordel for Ribe, Varde og Ringkøbing blev det i 1552 forordnet, at ingen udlændiske Mænd maatte besøge Fiskerlejerne paa Vestkysten under Fortabelse af Skib og Gods og alt hvad de havde at fare med. Varberg fik i 1549 udvirket et lignende Forbud mod Handel ved Ladestedet Aarsbro. Paa Sjælland blev al Handel forbudt i Skibholms Havn ved Rersø, og kun i Havsnød maatte noget Skib gaa derind; og paa Fyn lukkedes Havnene Ulfsmose, Skovsbo og Skerringaa. — Ret jævnligt maatte Kongen dog slaa af paa Principperne. Handel i Næsby Aa (Susaaen) var bleven forbudt, men maatte nogle Aar efter atter tillades, da Abbeden i Sorø klagede over, at Klostrene Sorø, Antvorskov og Ringsted, som tidligere der havde kunnet købe deres Behov af saltet Fisk, og Bønderne, som ligeledes der havde købt Tømmer til Husbygning, nu maatte betale dobbelt for disse Varer, naar de skulde købe dem i Købstæderne. Paa samme Maade fik Abbedissen i Maribo Kloster Tilladelse til at benytte Bandholm som en fri Havn til Klosteret. Ved »vrang Undervisning« havde Borgerne i Kallundborg forhvervet et Kongebrev, som forbød Sejerøboerne at handle i Korshavn i Skippinge Herred; men da Kongen blev bedre underrettet, blev Havnen aabnet for dem igen. Paa samme Maade gik det frem og tilbage med Hørshavn ved Korsør, med Skibholms Havn, der i 1580 blev overladt Borgerne i Slagelse, og med Pugevigs Havn i Bleking. — Paa de sydlige Øer var det helt umuligt at overholde Forbudet mod de ulovlige Havne, da det kom i Modstrid med Bøndernes Tilladelse til selv at sejle til Tyskland, og i 1585 maatte derfor en Række Havne uden for Købstæderne erklæres for aabne: paa Lolland Hammelmølle Havn, Gamlehavn, Soersmark Havn, Rødby, Selstoft, Bandholm, Albo, Blans, Torshavn og Egholm; paa Falster Guldborg, Govenæs og Gedser senere ogsaa Bøtøminde; paa Møen Grønsund og Brønhøj. Samtidig indskærpedes Bøndernes Forpligtelse til kun at handle til de lovlige Tider og kun til deres egne Huses Nødtørft, og saaledes skulde »denne endelige Handel, Skik og Forordning« ubrødelig holdes baade af Borgere og Bønder.

Denne Kamp mod ulovlige Havne førte til sidst ogsaa til, at man begyndte at nedlægge de smaa Købstæder til Fordel for de store. Særlig gik dette ud over Købstæderne Øst for Øresund. Kongsbak og Fal-

kenberg blev nedlagte 1578, Avskær, Lykaa og Elleholm 1600, senere Væ, Aahus og Trelleborg. Ligeledes blev det i 1598 Beboerne paa Løgstør forbudt at drive Handel.

Paa Landjorden maatte der kæmpes med alskens *Landprang*, der jo ikke standsede, fordi der udkom et almindeligt Forbud derimod. I 1538 blev det indskærpet i Bleking, at ingen Bondekræmmer eller Bissekræmmer maatte købe eller sælge med Alen, Vægt og Maal paa Landsbyerne i nogen Maade. Holbæk paakaldte og fik Lensmandens Assistance til at bekæmpe de mange Bissekræmmere i Lenet; og Svendborg maatte kæmpe mod Pebersvende paa Taasinge. Borgerne i Nakskov fik i 1556 Tilladelse til i Landsbyerne at konfiskere alle de Handelsvarer, de kunde faa fat paa; Halvdelen maatte Byen selv beholde, den anden Halvdel gik til Kongen. Samme Tilladelse fik efterhaanden en Række andre Byer, og i 1590 udstraktes denne Bestemmelse til at gælde for hele Riget. Det hedder dog endnu ved denne Lejlighed, at der stadig drives stort Forprang og Landkøb med Korn og andre Købmandsvarer baade af adelige og andre, Præster, Fogeder, Skrivere, Bønder og Bønderdrenge, saa de talrige Forordninger herimod synes ikke at have hjulpet stort. Regeringen var dog i denne Kamp gaaet saa vidt, at den rent ud gjorde Pebersvendene fredløse, idet der i 1578 blev sat Straf for at huse dem; men lige meget hjalp det. — Forbudet mod *Markeders* Afholdelse paa Landet lykkedes det heller ikke at gennemføre. Markederne holdtes fremdeles, og Kongen maatte efterhaanden lade Forbudene imod dem falde.

Den danske *Søhandel* vejede endnu kun lidet til i Sammenligning med de fremmedes, — herom afgiver de bevarede Regnskaber for Øresundstolden et tydeligt Vidnesbyrd. De ældste opbevarede Regnskaber er fra 1497, og fra 1536 findes de temmelig fuldstændigt. De indeholder et righoldigt Materiale til Verdenshandelens Historie; og

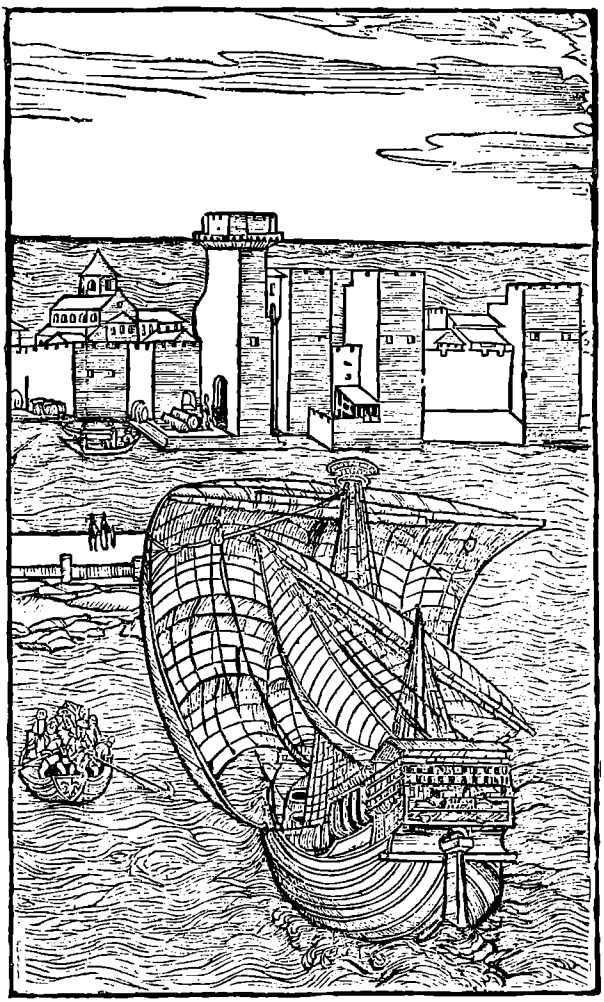
den spirende danske Søhandel i Christian III.s Tid har ogsaa sat sine svage Spor i dem.

I Aarene 1497—1547 passeredes Sundet af gennemsnitlig 1336 Skibe aarlig; i Christian III.s sidste Leveaar, 1557—58, var dette Antal steget til 2251. I hele Perioden indtog Nederlandene Førstepladsen; de begyndte med 567 Skibe i 1497, og var i 1558 naaet op til 1270. De vestlige Lande: Skotland, England og Frankrig gik i samme Tidsrum frem fra 21 Skibe til 176, de vendiske Stæder (Hamborg, Lybæk, Rostock, Wismar og Stralsund) fra 61 til 478.

Hvad særlig *Danmark* angaar (herunder medregnet de skaanske Provinser og Hertugdømmerne) stiller Forholdet sig saaledes i Aarene indtil Christian III.s Død.

Aar	Antal Skibe	Skibenes Hjemsted
1497	5	København 1, Næstved 1, Ystad 3.
1503	5	Kbhvn. 1, Ribe 2, Aage Andersens Skibe 2.
1528	8	Kbhvn. 4, Jakob Mikkelsen og Sander Leiel 2, Varberg 2.
1536	13	Helsingør 3, adeligt Skib 1, Ditmarsken 6, Husum 2, Itzehoe 1.
1537	10	Ditmarsken 2, Husum 5, Itzehoe 1, Rendsborg 2.
1538	9	Gotland 1, Husum 8.
1539	14	Kbhvn. 3, Varberg 2, Flensborg 7, Husum 2.
1540	4	Kbhvn. 1, Flensborg 1, Husum 2.
1541	8	Kbhvn. 1, Helsingør 1, Varberg 1, Ditmarsken 3, Husum 2.
1542	10	Kbhvn. 1, Aalborg 1, adeligt Skib 1, Flensborg 3, Ditmarsken 1, Husum 3.
1543	7	Aalborg 2, Husum 5.
1544	3	Sakskøbing 1, adeligt Skib 1, Husum 1.
1545	16	Kbhvn. 1, Aalborg 1, Aarhus 2, Helsingør 2, Køge 2, Ribe 1, Svendborg 1, adeligt Skib 1, Varberg 2, Flensborg 1, Husum 2.
1546	16	Kbhvn. 5, Aarhus 1, Helsingør 1, Ribe 3, Ditmarsken 2, Husum 4.
1547	32	Kbhvn. 6, Helsingør 3, Ribe 7, Helsingborg 1, Trelleborg 1, Varberg 2, Ditmarsken 7, Flensborg 4, Husum 1.
1557	20	Kbhvn. 11, Ribe 2, Halmstad 1, Trelleborg 1, Husum 2, Møgeltønder 2, Tønder 1.
1558	11	Kbhvn. 7, Køge 1, Ribe 2, Landskrone 1.

Sammenlignet med Udlandets Trafik er disse Tal jo overordentlig smaa; det højeste Antal, der naaes, er 32 danske Skibe i et Aar da der ialt gik 1917 Skibe gennem Sundet. Men Tallet er dog stigende og Fremgangen kendelig. I de 17 Aar, fra hvilke disse ældste Lister er bevarede, har Tolderen i Helsingør i alt optalt 191 danske Skibe. Af dem var hjemmehørende i København 42, i Husum 39, Ditmarsken 19, Flensborg 16, Ribe 16, Helsingør 10 eller 12, Varberg 9, Aalborg 4, Aarhus 3, Køge 3. Fire Skibe tilhørte Adelige. Otte af de danske Skibe havde fremmede Skippere, 3 fra Holland, 2 fra Skotland, 3 fra Bremen.



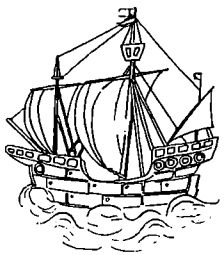
107. Kogge med Gilling og firkantet Spejl.
Efter Breydenbach: Die heiligen Reysen o. s. v.

For de to sidste Aar haves endvidere Oplysning om, hvorfra Skibene kom. Af de 20 danske Skibe, der passerede Helsingør i 1557, kom 1 fra London, 1 fra Amsterdam, 1 fra Emden, 1 fra Brouage i Frankrig, 1 fra Lybæk, 5 fra Danzig, 1 fra Kurland, 1 fra Reval og 1 fra Söderköping i Sverrig, medens 7 kom fra danske Havne. De 11 Skibe i 1558 fordeltes med 2 fra Brouage, 1 fra Wismar, 1 fra Riga og 7 fra dansk Havn.

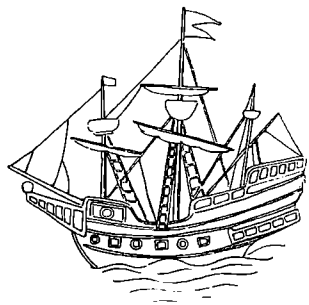
Naturligvis har der været mere Sejlads i de danske Farvande end den, der gik gennem Øresund. Der kan være gaaet mange Skibe fra

Aalborg, Ribe eller Husum til Vesteuropa, og det omtales f. Eks. i 1554, at en Borger i Ribe paa sit eget Skib har ført en fransk Gesandt fra Danmark til Frankrig.

De samme to Aars Regnskaber giver ogsaa Oplysning om, hvilke Havne i Danmark de fremmede Skibe havde gæstet. I 1557 havde af nederlandske Skibe, som passerede Sundet, 2 været i Aalborg, 1 i Aarhus, 1 i Helsingør, 7 i København, 2 i Køge og 7 i Malmø. 1 engelsk



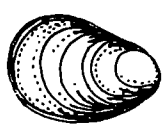
108. Skib i Kerteminde Segl, 1608.



109. Skib i Helsingørs Segl, 1620

Skib havde besøgt København. Fra Emden havde 1 Skib været i Aalborg og 1 i Malmø. Fra Hamborg: 3 i Aalborg, 4 i København, 2 i Malmø. Fra Stralsund: 1 i Aalborg, 1 i Varberg, 1 i Køge. Fra Danzig: 1 i Varberg. Fra Norge: 1 i København, 1 i Malmø. — I 1558 besøgtes de samme Byer af fremmede Skibe, desuden Ribe, Halmstad og Landskrone, henholdsvis fra Bremen, Rostock og Hamborg.

Var det saaledes endnu smaat med den danske Handel, fortjener dog Christian III den Ros, som Holberg giver ham i sin Danmarkshistorie: »Dog kan disse Rigers Handel nogenledes siges at have haft sin Begyndelse i denne Konges Tid, da tilforn Indbyggerne i disse Riger aldeles ikke vidste, hvad det var at føre umiddelbar Handel, men vare ikke andet end Høkere for Nederlænderne og Hansestæderne«.



2. Frederik II.s Søret.

Christian III.s Regering havde været en Forberedelsens og Genopbyggelsens Tid. Men da Frederik II. kom paa Tronen i 1559, var dette Arbejde i det væsentlige gjort, og Danmark stod nu rede til at indtage sin Plads i de søfarende Nationers Række og udnytte de naturlige Fordele, som Landets Beliggenhed og dets mange Kyster og Havne frembød. At der maatte fostres Sømænd i Danmark var jo kun naturligt, — som Troels-Lund har udtrykt det i et af sine Skrifter om det 16. Aarhundrede:

»De uundgaaelige Ture tilsøs mellem Landsdelene, ofte i det ugunstigste Vejr, gjorde Hvermand, der overhovedet færdedes paa Rejse, søvant. Det at kunne taale Søen var ligesom det at kunne ride en selvfølgelig Færdighed endog for enhver ung adelig Jomfru, der blot nogle Gange havde fulgt med sine Forældre til Herredag eller Bryllup. Uden videre overtog Herluf Trolle, der tidligere kun havde tjent til Hest og været Lensmand i Skaane og Sjælland, Posten som Admiral og førte med Hæder den samlede Flaade«.

Hansevældens Undergang havde frigjort de maritime Kræfter i Norden, og straks efter den nye Konges Tronbestigelse blev Forholdet til Hansestæderne endelig ordnet. Det skete ved Odenserecessen af 25. Juli 1560, der fastsatte ikke blot Hansekøbmændenes Rettigheder i Danmark, men ogsaa de Danskes Rettigheder i Stæderne. Hansekøbmændene maatte finde sig i den nyindførte Told i Bæltet, i Indskrænkningerne i deres Forrettigheder i Bergen og i, at det særlig tyske Kompagni i København gik op i det danske. Forholdet til Stæderne var efter den Tid stedse fredeligt, og da kort efter Syvaarskrigen udbrød, stod Lybæk endogsaa paa Danmarks Side.

Midt under Forhandlingerne i Odense tog Frederik II et Skridt, der viste, at det nu var Danmark, der kunde foreskrive Stæderne Betingelser. Han forbød fremmede, særlig Hamborgerne, at drive deres sædvanlige Handel med Svovl fra Island, hvilken Handel han nu selv vilde overtage. Hamborgernes Protester og deres Henvisning til, at de i 50—60 Aar og mere uhindret havde drevet denne Handel med 2—3

Skibe aarlig og forsynet Øen med Varer, for hvilke de fik Svovl i Betaling, nyttede intet, og efter et Par Aars Forhandlinger maatte Hamborg i 1562 bøje sig for Kongens Forbud.

Først nu følte Danmark, at et Aag var løftet af Landets Skuldre, først nu forstod man, at det var danske Skibe, som Havene om de danske Kyster skulde bære. Det er som en ny Opdagelse, da man ret blev sig Landets Situation og dets rige Muligheder bevidst, og Glæden herover kommer tydeligt frem i Fortalen til den nye store Søret af 1561.

»Eftersom Vi befinder«, hedder det her, »at vore Riger og Lande med deres Øer og Søstæder strække sig alle til det store Hav og ere beringede med Fjorde og Strømme af Øster og udi Vester, og vore Indbyggere efter Guds Skik og Forsyn at skulle have deres største Underholdning og Næring af Søhandel med Afførsel og Tilførsel, Fiskeri og anden Sejladses Brug, da ere Vi billigen deraf foraarsagede og nu udi vort Regimentes Begyndelse besynderlig tilnegede at gøre en god Skik og Ordning derpaa, af hvilken den almægtigste Gud kan prises, vore kære Undersaatter maa læres, og al Ting kan ske med tilbørlig Agt og Forsyn imellem alle dennem, som af Sejladses Handel skulle sig nære og underholde.«

Frederik II.s Søret er et fortrinligt Arbejde, ja betragtes som det mest fremragende danske Lovgivningsværk før Christian V.s Danske Lov. Efter at Kongen i 1560 havde ladet udarbejde et Udkast til Søretten, fik Statholderen i København, Mogens Gyldenstjerne, Befaling til at træde sammen med udvalgte kyndige Mænd fra København, Helsingør, Malmø, Landskrone og andre Søstæder og med dem gennemgaa og revidere det forelagte Udkast. Da denne Kommission, hvis Formand altsaa var Mogens Gyldenstjerne, og blandt hvis Medlemmer kendes Borgmesteren i Helsingør Henrik Mogensen Rosenvinge, havde endt sit Arbejde, kunde Søretten udgaa som Lov d. 9. Maj 1561, givet af Kongen med Rigsraadets og menige Søstæders Samtykke.

I Indledningsordene til dette betydningsfulde Aktstykke nævnes nogle af de Mangler, som det var Forordningens Formaal af afhjælpe.

»Vider, at efterdi Vi ere kommen udi Forfaring, som og os klageligen af vore egne Undersaatter saa vel som af fremmede er forberettet,

hvorledes der skal findes stor mærkelig Brøst iblandt søfarende Folk her udi Riget, at mange uforfarne Skippere findes, som ikke vide den rette Middel og Maade at tilvende deres Redere Gavn og Fordel, ikke heller hvorledes de skulle holde sig imod Købmænd og Købmændsgods at lade sig befragte eller at holde deres Folk inden Skibsborde, med mange andre Brøst og Utilbørlighed, som den menige søfarende Mands Næring og Bjering er anrørendes. Desligeste at der skal komme mange ubekendte Styremænd her ind udi Riget for stor Løn og Hyre, endog en Part af dennem i det Embede, de dennem for udgive, ere meget vanvittige [uvidende], og efterdi at alle de, som ere inden Skibsborde, (næst den almægtige Gud) mest fortrøste dennem paa Styremanden, som udi Storm og al Livsfare med Skib og Gods skal dennem beredde, er det ingen ringe Sag sig den Befalning over at tage; thi formedelst uforstandige Styremænd, som paa Havne, Grunde, Rev og Banker ubekendte ere og ikke heller vide at beregne Tider efter Maanens Vækst og Afbræk, som kaldes Ebbe og Flod, med andet som deres Kald tilhører, mange Skibe blive forgangen og omkommen, hvorfor storligen er fornøden, saadan Skade og Ulykke at afvende og forkomme, paa forskrevne Styremænd at have synderlig Agt og Indseende.

Og fordi det menige Skibsfolk findes at holde sig meget utilbørligen imod deres Skippere og Formænd, saa vel paa Land som inden Skibsborde, med Drukkenskab, Oprør, Mytteri, Forbund, Ulydighed og al anden Ulempe, og ikke agte eller anse deres egen Ære, gode Lykke, timelig Straf eller noget andet, er det befrygtendes, (uden der betiden findes Raad og Lempe til), at den, som sin Handel tilsøs bruger, der over kan lide stor Skade og Afbræk.«

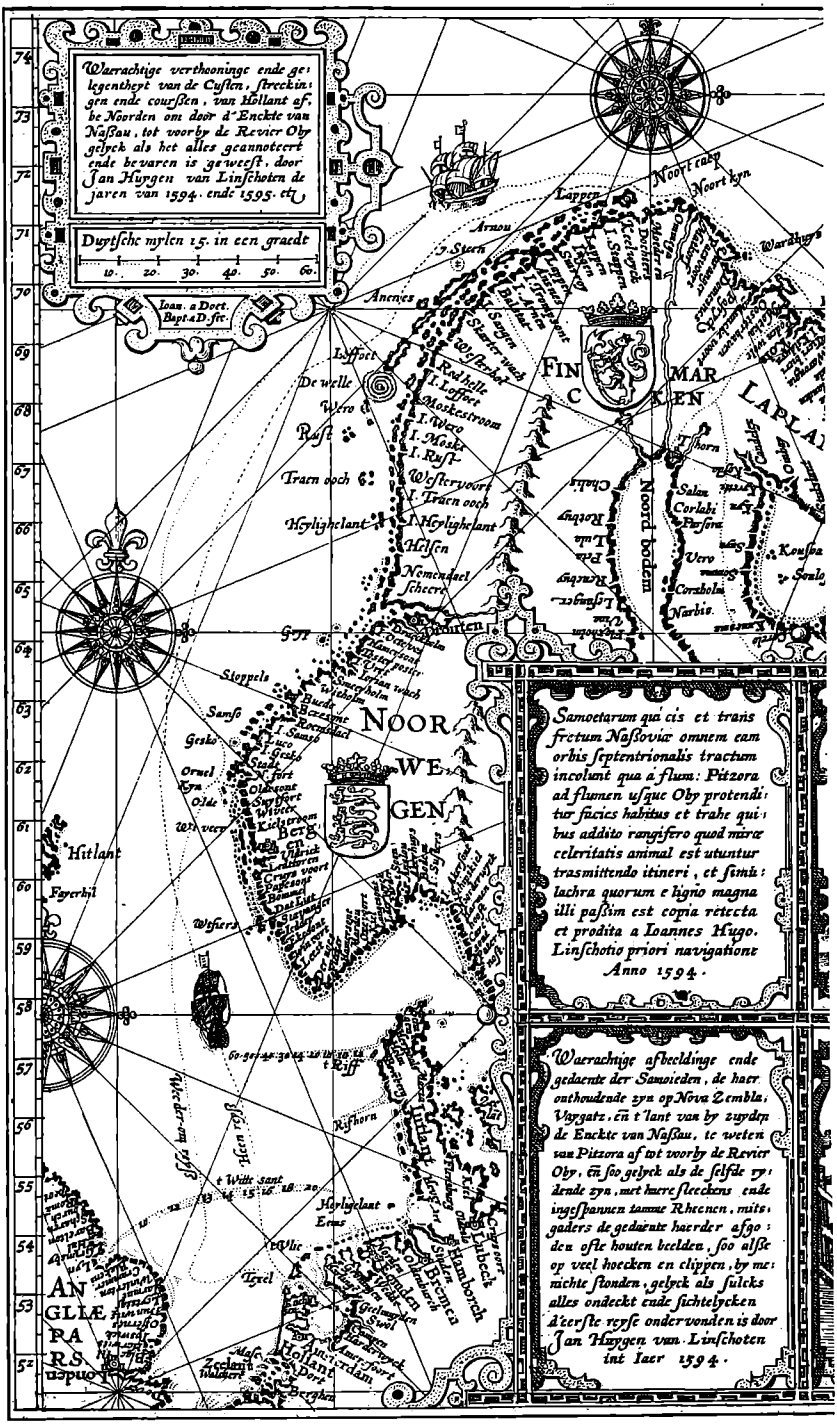
Efter denne Indledning, der altsaa nævner tre Omraader, som Søretten særlig skal tage sig af, — Forholdet mellem Skipper og Reder, Styrmandens Pligter og Disciplinen ombord — følger de enkelte Bestemmelser i 73 Paragraffer. Det er helt igennem forstandige og vel afvejede Regler, der søger at tage ligeligt Hensyn til alle Sider. Mange af dem er utvivlsomt de samme, som i lignende Tilfælde vilde følges den Dag i Dag; og i det hele gør Forordningen, trods sine halvfjerde Aarhundreders Ælde, et mærkeligt friskt, næsten moderne Indtryk.

Angaaende *Skipperens* Stilling hedder det, at han ikke maa befragte

sit Skib uden med sine Rederes Viden og Samtykke. Hvis Rederne ikke er saa nær, at de kan spørges enten med Bud eller Brev, skal han handle efter Samraad med Skriveren, Styrmanden og de fornemste Skibsfolk. I Skibe, som gaar vestpaa til Holland, England, Frankrig, Portugal eller Spanien, har Skipperen og Mandskabet Ret til at have en vis Føring [et Kvantum Varer til Forhandling for egen Regning] med ombord. Denne Føring fastsættes til en Læst for Skipperen og Styrmanden, en halv Læst for Højbaadsmanden, Skriveren, Tømmermanden og Kokken, og en Trediedel Læst for hver af de andre Baadsmænd. Vil nogen af Mandskabet ikke selv benytte sit Føringsrum, kan han sælge det, men kun med Skipperens Samtykke. Har en Skipper sluttet Kontrakt med en Købmand, da skal hans Skib være rede til at modtage Ladningen den aftalte Dag, eller han skal staa Købmanden til Rette for sin Forsømmelse, med mindre Uvejr, Vinterdag eller anden stor Ulykke kan have forhindret hans Rejse. Paa samme Maade skal ogsaa Købmanden staa til Rette for s i n Forsømmelse. Skipperen skal have flittigt Opsyn med Godsets Stuvning og Garnering, og hvis Købmanden lider noget Tab ved hans Forsømmelse, skal han erstatte det af sine egne Penge. Men hvis Godset bliver forlækket og fordærvet uden Skipperens Skyld, og Købmanden, naar Skibet skal losse, »klapper trende Gange paa Fadet, som er Vin og anden Drik, og befaler at udhisse, da give han Skipperen sin fulde Fragt«. Skipperen maa ikke af Gerrighed overlaste sit Skib, ej heller maa Købmanden laste det over sin rette Maade; sker dette, og Skibet derover kommer nogen Ulykke til, da skal Købmanden erstatte Halvdelen af Skaden. Ingen Skipper maa sælge sit Skib uden Redernes skriftlige Fuldmagt; kun hvis Skibet under sin Rejse faar nogen mærkelig Brøst og Skade, maa han sælge det, men skal da bevise Aarsagen dertil med fire af de bedste Mænd i Skibet. Hvis et Skib, som er ladet med Købmandsgods, kommer i Havsnød, saa Skipperen maa kaste Gods over Bord for at redde Skib og Liv, da skal han først taksere (»sætte paa Pendinge«) saavel Skibet som det udkastede Gods. »Desligeste skal Skipperens Fragt saa vel af det Gods, kastet er, som beholdet bliver, indføres, og da hver gælde udi Skaden efter sin Anpart«. Hvis Skibet bliver taget af Sørøvere og plyndret for Korn, Salt, Øl eller Vin, da skal saadant betales af det

andet Gods, som er i Skibet; men for Voks, Kobber, Klæde, Kramgods og al anden dyrebar Vare skal intet betales; thi det staar sit eget Eventyr, og hver lide Skade, som han faar. Hvis Skipperen i Havsnød maa kappe Mast, Kabel eller Anker, og han selv fjerde af de bedste Mænd i Skibet vil sværge, at det skete for at redde Liv, Skib og Gods, da skal den Skade bæres af Skib og Ladning. Kommer Skibet paa Grund, og Skipperen kan gøre det bevisligt med alt sit Skibsfolk, at det ikke skete for hans Forsømmelses Skyld, da maa han bjærge sit Skib, om han kan, og skal ingen Skadegæld give Købmændene for deres Gods. Men »gør han det med Vilje og af Ondskab formedelst hans eller hans Folks Forsømmelse«, da skal han stande Købmanden til Rette derfor og ikke i nogen Maade befatte sig med Skibet, før han har stillet Købmændene tilfreds. Bliver noget Gods fordærvet i Skibet, fordi Kobryggen eller Overløbet ikke er drevet og forvaret, som det sig bør, da skal Skipperen erstatte Skaden. Men kommer Vandet op fra neden, skal Tabet fordeles paa Skib og Gods. Ligeledes er Skipperen angerløs, hvis noget af Købmandsgodset forlækker, eller Baand brister af Fade og Tønder. Skipperen er pligtig at holde gode Tov og Taljer i sit Skib til at lade og losse Købmandens Gods; hvis Tovet brister, skal han erstatte den Skade, Godset har taget; men slipper Godset af Tovet, skal Baadsmændene erstatte Skaden. Hvis et Skib ligger saa længe paa Rejsen, at Fetaljen slipper op, maa Skipperen sælge saa meget af Købmandsgodset, som behøves for at skaffe Fetalje igen. Og hvor det gøres fornødent, maa han i fremmed Land laane Penge paa Skib og Gods, som kaldes Bodmeri.

Over for *Styrmændene* indskærpes strengere Paapasselighed. »Efterdi at mangfoldigen klages, at mange Styremænd og Baadsmænd lade sig hyre og tage Kost og Løn for det, de ere ikke duelige for, og mangen Mands Liv, Skib og Gods derover bliver fortabt, da skulle alle Styremænd og Baadsmænd tage Pasbord af deres Skipper, naar han dennem forlover, og han give dennem det Vidnesbyrd, de forskyldet have, og skal ingen Skipper dennem det forsige«. Lader nogen sig forhyre for Styrmand eller Baadsmand, og ikke er god for det, han udgiver sig for, da skal han miste hele sin Hyre og betale lige saa meget til i Bøde. Og dersom han ikke har noget at bøde med, skal han tre Gange gaa under



110. Kort over Nord-Europa, fra Linschotens



Voyasie ofte Schip-Vaert 1594—95.

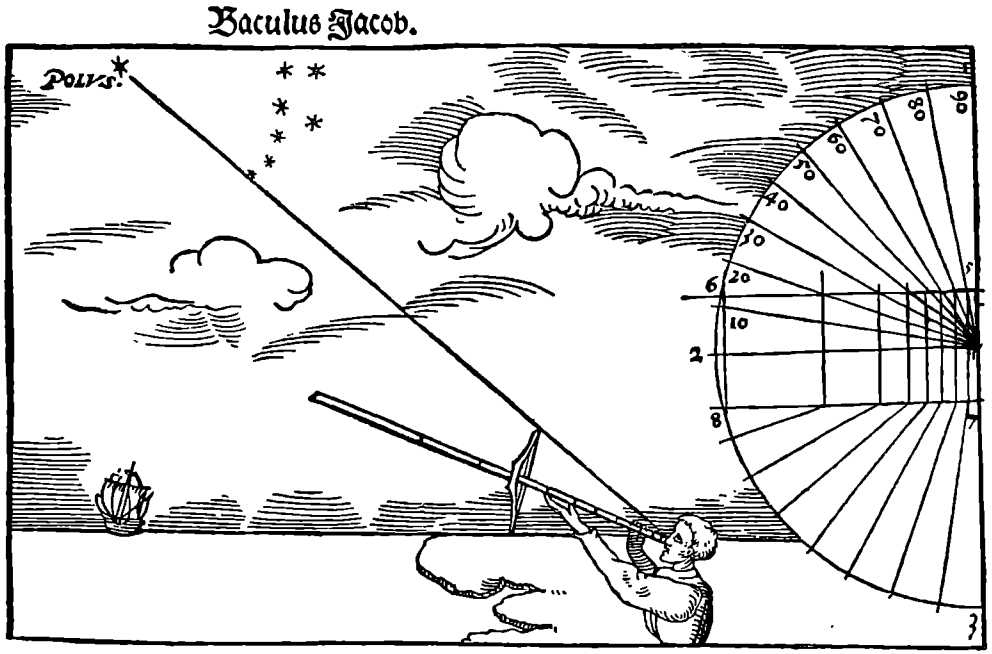
Kølen. Men dersom Skipperen fanger Skade paa Skib eller Gods for en saadan ukyndig Styrmands eller Lodsmands Skyld, da skal Skipperen have Magt over hans Liv.

Mandskabet skal straks komme om Bord, den Dag Skipperen tilsiger, og ingen Baadsmand maa ligge uden for Skibet nogen Nat uden Skipperens Forlov. Træffes han om Nattetide paa Gaden eller i utilbørlige Huse, skal han sættes tre Dage paa Vand og Brød og dertil betale Bøde. Mytteri eller Oprør mod Skipperen skal straffes som halsløs Gerning. Folket skal holde god Fred og Enighed inden Skibsborde. Hvis en Baadsmand saarer eller lemlæster en anden, saa han ikke kan udføre sit Arbejde, skal Gerningsmanden selv skaffe en anden Mand i hans Sted. Bliver nogen dræbt om Bord, skal Skipperen holde Manddraberen til Stede og udlevere ham til Øvrigheden der, hvor de først kommer til Land. Men hvis Misdæderen undkommer, da skal alle de, som var i Skibet, svare til hans Gerning. I Land maa hverken Skipper, Købmand eller Baadsmand gaa med Økse eller andet Værge paa Gaden uden Højbaadsmanden alene, som maa tage en Økse med til Skibets Nytte og Behov; men naar han har udrettet Skipperens Gavn, skal han lægge Øksen fra sig i Herberget. Heller ikke udenlandske Skibsmænd maa bære Værge hos sig, naar de kommer i Land i Helsingør, Bergen eller andre Steder her i Rigerne, »paa det at Mord og Manddrab dermed maa nederlægges, som desværre hidtil med den fremmede søfarende Mand sket er«. Men om Bord i Skibet skal hver Baadsmand have sin Økse. — Ingen Baadsmand maa skilles fra sin Skipper, naar Skibet er kommen i Havn, før end det er losset, aftaklet eller ballastet igen, og al Ting er flyet til Rette efter Skipperens egen Vilje.

Af Mandskabets *Hyre* skal Halvdelen udbetales der, hvor Skibet bliver udlosset eller ballastet, og den anden Halvdel, naar Rejsen er endt. Naar en Skipper, som er fragtet til Nederland, England eller Skotland, bliver til Sinds at sejle derfra til Frankrig eller Spanien, da er hans Mandskab pligtig at følge ham, men han skal da forhøje deres Hyre med den tredie Pending mere, end han tilforn havde lovet dem, Baadsmændene skal have dobbelt Primegæld [Tillægsbetaling for Tilsyn med Ladningen] af alt Korn og andet Gods, som føres ud af Riget,

4 Hvide af hver Læst der, hvor Skibet lader, og efter hvert Lands Ret og Sædvane der, hvor det losser.

Hvis nogen af Skibsfolket kommer til Skade under Arbejdet eller bliver syg paa Rejsen, da skal Skipperen sætte ham i Land, bestille Herberge til ham, antage en, som kan passe ham, og besørge ham med Lys og Kost til Nødtørftighed. Bliver han rask, skal han komme paa Skibet igen, men Skipperen er ikke pligtig at tøve efter ham. Dør han,



111. Højdemaaling med Jakobsstaven, fra L. Benedichts Søbog.

mens Skibet er paa Henrejsen, skal hans Arvinger have Halvdelen af hans Hyre og Føring; men er Skibet paa Hjemrejsen, skal de have det hele og da selv bekoste hans Jordefærd.

Ingen Baadsmand maa laste Skipperens *Kost* eller begære anden Spisning inden Skibsborde, end den, sædvanlig er og Dagen tilhører efter gammel Sædvane. Ingen skal nøde Skipperen til at indkøbe fersk Mad, Fisk eller Kød, om ogsaa han kommer i Havn, hvor det kan faas; og ingen maa nøde Kokken til at gøre Ild og lave Mad uden for den rette Tid efter gammel Sædvane. Heller ikke maa nogen drikke til Overflødighed eller gøre Gæstebud i Skibet; men den, som har det

behov, maa lade tappe og drikke mellem Maaltiderne til sin Nødtørft og dermed lade sig nøje. Hvis nogen spilder og foragter Skipperens Øl og Mad, kan Skipperen sætte ham i Land og beholde hans Hyre og Føring. Dersom Skipperen er saa længe paa sin Rejse, at Fetaljen slipper op, da skal han kvartere [vi vilde sige rationere] mellem alt Skibsfolket efter Tidens Lejlighed og med Styrmandens, Højbaadsmandens og Skriverens Raad.

Sker der *Sammenstød* mellem to Skibe, som ikke kunde undvige hinanden, da skal bægge Skipperne med deres Folk sværge, at det skete af Uraad og ikke med Vilje, og da skal Skibene gælde Skaden halvt om halvt, hvad enten det sker om Dagen eller om Natten. Men hvis et Skib kommer sejlende og løber et andet i Grund, som ligger for Anker i Havn eller paa Red, da skal den Skipper, som Skaden har gjort, erstatte den af sine egne Penge, saa langt hans Gods kan tilstrække; men er han ikke formuende nok at betale, da skal Skibet gælde Skaden. Hvis noget Skib tager Skade ved at løbe paa et andet Skibs Anker, som ligger uden Boje, da skal det Skib, som ingen Boje har lagt ud, betale Skaden. »Og er det ogsaa for os beklaget, hvorledes at mange Fiskere (udi Sildefiskendet besynderligen) om Nattetide af Skibe og store Skuder udi Øresund og andre vore Strømme oversejles og dermed miste baade Liv og Fiskeredskab; da paa det saadan Ulykke, Skade og uskyldig Mord ved den bedste Middel og Lempe maa forkommes og afstilles, ville vi herefter strengeligen bødet og befalet have, at alle Skippere, som deres Sejlads igennem Øresund bruge, fra Ørekrog og indtil Falsterbo Rev, skal her imellem ikke sejle om Nattetide fra Sct. Bartholomei og til Sct. Dionisii Dag. Og skal hver Skipper lade sit Anker falde og holde god Vagt med Løgte og Lys indtil Dagens Opgang, paa det forskrevne fattige Fiskere kunde undfly deres egen Skade og Fordærvelse«.

Hvis nogen Skipper lider *Skibbrud*, da skal han med Skibsfolket være forpligtet til at bjærge Skibet, Godset og Skibsredskabet og derfor annamme af Købmændene en redelig Bjærgeløn efter gode Mænds Sigelse. Den Baadsmand, som ikke vil hjælpe med til at bjærge, skal miste sin Hyre og siden holdes for en uærlig Mand iblandt andre gode søfarende Folk.

Men er det saa, at Skipperen med sit Folk ikke formaar at bjærge, da skal Kongens Embedsmænd, Borgmestre og Raad, Fogeder, Strandfogeder samt Adelen og deres Fogeder og alle andre, som har Befaling ved Strandsiden, være den skibbrudne Mand behjælpelig med at bjærge saa vidt muligt af Skib og Gods, og siden skal Lensmanden eller Borgmestre og Raad overveje, hvor meget Skipperen eller Købmanden derfor skal give til Bjærgeløn efter Lejligheden og Godsets Værd.

»Dersom og saa hænder, at Skib eller Gods bliver Vrag, og ingen levendes Folk hos, da skal Lensmanden eller den, for hvis Grund det findes, være forpligtet at lade det bjærge med al Flid, som mest muligt er, og lade det indlægge udi næste Kirker eller andensteds udi god Forvaring med klare Registre. Og naar den rette Ejer eller hans Fuldmægtig kommer derefter med nøjagtig Bevisning inden Aar og Dag, da skal deres Gods dennem følge for en tilbørlig Bjærgeløn«.

Men findes der Vrag udi aaben Sø uden for alle Lande, og ingen Folk er derhos, da skal den, som bjærger sligt Vrag, beholde Halvdelen, og den anden Halvdel gaar til Kongen, uden saa er, at den rette Ejer kommer derefter inden Aar og Dag.

Denne Søret skulde hvert Aar, Mandagen før vor Frue Dag Kyndelmisse (2. Februar), oplæses paa Tinge i alle Søstæder i Kongens Riger og Lande.

Efter at Søretten var givet, begyndte der langsomt at udvikle sig en særlig Domstol for Sø- og Handelsretsforhold. Det var Københavns Magistrat, som dømte i slige Sager, ikke blot for Hovedstadens Vedkommende, men for det hele Land.

3. Den første danske Søbog.

Syv Aar efter Frederik II.s Søret udkom i København en Bog, der ligeledes giver os et Indblik i den Tids Sejlads og Søfartsforhold. Det var Laurentz Benedichts »Søkartet over Øster- og Vester Søen«, den ældste paa dansk trykte Lærebog i Navigation.

Dens Forbillede var de hollandske Lodsbøger, af hvilke de ældste trykte udkom i 1532 og 1541. Hollænderne havde begyndt at drage de nordiske Farvande med ind i deres Rutebeskrivelser eller »Læsekort«, som disse Bøger kaldtes til Forskel fra de tegnede »Paskort«. De kendte ganske godt Sejladsen op langs Jyllands Vestkyst, ned gennem Kattegattet og Bælterne og ind i Østersøen. Og Bøgerne er illustrerede med smaa Silhuetter af Kysterne, som de viste sig ude fra Havet. Det fremgaar af de hollandske Læsekort, at man paa den Tid havde begyndt at afmærke Farvandene ogsaa her i Norden med Baaker og Tønder. Skibene sejlede paa aabent Hav uafbrudt Nat og Dag, og den gunstigste Fart, de kunde regne med, var to Mil i Timen.

I 1568 overførte altsaa Bogtrykker Laurentz Benedicht disse hollandske Lodsbøger paa dansk og supplerede dem for de danske Farvandes Vedkommende med Oplysninger efter gamle Sømænds og forfarne Styrmænds Optegnelser men navnlig med mange nye Landkendinger fra de danske Kyster. Hans Bog er, siger dens nyeste Udgiver Johannes Knudsen, »det første famlende Forsøg paa at give den dansk-norske Sømandsstand et literært, videnskabeligt Hjælpemiddel i Hænde til at finde Vej ikke blot i de hjemlige Sunde og Bælter, men ogsaa paa de store internationale Ruter for Skibsfarten ned langs Vest-Europas Kyster til Indløbet til Middelhavet«.

Bogen begynder med de samme Klager som Søretten over Styrmændenes daarlige Uddannelse i deres Fag. I fordums Dage var det sædvanligt, »at gamle forfarne Styrmænd, som vidste Søens Lejlighed og derudi vare forfaren og forsøgt, plejede at undervise og lære unge Personer og Baadsmænd at regne Tiderne, og hvilken Maane der gjorde højt eller lavt Vand, som kaldes Ebbe og Flod, udi det Land der paa den Sted. Desligeste Koserne udi Søen, Strømmene, Løbet, Grunden



112. Kort over Kildin fra Linschotens Voyasie ofte Schip-Vaert 1594—95.

og Dybet, og hvorledes den var skikket. Desligeste at kende, hvorledes Landene dagedes op og lode dem til Syne udi Søen, og hvorledes de havde deres Strækkelse, og hvor langt de vare adskilt fra hverandre«. Men dette agtes nu ikke mere, og derfor er der saa faa forstandige og forfarne Styrmænd. De fleste af dem ved bedre, »hvad der staar skrevet udi Brædtspil og paa Tærningen, og hvorledes det gaar til iblandt et løst Selskab med Fraadseri og Drukkenskab, Sværgen og Banden, Kiv og Trætte og al anden Utugt, end han ved, hvad der staar skrevet udi Søkarterne«. En Skibsstyrmand burde kunne baade læse og skrive og fremfor alt være ædruelig, medens nu, desværre, den meste Del af Styrmændene undertiden drikker dem drukne og galne og kommer i sidste Time om Bord, naar man skal gaa til Sejls, og kan ikke bruge deres Forstand i to eller tre Dage. Naar der er Lods om Bord, bør ogsaa Lodsmanden tage sig i vare for Ølkanden, indtil Skibet er bjærget, men mere bekymre sig om, at Anker, Tov og Lodline er i Orden. Men Skipperen paa sin Side maa heller ikke lyve for ham, men bør give ham sandfærdig Besked om, hvor dybt Skibet stikker.

Efter disse Formaninger faar man jo nok Indtryk af, at Sømandsstanden kunde trænge til lidt Opdragelse. De samme Beklagelser findes dog ogsaa i de hollandske Lodsbøger og er altsaa ikke særlig møntede paa de danske Sømænd, selv om Forholdene vel i den Henseende har været temmelig ens overalt.

Den danske Søbog indeholder da ogsaa en Del Vejledning i Navigation med Afbildninger af Maanetavle, Stjerneur, Jakobsstav (se S. 185), Kvadrant m. m. Men dens Hovedindhold er Sejladsforskrifterne, der omfatter de vesteuropæiske Farvande fra Gibraltarstrædet og nordpaa, Irlands og Storbritaniens Kyster, Færøerne og Island, Norges Vestkyst op til Trondhjems Fjord, Farvandene omkring de danske Kyster og Østersøen op til den Finske Bugt.

Det indskærpes baade Styrmænd og andre Skibsmænd at give nøje Agt paa Landene, som de dages op og lade sig til syne. Naar det er godt og klart Vejr, saa synes de høje, og naar det er ondt og uklart Vejr, da synes de lige som de vilde synke ned. Bogen viser selv Vej i den Henseende ved de talrige Landkendinger, som er indføjet i Teksten.

Nogle Prøver paa Bogens Beskrivelse af de danske Kyster skal her anføres:

Bouensbjærg [Bovbjærg] er et fladt, langt Bjærg, og der staar et Taarn paa den søndre Ende [Trans Kirke], og norden ved paa den nørre Ende staar ogsaa et højt Taarn [Ferring Kirke], og derpaa ere høje laadne Høje eller store Tuer. De varer hen til Holmen [Hanstholm], og Kursen er fra Bouensbjærg til Holmen Nord Nordost, og der imellem er 8 Mile.

Fra Holmen til Robbeknud [Rubjærg Knude] Nordost, 6 Mile.



113. Landkending af Rubjærg Knude.

Naar I er Halvvejen mellem Robbeknud og Hartzhals [Hirtzhals], henved 3 Mile fra Landet, da er Robbeknud saa skikket som den øverste Figur af disse tre, og de to Humpler gøres mest behov at kende. Det andet Bjærg, som den mellemste Figur udviser, ligger imellem Robbeknud og Hartzhals; men det ligger Robbeknud næst, og Hartzhals er da saa skikket, som den nederste Figur udviser. Ved den sydsydvestre Ende er et humpeluret og knuderuret Land, naar man kommer Vesten til, og man er saa nær Landet, at man ser Hartzhals uden for Robbeknud.



114. Landkending af Skagen.

Skagen er et lavt knuderuret Land, og Lakeley [?] er et højt Land, og man kan se det over Skagen, naar man kommer Vesten af.

Her have vi Kulden paa tre Maneringer, at vide, naar I komme Vesten af, og det lader sig først tilsyne som det første er, da er det udi tre Humpler; og som det mellemste er, saadant er det, naar I komme noget nærmere, og I kunde faa der vist Siun oppaa. Og naar I komme det end nærmere, at I kunde se det ud af Hullet, og I da se ud af Mærset, da er det saa skikket, som den bagerste og største Figur udviser, om I ere Nordvest til Norden derfra.

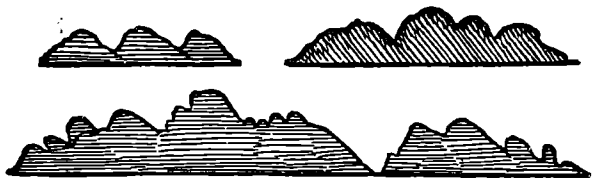
Svineboden ligger et godt Stund inden for Kullen. Og naar I vil sejle ind i Sundet, saa holder Helsingborg Slot uden for Landet, saa farer I der ikke ilde.

Lappesand ligger noget Norden for Helsingør ved den venstre Side af Sundet, og kommer der ikke nærmere end paa 7 Favne, saa kunde I ikke sejle der under.

Fra Helsingør til Refshalen er Kosen Sønden til Østen, adskilt 4 Mile.

Fra Dragør til Falsterbo Rev er Kosen Sønden til Vesten, adskilt 3 Mile. Og naar I kunne ikke se imellem Falsterbo Slot og Kirken igennem, da er I paa det grundeste af Revet.

Kulden.



115. Landkending af Kullen.

Jævne ved Dragør er det 5 Favne dyb, en Alen mindre, der paa Pas er det grundeste paa Dybet. Det er den anden Tønde, som ligger paa Kastrup Knæ, 6 Favne eller ved det Pas, og der er det 7 eller 8 Favne dyb, og skal man kende Mærkerne saaledes: Københavns Slot og Spiren paa Vor Frue Kirke skal sættes over et; straks derefter skulle I gaa Norden til Vesten til den Middelgrunds Tønde, efter som Vejret og Strømmen er til. Og under Saltholmen maa I vel lodde. Den Middelgrunds Tønde ligger ved den sønderste Vejrmølle Sønden for København, straks noget nær Nordnordvest til den tredie Tønde, der ligger en Høj Vesten for de tre Høje, som ligge Norden for København.

Under Beskrivelsen af Kursen gennem Storebælt bruger Søbogen den gamle nordiske Betegnelse for Længdemaal paa Havet: 1 Uge Søs, der omtrent svarer til fire Kvartmil. Fra Trave til Femern er der 6 Uger Søs og uden omkring Staby 5 Uger Søs, derfra til Langeland 5 Uger Søs, fra Langeland til Spro (Sprogø) 3 Uger Søs osv. Dette Afsnit hører altsaa til dem, der er bleven sat ind i Bogen efter danske Sømænds Opgivelser.

4. Søtønder og Fyr.

Laurentz Benedicht kender et Par *Søtønder* uden for København, en ved Kastrup Knæ, en anden paa Middelgrunden. Allerede paa hans Tid var der dog adskilligt flere i de danske Farvande.

Tønden paa Middelgrunden er nok den ældste af dem. Den blev udlagt af Magistraten efter Kongens Tilladelse i 1533, og til dens Vedligeholdelse skulde hvert Skib betale en Afgift efter sin Størrelse. Denne Afgift opkrævedes af Tolderen i Helsingør, og Overskudet af den blev Magistratens Indtægt. I 1557 laa der to Tønder ved Dragør,



116. Landkending af Læssø.

og Skipperne anmodede om, at der maatte blive udlagt to til; de vilde i saa Fald forhøje Tøndepengene med 8 Skilling, saa de i Stedet for ½ Daler betalte 2 Mark. I 1580 omtales den nye Søtønde paa Refshalen, og en halv Snes Aar senere var der fem Tønder at vedligeholde uden for København.

Ogsaa andre Steder ved vore Kyster var der paa den Tid Søtønder udlagte. I 1549 fik Magistraten i Ringkøbing Tilladelse til at udsætte Tønder i Nyminde Dyb og derfor oppebære Tøndepenge af hver Læst Gods, som passerede der forbi. Fem Aar efter drev en fremmed Søtønde som Vrag op paa Kysten ud for Ringkøbing, og Magistraten fik da Tilladelse til at beholde den og lade den udlægge i Fjorden. Disse Tønder laa endnu i Nymindegab, da Søkortdirektør Jens Sørensen i 1695 opmaalte Ringkøbing Fjord; men antagelig er de i Tidens Løb bleven flyttede længere mod Syd, efterhaanden som Gabet vandrede. I 1552 blev en Tønde lagt paa Bagedybet uden for Hals, og i 1560 lovede Kongen at udlægge Tønder ved Skagen og Trindelen,

paa Anholts Rev, paa Falsterbo Rev og i Dragør Strømme. Tønden ved Trindelen skulde forsynes med en Klokke.

Aaret 1560 var i det hele betydningsfuldt i vor Søfarts Historie. De mange nye Søtønder var ikke det eneste Vidnesbyrd om den unge



117. Landkending af Anholt.

Konge Frederik II.s Interesse for de søfarende. Han begyndte ogsaa i dette Aar at bygge de første *Fyr* paa de danske Kyster.

Saakaldte »Blusserier«, Baal antændte paa Stranden, havde vel tidligere været brugt paa Øresundets Kyster til Vejledning for de sejlende, særlig i Sildefiskeriets travle Tid. Allerede Valdemar Sejr havde forordnet Opsættelsen af et saadant paa Falsterbo og tilladt, at det nødvendige Brænde dertil maatte skæres i Riget. Senere nævnes et Blusseri paa Dragør, som skulde blusse under Høstfiskeriet. Fiskerifartøjerne maatte selv bekoste disse Blusseriers Vedligeholdelse ved at udrede en Afgift i Fisk, og denne Afgift var, ligesom Tøndepengene, saa rigelig,



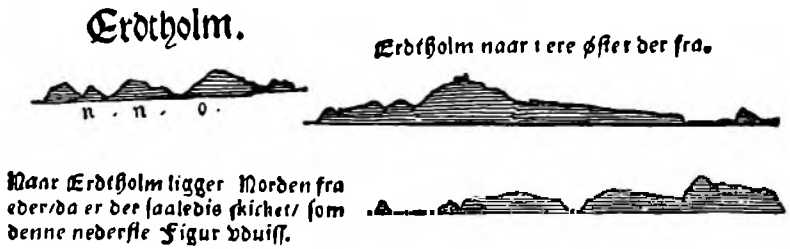
118. Landkending af Falsterbo.

at Staten kunde bortforpagte den med Fordel. Endnu ses paa Falsterbo, tæt ved Ruinerne af Falsterbohus, en rund Høj af Kul og Aske. Den betegner formodentlig Pladsen, hvor det gamle Blusseri har staaet.

Men disse Baal tændtes altsaa paa selve Strandbredden. Om virkelige Fyr kan der jo først blive Tale, naar der konstrueres saadanne Indretninger, at Blusset kan bringes til Vejrs og derved blive synligt i betydelig større Afstand. Det første Skridt til Opførelsen af saadanne Fyr her i Landet blev gjort ved Udstedelsen af tre Kongebreve d. 8. Juli 1560 om Indretning af tre Fyr paa *Skagen, Anholt* og *Kullen*.

Brevet angaaende Fyret paa Skagen var rettet til Lensmanden paa Aalborghus og lyder saaledes:

Vid, at den søfarende Mand og fremmede Skipper, som til Søs søge deres Næring og Bjering, have for os ladet beklage, hvorledes at dennem undertiden sker stor Skade imellem Skagen og Falsterbo Rev, saa at mange kommer om Skib og Gods, og derfor ere begærendes, at der maatte gøres nogen ydermere Varde, end allerede gjort og lagt er paa Grundene, med Fyrlamper og Tønder. Thi bede vi dig og ville, at du med det første lader gøre paa vor Bekostning en Fyrlampe af tar [tørt] Ved alle Natter over Aaret igennem, saa længe Skibene sejle, saa at den søfarende Mand deraf kan se at rømme og tage dennem vare for Grundene.



119. Landkending af Ertholmene.

Angaaende Indretningen af Fyrlampen paa Skagen henvises til Afsnittet om Fyr. Lampen skal hænge 20 Alen over Jorden og skal sættes allerydersт paa Strandbakken, ret for hvor Revet skyder ud; en Bod skal bygges derhos til den Karl, som skal tage Vare paa Lampen om Natten, og Ved til Lampen skal bestilles og hugges i Forraad. Alt skal være færdigt, saa Fyret kan tændes den første Nat i Marts Maaned 1561, saafremt Havet da til den Tid er isfrit, og derefter skal det brænde hver Nat indtil Sct. Mortens Dag fra en Time efter Solbjerg til Dagen igen gaar op.

De nye Fyrindretninger traadte altsaa i Virksomhed i Foraaret 1561, og Meddelelse herom blev sendt Amsterdam, Hamborg, Bremen og andre Søstæder til Bekendtgørelse for Skipperne. Fyrenes Debut var ikke heldig. Fyrpasserne eller Blusserne, som de kaldtes, passede ikke deres Pligter med tilstrækkelig Nøjagtighed, og da et Fyr, som snart er tændt og snart slukket, er værre end intet, indløb der Klage paa Klage fra de søfarende. Om Lampen paa Skagen siges der, at den ikke blev tændt i rette Tid og kun holdtes tændt en eller to Timer om Nat-

ten, og Fyrlampen paa Anholt blev »ilde blusset, saa at Ilden tændes om Aftenen og ikke brænder længer end til Midnat«. Frederik II. maatte udstede mange Missiver til Toldere og Lensmænd, inden han fik Fyrene passet ordentligt.

5. Strandinger.

Side om Side med disse Bestræbelser for at vejlede de søfarende ude paa Havet gik Kongens Omsorg for de *skibbrudne* og deres strandede Gods. Paa dette Omraade var Fortidens barbariske Sædvaner endnu langt fra afskaffede, om end de skibbrudne ikke længer betragtedes som staaende uden for al Lov og Ret. I Middelalderen havde man regnet alt Vraggods, der drev ind paa Stranden, for god Prise. Indtægten af Vrag var en vigtig Post i Landsherrens Regnskab. Bisper og Lensmænd førte lange Stridigheder for at opnaa den samme højt skattede *Strandret*, og den menige Befolkning langs Kysten søgte uden nogen som helst retslig Adkomst at gøre sig Strandingerne saa nyttige som muligt. Paa de ulykkelige skibbrudne tænkte ingen. En Tilladelse for dem til selv at redde deres Gods, hvis de slap levende i Land, var en Indrømmelse, der maatte afkøbes eller aftvinges vedkommende Landsherre, saaledes som da Valdemar Sejr efter Slaget ved Bornhøved gav Borgerne i Bremen Ret til, naar de led Skibbrud paa Danmarks Kyster, frit at redde deres Gods.

Overfor Landets egne Børn søgte Regeringerne dog at gennemføre en noget mildere Fremgangsmaade. Saaledes gives der i Jydske Lov (3. Bog Kap. 63) nogle Bestemmelser om Vrag, der tilsigter at mildne den strenge Strandret og yde de Skibbrudne en vis Beskyttelse. Hvis der kom nogen levende i Land fra det strandede Skib, maatte ingen forhindre dem i at bjærge saa meget af Godset, de kunde, ej heller maatte Kongens Embedsmand eller nogen anden forhindre dem i at

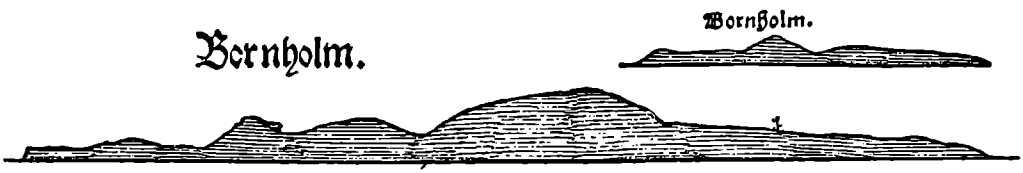


120. Søkort over Hoofden, Brudstykke af Olaus Magnus Carta Marina 1539.

leje eller laane Folk til Bjærgningen. Hvis Embedsmanden eller hans Svende frarøvede de skibbrudne deres Gods, førend de selv gav Slip derpaa, kunde han miste sit Len. Andre, som gjorde sig skyldig i det samme, skulde bøde 3 Mark og erstatte det røvede Gods.

Disse Bestemmelser gjaldt foreløbig kun for indfødte og kun i Jylland. Men i 1282, under Erik Glipping, blev det vedtaget, at Jydske Lovs Bestemmelser om Vrag skulde gælde i hele Riget og tillige for fremmede. Det var, i Forhold til de tidligere Tilstande, et ikke ringe Fremskridt, som herved blev gjort. Men skønt disse Bestemmelser atter og atter blev gentagne i den følgende Tid, vidner dog talrige Klager om, at de stadig ikke blev overholdte.

Da Hansestæderne i 1367 sluttede sig sammen i et vældigt Forbund



121. Landkending af Bornholm.

mod Valdemar Atterdag for at tiltvinge sig bedre Vilkaar for deres Handel og Skibsfart paa de nordiske Have, var det bl. a. disse Klager over skibbrudnes Behandling, de havde for Øje. Og da de havde sejret, blev det ved Freden i Stralsund 1370 paany fastslaaet, at den skibbrudne Købmand havde Ret til selv at bjærge Skib og Ladning, saa vidt han kunde. Og hvad den kongelige Foged bjergede af ilanddrevet Gods, skulde opbevares Aar og Dag i den nærmeste Kirke og udleveres Ejeren mod en »redelig Løn«, hvis han meldte sig inden Fristens Udløb. Men heller ikke nu blev Bestemmelsen overholdt, og Udtrykket »en redelig Bjærgeløn« var jo ret egnet til at volde Strid. Fra dansk Side krævede man en Trediedel af Godset som Bjærgeløn, hvad Stæderne, ikke uden Grund, nægtede at gaa ind paa.

Allerede i Middelalderen nævnes i Strandingsberetninger de kendte Steder: Skagen, Bovbjærg, Trindelen, Anholt, og fra dem alle lyder der Klager over de skibbrudnes grusomme Behandling. Paa Dronning Margrethes Tid hedder det om en Stranding paa Anholt, ved hvilken

Størstedelen af Skibets Besætning druknede: »Og de af dem, som var i Live, da de kom til Land, de blev grusomt drevet derfra med Fare for deres Liv, at de ikke maatte opholde sig der, hvor Godset var bjærget«. Denne Fremgangsmaade har vel været den almindelige, hvor man ikke ligefrem slog de skibbrudne ihjel. Ved en Stranding paa Skagen i de samme Aar beretter de skibbrudne, hvorledes de af Dronningens Foged blev drevet bort fra deres Ejendele og fra det kostbare Strandingsgods, der bestod af flandersk Klæde og Krydderier. Det betød kun en kortvarig Lindring i disse Forhold, da Christjærn II. i 1521 udstedte sin bekendte Forordning om Vrag, ved hvilken han gav Afkald paa hele den indbringende Strandret: Alt strandet Gods skulde uvægerlig forblive den skibbrudnes Ejendom; kun hvis ingen Ejermand meldte



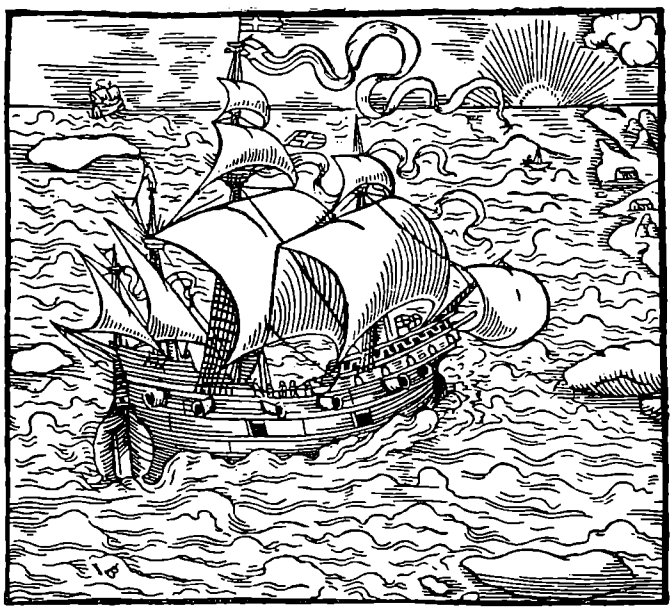
122. Landkending af Gulland.

sig efter Aars Varsel, skulde de to Trediedele af Godset tilfalde Kongen, medens en Trediedel skulde anvendes til Sjælemesser for de omkomne. Bestemmelserne gjaldt for indfødte og fremmede Søfarere uden Forskel, og Adelens og Biskoppernes Ret til Vrag paa deres Forstrand blev ganske ophævet. Men efter Christjærn II.s Fald indtraadte ogsaa paa dette Omraade de gamle Forhold igen; Kongen og Rigets Store delte atter Vragretten imellem sig, og Almuen røvede som før, hvor den kunde komme til.

Ved Vrag forstodes dog kun det Strandingsgods, som drev herreløst ind fra Havet. Hvis der kom levende Folk med, skulde de stadig have Ret til deres Gods imod at betale tilbørlig Bjærgeløn. Dette fastslaaes midt under Grevefejden i en Traktat mellem Danmark og Sverige, og gentages senere i en Traktat 1540. Koldingrecessen 1558 bestemmer, at »hvo som tager eller røver nogen skibbrudden Mand, han forfølges og bøde derfor som for Stirov«; og i Søretten af 1561 paalægges det Embedsmænd og Adel at være behjælpelig med at bjærge »for en temmelig Bjærgeløn«. Men hvorledes det gik til i Praksis, er der Eksempler nok paa.

Da saaledes i 1559 et svensk Skib strandede ud for Avskær i Bleking, maa Kongen paatale, hvorledes »Indbyggerne have handlet meget ubarmhjertigt imod de strandede, idet de ikke blot have slaaet Bunden ud paa Vin- og Ølfadene og delt alt det bjærgede Gods imellem sig, men endogsaa have ladet Folkene drukne, skønt de godt kunde have reddet dem«. I 1557 udgik et Kongebrev om, at ingen i Jylland maa befatte sig med Vrag, undtagen de, hvem Kongens Fogder og Lensmænd befale dertil, da mange, naar der kommer Vrag under Vestersiden, hemmelig bortfører en stor Del deraf og opslaar Kister og Tønder. Forseelse herimod skulde straffes som Tyveri. Men et saadant Forbud blev naturligvis ikke respekteret første Gang. Faa Aar efter fik Lensmanden paa Bøvling Ordre til at paase, at ingen løber langs Stranden og befatter sig med Vrag og strandet Gods; og de, som forbryder sig herimod, skal straffes paa deres Hals. At det derefter gik alvorligt til ses f. Eks. af, at en Mand paa Fur blev gjort fredløs, fordi han tog et Stykke Vragfjæl ved Stranden. I Skagen blev det paabudt, at ingen maatte føre bjærget Gods ind i sit eget Hus, men det skulde henføres til Toldergaarden, hvor hver skulde modtage sin rette Bjærgeløn. Men heller ikke Skagboerne agtede et saadant Paabud; thi endnu langt senere, i 1587, maa Kongen erfare, »hvorledes, naar nogen Skipper eller Købmand kommer for Skade af Guds Storm og Vejrlig, at deres Skib og Gods støder, vrager og inddriver for vor Købstad Skagen, tilløber den menige Mand, og mange af dem opbærer, henfører og forrykker af saadant Gods, desligeste fordærver og sønderhugger Skib, Takkel, Tov, Sejl og andet, som vel maatte blive beholdet, saa at deraf sker stor Guds Fortørnelse, saa og Raab og Skrig i andre Lande«. Dette Hensyn til Udlandets Omdømme kommer oftere frem. I 1594 strandede et Skib paa Hirtsholmen, og Mourits Podebusk, som havde Strandretten der, bemægtigede sig baade Skib og Ladning, skønt der var en levende Karl ombord. Kongen maatte da minde om, at dette var ganske ulovligt og i hvert Fald gik ud over den Rettighed, som Kronen selv tilholdt sig, idet hverken han eller de tidligere Konger i Riget havde gjort Fordring paa Vrag, naar der var levende Folk om Bord. Og det tilføjes i Brevet, at de skyldige ogsaa maatte betænke, hvilken Eftertale dette vilde give deres eget Fædreland hos andre lovlige og

velbeskikkede Politier og Lande. — Da Bønderne ved Sandhammeren i Skaane i 1596 havde plyndret nogle døde Mennesker, som var drevet i Land fra et Vrag, og havde opbrudt og plyndret Kister og Skrin, fik Lensmanden Befaling til at gaa strengt frem imod dem og ikke se gennem Fingre med nogen, saa Kongen baade udenlands og i sine egne Lande kan beholde Navn af en kristen Øvrighed. — Det var ikke smaa Værdier, det drejede sig om. I 1598 strandede saaledes paa en Gang 12 hollandske Skibe ved Skagen, d. 7. April 1602 tre svenske Krigsskibe paa Gulland osv.



123. En »Pinke« med Gallion o. 1550. Fra L. Benedichts Søbog.

Om Bjærgelønnens Størrelse var der stadig Strid. Ved en Stranding paa Læsø havde Bønderne efter gammel Skik betinget sig en Trediedel af det, de kunde bjærge, foruden at de først opslog det bedste Fad Vin og drak det. Men nu finder Kongen dog, at dette er imod al Billighed, og forlanger, at Bønderne paa Læsø skal nøjes med »en skellig Bjærgeløn« og for Fremtiden hjælpe de fattige søfarende Folk for »en rimelig Betaling«. I Bleking var man endda mere glubsk end paa Læsø; Kongen maa her paatale et Tilfælde, hvor der var forlangt to Trediedele af Godset i Bjærgeløn.

Forholdene vedblev at være saa nogenlunde uforandrede Aarhundredet ud, og i 1593 udgik paa ny Kongebrev til alle Lensmænd ved Søsiden om at paase, at Strandingsgods ikke »annammes og forvendes«, men at Indbyggerne tilholdes at hjælpe de skibbrudne med Bjærgningen. Herreløst Gods skal indlægges under god Forvaring i Aar og

Dag, og hvis der saa ingen Ejermand melder sig, tilhører det Kongen. Med disse Bestemmelser er man endelig naaet lige saa vidt som Christjærn II.s Forordning af 1521.

Men hvor lidt Regeringens humane Bestemmelser til de skibbrudnes Beskyttelse formaaede at ændre Almuens nedarvede Tankegang, kan ses deraf, at det endnu i 1619 var nødvendigt at udstede Forbud imod, at Indbyggerne i Vendsyssel og paa Læsø optændte Ild paa Stranden om Nattetide for at vildlede de søfarende. Og da de Kejserlige i 1627 havde indtaget Vendsyssel, var en af deres første Handlinger paa ny at tænde »det falske Fyr, som Vendelboerne havde haft ved Børglum Kloster«.

Fortegnelserne over strandet Gods giver os et Indblik i, hvad Skibene i det 16. Aarhundrede havde at fare med. Efter en Stranding ved Gedser i 1553 indsendte Lensmanden Peder Okse til Kongen som bjærget Gods: 1 Øltønde fuld af Peber, 1 Fjerding sort Sæbe, 2 Ottinger Terpentin, 1½ Fjerding Lavrolie, 2 smaa Tønder med Fernis, 11 smaa Tønder med Theragelse, 5 smaa Tønder syltet Ingefær, ½ Td. Gallasæble, ½ Td. Vinsten, 3 Tdr. Svovl og 3 Tdr. Tran. Af en helt anden Art har den Skibsladning været, af hvilken der i 1560 indkom som Vrag i Aggershus Len 19 »Knægtstøj«, 94 Par Hoser, 6 Tinkander og 2 Lysestager. Senere nævnes jævnlig Fetalje, Korn, Sild, Svovl, Pryssing, Vognskud, Aske, engelsk Klæde, Tagsten, Tran og Voks som Strandingsgods.

Der haves fra 1548 en Skildring paa latinske Vers af en Stranding paa Jyllands Vestkyst. Forfatteren er Niels Andersen Svansøe, Præst i Varde, og Digtet er oversat paa dansk af Pastor Severinsen i Tim til »Hardsyssels Aarbog« 1907.

Æolus hidser det larmende Hav ved Vindenes Brusen,
slipper de mægtige Storme af Fængsel fra Skybjergets Indre,
sender dem ud over Hav; da rejser sig høje de Vover.
Sømanden gribes af Angst, thi det er om Livet at gøre.
Skibene knuses til Vrag ved Søens utrolige Kræfter.
Mændene tumles omkring saa vel som den Ladning, de førte.
Dog af Søerne bæres de ind og kastes paa Stranden.

Bøndernes Flok forsamler sig der i Natten den sorte,
vandrer langs Kysten og gaar omkring paa Sandet det hvide,
gennemsøger, hvad Bytte det gav; og neptuniske Gaver
fører med Tak de til Hus. De Legemer, Havet har tumlet,
jordes i Land, thi Cimbrerne viser de Fremmede Hensyn,
at ikke Charon skal jage fra Stygs ujordedes Sjæle.

Ofte de hente fra Strand da bacchiske Gaver fra Kreta,
faar sig nu Vinen fra Rhin saa vel som sød Muskateller.
Glade saa holder de Gilde dermed i Natten den kolde,
holder med Naboer Drik og tømmer forsvarlige Skaaler,
syngende, som de har Skik, og som nu de Ord monne falde.
Bondeglæder som disse slukker Tidernes Sorger.

6. Sejladsen gennem Øresund.

Efter Øresundstoldregnskaberne hidsættes følgende Tabel over de *danske* Skibe, der i Aarene 1560—1604 gik gennem Sundet, med Angivelse af de vigtigste Søstæder, hvor Skibene hørte hjemme.

Det ses af disse Talrækker, at endnu i en halv Snes Aar efter Christian III.s Død var den danske Sejlads gennem Sundet kun ringe. Men i 1569 springer Skibenes Antal pludselig op fra 91 til 222, og i de følgende Aar naar Tallet ofte op over 400. Først i 1635 passeres det femte Hundrede, i 1642 det sjette. Blandt de danske Byer er København selvfølgelig i Spidsen, medens Helsingør, Malmø og Flensborg skiftes til at indtage den næste Plads. Aalborg begynder i 1564 beskedent med et enkelt Skib, men avancerer derpaa støt og stadigt frem og kan gentagne Gange møde med over 30 Skibe om Aaret. Næst efter Aalborg kommer Ribe, der i enkelte Aar i Periodens Slutning tæller mellem 20 og 30 Skibe. Aarhus, Randers og Odense naar aldrig op til den halve Snes, og der kan gaa mange Aar, hvor deres Navne slet ikke træffes. Husum holder sig Aarhundredet ud, men er nærmest i Tilbagegang.

Aar	Skibenes Antal	Køben-havn	Hel-singør	Malmø	Oden-se	Aal-borg	Aar-hus	Ran-ders	Ribe	Flens-borg	Hu-sum
1560	39	27	1	—	—	—	—	—	—	6	—
1562	66	25	1	—	—	—	—	1	4	6	12
1563	44	18	—	—	—	—	—	—	3	3	7
1564	31	15	—	2	2	1	—	—	2	—	2
1565	27	15	—	7	—	—	—	—	1	—	1
1566	44	25	—	12	—	1	—	—	—	2	1
1567	66	35	1	18	—	4	—	—	—	3	—
1568	91	45	—	21	—	5	—	—	—	5	—
1569	222	82	26	25	—	7	—	—	3	11	7
1574	257	88	23	20	2	9	—	4	2	34	5
1575	261	75	45	30	1	19	4	4	1	25	13
1576	233	72	29	43	1	12	3	2	2	23	3
1577	297	107	22	49	—	16	4	2	2	36	2
1578	237	71	26	44	—	11	—	2	4	24	4
1579	240	90	36	45	—	8	—	—	1	31	—
1580	268	118	41	39	—	5	—	—	1	42	—
1581	323	141	36	33	2	12	—	—	1	59	2
1582	406	170	76	38	7	11	1	—	—	65	6
1583	483	192	81	53	4	13	2	—	—	78	7
1584	442	184	69	67	6	9	—	—	3	57	2
1585	369	150	60	47	3	12	—	—	5	61	3
1586	386	176	61	72	1	4	—	—	1	33	7
1587	473	199	74	68	5	15	4	—	1	23	15
1588	412	149	101	83	3	16	5	1	4	14	2
1589	427	173	103	71	1	9	8	—	8	20	4
1590	288	122	76	51	1	8	2	2	5	10	—
1591	271	118	65	45	—	3	—	2	5	11	—
1592	314	137	58	62	3	8	1	4	3	8	—
1593	320	132	50	80	—	1	1	—	5	7	6
1594	384	140	42	112	—	1	2	—	16	37	—
1595	390	115	78	112	—	—	—	—	13	34	4
1596	379	88	98	72	—	21	—	—	25	40	1
1597	446	119	87	66	—	36	2	—	26	44	5
1598	416	113	82	65	—	18	—	—	21	49	—
1599	314	85	63	56	—	17	4	—	16	23	5
1600	316	96	71	55	—	22	—	1	12	9	4
1601	302	105	67	57	—	17	1	—	10	8	6
1602	326	94	56	31	—	31	2	2	25	10	9
1603	274	88	58	31	—	15	2	—	10	17	3
1604	207	62	37	35	—	17	—	1	3	17	1

Den danske Handel vestpaa gik hovedsagelig over *Nederlandene*, og den By, som i det 16. Aarh. hyppigst blev besøgt af danske Skibe, var Amsterdam. Fra en beskeden Begyndelse med 4—5 Skibe om



124. Skibe paa Københavns Red under Belejringen 1523. Fra Hamelmann, Oldenb. Chron.

Aaret udviklede Sejladsen til Amsterdam sig saaledes, at det ofte var over 100 danske Skibe om Aaret, som besøgte denne By. Næst efter Amsterdam kom Enkhuizen, der dog aldrig kunde opvise over 10 danske Skibe om Aaret. Endvidere Hoorn (højeste Antal 6 Skibe), Antwerpen og Harlingen (5), Rotterdam og Duinkerken (3), Vlissingen,

Zeeland og Middelburg (2). En sjælden Gang løb et dansk Skib ind til Dokkum, Stavoren, Leuwarden, Kampen, Brügge, Dordrecht, Medemblik, Purmerend eller Terschelling.

Af de *tyske Nordsøbyer* besøgtes Hamborg (højeste Antal 32 Skibe i et Aar), Emden (28) og Bremen (24). Nogle faa Skibe løb ind til Stade og Oldenburg.

I *Skotland* besøgtes navnlig Leith (højeste Antal 7 Skibe) og af og til Montrose, Dundee, Aberdeen, Orkneyøerne, Culross og Shetlandsøerne. Sidstnævnte Øgruppe havde endogsaa i eet Aar (1601) Besøg af 7 danske Skibe.

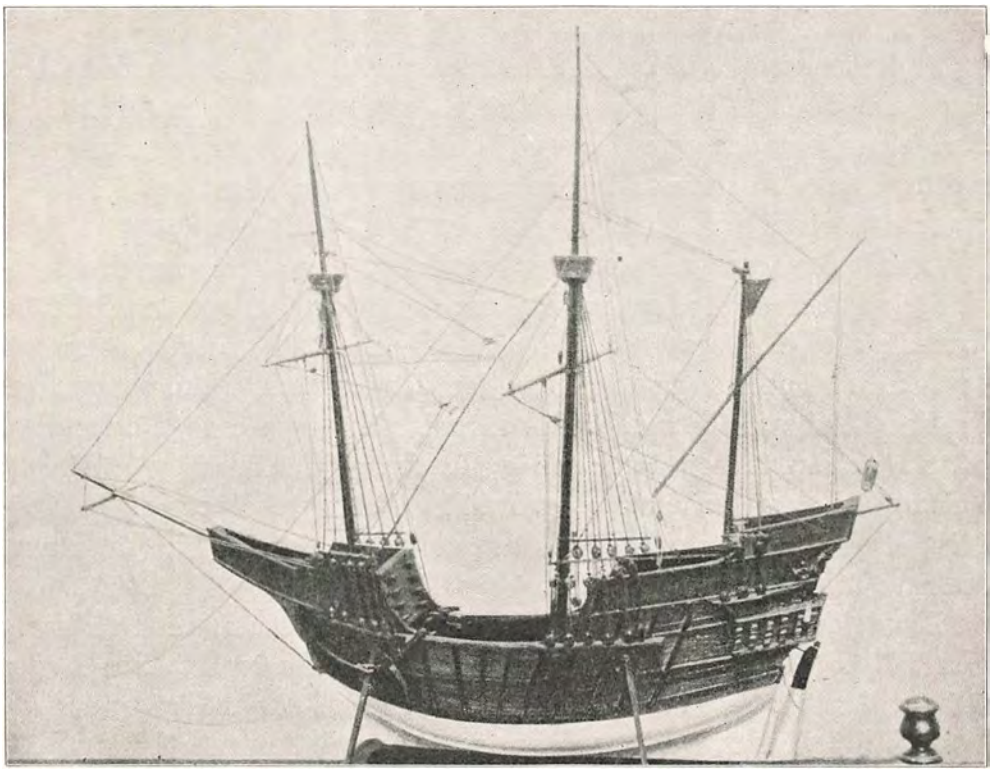
I *England* handledes paa Hull (11 Skibe), London (7) og Newcastle (5); endvidere paa Harwich, Ipswich og Lynn.

Sejladsen paa *Frankrig* gik overvejende til de saltproducerende Egne paa Landets Vestkyst, og den By, som fremfor alle blev besøgt, var Brouage lidt syd for La Rochelle. Brouage er nu kun en ubetydelig Plads med nogle faa Hundrede Indbyggere; men i Middelalderen var den en Verdenshavn, og endnu i det 16. Aarhundrede drev den stor Udskibning af Salt fra de omliggende Saltsumpe. Dens Havn er efterhaanden helt sandet til, og under Religionskrigene i Frankrig led Byen meget, saaledes da Indbyggerne i La Rochelle i 1586 forsøgte at spærre Havnen ved at sænke 20 Skibe fyldte med Sten i dens Indløb. Hele Aarhundredet igennem vedblev dog danske Skibe at søge til Brouage, et enkelt Aar (1589) var der endog 19 danske Skibe i dens Havn. Endvidere besøgte de La Rochelle, Øen Oléron uden for Brouage og Byen St. Martin paa Øen Ré uden for La Rochelle, alle bekendte for deres Saltvinding. Først senere nævnes Sejlads paa Kanalhavnene: Calais (i et Aar 14 Skibe), Dieppe, Le Havre og Rouen samt paa Vestkysten Brest, Bai (Baie de Bourgneuf ved Loire-Mundingen) og Bordeaux. Længere syd paa gik Farten til *Portugal*, hvor mange danske Skibe anløb Lissabon (6, 8 eller 10 om Aaret) og endnu flere gik til Salthavnene Aveiro (11) og Setubal (indtil 16 Skibe aarlig). I *Spanien* gik danske Skibe ind til Condado og især til San Lucar ved Guadalquivirs Munding (indtil 10 Skibe i et Aar, 1590).

Gennem Gibraltarstrædet synes ingen danske Skibe at være naaet. Derimod kom i Aarene efter 1580 temmelig regelmæssigt et engelsk

Skib fra Kreta gennem Sundet, og senere kom nu og da et Skib fra Genua eller Venedig. Et Skib fra Amerika gik for første Gang gennem Øresund i 1591; det var hjemmehørende i Danzig.

Mod Nord gik Sejladsen til Norge og Finmarken, Færøerne og Island. Blandt de *norske* Byer var det den sydligste af dem alle, Mar-



125. Karavel fra Slutningen af det 15. Aarhundrede. Efter en Model i South-Kensington Museet.

strand, som besøgtes mest. Sejladsen paa denne By var allerede godt i Gang i 1560, da den besøgtes af 3 danske Skibe, og dette Antal kunde i de følgende Aar stige indtil 20. Et Skib til Bergen nævnes først i 1576, til Trondhjem i 1585. Til Oslo gik kun et eneste Skib i hele Perioden, ligesaa til Mandal, Uddevalla og Skien. En Del flere gik til Lysekil, Stavanger og Moldesund; men ellers sejledes i Reglen til nu kun lidet kendte Fjorde og Sunde: Harmensund, Homborgsund, Gedviksund, Bekkevik, Bondefjord, Fiskebækskil, Kalfsund, Tromsund osv. Til Vardø-

hus gik et Skib i 1584, til Finmarken et Skib i 1586; og efter 1590 gik 2, 3 eller 4 Skibe aarlig til Nordland. I 1593 gik et Skib fra København til Kolmogory ved det hvide Hav, og Skibe til Hvidehavet nævnes derefter jævnligt. *Island* nævnes første Gang i 1574 og besøgtes i de følgende Aar af indtil 6 danske Skibe aarligt, foruden at 1 eller 2 Skibe gik til Vespenø (Vestmanøerne). Til *Færøerne* nævnes et enkelt Skib i 1600.

Sejladsen paa *Sverige* var ikke betydelig. Højst 5 Skibe om Aaret lagde ind til Ny Lødøse ved Kattegat, og højst 4 gik til Stockholm. En sjælden Gang besøgtes Kalmar, Norrkøping, Søderkøping, Nykøbing og Stegeborg af danske Skibe, som havde passeret Øresund. I *Finland* besøgtes Helsingfors, Viborg og Aabo.

Blandt Stæderne *ved Østersøen* var det Danzig, som tog den største Del af Danmarks Skibsfart. Der var Aar, hvor over 100 danske Skibe havde ligget i Danzigs Havn, og denne By kommer saaledes næsten op paa Siden af Amsterdam. Næst efter den kommer Königsberg med indtil 25 Skibe aarlig, medens Greifswalde kan opvise 13, Rostock 12, Stettin 11, Lybæk og Stralsund 9, Anklam 5, Wismar og Elbing 4. Enkelte Skibe søgte Memel, Rügenwalde, Wolgast, Kolberg og Braunsberg. Længere øst paa var Riga (højeste Tal 17) og Narva (12) stærkt besøgte; dernæst Reval (8), Øsel (4), Windau (2) og Libau (1).

Handelen paa *Narva*, Ruslands eneste Østersøhavn, var i Frederik II.s Tid et Tvistens Æble mellem Sverige og Danmark. Over Narva udførte det store østeuropæiske Rige sine Produkter af Hør og Hamp, Voks, Sæbe, Huder, Talg og Tran og modtog til Gengæld Salt og Sild, Klæde og Kramvarer. Ved Freden i Stettin 1570 havde Sverige, som ellers søgte at tilrive sig hele den russiske Handel, maattet tilstaa danske Købmænd fri Sejlads paa Narva. Men Indrømmelsen blev kun nødtvungent overholdt, og Aar efter Aar klages der fra dansk Side over svenske Overgreb. I 1575 klagede Borgerne fra København, Helsingør, Malmø, Aalborg og Flensborg over »Plyndring og Overvold«, som de stadig var Genstand for af de svenske Udliggere, naar de sejlede til Narva. I 1580 klagede de samme Byer, kun at Middelfart nu træffes i Stedet for Flensborg. Københavnske Borgere havde mistet 3 Skibe, som Svenskerne tog. Fra Middelfart var Skibene »Marsvinet« og »Jæge-

ren« bleven anholdte af de Svenske og Ladningen plyndret. Helsingør havde mistet et Skib og Malmø tre. I 1581 opsnappedes endnu et Skib fra Malmø og et fra Landskrona. Men saa hører Klagerne pludselig op; thi i dette Aar erobrede Svenskerne Narva, og dermed var den danske Handel paa Rusland forbi. Skibe fra Vesteuropa, som vilde handle direkte paa Rusland, maatte nu benytte Vejen Norden om Norge.

I en Danmarksbeskrivelse fra 1591 hedder det, at *Fyn* paa den Tid drev Handel paa Sverige, Norge, Rusland, Holland og Tyskland, og at *København* drev stærk Handel med Korn, Brænde, Voks, Tjære og andet, som udførtes til Rusland, Preussen, Sverige, Norge, Island, Skotland, Holland, Frankrig, Spanien og Portugal. Det lyder jo af meget. Men en engelsk Rejsende, som paa samme Tid (1593) besøgte Danmark, har dog det Indtryk, at den danske Handelsstand ikke er særlig aktiv. Aarsagen finder han deri, at alle fremmede Skibe, som passerer Øresund, er tvungne til at lægge ind til Helsingør og saaledes bringer Landet alle de Varer, det behøver. Og skønt de danske Skibe i Sejl- og Lasteevne omtrent kan staa Maal med de engelske, foretager de danske Købmænd i Reglen ikke andre Rejser end til Øerne Nord paa for at hente Fisk.

Skibenes Størrelse var paa den Tid endnu kun ringe. Øresundstoldregnskaberne deler dem i tre Grupper: Skibe under 30 Læster, paa 30—100 Læster og over 100. I den mellemste Gruppe findes de tre Fjerdedele eller mere af alle de Skibe, hvis Størrelse er opgivet, og omtrent hele Resten var Skibe under 30 Læster. Kun ganske faa var over 100 Læster, og selv disse naaede i Reglen ikke op over 120. En Kommercelæst svarer omtrent til 2 Tons.

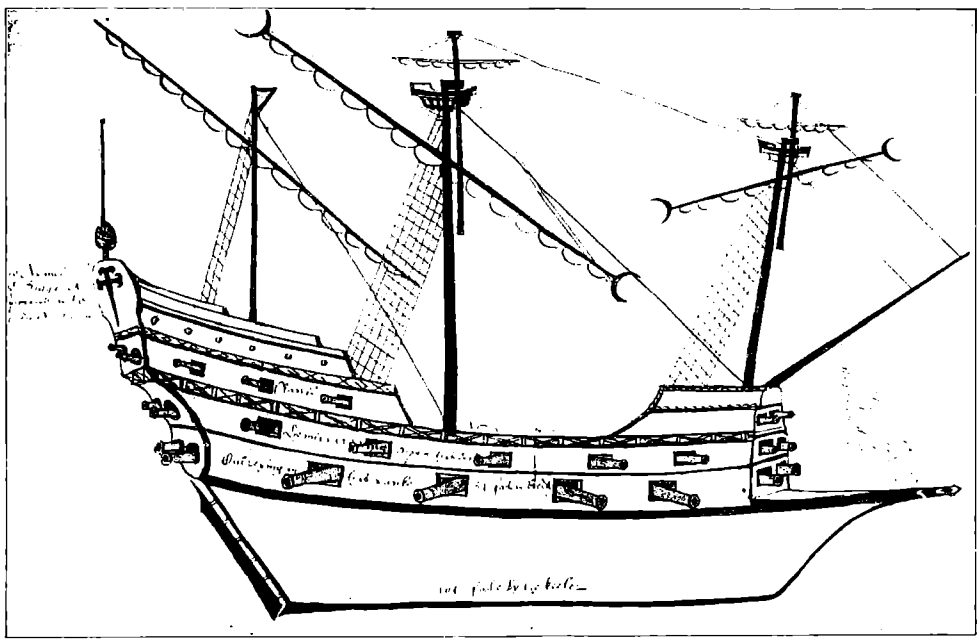
7. Frigørelse for Fremmedherredømmet.

Selv om de fremmedes politiske Herredømme i Norden var brudt, vedblev deres økonomiske Overmagt dog længe at mærkes, og gennem hele det 16. Aarhundrede var en stor Del af den danske Handel stadig paa udenlandske Hænder.

I Haandfæstningerne havde Adelen jo udtrykkelig betinget sig Ret til at handle med fremmede Købmænd, og det samme gjorde naturligvis Hoffet. Derfor tales ogsaa i de københavnske Kræmmeres Lavsskraa 1559 bittert om »de fremmede Kræmmere og Landfærdinge, som følge Kgl. Majestæt og Hoffet efter og alle Tider ere her udi Staden, den Stund Kgl. Majestæt er her tilstede«. De fremmede, der kaldtes Gæster eller Liggere, kom baade som *Samkøbere* (Grossister) og som *Framkøbere* (Detailhandlere), og de indskrænkede sig jo ikke til at handle med Hoffet og Adelen, om end deres almindelige Handelsvirksomhed var undergivet mange Indskrænkninger. For Tilladelsen til at handle skulde de i København betale til Kæmneren et Pund Peber. De maatte kun holde aaben Bod i otte Dage, samt saa længe en Herredag var samlet, og de maatte ikke handle indbyrdes. »Gæst maa ikke handle med Gæst«. Til Sct. Andreæ Dag (30. Nov.) skulde alle fremmede Kræmmere drage af Landet og maatte ikke komme igen før Vor Frue Dag i Fasten (25. Marts). Men paa forskellig Maade søgte de fremmede at omgaa disse Bestemmelser. I Slagelse, Korsør og Skelskør brugte Nederlændere og andre fremmede at udskibe og oplægge Gods og siden holde Tjenere der, som solgte ud af Varerne; men i 1582 blev al saadan Handel i Smaapartier dem forbudt, saa de alene maatte sælge i Læster, Skippund og lignende store Maal. Nogle Aar senere blev det forbudt de fremmede i Bleking at holde deres Tjenere eller Liggere i Landet længer, end til deres Skibe afsejlede; men naar Skibene sejlede bort, skulde de tage deres Folk med sig. Og da de fremmede paa Lolland havde fundet paa at bruge forarmede Danske som Straamænd, saa at disse drog om paa Landsbyerne og handlede i eget Navn, men med de fremmedes Penge og Varer, blev ogsaa »den Underfund« forbudt.

I sin Virksomhed for at ophjælpe de danske Købstæder havde alle-

rede Christian III søgt, hvor han kunde, at lukke de fremmede ude. I Betingelserne for Malmøs Overgivelse til ham i 1536 gives der Byen det Løfte, at udenlandske Købmænd ikke maatte salte Sild ved Fiskerlejerne i Skaane, saafremt det ikke stred mod Stædernes Privilegier. Et Par Aar senere fik Nakskov et lignende Tilsagn med Hensyn til Lollands Sønderstrand og Fiskerlejet Gallebo. I 1554 blev det forbudt



126. Tegning af en spansk Galleon fra 1590 paa omtr. 33 m.s Køllængde, opmaalt af en engelsk Spion. Fra »Sailing ships and their story«.

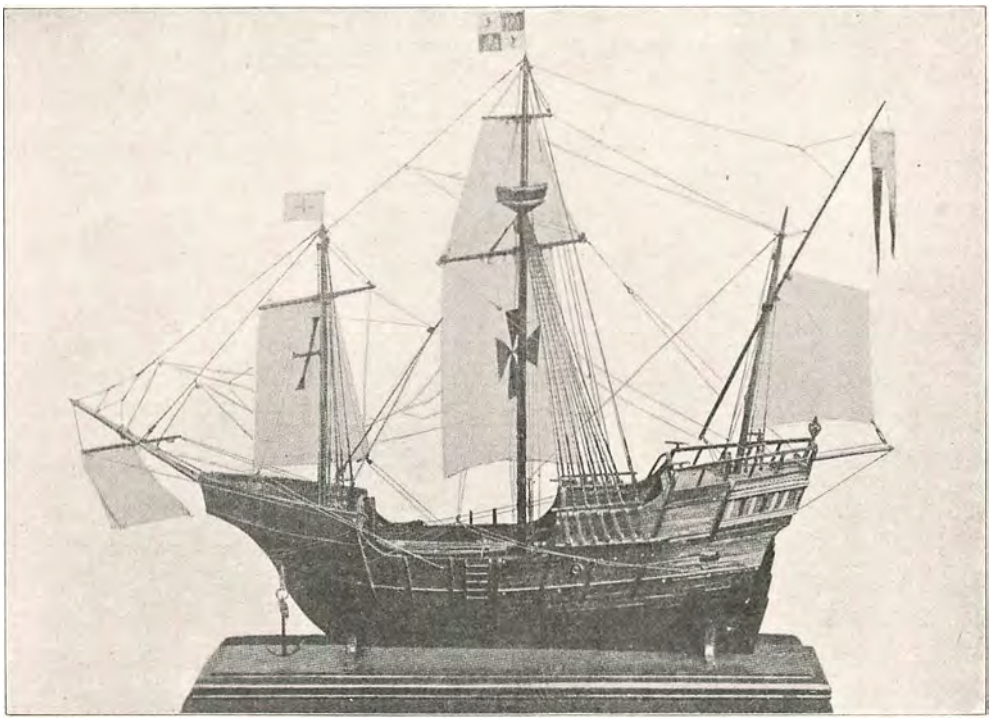
udenlandske Købmænd at besøge Markederne i Landsbyerne, og Aaret efter blev al Forprang paa Bornholm dem forbudt. Paa denne Ø varede det dog længe, inden Forholdene faldt i Lave. Lybækkerne havde Øen i Pant fra 1525 til 1575, og i disse Aar laa fremmede Købmænd og Købsvende hele Aaret igennem paa Bornholm og brugte Handel og Vandel med Alen og Vægt. Da Øen igen var kommen under Danmark, forsøgte de fremmede som tilforn at holde Kramboder i Byerne og drive Købmandsskab med Bønderne; men alt saadant blev da endelig forbudt i 1577.

Købstædernes Kamp for at tvinge de fremmede til enten at tage

Borgerskab i Byen eller fortrække førte omsider til det ønskede Resultat. Nogle af de største Handelsmænd paa Christian III.s Tid som *Mads Lampe* i København og *Sander Leiel* i Helsingør var Udlændinge, der havde taget Borgerskab og erhvervet Grundejendomme i Byen, hvor de boede. Men flere og flere danske Købmænd kommer efterhaanden op paa Siden af dem. I København kendes saaledes *Oluf Jakobsen Skriver*, der allerede havde været Medlem af det af Christjærn II i 1520 stiftede nordiske Handelsforbund og dengang havde Kontor i Stockholm; han drev siden Handel paa Skotland. *Mikkel Skriver* handlede paa Norge og Holland og blev i 1556 forlenet med Færøerne. *Marcus Hess* († 1590) havde i en Aarrække Eneret til Handelen paa Island; han drev endvidere Handel baade paa Spanien og Rusland og kunde hjemføre til Kongens Brug tyrkiske Heste, arabiske Sadler og russiske Slæder. Han byggede selv Skibe og ejede engang, sammen med andre Borgere i København og Malmø, et Skib paa 300 Læster. Ogsaa *Simon Surbæk* († 1583) handlede paa Island og Vespenø, medens *Albert Albertsens* Skibe foer til Nederlandene og Spanien og Norden om Vardøhus til Rusland. *Mikkel Vibe*, der senere blev en af Københavns største Handelsmænd, rejste allerede i sin Ungdom som Købmand i Tyskland, Rusland, Spanien, Frankrig og England. — Ogsaa uden for København fandtes store Handelsmænd i det 16. Aarhundrede. *Jørgen Kock* i Malmø ejede saadanne Rigdomme, at hans aarlige Indtægter kunde opgøres til 3000 Mark (svarende til 6000 Tdr. Rug), da hans Ejendomme konfiskeredes efter Malmøs Overgivelse i 1536. *Oluf Bager* i Odense havde, særlig ved Studehandel, tjent sig en saadan Formue, at der gik fabelagtige Rygter derom. Det var ham, der fyrede op i Kaminen med Kanelbark, da han fik Besøg af Kong Frederik II; og det fortælles, at hans syv Skibe forulykkede paa een Gang, da en Heks skvulpede syv Æggeskaller i en Spand Vand. I Hælsingør var *Henrik Mogensen Rosenvinge* og *Anders Hess*, en Broder til Marcus, ansete Købmænd.

Ved Aarhundredets Slutning var de udenlandske Handelsmænds Magt i det væsentlige brudt, og de danske Købmænd havde da omsider lært selv at hente deres Varer fra Udlandet. I 1592 kunde man paalægge de fremmede den store Indskrænkning i deres Handel, at de først skulde tilbyde deres Varer til Vantsniderne i København, inden de maatte

handle med Borgerne; og to Aar efter blev det dem forbudt at handle med fremmede Penge. Vantsniderne eller Klædebolavet var Stadens fornemste Købmænd, der handlede en gros med Silke- og Klædevarer, Hørkram og Korn. Sammen med Kræmmerne, Bryggerne og senere Skipperne, der paa den Tid ogsaa var Købmænd, udgjorde de



127. Columbus's Admiralskib Sta Maria. Fra »Sailing ships and their story«.

Byernes Aristokrati, de »fornemme Borgere«, af hvis Kreds de styrende udgik, og som var indbyrdes forbundne ved Slægtskab og Svogerskab.

Saaledes stod da nu endelig den danske Købmandsstand frigjort for fremmed Formynderskab og rede til, under den unge Kong Christian IV.s Førerskab, at indtage sin Plads paa Verdenshavene. Faa Aar efter Aarhundredskiftet vistes det danske Flag baade mellem Grønlands Isfjelde og ved Indiens tropiske Kyster.

8. Skibe og Skibstyper.

De Skibe, der i Middelalderen og i senere Tider flød paa de danske Strømme, var vidt forskellige fra Vikingetidens Skibe, som vi har lært dem at kende gennem Fund i Jorden og billedlige Fremstillinger.

Med de krigerske Vikingetogs Ophør var de for dem, særlig til Kamp indrettede Fartøjers Tid forbi. Og med de forholdsvis fredelige Dage blomstrer Handelen op. Det er ikke længere Hurtigheden, det kommer an paa. I Stedet for Langskibene med deres store Besætning til at drive Fartøjet frem med Aarerne kommer nu de korte, buttede og drægtige Handelsskibe, hvor der ikke er mange Folk om Bord, og hvor Bevægkraften i stedse stigende Grad bliver Sejl i Stedet for Aarer.

Foran er kort omtalt de Fartøjer, der var ejendommelige for Vikingetidens Slutning, Overgangsformerne mellem den gamle og den nye Tid. *Byrdingen* og *Knaren* var de gamle nordiske Handelsskibe; af dem benyttedes Knaren baade som Lastskib og Kampskib. Senere, ved den stigende Forbindelse med andre søfarende Folk, dukker *Butsen*, *Koggen* og *Holken* op i de nordiske Farvande. Den første havde Nordboerne sandsynligvis gjort Bekendtskab med i Middelhavet; det er i alt Fald Navnet paa en Skibstype, der er kommet til os fra Syden. Butsen benyttedes baade som Kamp- og som Handelsfartøj og gjorde i det 11. og 12. Aarhundrede Tjeneste for Korsfarerne baade fra England og fra Danmark og Norge. Det var vistnok det Fartøj, som i den tidlige Middelalder oftest saas i vore Farvande; det forekommer derfor undertiden i Folkeviserne:

»Hver salten Sø, som Stormen drev,
den gik over Butses Bord«.

Butsen har haft Størrelse som en stor Jagt — i 1577 løb en Skipper fra Frisland gennem Sundet med en Bysse eller Butse paa 36 Læster. Som saa ofte gik ogsaa her Navnet over fra oprindelig at betegne et større til senere at betegne et mindre og mindre Fartøj, og i det 17. Aarhundrede var en Butse eller Bysse Betegnelsen for Fiskerbaaden eller Fiskerkvasen.

Koggen er kommen til danske Farvande fra Frisland, hvor den forekommer saa tidligt som 948. Paa la Rochelles Bysegl (S. 123) findes et Skib, der 1232 betegnes som en Kogge. Det var en Tidlang Hansestædernes typiske Fartøj, der — udrustet som Krigsskib — kaldtes en Vredekogge. Det var et kort, bredt Fartøj meget fyldigt for og agter.



128. Galleoner under Sejl. Efter et Stik fra 1560 i British Museum.

I den Flaade, som Valdemar Atterdag omtr. 1355 samlede til sit paatænkte, fantastiske Togt mod England, har Koggerne udgjort Hovedstyrken. Foruden Mandskabet kunde en Kogge rumme omtr. 100 svært bevæbnede Krigere, 20 Heste og Skyts. Den har svaret til et Fartøj paa omtr. 100 Læsters Drægtighed. I Slaget paa Københavns Red 1427 tog, efter Krøniken, de store lybske Kogger ved Siden af de smaa danske Skibe, der laa lavt paa Vandet, sig ud som Kirker ved Siden af Kapeller.

Koggen blev altsaa, ligesom Butsen i sin Tid, benyttet baade som Krigsfartøj og som Handelsfartøj. Som Kampfartøj betegnedes den ved

sine Kanoner og ved en let Opbygning for og agter, de saakaldte Kasteller, der ragede frem over Skibets Stævn i bægge Retninger og som spiller en saa iøjnefaldende Rolle paa de fleste tidlige Skibsbilleder. Det er sandsynligvis disse Kasteller, der undertiden byggedes op i en ganske urimelig Højde (se Billederne S. 171 og 176), der har gjort de



129. Skibe til Ankers 1587 paa Københavns Red mellem Indløbet til Grønnegaards Navn, nu Holms Plads, og Tøjhuset.

lybske Vredekogger saa overmægtige at skue ved Siden af de danske »Barser« i 1427, — hvad der dog ikke nyttede dem noget, thi de Danske vandt Slaget.

Ligesom Koggen kom fra Frisland, kom Holken fra de flanderske Byer; her synes den at have hørt hjemme alt i Romernes Tid. Holken blev tidlig hjemme i England og synes i det 15. Aarhundrede at have fortrængt Koggen i Danmark. Erik af Pommerns Flaade talte 1431

bl. a. 18 Holker og Kogger og 24 »andre Mærsskibe«. 1535 findes der ingen Kogger i den danske Flaade, og atter hundrede Aar senere er Koggen blevet til en lille fladbundet Pram.

Om Holkens Størrelse faar man en Forestilling ved Opgivelsen af dens Besætning i 1535, 70 Baadsmænd og 210 Krigsfolk samt vistnok



130. Skib til Ankers 1587 ud for Holmens Smedie nu Holmens Kirke. Færgebroen paa Amager, nu Brogade, i Forgrunden.

10 Kanoner. Holken var endnu da i Brug som Kamp- og Handelsfartøj; efter Aarhundredets Slutning synes Ordet »en Holk« at være blevet Betegnelsen paa et udrangeret og oplagt Fartøj.

Blandt de »24 andre Mærsskibe« i Kong Eriks Flaade, som ikke nærmere betegnes, vil man sikkert finde de Skibe, som paa den Tid var almindelige paa vore Farvande: Balligen, Barken, Barsen, Katten, Krejeren og Gallejen eller Galleonen. Desuden har der været en Række

mindre Fartøjer, der ikke kunde regnes til Mærsskibene: Bøjerten, Smakken, Everten, Jagten o. fl. a.

De her anførte Skibsbetegnelser tør næppe opfattes som Betegnelser for lige saa mange Skibstyper. Der har i hine Tider, hvor Skibsbygning, Rigning og Takling endnu var saa enkel og lidet udviklet, næppe kunnet være saa mange afgørende Skelnemærker mellem Skibene, som der er forskellige Benævnelser. Disse bør vist oftest opfattes som de forskellige søfarende Landes eller maaske snarere Stæders lokale Betegnelser for deres Fartøjer, der — paa Grund af vort Lands Beliggenhed ved en Søvej, ad hvilken en stor Del af den kendte Verdens Skibe gled forbi vore Vinduer — snart blev almindelig kendt herhjemme. Thi det kunde hænde, at disse fremmede Skibe ikke nøjedes med at glide forbi, men blev indlemmet i den danske Flaade, idet Kongerne fra det femtende Aarhundrede tiltog sig Retten til oppe i Helsingør at stoppe de Skibe, de under særlige Forhold mente at have Brug for, og anvende dem i Rigets Tjeneste.

Og desuden, kært Barn har mange Navne. I Visen om Mindre-Alf kaldes de Skibe, han kaprer, det ene Øjeblik Kogger, det næste Snækker. Man havde endnu ikke dengang Betegnelsen *Skibet* som en Generalnævner for alle de forskellige Slags Fartøjer, der flød paa Vandet.

Alle hidtil omtalte Sejlskibe har hørt til Butseskibene eller Rundskibene. De var fremstaaet som en naturlig Følge af de paa Grund af den voksende Søhandel stadig stigende Fordringer til Skibenes Drægtighed. Før eller senere er man kommet paa den Tanke, at lade Skibet beholde saa noget nær samme Bredde helt agterefter, som det havde midtskibs.

Saaledes opstod den rundgattede Skibstype, der er særlig ejendommelig for Handelsskibene i Modsætning til Vikingetidens spidsgattede Fartøjer. Men medens Roret paa Styrbords Laaring havde gjort god Fyldest i disse lave og smalle Fartøjer, fordrede den nye Skibstype med sit højere Bord, sin større Bredde og sine Linier i Agterskibet, at Roret blev anbragt paa selve Agterstævnen.

Denne Flytning af Roret, der synes at kunne sættes til Begyndelsen af det fjortende Aarhundrede, (se Bill. 82, S. 150) er en af de betyd-

ningsfuldeste Begivenheder i Skibsbygningens Udvikling. Først og fremmest gav det Anledning til Anbringelsen af flere Master i Fartøjet, lidt efter lidt til finere Linier i Skroget og dermed til Forsøg paa at kunne manøvrere Skibet og tvinge det frem over Søen efter Skipperens Villie, — Forsøg, som først den nyere, videnskabelige Skibsbygningskunst har formaaet at føre til en sejrrig Afslutning.



131. Nordlandsjagter paa Vej til Stævne i Bergen. Maleri af F. C. Sørensen (1875).

Af Udtrykket i Fortegnelsen over Kong Eriks Flaade i 1431: 18 Holker og Kogger og 24 andre Mærsskibe, fremgaar, at baade Holker og Kogger havde Mærs, og at de 24 andre Skibe, som alle havde Mærs, var forskellige fra Holker og Kogger; nemlig som foran anført Barker, Barser, Baliger, Galleoner, Krejerer o. s. v. Mærset, »Skibets Vagthus« som det hedder, var i Middelalderen en Kurv, som var anbragt paa Mastens Top, der paa det oldnordiske Sprog hed *hunn*, hvilket genfindes i det franske Ord for Mærset *la hune*. Det var oprindelig Udkigsmandens Plads. Men i 1536 er det ikke ham alene, der holder til her oppe. Nu har Masten faaet en Stang, paa hvilken der hejses et,

undertiden to Topsejl, Raasejl, det ene over det andet, som manøvreres fra Mærset, hvor nu Topsgasterne faar deres Plads.

Denne Udvikling af Skibets Rigning fremgaar af et Udtryk i 1516 om et Fartøj, som kaldes en S t a n g k r e j e r. En Krejer med Stang er altsaa noget nyt. Og dette nye hænger sandsynligvis sammen med Opfindelsen af en ny Skibstype, som har fundet Sted i det femtende Aarhundrede, nemlig Bygningen af de første Karavel- eller Kravelskibe.

Kravelbygningen, ved hvilken Klædningsplankerne — i Modsætning til Klinkbygningens, med de øvre Plankers stadige Udkragning over de nedre, brudte Skibsside, — dannede en glat Flade, idet Plankerne laa Kant mod Kant, havde været benyttet allerede ved Bygningen af de meget store Langskibe (se S. 113). Den har ogsaa været i Brug i Middelalderen, som det ses af forskellige Billeder af Skibe, hvor »Stødene«, Samlingerne af de forskellige Planker, Ende mod Ende, tydeligt er angivet (S. 152 og 165).

Men Kravelbygningen synes dog først at være bleven almindelig ved Opfindelsen af den spejlgattede Skibstype, paa hvilken Agterskibet er lukket med et til Stævntræet fastgjort Plan, »et Spejl«, til hvis Kanter de agterste Klædningsplanker er gjort fast.

Kravellen synes at være fremstaaet som et Udslag af de Forsøg og Erfaringer, som særlig de søkyndige Portugisere havde indhøstet. Det var hos dem et spejlgattet, letsejlende, tremastet Fartøj, der i Begyndelsen synes forsynet med Latinersejl, men som senere, af Columbus f. Eks. paa hans første Rejse, blev udhalet med Raasejl.

For saa vidt man kan stole paa, hvad en hollandsk Forfatter, D. Velius, fortæller i sin Beskrivelse af Byen Hoorn, blev »i Aaret 1460 de første Kraveller i Holland bygget her. Tidligere kendte man ikke andet end Holker og Kogger, der var bygget paa den gamle Vis med Plankerne uden paa hinanden«. Og den nye Skibstype beskrives som »smal for og bred agter« eller som et Fartøj, der er kort i Boven og »kantet agter«, d. v. s. forsynet med Spejl.

Kravelfartøjernes brede Agterskib gjorde det muligt at anbringe flere Master i Skibet end før. Columbus's Admiralskib *Sta Maria* var en firmastet Kravel. Faa Aar senere forekommer der Kraveller i Kong Hans's Flaade. Kravellens Indførelse — Navnet vinder i øvrigt ikke syn-

derlig Indpas her i Landet — falder ejendommeligt nok sammen med Oprettelsen af den nyere danske Flaade. Det er næsten, som om man havde ventet paa denne Udvikling i Skibsbygningen, inden man tog fat for Alvor og byggede større Skibe her hjemme.

Medens man tidligere med Betegnelserne for de forskellige, men alle enmastede Fartøjer, ikke tænkte paa at angive forskellige Skibstyper, men de forskellige Hjemsteder, der ofte gav sig til Kende i forskellige Skibsformer — Kravellen (portugisisk), Koggen (tysk), Holken (flamsk), Baligeren (et Hvalfangerskib, baleinier, fransk), Barken, mulig det samme som Barsen (fransk, les barges d'Oléron), Bøjerten (flamsk Boyert), Galleonen (spansk) eller Gallejen, Katten eller Ketsen (flamsk), Krejeren (hollandsk) o. s. v., begynder man nu, da Skibene har faaet flere Master og flere Sejl og dermed en Række iøjnefaldende Skelnemærker, at betegne dem, som vi nu gør, efter deres Rigning. »Kravelsbøjerten« er utvivlsomt en Sammensætning af Kravellen, der var en Raasejler, og Bøjerten, der førte Sprydsejl, »Krajerbutsen« (i England) af Krajeren og Butseskibet.

Man har sikkert tidlig været klar over, at der maatte bestaa visse bestemte Forhold mellem Rigning og Skrog, som det gjaldt at finde for at fremstille det bedst mulige Skib. Det har først været forbeholdt en sen Tid ved videnskabelige Beregninger at finde disse Forhold. Men de forskellige Billeder i dette Værk viser tydeligt de mange Forsøg, man har gjort paa ad Erfaringens Vej at bygge et saa sejl- og sødygtigt Skib som muligt.

Agterskibet er i lang Tid Genstand for Skibsbyggernes famlende Forsøg, efter at man er gaaet over fra Vikingetidens Baadformer til Middelalderens Skibe. Vi har Fartøjer, Koggeskibene, der i meget minder om Vikingeskibene, men som, korte og buttede, faar Form af en Halvmaane eller Halvdelen af en Æggeskal, og med Roret hængt, ikke paa Laaringen men paa Stævntømmeret agter. Vi har atter Fartøjer, hvor man med større eller mindre Held har efterlignet Søfuglenes Form og ladet den flade Kølplanke og alle Klædningsplankerne agter løbe op til Hækkens vandrette Overligger, — Fartøjer, som sikkert har vaget godt paa Søen, men som ikke har haft nogen Modstand mod Afdrift (se S. 216 og 217). Og vi har andre Fartøjer, der næsten synes

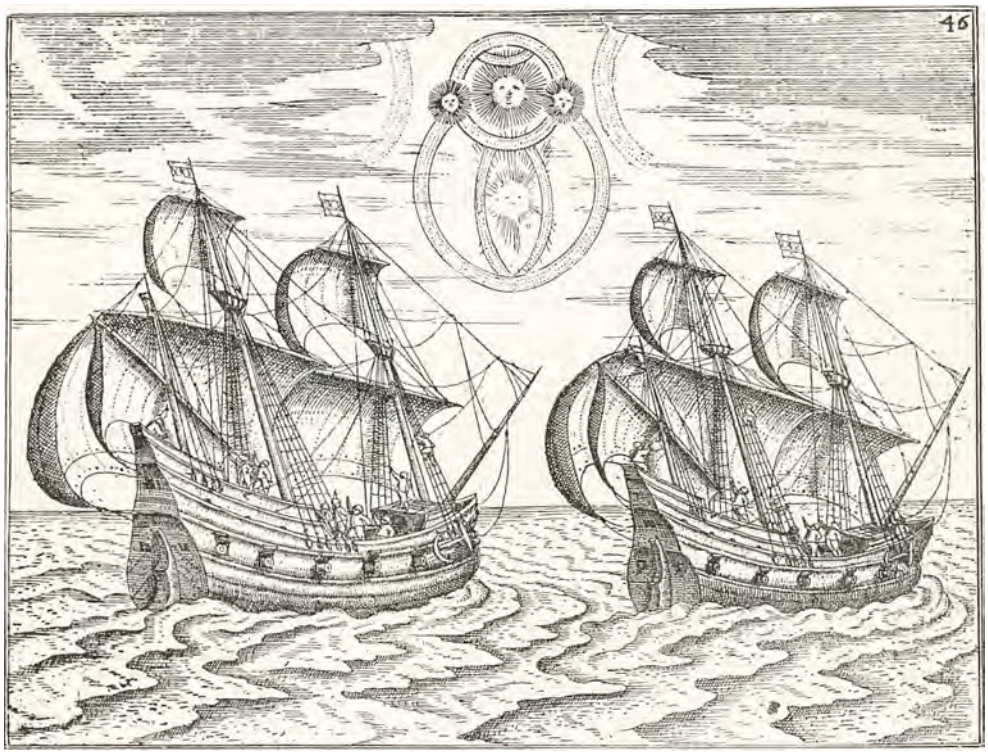
afskaarne, hvor de var bredest, og hvor det derved fremkomne Gab er lukket med et paa Kølen lodret staaende Plan, et Spejl, til hvilket Klædningsplankerne er boltet i ret Vinkel, — Fartøjer, som har styret slet med det brede, plumpe Agterskib slæbende i Vandet, som kun bag Spejlets Plan har kunnet komme til at virke paa Rorets Flade.

Og vi har endelig Fartøjer, hvor Stævntømmeret agter er spundset ned i Kølplanken under en mere eller mindre stump Vinkel, med Hældning agter over. De underste Klædningsplanker paa de stærkt skraaskaarne Agterspanter er boltede til Stævntømmeret. Underdelen af Fartøjet fremtræder derfor som stærkt indskaaret, skarpt agterefter, hvilket giver Vandet bedre Slip og bedre Løb til Rorfladerne. De øvre Klædningsplanker er derimod boltede til det højere oppe paa Stævntømmeret udbyggede Spejl med Gilling som Overgangsled fra Underskibet, — paa større Fartøjer, i det 17. Aarhundrede, udsmykket med Omgang, »Galleri«, og smaa »Rundeler« samt Navnebrædt og ofte rigt udskaaret Arbejde.

Ligesom der blev foretaget forskellige mere eller mindre kunstneriske Udsmykninger af Spejlet og de derpaa og paa Skansen anbragte, til Tider urimelig store Udbygninger og Opbygninger, blev Forstævnen prydet med Gallionen, — svarende til Udbygningen over Gillingen agter — oprindelig en Udbygning fra Fartøjets Bak og som ragede frem foran selve Stævnen. Senere blev under Paavirkning fra Gallejbygningen Bakken staaende frit og Gallionen blev bygget ud fra selve Stævnen som et Næb, dels til Afstivning af Bovsprydet, da dette blev indført, dels til Benyttelse under forskellige Forhold og til Pryd for Skibet. Paa Middelalderens Skibe (Bill. S. 205) ser man endnu Stævnen løbe ud i et dragelignende Hoved. I senere Tider indtog Gallionsfiguren denne Plads. Men Gallionen er, som ogsaa dens Navn, et Minde om de spanske Galleoner (se Bill. S. 211), og gennem dem om Middelhavets Gallejer.

I Middelhavet havde Nordboerne paa Korstogenes Tid gjort Bekendtskab med Skibe, som de ikke var vante til at se hjemme. Ikke blot Skibe med to og tre Master, men med Sejl, som var meget forskellige fra det gamle i Norden saa tilvante, og endnu som for et tusind Aar siden, brugelige, firkantede Raasejl (Bill. S. 219).

Middelhavets Søfolk, der i en fjern Tid havde begyndt at drive deres Fartøjer frem med dette Sejl, havde efterhaanden lært, utvivlsomt af Ægypterne, der atter havde deres Kundskab fra Inderne, at man kunde sejle tættere ved Vinden med Sejl, der var anbragt omtrent i Skibets Længdeplan, end med Raasejl, der var anbragt vinkelret paa dette.



132. Hollandske Pinker under Vejs til Ishavet 1595. Efter et Stik hos G. de Ver.
De mærkelige Solringe observeredes 4. Juni. Ansigterne staar for Kunstnerens Regning.

Saaledes indførtes det trekantede indiske Sejl i Middelhavets Fartøjer, hvor det siden fik Navnet Latinersejl. Fastgjort under den mægtige Raa eller Sejlstang, der forude, naar Sejlet er sat, d. v. s. hejst paa Masten, naar helt ned til Dækket for med sin Agternok at rage til Vejrs højt over Mastetoppen, har dette Sejl og denne Rigning igennem Aartusinder lagt sine udmærkede Egenskaber for Dagen og holdt sig uforandret gennem Tiderne. Men det egnede sig ikke for de nordlige, urolige og stormfulde Have, med høj Sø og Brændinger paa flakt Vand

og med snævre, bugtede Sejlløb, hvor der stadig skulde vendes. Her fordredes mindre og mere handige Sejl.

Man fandt da paa en Udvej, hvorved Fordelene ved Latinersejlet beholdtes samtidig med at Fordringerne til Handighed og Lethed ved at regere Sejlet skete Fyldest. Man skar det igennem omtrent efter en lodret Linie fra det Sted, hvor Raaen holdtes ind til Masten. Saaledes fik man en mindre, forreste Del, som var trekantet, og en større, agterste Del, som var firkantet. Den sidste satte man paa de mindre, nordiske Baade op agten for Masten og strakte det ud med en Sprydstage i en Strop inde ved denne. Den forreste, mindre og trekantede Del satte man foran for Masten, paa Forstaget, som en Stagfok. Og dermed havde man den Rigning, der i Aarhundreder baade i Fiskerbaade, i Jagter og Slupper har været og endnu er i Brug i vore Farvande.

I større Fartøjer med flere Master satte man det gamle, firkantede Raasejl paa Fortoppen. Det gav Fart. Og for samtidig at holde Skibet saa tæt til Vinden som muligt satte man et Latinersejl paa Stortoppen. Var der tre Master i Skibet, satte man stundom firkantede Raasejl baade paa Fortoppen og paa Stortoppen og Latinersejl paa Mesanmasten, medens man samtidig gav Fortoppen en saa stærk Hældning forover, at Raasejlet kom til at gøre Gavn som Forsejl og modvirkede alt for stærk Luvgerrighed. Da dette ikke altid, med den svære Opbygning agter paa Skansen, der virkede som Vindfang, var tilstrækkeligt, satte man Spryd i Skibet og derpaa ikke blot et, men stundom to Raasejl, et under Sprydet paa Blinderaaen, — hvoraf Følgen var, at Sprydet en Tid rejstes saa meget, at det nærmest tog sig ud som en Mast, — det andet paa en lille Mast, der var rigget ude paa Nokken af Sprydet, hvor man senere satte Gøsen. Trængte, under disse famlende Forsøg med Forsejlene, et tremastet Fartøj til at blive holdt til Vinden, riggede man undertiden et Spir eller en Baadsmast agterude og gav den et Latinersejl, i Norden undertiden et Sprydsejl. Der fremstod saaledes et firmastet Skib med Fortop, Stortop, 1. og 2. Mesan- eller Krystop, af hvilke den sidste i Syden i Reglen kaldtes Bonaventura-Masten, i Norden Papegøjen. Undertiden rykkedes denne stundom improviserede, men ofte faste Mast saa langt agter ud paa Hækken, at der maatte en Bom, der var gjort fast paa Hækken, til at hale Skødet ud paa.

Mærsskibe omtales første Gang i Danmark 1431. Ordet Mærs betyder egentlig en flettet Kurv, og Mærset var oprindelig en Kurv. Paa Billeder af Middelalderens Skibe ses ofte (f. Eks. S. 205) de lodrette Stokke i Fletværket rage op over dettes øverste Kant.

De første Mærsskibe har været enmastede Fartøjer. Men omtr.



133. Hollandske Skibe under Spitsbergen 1595.
Efter Stik i Gerrit de Veer: Waerachtige Beschrijving.

1500, da Kravelskibene er blevet almindelige i Danmark, forekommer en »Kravelsbøjert« med fire Mærs. Den maa altsaa have været rigget med den Blanding af Raasejls- og Foranagter-Rigning som foran er beskrevet; et saadant Skib ses afbildet S. 170. Kort efter (1516) forekommer Udtrykket en »Stangkrejer». Det kan næppe forstaas paa anden Maade, end at man nu har forlænget Masten med en Stang, paa hvilken der blev anbragt et Topsejl. De første Topsejl synes at have været smaa Latinersejl; men anbragte paa en Top med Raasejl maatte de gøres firkantede ligesom det underste Raasejl. Det varede ikke længe,

inden man satte to Topsejl paa Stangen, hvoraf det underste blev kaldet Mærssejlet, det øverste Bramsejlet; og heraf fik Stangen Navnet Bramstangen.

Ordene Bramsejl og Bramstang betyder det Sejl og den Stang, som man »brammer« med, det vil sige gør sig bemærket ved, pynter sig med. Ganske paa samme Maade som Ordet *top-gallant* for det samme Sejl og den samme Stang paa Engelsk.

Et tremastet Fartøj i Slutningen af det 16. Aarhundrede vilde saaledes kunne føre følgende Sejl: paa Sprydet et øvre Raasejl og et nedre eller »Blinden«; paa Fortoppen Fokken, det underste Raasejl, derover mulig Mærssejlet og et Bramsejl; paa Stortoppen enten et Latinersejl eller et Raasejl, Storsejlet, samt Store Mærs- og Store Bramsejl lige som paa Fortoppen; paa Mesanen et Latinersejl og endelig paa Pape gøjen, om den førtes, et lille Latinersejl eller et Sprydsejl. Paa enkelte Billeder af engelske og franske Skibe fra denne Tid ses over Latinersejlet paa Stortoppen og Mesanen undertiden et mindre Latinersejl som Topsejl (Bill. S. 000).

Det er ogsaa den Sejlføring, Columbus omtaler i sin Dagbog om Bord i Kravellen »Sta. Maria«, naar han under 24. Oktober 1492 skriver: »Da vi fik laber Kuling, lod jeg sætte alle Sejl: Storsejlet med de to Læsejl, Fokken, Blinden, Mesanen, Store Mærssejl og Baadsejlet agter paa Hækken«. Naar han ikke nævner Fore Mærssejl, som han dog sikkert har haft om Bord, er det mulig paa Grund af, at han har sat sine Læsejl. Disse blev ikke som senere sat paa Læsejlsspir, men nejedes til Raasejlets Underkant. Dette maatte derfor hejses højere op paa Masten, hvorved Topsejlet her ikke kunde føres.

Men om alle Datidens Skibe gjaldt det samme, som Columbus klager over, at de »sejlede slet ved Buglinerne«, d. v. s. naar de sejlede bi-de-Vind og luv Lig af Raasejlene ved Hjælp af Buglinerne var halet saa langt forefter som muligt for at fange Vinden.

Thi krysse sig op mod Vinden kunde intet af Datidens Raasejlskibe.

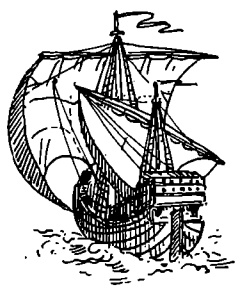
I det 16. Aarhundredes sidste Halvdel møder man to nye Skibsbetegnelser, *Fløjten* og *Pinken*. Hvori de adskiller sig fra de tidligere nævnte og fra hinanden indbyrdes, lader sig ikke afgøre. Kun saa meget

ved man, at Pinken udmærkede sig ved sit ualmindelig høje og smalle Agterskib, — *pinksterned* bruges endnu som Betegnelse herfor paa Engelsk — og synes at have været skarpere i Linierne end de tidligere kendte Skibe, mere klipperbygget. Pinken anvendtes da ogsaa, hvor det gjaldt Hurtighed. Herluf Trolle brugte den i Syvaarskrigen som et Spejderskib, og det er sikkert ogsaa for at skaffe sig et hurtigt Fartøj, at Frederik II 1576 ønskede at købe »en overmaade besejlet«, d. v. s. en særlig velsejlende, svensk Bark, der var »tjenlig at bruge som Pinke«.

Om Størrelsen af en Bark har vi bestemte Oplysninger. I 1555 lod Frederik II bygge to Barker i København, den ene paa 32, den anden paa 40 Alens Køllængde; foruden at føre Sejl skulde de kunde roes, hvorfor de skulde forsynes med Aarer, den ene med 40, den anden med 50 eller 60. Til Sammenligning kan tjene, at Kong Hans i 1488 lod bygge en Jagt paa 24 Aarer.

Pinken var et tremastet Fartøj, i nær Familie med Kravelskibet og Galleonen, som den væsentlig skilte sig fra ved sit ejendommelige smalle Agterskib og skarpere Form. Fløjten var ligeledes et tremastet, men større Fartøj. Den var kommet hertil fra Holland, ret flad i Bunden og mest benyttet som Orlogsskib. Den synes at danne en Overgangsform mellem Middelalderens og den nyere Tids sværere Skibe.

I 1647 løb en *en flute* udrustet Fregat til Riga efter Hamp.



DE STORE OPDAGELSER OG DEN DANSKE SØFART

1. Henrik den Søfarende og Nordvestpassagen.

Opdagelsernes Tidsalder begynder i det Aar, da Columbus uden selv at ane det drager Forhænget til Side for en ny Verden, og Amerika dukker op bag Oceanet. Hvad der tidligere var udrettet for ad Søvejen at lægge Verden aaben skyldtes saa godt som udelukkende en enkelt Mand, den portugisiske Infante (ɔ: Prins) *Dom Henrique*, almindelig kaldet Henrik den søfarende.

Han var tredieældste Søn af Kong Johâo den 1. og Dronning Philippa, Søster til Henrik IV af England, og hans ejendommelige Personlighed vidner om, at der baade flød portugisisk og engelsk Blod i hans Aarer. Allerede som purung havde han vundet Ridderslaget for sin tapre Færd ved Erobringen af *Ceuta*, og lige til sin høje Alderdom var han opfyldt af glødende Iver for Troens Sag og Lyst til Kamp for dens Ære. Men ved Siden heraf viste han i sine Foretagender et sundt og nøgternt Blik for det praktiske Livs Krav og en sejg Energi, der aldrig tabte Maalet af Syne, til Tider parret med stædig Ligegyldighed for det, der ikke passede ind i hans Planer. Hoflivets Glæder var ikke hans: straks efter Hjemkomsten fra Ceuta 1418 søgte han i *Algarve*, Portugals sydligste Provins, hvis Styrer han blev, at skabe et Hjemsted for den Virksomhed, han fra nu af vilde hellige sit Liv. Dertil valgte han det triste og øde *Sagresfjæld*, en mægtig Klippekolos, som i sydlig Retning skyder sig ud i Havet fra Forbjærget St. Vincent og ind mod Fastlandet danner en smal, beskyttet Bugt. Her grundlagde

han sin Stad, *Villa do Iffante,* med Kirke, Søarsenal, Havn og hvad der ellers i Datiden krævedes til Fremme af Skibsbygning og Søfart.

Det tog Tid at uddanne en dygtig og dristig Sømandsstand, det tog Tid at skabe en til Langfarter brugelig Skibstype, og sendrægtigt sneglede hans Karaveller sig frem langs Afrikas Vestkyst. Trods sine rige Indtægter, navnlig som Stormester for Christusordenen, maatte han gøre Gæld for at skaffe Penge; thi det varede længe, inden de nyopdagede Øer, den afrikanske Handel og Slavejagterne gav økonomiske Resultater af Værd. Men han lod sig ikke standse hverken af Pengesorger eller Hensyn til de urolige indre Forhold: det skulde gaa, og det gik. Det enestaaende ved hans Virksomhed i Datiden er den Planmæssighed, der præger Arbejdet; ad Erfaringens og Kendsgerningernes besværlige Vej søger han langsomt fremad; sine Skibsførere lod han aflægge nøjagtige Rapporter, og dette værdifulde Materiale blev senere samlet og bearbejdet i overskuelig Form: Han er den første, der bringer *videnskabelig Methode* i Opdagelsesarbejdet.



134. Henrik den Søfarende.
Fra Azurara: Chronica do descrobimento e conquista de Guiné.

Dokumentarisk vil det næppe nogen Sinde kunne oplyses, hvad hans Planer egentlig gik ud paa — han har aldrig udsendt noget Skib med Ordre til at omsejle Afrika — men den stadige Flytten af Grænsen mod Syd sammenholdt med enkelte Udtalelser af ham viser, at hans Tanke kredsede om Østens fjerne Riger, Handelens Eldorado, som ene frembragte de Varer (Krydderier, Perler, Ædelstene), der kunde bære de uhyre Transportomkostninger, Datidens Langfarter medførte. Efter al Sandsynlighed er det ogsaa disse vidtskuende Planer, som ligger bag ved hans Bestræbelser for at træde i venskabeligt Forhold til de danske Unionskonger.

Vejen Sønden om Afrika tegnede til at blive trælsom og sen, og

det er næppe noget Øjeblik faldet ham ind at forsøge paa at krysse Verdensoceanet for at naa til Cathay og Zipangu. De Erfaringer, Infanten havde indhøstet gennem Farterne langs Afrika, angik kun Kystsejlads. At vove sig ud paa det endeløse Hav vilde for ham og hans Folk være det samme som at sejle den visse Død i Møde. Men der gik dengang Sagn om, at man fra Norge (Norvega) uden større Vanskelighed kunde sejle Norden om lige til Kina, en Idee, der i Datidens Øjne maatte staa som en tillokkende og ganske naturlig Mulighed, som i hvert Fald var værd at forsøge. Infanten kan have lært den at kende ad to Veje, enten gennem *Mandevilles* fantastiske Rejsebeskrivelse, om hvis Vederhæftighed Datidens Geografer ikke nærede Tvivl, og som vi af Historikeren *Azuraras* Beretning kan se, han har læst, eller gennem den s e n e r e Udgave af den danske Geograf *Claudius Clavus'* Nordens Beskrivelse, der maa være affattet i Tiden mellem 1424 og 1434, sandsynligvis paa Opfordring af Kong Erik af Pommern. Dette Arbejde har næppe været synderlig kendt uden for Norden før i det 16. Aarh.; i al Fald finder vi ikke Spor af, at det tidligere har været benyttet. Er det kort efter sin Fremkomst kommet Infanten i Hænde, kan det kun være sendt ham af Kong Erik, og der er forskellige Omstændigheder, som taler for, at han er blevet bekendt med det netop paa denne Maade. Kong Eriks Dronning Philippa var Datter af den engelske Konge Henrik IV, hvis Søster var gift med Kong Johão den 1. af Portugal. Dennes næstældste Søn, *Dom Pedro* — den senere Formynderregent — foretog i sin Ungdom vidtløftige Rejser i de fleste Lande i Europa og opholdt sig 1424 sammen med Kong Erik ved Kejser Sigismunds Hof i Ungarn. At de to fyrstelige Frænder under saadanne Forhold ikke skulde have stiftet nærmere Bekendtskab med hinanden synes næsten utænkeligt. Dom Pedro var i høj Grad interesseret for sin yngre Broders maritime Foretagender og samlede Rejsebeskrivelser og Kort til ham. Ogsaa de ny Opdagelser er vel kommet paa Tale mellem dem under Samværet ved Kejserhoffet. Hvad var da naturligere end, at Kong Erik ved given Lejlighed sendte sin Frænde det geografiske Værk, som Claudius Clavus paa hans Opfordring havde affattet? For en Mand som Dom Henrique maatte dette Værk være af allerstørste Betydning; thi det løftede Sløret fra Egne, om hvilke

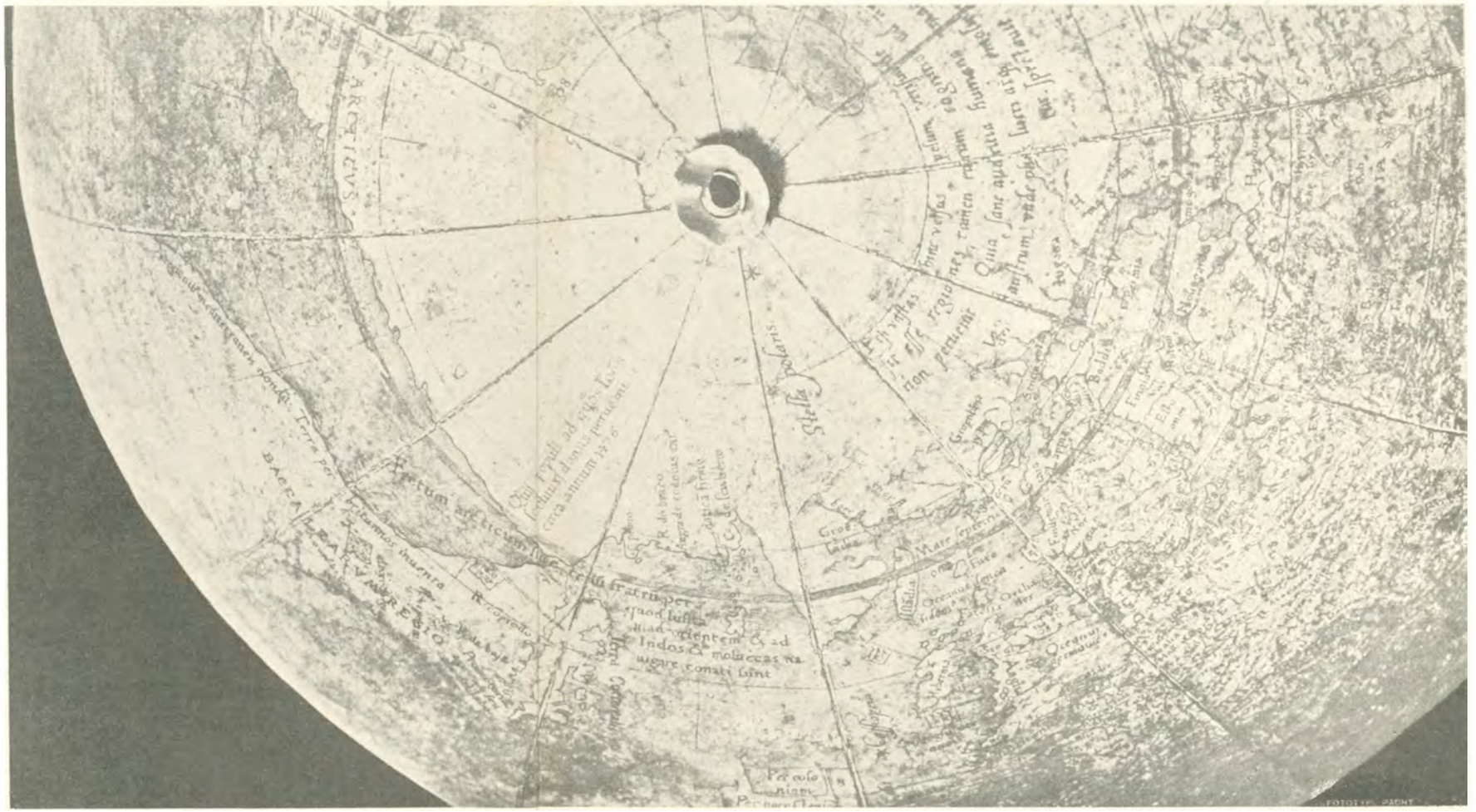
man i Syd Europa hidtil intet havde vidst. Navnlig indeholdt det for den, hvis Øje spejdede efter Vejen til Østens Riger, en saare betydningsfuld Udtalelse, der maatte synes saa meget mere værdifuld, som den gav sig Mine af til dels at hvile paa Selvsyn og personlig Erfaring. Det hedder nemlig her under Beskrivelsen af Grønland: »Øen Grønlands Halvø strækker sig ned fra et mod Nord utilgængeligt eller paa Grund af Is ukendt Land. Dog kommer, *som jeg har set*, de vantro Kareler stadigt ned paa Grønland i store Hærskarer, og det uden Tvivl fra den anden Side Nordpolen. Altsaa beskyller Oceanet ikke det faste Lands Grænse lige under Polarcirklen, som alle gamle Forfattere paastaar; og den ædle Ridder, Englænderen Johannes Mandevil, løj altsaa ikke, naar han sagde, *at han fra Kina var sejlet hen ad en af Norges Øer til*«.

Enten det nu var dette geografiske Fata Morgana, der lokkede, eller ej, saa meget er vist, at det nordiske Hof i de kommende Aar blev et Led i Infantens vidtflyvende Planer. Det mislykkede Angreb paa Tanger (1438) og Formynderregeringens urolige Forhold lagde imidlertid flere Aar igennem en Dæmper paa hans Arbejde i Opdagelsernes Tjeneste; muligvis har ogsaa Kong Eriks Fjernelse fra den danske Trone virket forstyrrende. I al Fald ser vi, at det først under Christoffer af Bayerns Regering lykkedes at bringe Forbindelsen i Stand. En dansk Adelsmand, der af Prinsens Historieskriver Azurara kaldes *Vallarte*, — han har formodentlig heddet *Wollert* — drager med Anbefalingsskrivelse fra Kongen ned til Infantens Hof i Sagres, hvor han opholder sig en Tid lang, antagelig for at lære Sproget. Paa hans indtrængende Anmodning lader Dom Henrique en Karavel udruste til ham paa det Bedste og gør ham til Høvedsmand for en Ekspedition til Landet *Abram i Senegambien* ved Kap Verde. Som Støtte og Hjælper medgav han ham en af sine tilforladelige Mænd, en Ridder af Christusordenen ved Navn *Fernandaffonso*, men Overkommandoen var Vallartes. Saaledes beretter Azurara, og han fortæller ogsaa, at Vallarte, som havde hørt om Dom Henriques store Opdagelser, var blevet grebet af Lyst til at se disse fjerne Egne og tage Del i de mærkelige Eventyr, som Rejserne aabnede Udsigt til. Dette lyder jo ganske rimeligt og naturligt, men naar man ved, at hidtil havde ingen Fremmed faaet Adgang til at del-

tage i disse Ekspeditioner, og at Portugiserne aldrig havde offentliggjort nogen Beretning om de vundne Resultater, forstaar man ikke ret, hvorledes Rygterne om disse Foretagender kan være naaet til Kong Christoffers Hof og have sat Sindene der i Bevægelse, *medmindre Infanten selv havde givet Anledning dertil*, f. Eks. ved at rette en Forespørgsel til den danske Konge, om ikke en af hans Mænd kunde have Lyst til at være med i en saadan Opdagelsesfærd. Saa vilde man ogsaa faa Forklaring paa det mærkelige Faktum, at Æventyreren fra det fjerne, fremmede Land uden paa nogen Maade at have lagt særlige Evner eller Dygtighed for Dagen ikke blot faar Lov til at følge med for at vise, hvad han duer til, men udnævnes til Befalingsmand for en vigtig Ekspedition. Trods al sin Dristighed plejede Infanten at være yderst omhyggelig i Valget af sine Skibsførere, og man kan vist roligt gaa ud fra, at han handlede, som han gjorde, i en ganske bestemt Hensigt, og at Vallarte aldrig vilde være kommet til Sagres uden paa hans Foranledning.

Togtet fik for den danske Adelsmand et højst ulykkeligt Resultat: ved egen Uforsigtighed satte han Livet til. Efter de af Infanten medgivne Instrukser skulde man søge at indlede Forbindelse med en mægtig Fyrste, der herskede i disse Egne, om hvem det ugrundede Rygte gik, at han var kristen. Hvis saa var, haabede Prinsen nemlig at kunne

bevæge ham til Deltagelse i Kampen mod Maurerne i Marokko. Formodentlig har han tænkt sig ved Hjælp af en saadan Forbundsfælle dels at kunne splitte Maurernes Kræfter ved Angreb Sønden fra, dels at



135. Gemma Fricius, Mercator-Globen, 1537. Fra Meddelelser om Grønland, 48. Bd.

ødelægge deres indbringende Transithandel fra Guineakysten Nord paa.

Vallarte og Fernandaffonso naaede efter en besværlig Rejse ned til Bestemmelsesstedet, hvis nøjagtige Beliggenhed nu ikke længer kan

fastslaas, sejlede hen til Kysten og satte sig ved Hjælp af to Tolke, de havde medbragt, i Forbindelse med en af Negerkongen *Boors* Lensmænd der paa Kysten, ved Navn *Guitanye*. Ham overgav de et Brev, Infanten havde skrevet til Kongen, efter at Tolkene først havde gjort Rede for Indholdet, og han lovede at lade det bringe videre til sin Herre. Forhandlingerne syntes under Udveksling af gensidige Gaver at tage et heldigt Forløb, og Vallarte anmodede omsider Guitanye om at lade en Elefant nedlægge, flaa og overlade dem Tænder, Ben og Skind; til Gengæld vilde han give ham andre værdifulde Gaver. Guitanye gik ind paa Forslaget og drog med sine Folk ind i Landet for at fælde Elefanten. Imidlertid var der ned til Kysten kommet et Par andre mindre velsindede Høvedsmænd, som lagde onde Raad op mod de fremmede. Disse bad Vallarte komme til Kysten til Forhandling, og trods indtrængende Advarsler lod han Karavellens eneste Baad ro ham hen i Nærheden af Land. I disse Egne er der et Stykke ud fra Kysten lavt Vand med stærk Brænding og derpaa pludselig Overgang til store Dybder. Derfor er det farligt at komme for nær Land med en Baad; inden man aner det, støder den mod Grunden og kæntrer i Brændingen. Dette havde Negrene regnet med. Da Vallarte nærmede sig Land, saa han en Skare af dem ligge i Skyggen af et Træ. En af Negrene gik ud i Vandet med en Græskarflaske og gjorde Mine til at række dem den. Baaden nærmede sig, en af Folkene lod sig glide ud for at faa fat paa Flasken; men i det samme rørte Fartøjet Grunden, en Bølge bragte det til at kæntre, og Negrene, som havde ligget under Træet, angreb Besætningen med deres Assagajer. Kun en eneste Mand havde Aandsnærværelse nok til at springe i Vandet og svømme bort, Resten blev dræbt eller fanget. Den reddede fortalte, at han to eller tre Gange havde vendt Hovedet tilbage og set Vallarte fra Baadens Agterende værge sig mod Negrenes Angreb; om han blev dræbt eller fanget, ved man ikke. Fernandaffonso mente ikke at kunne udrette noget, da han havde mistet Baaden, og sejlede hjem. Azurara erfarede flere Aar efter af nogle Fanger der fra Kysten, som var komne i Prinsens Vold, at der i en Fæstning langt inde i Landet levede fire kristne Mænd; men i Portugal saa man aldrig noget til dem. Saaledes endte Vallartes Saga (1448).

Der gaar over en halv Snes Aar, inden vi paa ny hører om en dansk

Mand i portugisisk Tjeneste, og denne Gang kan der slet ikke være Tvivl om, at han er draget der ned efter udtrykkelig Indbydelse og forud trufne Aftaler med det danske Hof. Konstantinopels Erobring 1453 vakte Forfærdelse i Vesterlandene, og Paven søgte paa ny at puste Liv i den gamle Korstogsbegejstring: 1457 sendte han en Gesandt med den pavelige Korstogs-Bulle til Kong *Affonso V* af Portugal. Støttet og ægget af sin allerede aldrende Farbroder bestemte Kongen sig omsider til at foretage et Krigstog, ikke mod Tyrkerne, men mod Landets Arvefjender, de vantro Maurer i Marokko. Den 3. Oktober 1458 kastede den portugisiske Krigsflaade Anker ved Sagres, og den gamle Infante gik om Bord som Ekspeditionens Fører. Allerede den 16. Oktober faldt Fæstningen *Alcazar*, og herfra fortsattes flere Aar igennem Kampen mod de Vantro. Ogsaa Kong Christiærn I fik Opfordring til at sende en af sine Mænd som Deltager i dette Felttog, og Valget faldt paa en Hofembedsmand, Kongens Persevant (ɔ: Heroldmedhjælper) *Lolland*, hvis borgerlige Navn desværre ikke kendes. En Tid lang opholdt han sig ved Kong Affonsos Hof, rimeligvis for at lære Sproget, drog dernæst over til Afrika, deltog med Ære i en Række Fægtninger, hædredes med Ridderslaget af den portugisiske Konge og vendte 1461 tilbage til Danmark med en Skrivelse til Kong Christiærn, hvori han roses for sit Mod, sin Dygtighed og sine høviske Sæder og indtrængende anbefales til sin Herres fremtidige Gunst. Brevet viser klart, at der forud for hans Sendelse er gaaet venskabelige Forhandlinger mellem de to Hoffer. Disse maa være førte, endnu medens Infanten levede, — han døde den 13. Nov. 1460 i sin Stad paa Sagres — og utvivlsomt paa hans Initiativ; thi dengang havde han en overvejende Indflydelse paa den unge Konge. Hvad der i øvrigt er blevet forhandlet mellem de to Herskere, derom tier Historien; men antageligt var det ved denne Lejlighed, at Christiærn I efter Opfordring af Kong Affonso gav Løfte om at udsende en Ekspedition, *for i Norden at opsøge ny Øer og Lande.*

Man tager næppe fejl i at betragte denne arktiske Færd, den første om hvilken Historien melder, som et Resultat — vistnok det eneste — af Dom Henriques nordiske Politik, hvis Spor vi i det foregaaende har søgt at følge. Gennem hjemlige Kilder høres intet om en saadan Op-

dagelsesfærd; at vi overhovedet har faaet noget at vide om den, skyldes udelukkende den Omstændighed, at et Par portugisiske Adelsmænd, formodentlig som Gengæld for den Høflighed, der tidligere var vist fra Infantens Side, deltog i Togtet og efter deres Hjemkomst aflagde Beretning om, hvad de under dette havde set og oplevet. Ligesom andre officielle portugisiske Indberetninger af lignende Art var den næppe bestemt til at offentliggøres; men adskilligt af den Slags kom ad Snig-



136. Sagres Klippen. Fra Oliveira Martins: The golden age of Prince Henry.

veje i Hænderne paa italienske Agenter og Kommissionærer, der ved Slutningen af det 15. Aarh. holdt til i Lisboa. Allerede i første Halvdel af det 16. Aarh. finder vi tydelige Spor af, at den har været kendt i Italien, Frankrig og Nederlandene. Rimeligvis forelaa den dengang offentliggjort paa Tryk; nu er dette enestaaende Dokument tabt — i al Fald er det hidtil ikke blevet genopdaget.

En Del af det man ved om denne mærkelige Rejse skriver sig dog ikke fra dette tabte Arbejde, men gaar øjensynlig tilbage til *gamle azoriske Familietraditioner*, hvis Paalidelighed, hvad denne Sag angaar, i nyere Tid med Urette er draget i Tvivl; de bekræftes nemlig af gamle

portugisiske Kort, der er ikke saa lidt ældre end de Forfattere, hvis Vidnesbyrd anfægtes. Traditionen beretter, at to portugisiske Adelsmænd *Joāo Vaz Corte Real* og *Alvaro Martins Homem* i Slutningen af Aaret 1473 landede paa Terceira, hvis Statholder dengang var død. Da de havde gjort sig bekendt med Forholdene paa Øen, drog de tilbage til Portugal og ansøgte om det ledige Statholderskab som Beløn-



137. Søfarer Kirken paa Sagres. Fra Oliveira Martins: The golden age af Prince Henry.

ning for deres Fortjenester. De var nemlig lige vendte tilbage fra en Rejse til *terra do bacalhao* (ɔ: Stokfiskelandet), som de i deres Konges Ærinde var draget ud for at opdage. I Aaret 1474 opnaaede de det, de søgte om, og de i den Anledning udstedte Dokumenter er endnu bevarede.

Det er givet, at der ved *Stokfiskelandet* ikke, som nogle har antaget, kan sigtes til Island; thi denne Ø kunde der i 1474 ikke være Tale om at o p d a g e; desuden betegner *terra do bacalhao* eller blot *bacalhao* hos det 16. Aarh.'s Geografer altid kun Egnene omkring New Foundland og Lorenzflodens Munding. Endvidere er der god

Grund til at sætte denne Familietradition i Forbindelse med de fra Rejseberetningen stammende Efterretninger om Christiærn I.s arktiske Togt, som blev udsendt *paa den portugisiske Konges Opfordring:* det er som Deltagere i dette, Corte-Real og Homem var med til at opdage Stokfiskelandet; thi nogen selvstændig Ekspedition til disse Egne har Portugiserne under Kong Affonsos Regering ikke foretaget, og netop under denne Forudsætning taber ogsaa de Indvendinger, som er rejste mod Traditionens Rigtighed, deres Vægt.

Ad denne Vej faar vi altsaa at vide, hvem der har forfattet den ovenfor omtalte Rejseberetning: det maa have været een af disse to Mænd eller bægge i Forening. Da de nu i Slutningen af 1473, umiddelbart efter Hjemkomsten, sejlede til Terceira for at tage Stedet for deres fremtidige Virksomhed i Øje, har Togtet rimeligvis fundet Sted 1472—1473, i hvert Fald ikke senere.

En Del af de Stumper af Rejseberetningen, vi paa anden eller tredie Haand stifter Bekendtskab med, enten i Form af Legender paa Glober eller som knappe Notitser hos geografiske Forfattere fra det 16. og 17. Aarh., samler sig om en norsk Skibsfører eller Styrmand (Pilot), der kaldes *Johannes Scolvus* (*Scolvo*), hvis Navn paa hans eget Maal formodentlig lød *Jon Skolp* (ɔ: Nordlandsfar). Tilsyneladende er der en lille kronologisk Vanskelighed, som staar i Vejen for at sætte Scolvus's Bedrift i Forbindelse med Kong Christiærns Togt. Alle Kilder henfører nemlig enstemmigt hans Rejse til 1476. Paa sin Vis kan dette Aarstal godt være korrekt; thi sikkert er der blevet givet Corte-Real og Homem en passende Frist til at affatte deres Arbejde, og hvis dette først blev fuldført i 1476, saa har det ogsaa baaret dette Aarstal, som ved en let forklarlig Fejltagelse antoges for at gælde det Aar, da selve Rejsen gik for sig.

Heldigvis stammer næppe alle de Notitser, hvori Scolvus's Navn forekommer, fra samme Udtog af Rejseberetningen; nogle tilføjer nemlig een Biomstændighed, andre en anden, adskillige slet ingen. En enkelt er i denne Sammenhæng særlig betydningsfuld, fordi den udtrykkelig oplyser, at han var udsendt af Kong Christiærn den 1. Da nu den portugisiske Indberetning sikkert kun angik eet Togt, og da den tillige nævnte Scolvus's Navn, saa er det dermed givet, at det Skib, denne

Nordmand førte, hørte til den Ekspedition, som udsendtes paa Affonso V.s Opfordring. At denne virkelig bestod af flere Skibe, ved vi andetsteds fra.

Det er egentlig ikke saa mærkeligt, at de fleste Geografer og Korttegnere nøjedes med at plukke denne ene Blomst ud af Rejseberetningen og lod Resten ligge; thi hvor meget interessant denne ellers kan have indeholdt, saa var dette dog i geografisk Henseende Hovedresultatet, det store Fund, *Opdagelsen af Amerikas Fastland*, som ingen Europæer havde set eller betraadt siden Normannernes Dage.



138. Prins Henrik Søfareren. Samtidig Statue i Belem.

En Globus fra Aaret 1537, der er fundet i den lille tyske By Zerbst, giver efter Datidens Forhold ret udførlige Oplysninger om de Egne af det nordlige Amerika, Scolvus naaede paa sin æventyrlige Færd. Hele det 16de Aarhundrede igennem tænkte man sig, at der Norden om det amerikanske Fastland fandtes en farbar Vandvej, et Stræde, som endte i det Hav, der beskyllede Japans og Kinas Kyster. Det kaldes undertiden som paa Globen (S. 233) *de tre Brødres Stræde*, undertiden *Anianstrædet*, og da senere

Beringsstrædet opdagedes, blev det identificeret med dette. De to første Betegnelser skyldes ligesom andre Navne paa denne Kyst portugisiske Kartografer; men Oprindelsen til dem kendes ikke. Indgangen Østen fra til denne »sejlbare« Vandvej var det, Scolvus efter Globens Angivelse fandt; han trængte ind i den lige til *Quji*-Folkets Land, som laa paa Nordsiden deraf. Østen for dette Navn er paa Globen afsat en Række forvanskede portugisiske Navne henimod Grønland; der kan næppe være Tvivl om, at disse stammer fra samme Kilde.

Nutildags vil det sikkert være umuligt at afgøre, hvad det var for en Bugt eller et Sund, Scolvus sejlede ind i, og om Quji-Folket var en Eskimo- eller en Indianerstamme. Kun saameget er vist, at Strædet har haft en øst-vestlig Retning; thi det angives udtrykkelig, at Folket boede *Norden for dette*, og da den portugisiske Tradition gik ud paa, at Corte-Real og Homem opdagede »terra do bacalhao«, er det vel sandsynligst, at han efter at have passeret Drivisen Syd for Grønland er sejlet Vest paa, har fundet Indgangen til Belle Isle Strædet og fulgt Labradors Kyst et Stykke mod Vest.

Fra en Kilde, der ligeledes stammer fra Rejseberetningen — et Kort i flere Tavler over Island, Grønland og rimeligvis flere Egne, som udkom i Paris 1551 — ved vi, at de to Skippere (ɔ: Admiraler) *Pining* og *Pothorst* var Ekspeditionens Ledere. Disse to Mænd, navnlig Diderik Pining, spillede under Christiærn I og Kong Hans en fremtrædende Rolle: 1478 blev Pining *Hirdstjori* (Lensmand) paa Island, og 1490 nævnes han tillige som Lensmand i Finmarken og Befalingsmand paa Vardhus. Han var en af Datidens berømteste Søhaner, hadet og frygtet som faa af Hanseater og Englændere. Baade hos Kong Christiærn og Kong Hans galdt han for en udmærket dygtig og nyttig Mand: den moralske Grænselinie, der skiller en Søkriger fra en Sørøver, var dengang og endnu langt senere ikke trukket op.

Af Oplysninger, som stammer fra det før omtalte Pariserkort, fremgaar det, at Eskadren bestod af flere Skibe, og at den havde Mænd om Bord, der kendte de gamle Kursforskrifter for Sejladsen til Grønland, d. v. s. Styrmændene og en Del af Mandskabet har formodentlig været Nordmænd; thi kun i dette Land levede endnu dengang disse gamle Sømandstraditioner. Endvidere synes der at være bestemte Holde-

punkter for den Antagelse, at Skibene fra Norge sejlede til Vestkysten af Island og en Tid lang holdt til i Fjordene og Havnene der, som rimeligvis maa betragtes som Ekspeditionens egentlige Basis. Mærkværdigt nok maa det være lykkedes Pining trods Polarisstrømmen at lande paa Grønlands Østkyst ved Klippen *Hvitsærk*, der bør søges i Nærheden af det nuværende *Angmagsalik*, baade fordi de gamle Kursforskrifter tydeligt nok peger i den Retning, og fordi det er det eneste Sted Sønden for den 70. Breddegrad, hvor man om Efteraaret for det meste kan naa Land. Her kom Ekspeditionen i Konflikt med de altid meget krigerske Eskimoer. Om der i Scolvus's Rejse til Nordamerika har deltaget flere af Eskadrens Skibe end det ene, han førte, faar staa hen: mig forekommer det af flere Grunde lidet sandsynligt.

Trods de store Resultater, der var naaet ved dette Togt, og det paa en Tid, da Hollændernes og Englændernes Kapløb i de nordiske Egne endnu ikke var begyndt, fik det for nordisk Handel og Skibsfart ikke Spor af Betydning: Fjeren var sprunget i Uret, da det portugisiske Initiativ stoppede op. Baade Kong Christiærn og hans Efterfølger var saa optaget af Kampen med Sverige og idelige Stridigheder med Englændere og Hanseater, at de næppe fik Stunder, endmindre Penge tilovers for fjerne Muligheder. Og vilde man vinde noget paa dette Omraade, krævedes der en efter Tidens Forhold betydelig Indsats netop fra Kongemagtens Side; thi Norges Hersker eller den, han gav Fuldmagt dertil, var retslig set den eneste, som kunde tage denne Sag op. Selv om Riget dengang havde ejet en energisk og nogenlunde kapitalstærk indfødt Handelsstand, vilde dog hele den Maade, hvorpaa Handelen i de nordiske Farvande fra gammel Tid var ordnet, have lagt alvorlige Hindringer i Vejen for det private Initiativ. Den norske Konge havde nemlig Eneret til al Handel paa Finmarken og Skatlandene (Island, Grønland og Færøerne); ingen kunde uden hans udtrykkelige Tilladelse besejle disse Egne. Dette fiskale Privilegium, der ogsaa af Unionskongerne hævdedes med den største Stædighed, endskønt de ikke længer havde Magt til at opretholde det, har gennem hele den senere Middelalder lagt et tungt Baand paa norsk Handel og Søfart i de arktiske Egne og gjort sit til, at den Opdageraand, som gav Vikingetiden og den tidlige Middelalder sit Præg, lidt efter lidt sygnede hen, da dens

naturlige Virkefelt spærredes ved et kongeligt Forbud. Det er ogsaa denne kongelige Eneret, som for en væsentlig Del bærer Skylden for, at Kendskabet til Grønlandsfarten lidt efter lidt indskrænkedes til en stadig snævrere Kreds, og da andre Ulykker stødte til, omsider døde ud, saa at den gamle norske Forpost i Grønland, overladt til sig selv, i Slutningen af det 15. Aarh. bukkede under for Eskimoernes Angreb.

2. Danske Grønlandsfarter i det 16. Aarh.

Dengang Christiærn II som Regent styrede Norge, blev ogsaa hans Interesse for det gamle Skatland vakt, og det kan næppe betvivles, at det var hans Kansler, den danskfødte *Mag. Erik Valkendorf*, som først henledte sin Herres Opmærksomhed paa, at her forelaa en Opgave, som ventede paa sin Løsning. Valkendorf blev 1510 ved Christjærns Hjælp udnævnt til Ærkebisp i Trondhjem, og viste sig i denne Stilling som en dygtig og nidkær Prælat, der samvittighedsfuldt røgtede sit høje Embedes Pligter. Han er saaledes den eneste blandt alle Ærkebisper i Nidaros, der har foretaget en Visitationsrejse til Finmarken, dengang en farefuld og højst besværlig Færd. I en egenhændig Skrivelse til Pave Leo den 10. fra Aar 1520, der er bevaret i Vatikanets Arkiv, giver han en levende Skildring af det øde, sparsomt befolkede Land, dets fattige Flora, mærkelige Fauna, rige Fiskeri samt sine egne Oplevelser paa Rejsen. Et Par Smaastykker af dette interessante Arbejde, hvoraf en gengivet i Faksimile med vedføjet Oversættelse og oplyst ved en Gengivelse af *Olaus Magnus'* store Kort fra 1539 (S. 248-49), vil give Læseren et Begreb om de fantastiske Forestillinger, som dengang herskede selv hos højtdannede Mænd med Hensyn til disse ugæstmilde Strækninger, det nordiske Dyrelivs Vidunderland. For Valkendorf, Norges Primas, har det sikkert staaet som en uafviselig Pligt at genvinde den gamle grønlandske Koloni, hvis Bispestol *Gardar* laa under Ærkesædet i Nidaros, og som

baade i kirkelig og verdslig Henseende længe havde været vanrøgtet. Valkendorf var desuden en praktisk dygtig Mand med udpræget Sans for Penge og Penges Værd, som mente, at der ogsaa rent handelsmæssigt var Fordel at vinde ved Genoprettelse af den gamle Forbindelse; uden Godtgørelse var han derfor ikke til Sinds at gaa Kronens Ærinde i denne Sag. Adskillige Aar igennem traf han omhyggelige Forberedelser til dette Foretagende, opsporede og samlede de gamle Kursforskrifter for Sejladsen paa Grønland, undersøgte, hvilke Varer man kunde vente at faa derfra, fastsatte, hvorledes Skibene skulde udrustes, og gav Forskrifter for, hvorledes man skulde gaa til Værks for uden Risiko at komme i Forbindelse med Beboerne, naar Landet var genfundet. Det var dengang en almindelig Tro, at den gamle norske Befolkning endnu var i Live, men paa Grund af den lange Adskillelse levede under forvildede Forhold og muligvis var faldet fra Fædrenes Tro.

Planen strandede: Kongen vilde ikke gaa ind paa Ærkebispens Fordring om til Erstatning for de store Udgifter, Foretagendet til en Begyndelse vilde medføre, at faa Grønland overladt kvit og frit i ti Aar. Fjendskabet mellem de to betydelige Mænd daterer sig efter Valkendorfs eget Vidnesbyrd fra Aaret 1515, og det tør ikke helt benægtes, at dette Fjendskab kan have været medvirkende Aarsag til, at Kong Christiærn afslog at gaa ind paa Ærkebispens Tilbud. Saameget er vist, at efter den Tid fulgte Kongen med Hensyn til Grønland sine egne Veje, og saa længe han var ved Magten, tabte han aldrig Norges gamle Skatland af Syne. Rimeligvis ændredes hans Planer ikke saa lidt i de nærmest følgende Aar. Maalet blev efterhaanden, saa vidt man kan se, ikke blot at genfinde den gamle norske Koloni, men om muligt at tage Del i de store Opdagelser paa Nordamerikas Østkyst eller, som det dengang kaldtes, *Indien*. Rimeligvis var det med Grønlandsfærden for Øje og ikke blot for at holde Orden paa de urolige fremmede Handelsmænd, han 1515 udnævnte *Søren Norby* til Lensmand paa Island. Øens Vestkyst var Europas Forpoststilling mod Amerika, den bedste Basis for ethvert Fremstød i den Retning. Krigen med Sverige nødsagede imidlertid Kongen til 1517 at kalde Søren Norby tilbage fra den fjerne Post; den udmærkede Søkriger var uundværlig i Østersøen og blev udnævnt til Lensmand paa Gulland for derfra at føre Kampen

mod Rigets Fjender. Ikke saasnart var Svenskekrigen endt, og Stockholm faldet, før Kongen i December 1520 sendte Brev til Hr. Søren, der dengang opholdt sig paa Kalmarslot, som han ogsaa havde i Forlening, om at gøre sine Skibe rede og give sig til Søs mod Grønland. Hr. Søren

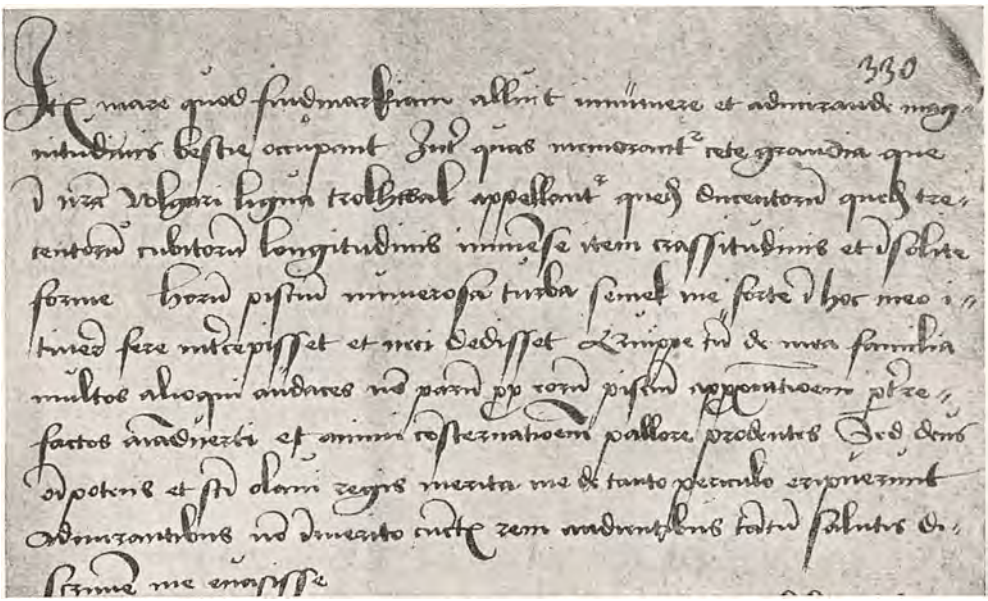
Item mare quod findmarckiam alluit innumere et admirande magnitudinis bestie occupant, Inter quas memorantur cete grandia que in nostra volgari lingua trolhwal appellantur quedam ducentorum quedam trecentorum cubitorum longitudinis immense item crassitudinis et insolite forme horum piscium numerosa turba semel me forte in hoc meo itinere fere intercepisset et neci dedisset Quippe tum de mea familia multos alioqui audaces non parum propter eorum piscium appropinquationem perterrefactos animaduerti et animi consternationem pallore prodentes Sed deus omnipotens et sancti olaui regis merita me de tanto periculo eripuerunt admirantibus non inmerito cunctis rem audientibus tantum salutis discrimen me euasisse.

Latinsk Transcription af Faksimilet paa modstaaende Side. Oversættelsen, se nedenunder.

svarede paa Opfordringen med et Brev af 8. Febr. 1521, som endnu er bevaret og tydeligt viser, at der for ham ikke var noget nyt eller overraskende i Kongens Ønske. Det var aabenbart en Sag, de to tidligere nøje havde drøftet med hinanden; men ligestraks kunde det ikke lade sig gøre. Den Mand, der havde solgt ham hans Karavel, siger han, »haffwer forrod meg ille, forthy iegh maa haffwe kølenn opp paa hannem, før iegh kan løffwe nogherstedz mett hannem, oc kand iegh ickæ

Endvidere findes i det Hav, som beskyller Finmarken, talløse og overordentlig store Uhyrer. Blandt disse omtales ogsaa mægtige Hvaler, som paa vort hjemlige Maal kaldes Troldhvaler, nogle paa tohundrede, andre paa trehundrede Alens Længde og ligeledes af et umaadeligt Omfang samt mærkeligt Ydre. En talrig Flok af disse Fisk havde engang paa denne min Rejse nær spærret mig Vejen og voldet min Død. Jeg bemærkede jo ogsaa, at adskillige Mænd af mit Følge, som ellers var dristige nok, da disse Fisk nærmede sig, blev ikke lidt forfærdede og ved deres blege Ansigter røbede deres Sjæls Rædsel. Men den almægtige Gud og den hellige Kong Olavs Fortjenester reddede mig af denne store Fare, og alle som hørte om Sagen undrede sig ikke uden Grund over, at jeg var sluppet helskindet ud af en saadan Livsfare.

heller faa her saa stoor en masth, som megh theienn (ɔ: er mig tjenlig) .... menn strax effther poskæ will iegh wære redhe oc løffwe till Grønlandh eller andherstedz, hwartt (ɔ: hvorhen) eders nadhe will haffwe megh i werdhen«.



139. Faksimile af et Stykke Tekst i Erik Valkendorfs Beskrivelse af Finmarken fra 1520.

Karavellen blev trolig nok færdig til den angivne Tid, men Søren Norby kom alligevel ikke til Grønland. I Sverige udbrød Uroligheder efter det stockholmske Blodbad, og han kunde foreløbig ikke forlade sin Post. Kongens voldsomme Politik og hensynsløse Færd havde samlet et Uvejr af Forbitrelse over hans Hoved. Da det brød løs, tabte han Modet og opgav foreløbig Kampen. Dermed var ogsaa al Tanke om Grønlandsfærd og indiske Opdagelser skrinlagte for lange Tider: som

Om Søslangen (se S. 277) beretter Ærkebispen i samme Brev:

Der findes endvidere der meget store og farlige Slanger; de iblandt dem, som ere af Mellemstørrelse, have en Længde af tredive og en Tykkelse af fem Alen, de største er mer end hundrede og halvtresindstyve Alen lange, medens Tykkelsen forholdsvis er mindre. Hovederne er firkantede og overgaar i Størrelse Resten af Kroppen. De viser sig ofte for Menneskenes Øjne ved den anden Time af Dagen, dog kun naar Luften er klar og Havet roligt. De er ivrige efter at komme Mennesker til Livs, og den eneste Redning for de Sømænd, som efterstræbes af dem, er at styre deres Fartøjer lige imod Uhyrernes Øjne, der er rettede lige mod Solens Straaler. Paa denne Maade maa nemlig nødvendigvis et svagere Lys, naar et stærkere staar i Vejen for det, svækkes og dæmpes.

saa meget andet gik de til Bunds i Borgerkrigens store Malstrøm.

Næsten et halvthundrede Aar forløb, før de indre Forhold var kommet saa vidt i Lave, at de styrende igen følte Lyst og Mod til at vende Blikket ud ad mod det tabte, som skulde genvindes, og det ny, der skulde søges. At der fra Regeringens Side maatte gøres en Kraftanstrengelse, hvis de fra gammel Tid opstillede Krav paa Herredømmet over de nordiske Have skulde hævdes, var ogsaa under Christian III.s Styrelse indlysende for alle; men Rigets svækkede Tilstand manede til Forsigtighed. Forholdene havde nemlig navnlig i Løbet af det 15. Aarh. paa en uhyggelig Maade skiftet Ham, saa man fuldtud forstaar de Betænkeligheder, som baade fra Kongens og Rigsraadets Side kom til Orde, naar Talen var om at gennemføre en energisk Politik paa dette Omraade. Saalænge Englændernes og Hollændernes Søfart endnu var i sin Barndom, havde Besejlingen af de nordiske Farvande været en Sag, der kun angik den norske Krone og dens egne Undersaatter — højst kunde der blive Tale om mindre Overgreb fra Hanseaternes Side og Stridigheder med Russerne paa Rigets nordøstlige Grænse. Men fra Begyndelsen af det 15. Aarh. vendte Bladet sig: Englændere og Hamborgere besejlede trods Forbud og Traktater Island og Færøerne, udfægtede deres indbyrdes Stridigheder i Havnepladserne, overfaldt og mishandlede de for det meste værgeløse Indbyggere paa den raaeste Maade og forringede ved deres ulovlige Færd Kronens Handels- og Toldindtægter. Ikke en Smule bedre gik det i den anden Udkant af Verden, som laa under Norges Rige, Finmarken. Allerede 1420 og 1428 meldes der om Stridigheder mellem væbnede engelske Handelsfartøjer og Befolkningen i disse Egne. Det var sikkert en af Diderik Pinings vigtigste Opgaver som Høvedsmand paa Island og Vardhus at hindre Englændernes og Hanseaternes Handel paa Kongens Have og Strømme, og man kan være forvisset om, at saa vel han som senere hen Søren Norby med særlig Iver og Glæde har varetaget denne Side af deres Embedsvirksomhed. Men hvad kunde det nytte? Uden et velorganiseret Søpoliti i Nordhavet var det ikke muligt at opretholde disse gamle Besejlingsforbud, der stadig fremkaldte Konflikter med de søfarende Nationer. I Christian III.s og Begyndelsen af Frederik II.s Tid var Regeringen i det mindste saa klar over Rigets Magtesløshed, at

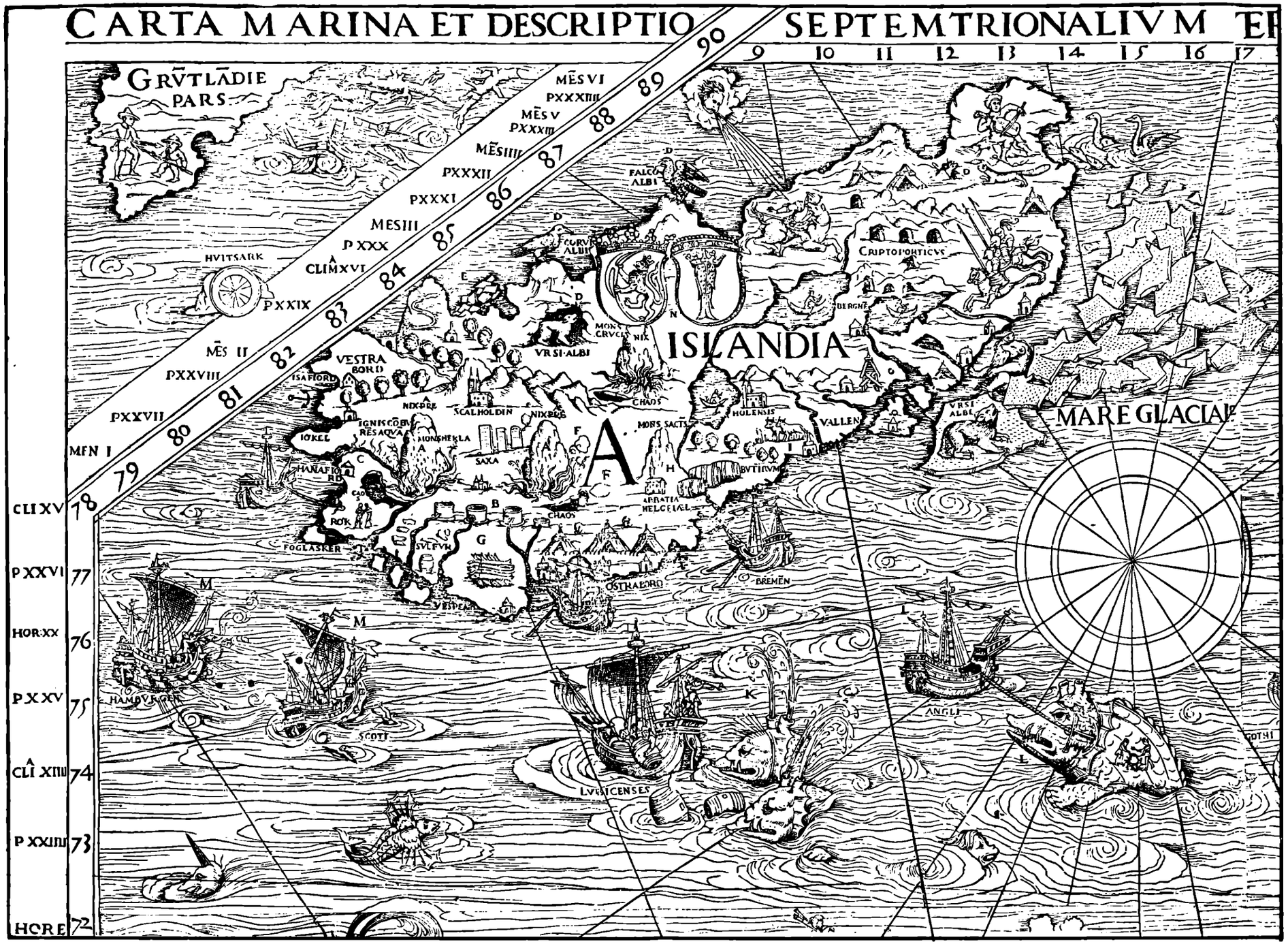
man indtog en forsigtig og afventende Holdning. Da Flaaden efter Syvaarskrigen var kommet paa Fode igen, optog Frederik II og senere Christian IV paa ny med Kraft den gamle Forbudspolitik ogsaa af Hensyn til Handelen paa Rusland Norden om Norge, da den forringede Indtægten af Sundtolden; men disse Forsøg paa at opretholde et Retskrav, der hvilede paa ganske andre Forudsætninger, maatte nødvendigvis før eller senere løbe ud i Sandet.

Med disse Prætensioner følte Unionskongerne, ja, man kan roligt sige alle fædrelandssindede Mænd, det som en Æressag snarest muligt at generhverve det ved Tidernes Ugunst tabte Grønland. Om ellers noget Steds, saa havde man her en gammel Ret at hævde, som Opdagelserne i de arktiske Farvande hvert Øjeblik kunde sætte paa Spil; desuden nærede de fleste dengang ret overdrevne Forestillinger om de Fordele, Handelen paa Grønland kunde bringe. Endnu inden Syvaarskrigen var forbi, i Aaret 1568, traf Frederik II omfattende Forberedelser til at sende et Skib derop, men betænkte sig, og det var først den engelske Opdagelsesrejsende *Martin Frobishers* Forsøg paa at finde en nordvestlig Gennemfart, der satte den danske Regering i Aktivitet. Rimeligvis var det paa Frobishers Anbefaling, at Kongen 1579 tog Englænderen *James Alday* i sin Tjeneste som Skibshøvedsmand med det Formaal at genopdage Grønland. Alday ansaas for at være »en god søfaren Mand og Astronom«, hvilket sidste næppe vil sige andet end, at han forstod at bestemme sin Højde. I et Brev af 1. Maj 1579 til Christ. Valkendorf siger Kongen udtrykkelig, at han »schall wiide nogen beskeed och leilighed om grøneland«. Hvor han havde skaffet sig denne Kundskab fra, ved vi ikke. At man maatte søge at naa ind til Land paa Vestkysten, har han i hvert Fald ikke haft nogen Idee om.

Ekspeditionen, som bestod af to *Pinker*, afsejlede fra Kjøbenhavn den 1. Juni 1579. Allerede ved Ankomsten til Bergen viste det mindste

Omstaaende Gengivelse af et Brudstykke af Olaus Magnus's Kort fremtræder som en meget virkningsfuld Illustration til Valkendorf's S. 244 anførte Beretning om de frygtelige Troldhvaler. Medens til Venstre paa Kortet et hamborgsk Fartøj med sine Kanoner synes ganske at gøre det af med et skotsk Skib, ses til højre en engelsk Skipper at have taget en Troldhval for en Ø, som han har sat sit Anker paa og ligger fortøjet ved, indtil hans Smed, der tillige med sin Dreng og sin Esse er gaaet i Land paa den formodede Ø, er færdig med sit Smedearbejde.

Andetsteds paa Kortet (S. 277) ses en Søslange i Færd med at trække et Skib ned i Dybet.

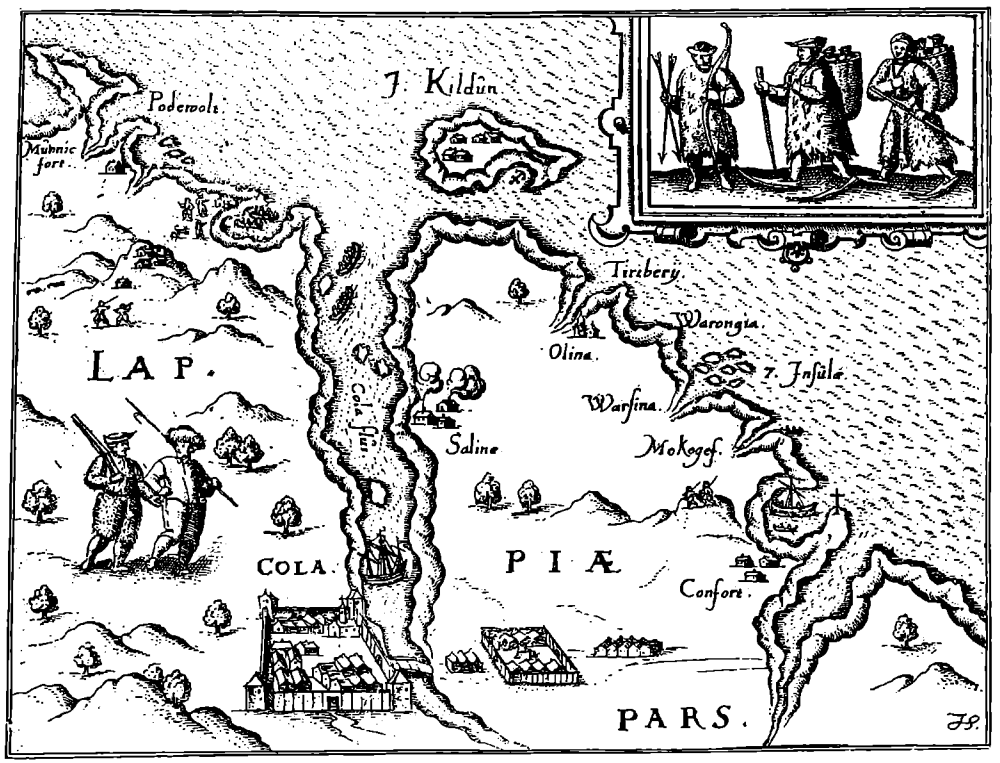


140. Island og Grønland paa Olaus Magnus' Carta marina fra 1539. Efter en Gengivelse, paa Universitetsbiblioteket, af Münchener Originalen.

af Fartøjerne sig at være usødygtigt og maatte ombyttes med et andet, som Alday købte der for 1200 Dlr. Den 26. Juli stod han atter til Søs og naaede over Færøerne Nordost om Island, hvor han mødte store Ismasser og vældige Storme, der satte Skibene ud af Kurs. Den 26. August fik de Grønlands Østkyst i Sigte og gjorde nu det ene fortvivlede Forsøg efter det andet paa at naa ind til Land; men dengang som nu viste det sig naturligvis umuligt at forcere Polarisstrømmen. Den 30. August rejste der sig en forrygende Storm, som skilte Pinkerne ad: den mindste naaede tilbage til Norge, den anden blev forslaaet ned til Shetlandsøerne og her paa ny overfaldet af et rasende Uvejr, saa den drev for fire Ankere og kun med Nød undgik Stranding paa den klipperige Kyst ved i yderste Øjeblik at kappe Masten. Sent paa Efteraaret kom bægge Skibe tilbage til Kjøbenhavn; men det havde været en frygtelig drøj Tur. Skibspræsten Hr. Kristen Nielsen har i sin Dagbog omhyggelig optegnet alt, hvad den ulykkelige Besætning maatte udstaa i Løbet af de otte Maaneder, Togtet varede.

James Alday synes at have været en uforfærdet Sømand af den rette Støbning og lod sig ikke kue af det første Uheld. Kort efter Hjemkomsten gjorde han Skridt til at sikre sig, at en ny Ekspedition kunde blive udsendt tidligt næste Foraar. Fejlen var, mente han, at man var kommet for sent af Sted hjemmefra. Han havde aabenbart ingen Anelse om, at med en Landing paa Grønlands Østkyst for Øje var Ekspeditionen afsendt paa det gunstigst mulige Tidspunkt; thi først i Begyndelsen af September lader det sig gøre under en bestemt Breddegrad at naa ind til Land. Kongen gav Tilsagn om at ville udruste et nyt Togt i Foraaret 1580, men uagtet Forberedelserne blev trufne, kom det dog ikke i Gang. Den 25. November, en Maaned efter Hjemkomsten, fik Alday nemlig Ordre til at sejle til Skotland for at fange en skotsk Sørøver, Kaptajn Clerk, der havde plyndret paa Island og Færøerne og siden ligget i Vinterleje paa Shetlandsøerne; men i April 1580 maatte han trods alle Anstrengelser opgive Jagten og vende hjem med uforrettet Sag. Der vilde gaa temmelig lang Tid, inden Skibene kunde gøres klare til Grønlandsrejsen, og af den Grund er Togtet formodentlig blevet udsat til næste Aar. Inden dette oprandt, viste der sig imidlertid en billigere Udvej for Kongen til at naa sine Ønskers Maal:

Den færøiske Søhane *Mogens Heinesen*, der sammen med nogle Interessenter i Bergen havde forpagtet Handelen paa Færøerne, drevet ulovligt Kaperi der og snydt Kongen og sine Landsmænd efter bedste Evne, kom i Vinteren 1580 ned til København for at aflægge Regnskab. Rentemesteren Christ. Valkendorf var hans bitre Fjende, og han kunde



141. Parti af Laplands Kyst med Øen Kildin og Staden Kola. Efter G. de Ver: Warhafftige Relation der dreyen newen unerhörten Schiffart etc. Nürnberg, 1598.

kun slippe ud af Klemmen og undgaa den truende Katastrofe ved paa ny at befæste sig i Kongens Gunst; thi faktisk var hans Regnskab falsk og hans Fremstilling af Forholdene usandfærdig.

Da nu Aldays Togt foreløbig var opsat, fik den aldrig raadvilde Mand den Idee at love Kongen næste Aar at opsøge Grønland paa egen Bekostning. Forslaget blev saa naadigt optaget, at han af den Grund slap yderst lempeligt fra sit falske Regnskab, fik Lov til at beholde Forpagtningen af den færøiske Handel og opnaaede et kongeligt Be-

skærmelsesbrev mod alle Anklager i den Tid, han var borte. Udgifterne til Ekspeditionen klemte han under falske Paaskud sine Medinteressenter i Bergen til at udrede, og Færingerne maatte med eller mod deres Vilje afgive Mandskab og Fetalje. Da han ganske ligesom Alday lagde Kursen Nord om Island og derefter gentagne Gange forsøgte at lande paa Østkysten, opnaaede han naturligvis lige saa lidt som sin nærmeste Forgænger. Den 22. August 1581 kom han atter tilbage til Norge og kastede Anker paa Bergens Vaag.

Endnu en Gang forsøgte Kong Frederik at spare Riget for direkte Udgifter ved at lade det private Initiativ tage Affære i denne Sag, som i hans senere Aar synes at have ligget ham meget paa Hjærte. Denne Gang var det en Nederlænder ved Navn *Oliver Brunel*, som meldte sig rede til at løse Opgaven. Til Farvandene omkring Grønland havde han næppe personligt Kendskab; hans arktiske Erfaringer var nemlig indhøstede i det nordligste Rusland og Vestsibirien; men her var han ogsaa hjemme som faa.

Efter at *Richard Chancellor* 1553 Norden om Norge var naaet ind i det hvide Hav til Dwinas Munding og havde knyttet Handelsforbindelse med Rusland, søgte Hollænderne snart frem i Englændernes Spor. I Begyndelsen benyttede det hollandske Kompagni *Malmis* (*Kola*), hvor der dengang kun laa nogle faa Hytter, som Havneplads. Herfra søgte de at indlede direkte Handel med Russerne ved Dwinas Munding og sendte i dette Øjemed paa russiske Skibe en betroet Mand til *Kholmogorui*, en Stad der laa i Nærheden af det engelske Faktori. Det var netop Oliver eller Olivier Brunel, en af Grundlæggerne af Nederlændernes Handel paa det hvide Hav.

Englænderne vaagede med Skinsyge over hans Færd og angav ham til de russiske Myndigheder, der satte ham fast som Spion. Det lykkedes imidlertid Brunel at vinde de russiske Storkøbmænd Brødrene *Anikiews* Gunst. Paa deres Forbøn frigav Czaren ham, og i deres Tjeneste foretog han i de nærmeste Aar talrige Rejser i det nordligste Rusland, ja fik endog gennem Selvsyn Kendskab til den af Russerne strengt hemmelighöldte Vej til Obflodens Munding.

Som Repræsentant for Brødrene Jakov og Gregory Anikiew sejlede

han flere Gange til Holland for at sælge Varer og knytte Forbindelser med de store Handelshuse der, og under sine Togter i det nordligste Rusland og Sibirien havde han udkastet en vel gennemtænkt Plan til en Ekspedition ad Søvejen Norden om Rusland og Sibirien til Cathay. Da derfor Rygtet om Englænderne Pet og Jackman's Fart gennem Vaigatstrædet var kommet ham for Øre, drog han 1581 tilbage til Holland for om muligt i Fædrelandet at vække Interesse for sine Planer og skaffe Penge til deres Virkeliggørelse. Her søgte han Støtte hos den senere saa berømte Storkøbmand *Balthazar de Moucheron* i Middelburg, Kartografen *Gerhard Mercator* og flere andre ansete og indflydelsesrige Mænd; men da Prinsen af Oranien trods al Anerkendelse under de forhaandenværende spændte Forhold ikke mente at kunne støtte hans Plan, indledede han og Moucheron Forhandlinger med Kong Frederik II. Hvilke Aftaler der blev trufne, ved vi ikke med Sikkerhed; men da Moucheron — efter hvad han senere paastod — af Kærlighed til Fædrelandet trak sig ud af Sagen, kom den paatænkte Ekspedition ikke i Stand. Disse Brunels Forhandlinger med det danske Hof maa falde i Aaret 1582 og er sikkert gaaede forud for det Tilbud, han i Forbindelse med en Bergens-Købmand ved Navn *Arnt Meier* gjorde Kongen, og som denne gik ind paa i Begyndelsen af 1583. Om disse sidste Aftaler er der bevaret tre danske Kongebreve, alle daterede Nygaard den 1. Marts 1583. Ved det første bekendtgør Kongen, at han har tilstaaet »Osz Elskelige Oliuer Brunell Borger till Andorff (ɔ: i Antwerpen)« Ret til at »boesette sig wdj wor Kiøbsted Bergen« samt Frihed for Skat og Tynge i seks Aar »paa thett hand sammestedtz kand thesz bedre komme til Nering och biering«. Til Gengæld har Brunel lovet at lade sig bruge til at opsøge og besejle Grønland »om huilchitt hannem skall were nogen leilighed witterligt«. I det andet tilstaar Kongen Brunel, som »haffuer tilböditt Att hand med sin Madskab (ɔ: Kompagnon) och medredere Osz Elskelig Arntt Meir wille giöre sin flid och bedste paa egen omkostninge och Ewenthyr samme wortt land Grönland att opsöge«, fremfor hans egne Undersaatter eller andre at maatte drive Handel der — hans egen Besejlingsret dog forbeholdt — samt gaar ind paa, hvis Landet opdages, at erstatte dem Udlæg og

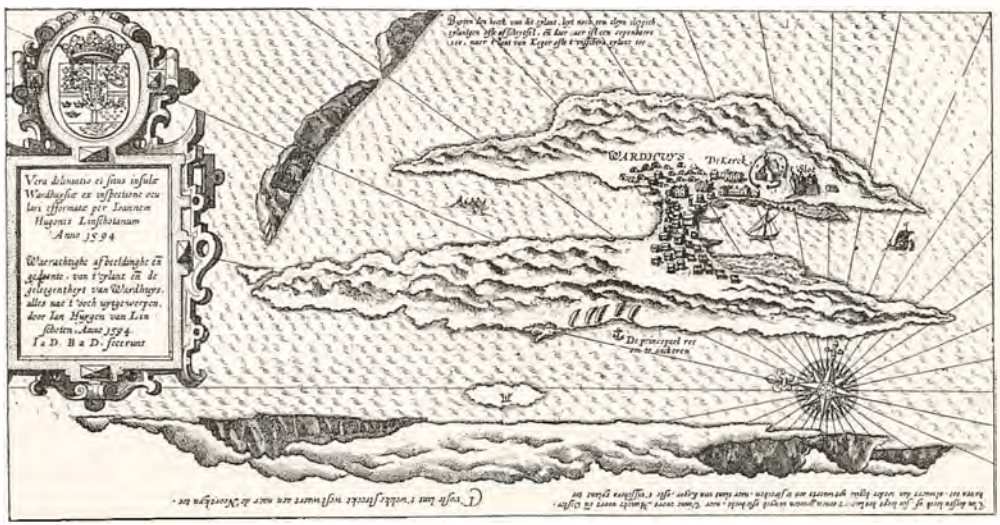
Omkostninger. Det tredie Dokument er et kongeligt Pas for de to Købmænd, som i den tilkommende Sommer med deres Skibe skal lægge ud paa Farten til Grønland.

Af disse Breve kan man slutte, at Brunel under sine mislykkede Forhandlinger om Tilvejebringelse af Midlerne til et Togt mod Nordost har faaet Nys om Kongens Interesse for den grønlandske Sag, og da Planen om en Ekspedition til Cathay definitivt var strandet, med den ham egne Energi og Æventyrlyst foreløbig har grebet Sagen an fra en anden Side for ikke at slippe Forbindelsen med Danmark. Det maatte nemlig under alle Omstændigheder være af den største Betydning at faa Ret til fri og uhindret Sejlads i disse nordlige Farvande: med de danske Havne som Basis havde ogsaa Opdagelsesplanerne mod Øst langt større Udsigt til at kunne gennemføres. Derfor galdt det at sikre sig Kongens Bevaagenhed ved virkelig at udføre det, han havde lovet. Gennem hans eget Vidnesbyrd ved vi ogsaa, at han tre Sommere i Rad i Kongens Ærinde forgæves sejlede ud for at finde Grønland og paa disse Farter naaede saa langt mod Nord som til den 75. og 76. Breddegrad*).

Et andet Spørgsmaal er det rigtignok, om det Grønland, som Brunel søgte, og om hvis Beliggenhed han mente at have noget Kendskab, i Virkeligheden var det samme, som Kong Frederik tænkte sig, han skulde finde, og ikke meget snarere *Spitsbergen*. I de Veers nedenfor anførte Skrift fortælles, hvorledes William Barent i Begyndelsen af Juni 1596 paa sin tredie Rejse opdagede Beeren Island (Bjørneøen); dernæst kastede han (19. Juni) paa 80°'s Bredde Anker ved et stort Land, som efter Beskrivelsen kun kan være Spitsbergen, men af ham selv og hans Medrejsende antoges for Grønland, og fra hans Standpunkt set var denne Antagelse egentlig ganske rigtig. Russerne havde, lang Tid før Nordmænd, Englændere og Hollændere, med deres ejendommeligt byggede Fartøjer drevet Robbe- og Hvalrosfangst i disse nordlige Farvande, og enkelte af dem var under deres Togter ogsaa naaet til Spitsbergen, som de kaldte Grønland (*Grumant*), saaledes den russiske

*) *Gerrit de Veer* beretter i 2. Afsnit af sit berømte Værk: Waerachtighe Beschrijving van Williams Barendts drie Syllagien. Amsterdam, 1599. (Paa Tysk i Nürnberg, 1598.) 4to; *at dette havde Brunel selv fortalt ham.*

Styrmand Paulus Nichetz fra Malmis (ɔ: Kola i Guvernementet Archangelsk), som nogle trondhjemske Borgere havde forhandlet med paa Vardøen 1575, og om hvem Lensmanden i Trondhjem, Ludvig Munk, havde berettet til Kongen, at han aarlig »om Bartholomej thiide pleyer at segle paa Grönlandt«, og at han havde lovet at ville føre et af Købmændenes Skibe derhen, hvis han kunde faa nogen Løn for sin Umage. Endnu i det 19. Aarh. benævnedes Spitsbergen af Hvalfangere og Robbe-



142. Billede af Vardøen og Kystprofiler fra det nordlige Norge, efter Voyasie ofte Schip-Vaert van Jan Huyghen van Linschoten.

slagere Grønland; de antog nemlig, at denne Øgruppe stod i landfast Forbindelse dermed. Vestkysten af Grønland, altsaa den tilgængelige Del af Landet, kaldtes derimod for *Strat Davis*.

Naar man nu ved, at Oliver Brunels Erfaringer om arktiske Forhold var indhentede i Egnene omkring det hvide Hav, forekommer det mig sandsynligst, at han ogsaa med Hensyn til Grønlands Beliggenhed har delt den Opfattelse, som der var den herskende. Saa meget er vist, at de gamle norske Kursforskrifter kan han paa sine Opdagelsesfarter ikke have fulgt; thi i saa Fald vilde han ikke have søgt saa langt mod Nord som til den 75. og 76. Breddegrad.

Der foreligger Vidnesbyrd om, at endnu flere Ekspeditioner med det Formaal at opsøge det gamle Grønland paatænktes eller planlagdes

under Frederik II.s Regering; men det er ikke sandsynligt, at de kom til Udførelse. At der har været nogen udpræget Tilbøjelighed til paa dette Punkt at imødekomme Kongens Ønsker, faar man ikke Indtrykket af, og Handelsstandens Tilbageholdenhed er forstaaelig nok; thi som økonomisk Spekulation bød Grønland kun meget tvivlsomme Chancer: Ordsprogets ti Fugle paa Taget; derimod sikre og store Udgifter. De, der desuagtet løb Risikoen, handlede som de gjorde, fordi de havde deres Grunde til at betale denne Pris for Kongens Gunst, ikke i det forfængelige Haab at spinde Silke ved Foretagendet.

3. Christian IV.s Rejse til Finmarken. — Genopdagelsen af Grønlands Vestkyst.

Man kan om Formynderregeringen under Kong Christian IV.s Mindreaarighed med god Ret sige mange rosende Ord; men efter sin Natur var det en Styrelse, hvis væsentligste Formaal maatte være Opretholdelse af god Skik og Orden i Rigerne og i det Hele Bevarelsen af Status quo. Den kunde og vilde, som rimeligt var, intet foregribe, og derved fik meget Lov til at gaa i den gamle Skure. Da den unge Hersker 1596 selv fik Regeringens Tøjler i sin Haand, forelaa der Opgaver nok, som længe havde ventet paa deres Løsning. Og paa god Vilje, vaagent Blik og utrættelig Arbejdsomhed lod han det ikke mangle hele sit lange Liv igennem. I Kraft af Datidens Statsskik var Kongen Rigets Styrer, Regenten, i en ganske anden Forstand end nutildags. Bortset fra de Omraader, hvor Lov eller Haandfæstning trak faste Grænser for hans Myndighed, var hans Ord og Vilje det afgørende: Embedsmændene var hans personlige Tjenere; deres Optræden afhang ikke af faste Normer, men af de Instruktioner, han gav. Han kunde belønne eller afskedige dem efter Forgodtbefindende. Kronens og Rigets Indtægter gik ind i samme Kasse, og hele Finansstyrelsen afhang af Kon-

gens Dispositioner. Endelig laa Landets Udenrigspolitik, Troens Haandhævelse og den højere Undervisning for en meget stor Del i hans Haand. Her var rig Lejlighed for en energisk Fyrste til at vise sig Kronen voksen, og som den myndige og kraftige Herskernatur Christian IV var, greb han personlig ind, ikke blot i store Sager, men ogsaa i grumme mange Smaating: han følte det som sin kongelige Pligt, og det gjordes ogsaa tidt nødigt, da han arbejdede med Institutioner, som var i deres Vorden, og med en uskolet, tildels udannet Embedsstand uden faste Traditioner og uden sikker Moral. Ingen vidste bedre end han, at hvis den ikke blev set paa Fingrene, gik det galt: der var fler end een af dem, som kunde trænge til »frit Lossemente paa det blaae Taarn«.

To Omraader af Rigsstyrelsen helligede han under sin lange Regering sine bedste Kræfter, Flaaden og »Arveriget« Norge. Tidligt lagde han levende Interesse for Skibsbygning og ualmindelig Indsigt i maritime Sager for Dagen. Der staar en Duft af Saltvand om hans friske og varmblodige Renaissancepersonlighed: af Oldenborgernes Hus er han den eneste, i hvis Aarer der rullede ægte Sømandsblod, og som i Nødens Stund var sin egen Admiral. Flaaden blev hans Øjesten: hans Fader havde skabt den, han selv kælede for den som Rigets bedste Værn, og mange er de Farter, han i Freds- og Krigstid foretog om Bord paa sine kære Skibe, hvis Bygning og Udrustning han personlig vaagede over.

Allerede i Slutningen af Formynderregeringens Dage fik han Øjnene op for de ulykkelige Forhold, hvorunder Norge til Dels paa Grund af Fortidens Forsømmelser led. De indre Forhold lagde straks Beslag paa hans Arbejdskraft og Initiativ; men ogsaa ud ad til krævedes hurtig Handling; thi den politiske Situation i det nordligste Norge var efterhaanden vokset de lokale Myndigheder over Hovedet: de følte ingen Lyst til at stikke Haanden i denne Hvepserede og foretrak at lade Tingene gaa deres skæve Gang. Derfor fandt Kongen det nødvendigt trods alle de Farer, en Rejse til disse fjerne, ugæstmilde Egne kunde medføre for Rigets Hersker, personlig at overbevise sig om, hvorledes Sagerne stod. Rimeligvis har ogsaa det æventyrlige ved en saadan Langfart tiltalt hans ungdommelige Vovemod.

Fra gammel Tid gjorde den norske Krone Krav paa Højhedsretten

over Strækningen Nord for en Linie fra Lyngenfjord i Vest til Kandelax ved det hvide Hav, derunder altsaa hele Halvøen Kola, hvis nordlige Del er en øde Tundra, der mod Syd gaar over i et til Dels skovklædt Bjærgland. Befolkningen i disse Egne bestod af nomadiske Lapper og Kareler, en finsk Folkestamme, som Russerne havde underlagt sig, og som tidligt var trængt ind paa lappisk Territorium, hvor den havde blandet sig med dette Folk. I Aaret 1326 blev disse Stammers Skattepligt dels til den norske Krone, dels til Czaren fastslaaet ved en Traktat. Russerne betragtede nemlig stadig Karelerne, selv om de opholdt sig paa norsk Territorium, som skatskyldige til dem. Selvfølgelig gav disse indviklede Forhold Anledning til idelige Rivninger mellem bægge Landes Skatteopkrævere. I 1444 hører vi, at Russerne foretog et Plyndringstog til Finmarken; næste Aar hærger Nordmænd og Svenskere til Gengæld paa Hvidehavets Kyster: det var umuligt i disse vildsomme og udstrakte Egne med nomadisk Befolkning, uden faste Grænser, at undgaa Sammenstød; først naar Skaden var sket, stræbte Parterne, saa godt det lod sig gøre, at tale sig til Rette.

Fra norsk Side havde man over for fremmede Nationer altid hævdet Kongens Eneret til Besejling af disse Skatlande samt Højhedsretten over det Hav, der beskyllede dem. Varerne derfra skulde Købmændene tilforhandle sig ved Stabelen i Bergen. Men da Regeringen var ude af Stand til at haandhæve et virksomt Søpoliti i disse Egne, der bogstavelig laa Norden for Lov og Ret, sejlede trods Traktater og Forbud baade engelske og hanseatiske Købmænd fra Begyndelsen af det 15. Aarh. herop for at handle, fiske, plyndre, ja undertiden bortføre i Trældom de ulykkelige, værgeløse Beboere, hvilket naturligvis oftest fremkaldte Sammenstød med vedkommende Landes Regeringer, ødelæggende Kaperkrige og en Usikkerhed i Handel og Samfærdsel, der tvang alle Nordlandsfarere til at sejle bevæbnede til Tænderne som Orlogsmænd: i disse Farvande var dette Aarhundrede Sørøvernes gyldne Æra, hvor Folk af Mogens Heinesens Kaliber kunde vinde Ry som Nationalhelte.

Under saadanne trøstesløse Forhold sled man sig igennem til henimod Midten af det 16. Aarh.; saa trak der ny Skyer op, denne Gang fra Rusland og Sverige. En russisk Asket ved Navn *Trifon* med en meget blodig Fortid optraadte paa Reformationstiden som Missionær for den

græsk-katolske Kirke blandt Lapperne og havde bygget et Kloster Vest for *Petschengaflodens* Munding. Uden nogen Ret skænkede Czar Iwan Wasiliewitsch 1556 til Klosteret hele det Distrikt, hvis Beboere betalte Skat baade til Rusland og Norge. Desuden drev Munkene en udstrakt Handel med Landets Produkter (Laks, Pelsværk, Tran og Stokfisk), som de opkøbte og eksporterede først fra Vardø, senere fra Kola. Denne Flække, hvor der i 1566 kun laa nogle faa Hytter, blev snart en Handelsplads af Betydning: 1582 fik en russisk Bojar, der skulde indkræve Skatter heroppe, Sæde i Kola og omgav Pladsen med et Palisadeværk (se Kortet S. 251). Nu blev det dog Frederik II for broget. I Sommeren 1584 sendtes to danske Orlogsfartøjer under *Thomas Norman de la Navette* til Vardhus og Malmis (Kola) for at nedlægge Protest mod de russiske Overgreb og inspicere Handelen. Med Ekspeditionen fulgte som Underhandlere *Simon von Salingen*, en hollandsk Købmand, der var traadt i dansk Tjeneste, og Slotsherren paa Vardhus, *Laurits Kruse*. Men ligesom ved alle følgende Togter af lignende Art udrettedes ikke det fjerneste. Den russiske Bojar vilde ikke indlade sig paa diplomatiske Forhandlinger: »Dem maatte man føre med Czaren i Moskwa; han var her kun for at vaage over Handelen«. Skønt nu baade Frederik II og Formynderregeringen ved direkte Forhandlinger med Moskwa flere Gange fik Løfte om, at der skulde blive sendt russiske Gesandter til Kola til Berigtigelse af Grænsestridighederne, blev alle Forsøg fra dansk Side paa at bringe et Møde i Stand dog illusoriske: enten mødte Russerne ikke, eller det danske Hof fik saa sent Meddelelsen om deres Komme i Hænde, at dets Sendemænd ikke kunde naa frem i rette Tid. Det var en fuldstændig Køren i Ring, og endelig blev man ogsaa fra dansk Side træt af dette Spilfægteri. Da de danske Gesandter den 2. Juli 1595 var komne til Malmis for der efter udtrykkelig Aftale at mødes med de russiske Sendemænd og sammen med dem træffe de nødvendige Bestemmelser om Grænsernes Regulering og Ordningen af de indviklede Beskatningsforhold, ventede de længe forgæves paa Russernes Komme. Bojaren i Malmis turde under ingen Omstændigheder indlade sig i Forhandlinger med dem: saa samlede de foran Byen en stor Del af Indbyggerne samt Førerne for de paa Reden liggende engelske og hollandske Skibe, for hvem de den 22. Juli 1595 lod op-

læse og oversætte en højtidelig Protest mod alle Krænkelser af den danske Konges territoriale og fiskale Rettigheder i Lapland. Den 18. August kom de tilbage til Kronborg og aflagde Beretning om den resultatløse Sendefærd.

Grunden, hvorfor Russerne denne Gang havde svigtet Aftalen og holdt dem for Nar, var vel nærmest den, at de samme Aar den 18. Maj i *Teusina* havde sluttet Fred med Sverige, som fra Midten af det 16. Aarh. benyttede de usikre Grænseforhold, den fra norsk Side manglende Kontrol samt Befolkningens nomadiske Levevis til efterhaanden at tiltage sig større og større Rettigheder paa Naboens Bekostning. I Kraft af en Bestemmelse i den ovennævnte Fredstraktat, som i øvrigt blev hemmeligholdt for den danske Regering, hævdede Hertug Karl — den senere Karl IX —, at Czaren havde overdraget ham al sin Ret til Landet langs Ishavets Kyst fra Varanger til Malangen, og at der paa denne Strækning tilkom ham to Trediedele af Lappeskatten, een paa Sveriges, den anden paa Ruslands Vegne. Ved et Tilfælde fik den danske Regering Nys om Sagen; Lensmanden paa Vardhus, Laurits Kruse, indberettede nemlig til Christ. Valkendorf, at Svenskerne nu indkrævede den Skat, Russerne tidligere havde oppebaaret, og at Bojaren i Malmis havde forbudt Fjældfinnerne at betale den norske Foged Afgift for 1596—97. En stor Del af Skylden for det skete laa vist nok i de danske Lensmænds Forsømmelighed. For sent indsaa Regeringen, at paa en saa udsat og vanskelig Post kunde kun energiske og sagkyndige Mænd gøre Fyldest. Lidet hjalp det derfor, at Kongen den 26. Juni 1597 udnævnte *Hans Olufsen Koefod* til Lensmand paa Vardhus og gav ham Ordre til sammen med den ovenfor nævnte hollandske Købmand Simon von Salingen, der grundig kendte Forholdene i disse Egne, i Vinteren 1598 at berejse Landet, undersøge Grænserne og Skatteforholdene, samt hindre Svenskernes og Russernes Indgreb i Kronens Rettigheder. Allerede Marts 1598 skulde de være i København og give Kongen Beretning om deres Færd. Først i Sommeren 1598 indtraf Hans Olufsen, og den Besked, han bragte, var lidet lystelig: Tingene havde altfor længe faaet Lov til at gaa deres skæve Gang.

Disse forviklede politiske Forhold danner Baggrunden for Kong

Christian IV.s Rejse til Finmarken med en større Eskadre. Det er muligt, at han tillige — ung og ærgerrig som han var — har haabet ved dette Togt at kunne naa frem til Østen Norden om Asien, en Vej, Englænderne og Hollænderne faa Aar i Forvejen forgæves havde forsøgt; men hans nærmeste Formaal var sikkert rent praktiske: selv at faa Lejlighed til at dømme om den truende Situation i Grænselandet, haandhæve Bestemmelserne for Sejlads og Handel paa disse Have og — vel ikke mindst — paa en demonstrativ Maade lægge for Dagen, at han ikke var til Sinds længer at finde sig i Nabomagternes Overgreb: Togtet er i visse Maader at betragte som et Forspil til Kalmarkrigen.

Den 17. April 1599 om Aftenen lagde Kongen om Bord paa Skibet *Victor* ud fra Holmen. I hans Følge var Broderen *Hertug Ulrik*, der under Rejsen gik under Navnet Mat Ulrik, samt adskillige Hofsinder; blandt dem *Sivert Grubbe*, der i sin Dagbog giver en livlig Skildring af Rejsen, Sekretæren *Dr. iur. Jonas Charisius*, som var velforfaren i international Ret og ligeledes har efterladt en Beretning om sine Oplevelser paa denne mærkelige Tur, endvidere Lægen Dr. Hasenbart samt en »*rydsk*« Tolk ved Navn Borkhart. Skibets Navigation besørgedes af Skipper Michel Nep og Styrmand Amon, formodentlig en Hollænder. Den 20. naaedes Flekkerø, en Havn lidt S. V. for det senere Kristianssand, hvor de syv øvrige Skibe af Eskadren laa under Anførsel af Admiral *Børge Trolle* paa Skibet *Gideon*. Her blev det bestemt, at Kongen som Togtets Leder skulde føre Titlen *General-Capitain*, og under Livsstraf blev det paabudt alle kun at kalde ham saaledes, saalænge Rejsen varede.

Fra Flekkerø gik Farten Vesten om Norge direkte til Vardøen i Finmarken. Kongens Flagskib *Victor* synes at have været det eneste velsejlende Skib i hele Eskadren; de andre var af meget forskellig Kvalitet. Skibene blev derfor idelig skilt, fordi de fleste af dem i det stormfulde Vejr ikke var i Stand til at holde Trop. Formodentlig var man forberedt paa, at det vilde gaa saaledes; thi Ordren lød paa, at Eskadren skulde samles igen i Havnen paa Vardøen. Her beslaglagdes straks to engelske Fiske- og Handelsfartøjer, som ikke havde deres Søpas i Orden. Ethvert Skib, der fo'r paa disse Egne, skulde nemlig mod en Afgift løse et saadant; men da Kontrollen gennemførtes, som det bedst

kunde falde sig, var der baade hos Englændere og Hollændere en udpræget Tilbøjelighed til at spare disse Penge — for det meste gik det jo godt.

Da det kan have sin Interesse gennem samtidige Beretninger at høre lidt om, hvorledes Tilstandene og Livsvilkaarene dengang var i dette nordligste Thule, indflettes i Rejseskildringen hist og her Stykker af de to ovenfor nævnte Dagbøger. »Vardøen«, skriver Jonas Charisius, »er et lidet omflødt stenigt Land, og er fast ligere to Øer end een; thi paa begge Sider indløber en Aae, hvilken fordeler det i to Dele, at der er ikkun et lidet Steenkast tørt Land imellem. Der kan ingen Sted pløjes eller saaes for Ufrugtbarheds skyld; thi Halvdelen er idel Klipper, dog ikke ret høje, og Halvdelen plat Land, som bær ringe Græs. Der bor ingen uden de i Vardøhus Fiskeleie, hvilke haver ingen Quæg uden nogle faa Geder og Køer, som de opholder om Vinteren med Fiskebeen. Vi saae der intet andet, end nogle ilde dannede Hytter, somme slet under Jorden ganske armelig, somme af Blokker, dog smaa, lave og stakkede. Blokhusene havde ikke mere end eet Kammer; thi de var ikke større udi Længden eller Bredden end 6 eller 8 Alen. De underjords Hytter havde tre adskillige Rum, før man kom til Stuen, med tre Døre, dog ingen Lysning, uden hvad ind af Gadedøren kunde skinne; men naar nogen skulde ind udi Stuen, gik der først een hen, og oplod Stuedøren, at man kunde gaa efter dens Lys. Inden udi var Stuen klædt med Blokke, og havde udi det ene Hiørne en liden Grue, dog ingen Røghul; men midt paa Taget var et Vindve, hvilket gav noksomt Lyset. Slottet og Byen ligger lavt, at man i Havnen slet intet kan see deraf, førend man kommer imod Sønden, hvor Stranden indskyder. Slottet er lige firekantet, og er hver Kant 80 Fødder, omkring ført med en Ringmur af store Stykker Skiversteen, som er ubehuggen indsat og imellem fyldt med Grus og Jord, saa bred som 4 Alen, at man kan gaae deroven paa; men ikke i Stand at udstaae nogen Gevalt. Her gik et tamt Rensdyr, hvilket vores Capitain stak med en Hellebarde, og blev ført os til Skibs. Slottet er saa ganske ringe af Bygning, at man næppe haver seet uslere Fæstning. Husene vare seks, bygte af Blokke, smaa, som de andre udi Byen, og stod her eet og der eet andet. Lehnsmanden Hans Olsen lod tilberede et Maaltid, men der var ganske ringe

at tage til, hvorfor vi strax gik til Skibs. Den snevre Plads imellem begge Landene bruges til at tørre Fisk paa, og er dertil gjort mange Rekker, hvilke alle hængte fulde af Bergefisk, som endnu ikke vare tørre. Næst hos disse Rekker stode Ladeboder, som vare med aaben Regelværk omkring, udi hvilken de kunde strax indlegge Fisken, som kun tørredes efterhaanden, og hvis Tran de gjorde af Fiske-Leveren. Her var paa denne Ort en ulidelig Stank af den Fisk de tørrer, hvilken hængte der i stor Mængde; dog den meste Stank kom af endeel Hoveder og Been af Fisken, som var henlagt paa Sandet at tørres. Paa disse Been gik Faar og Gieder, og gnavede, hvilke Aaret igiennem ikke faaer andet til Føde. Jeg var med Sigvart Grubbe udi Præstens Huus, som var en Jordhytte, og havde stor Armod, beklagede, at han ikke drak andet, end hvis han brygde paa Mask, han fik fra Slottet«.

Utilfreds med Tilværelsen heroppe har dog denne Herrens Tjener trods det daarlige Øl ingenlunde været. Uden at nævne hans Navn giver Sivert Grubbe i sin Dagbog*) følgende lidet smigrende Skildring af ham: »Præsten, der svarer til Stedet, er et uvidende Asen, som jeg kjendte fra København af, da han havde været Famulus hos Dr. Anders Krag. Senere blev han relegeret fra Universitetet; nu gjælder han for en fortræffelig Præst her; men Tilhørerne ere som Præsten. Han besidder stor Autoritet hos disse Kvæghøveder. Han sagde til mig, at han intet Steds hellere vilde være end her, og han takkede Professorerne i København for, at de havde relegeret ham fra Universitetet«.

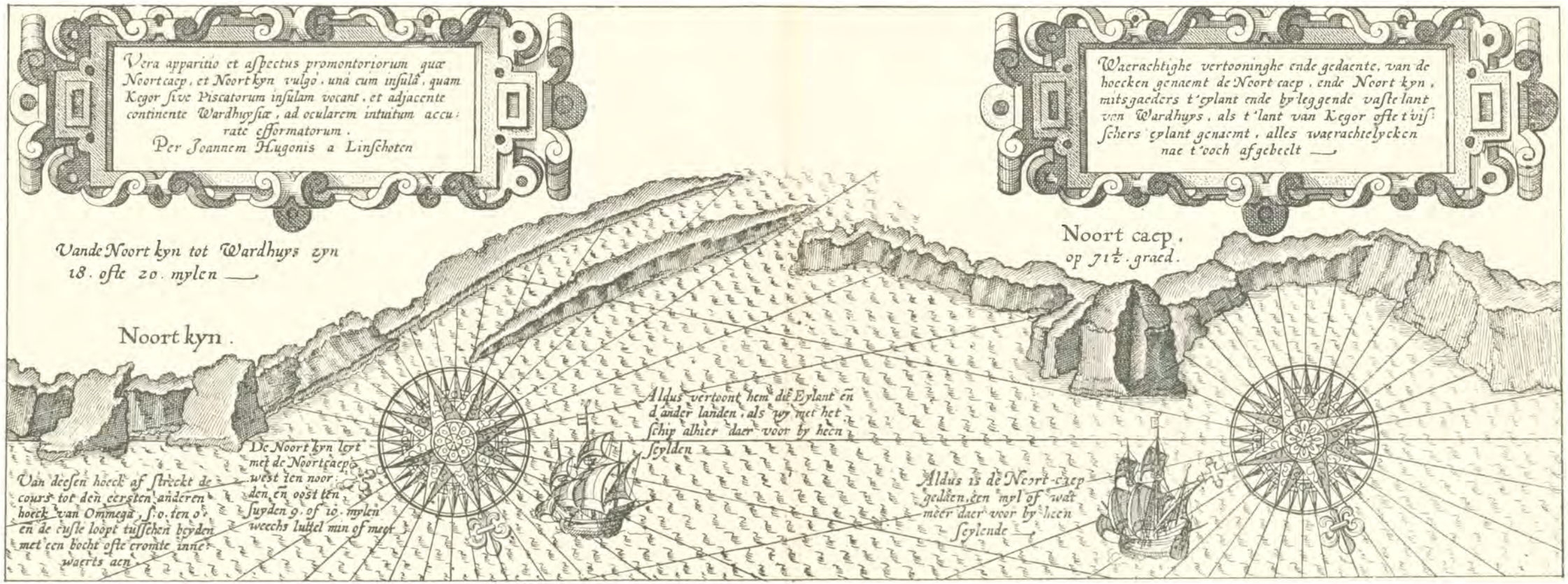
Den 15. Juni fortsattes Sejladsen Øst paa. Under Vejs mødte Eskadren et Fartøj fra Kjøbenhavn, hvis Besætning klagede over den Skade, nogle Englændere havde tilføjet dem. Et af de engelske Skibe blev strax fundet og beslaglagt; de andre ventede man at træffe ved Øen *Kildin*. Men da Eskadren naaede derhen, var de allerede sejlede længere Øst paa til en Havn ved Navn *Olinia***), hvor et af dem havde lagt sig ind i en Vig for at fiske. Uden at kende Farvandet styrede *Victor* lige løs paa Englænderen og rendte mod et blindt Skær, saa at et stort

*) Citeret efter Rørdams Oversættelse af den latinske Original.

**) Formodentlig den samme som paa russiske Kort fra det 18. Aarh. kaldes *Daelna Olinia* vel *Olinia exterior*. Paa Halvøen Kolas Nordøstkyst findes endnu en Havnebugt ved Navn Olinia (Bliesna O.); imellem begge disse ligger *Tiribiri*.

Stykke af Kølen blev stødt af, og Skibet fik en svær Læk. Under den Forvirring og Bestyrtelse, som i den Anledning greb alle de ombordværende, traf Kaptajnen paa det ene af de engelske Fartøjer Foranstaltninger til at værge sit Skib og berede Danskerne en varm Mod-

holdes gaaende paa Pumperne, skønt man søgte at bøde Skaden saa godt det lod sig gøre ved at stoppe Hullet med Værk. Under disse Omstændigheder var der intet andet at gøre end at vende om og søge hen til en Plads, hvor det var muligt at foretage et grundigt Eftersyn



143. Landkending mellem Nordkyn og Nordkap, efter Voyasie ofte Schip-Vaert van Jan Huyghen van Linschoten.

tagelse; men da Størsteparten af hans Mandskab var ude paa Vareopkøb og Fiskeri, blev han og hans faa Folk hurtigt overmandede og satte i Jærn, medens Fartøjerne med deres værdifulde Ladning og Indhold betragtedes som god Prise.

Situationen var ikke desto mindre for Sejrherrerne temmelig fortvivlet; thi *Victor* trak svært Vand og kunde kun med yderste Besvær

af Skaden. Hertil bestemtes Havnen paa Øen *Kildin*; men da man omsider fik gunstig Vind og ved dens Hjælp løb ud fra Olinia for at søge derhen, rejste der sig uden for den klippefulde Kyst et vældigt Uvejr, som gjorde det umuligt at vinde ud i rum Sø; Skibene blev drevet ind mod Skærene, og alle var forberedte paa, at deres sidste Time var kommet. Saa bestemte Kongen sig i yderste Øjeblik til at bide

i det sure Æble og løse de to fangne engelske Kaptajner, der kendte Farvandet fra tidligere ulovlige Fiskefarter, af deres Jærn og stille dem til Rors. De lodsede saa Skibene forbi et Par blinde Skær ind i den lidt Vest for Olinia (exterior) liggende Havnebugt *Tiribiri*; den ene af Kaptajnerne havde tidligere selv sat et Fartøj til der. Endelig den 20. Maj lagde de, da Vejret havde daget sig, ind i Havnen ved Kildin, hvor Reparationen af *Victor* skulde finde Sted.

Havnen var dengang en af Hovedpladserne for Stokfiskehandelen, og her mødte de to Flensborger-Købmænd, som i Løbet af 8—10 Dage havde lastet deres Skibe saa fulde med den kostelige Vare, at de ikke kunde rumme mer. Hundrede Stokfisk kostede dengang der paa Stedet kun 4 Dlr. Øen og Befolkningen beskriver Charisius i sin Dagbog saaledes: »Denne Ø Kildin strekker sig fra Sønden til Vesten, og kan have udi sin Omkreds tre tyske Mile, og er af ikke nogen beboet, uden af dem, som kommer derhen paa visse Tider at fiske. Der er overalt høje Bierge og Klipper, dog at man dem vel bestige kan, og lader sig ansee at skulle være frugtbare af Græs og Urter; thi mange Steder, besynderlig i Dalene, var Jorden bedekket med visnet Græs, at det laae, ligesom man havde det med Villie bestrøet med Høe, efterdi det ikke afhugges, da Findlapperne ei behøve det, saasom Rensdyrene opholdes ved Mos. Der laae mange Steder megen Snee, og var udi en Slette ved Fiskerlejerne en fersk Søe, hvilken endnu laae bedekket med Iis. Paa den søndre Side haver dette Land et Birkekrat ved en halv Miil stort, og udi samme Krat findes mange Biørne og Ræver; oppe paa Klippen lod sig see hvide og sorte Ræver, hvilke aldrig af Nordfolket blive forfulgte (som nogle bleve skudte af vort Folk); men ingen Fugle vare at finde, undtagen Ravne, smaa Falke, og et Slags vilde Giæs, som de kalder Gerper, hvide med lodne Fødder, uden nogle faa graae Fiere, de haver udi Vingerne, og de vare noget større end Agerhøns, og røde omkring Hovedet og Nebbet. Ved Strandsiden laae store Steenhobe af Kamp og af Naturen saa trinde, som Kugler, baade smaa og store, at vor Capitain lod samle nogle Baade fulde, han agtede at bruge til Steenstøkker. Der fandtes udi Flodemaalet allehaande Sølvsand, og skiøn Marmorsteen, som uden Tvivl Søen havde brudt af Klippen. Der laae og mange sorte Proberstene, at man dermed kunde beladt nogle Skibe.

Medens vi her udi Havnen laae stille, kom fra Malmis to Giømmer*) med Rysser, som havde nogle faa Skind af Maar, hvide og sorte Ræver, Rensdyrhuder, ryske Handsker, og Hermelin. De havde ogsaa Rugbrød baget udi store Løver (ɔ: Leve), som vare meget skiønne og trinde, paa vores danske Maneer. Finnerne (udi Legeret) havde Kone og Børn med sig, og hver deres Rensdyr og Slæde. Dyrene vare meget tamme, som Køer, og holdt sig gemeenlig paa Klipperne for Mos skyld. Rensdyrene ere ikke større end smaa Hinder, men have ganske brede Fødder, og knerker hvert Trin, som de træder, ligesom de vare i sønder. Der findes de som kan løbe 30 (?) Mile om Dagen paa Sneen. De vilde Rensdyr ere meget større end de tamme, og sortagtigere paa Couleuren, kan og meget bedre forsvare sig imod deres Fiender, Ulven og Biørnen, ellers er der ingen Forskiel paa dem. De tamme bruge de til Melk, Smør og Ost. Et Dyr kan hver Gang malke en Pot (?) Melk og det tre Gange om Dagen. Naar de slagtes, tager Finnerne med Flid Spendesenerne, og bygger Fiskebaade med; thi de bruger ingen Søm dertil. Naar de stødes eller brydes, flekker de dennem, og setter Klamper derpaa, ligesom man kunde sye et Klæde paa et andet, og skieres samme Sener eller Snorer ind udi Træet, at de neppe kommer tilsyne, i Besynderlighed uden til. Rensdyr Slædene ere paa denne Maade. De ere lange, og sielden mere end tre Siellandske Alen, to og en halv Quarter brede, dannede ligesom en liden Baad, dog aleene spids for, og bred bag, tilhobesat af smaa Stykker, hver bred som en Haand og i Bunden spids paa en Haandbred. Dyret trekker med en Sele, som gaaer imellem Benene under Bugen, og op til Halsen, som ogsaa regeres med en Tømmestreng«.

Reparationen af *Victor* kunde trods al anvendt Møje under de forhaandenværende Omstændigheder ikke gennemføres paa betryggende Maade; dette har vel været den væsentligste Grund til, at videre Fremtrængen langs Kolas Kyst blev opgivet. Farvandet her var desuden aldeles ukendt for de danske Sømænd, opfyldt af blinde Skær, og Lods var det umuligt at skaffe. Under de urolige Vejrforhold kunde det let

*) Hermed menes formodentlig de russiske *Lodijer* eller *Ladijer*, større eller mindre enmastede Fartøjer med høje Bord. Plankerne var sammenføjede uden Søm ved Hjælp af Rensener ligesom i Finnebaadene. (Se Afbildningen).

ske, at det Uheld, som havde ramt *Victor*, gentog sig under endnu mere faretruende Forhold. Eskadren styrede derfor tilbage til Vardøen.

Den 29. Maj skriver Sivert Grubbe: »Om Morgenen tidlig naaede vi til Varhus (ɔ: Vardhus), hvor vi tog et hollandsk Skib, der tilhørte Marcus Fengler. En hollandsk Skipper, som ved et Tilfælde blev ihjelskudt, begravedes her. En af vore Skibspræster, Hr. Niels, skulde efter Kaptajnens Befaling forrette Begravelsen, og da han var dygtig beskjænket, brugte han ikke mange Ord. Han sagde nemlig: »Hvor han er født, det veed jeg ikke, lige saa lidt som hvem der er hans Forældre, hvorledes han har levet, er mig heller ikke bekjendt; derimod veed jeg til Punkt og Prikke, hvorledes han er død; men da I andre jo ogsaa vide god Beskeed dermed, saa behøver jeg ikke at udbrede mig vidtløftig derom, og derfor slutter jeg hermed min Tale«. Da vi gik i Land, var Kaptajnen og Mat Ulrik i vor Baad; vor Skipper, som styrede, førte os ind i en snæver Havn, og da den ikke havde noget eget Navn, kaldte Kaptajnen den *Soffenhavn* (efter Enkedronningen).

Den 30. Maj var optaget af Forberedelserne til Afrejsen. Herom skriver Sivert Grubbe: »Forblev vi i Fortet, ordnede vore Sager og indtog Proviant for den kommende Rejse. Paa de opbragte Skibe blev Joachim Bülov, Erik Urne og Henning Valstrup satte til Kaptajner. To smaa engelske Skibe lod Kaptajnen fare og tillod dem at sejle hjem med alle de fangne Søfolk . . . . Der paa Øen var en Ganfin (ɔ: en troldkyndig Finne) ved Navn Tuickvas; om ham fortalte Befalingsmanden der paa Stedet, Hans Olsen, mig, at han havde sagt, at vor Kaptajn var i stor Livsfare med sit Skib, men at han dog paa den og den Dag vilde komme uskadt tilbage, hvilket ogsaa indtraf. Denne Tuickvas gav mig en af sine Sønner, som var en Dverg af et forunderligt Ydre; men Moderen vilde ikke af med ham. Denne Dag var meget sommerlig, saaledes som vi ikke havde haft nogen paa hele vor Rejse. Det var første Gang vi mærkede, at Varmen overgik Kulden i disse Egne. Mod Aften hørte vi tre Kanonskud fra *Hector* til Tegn paa, at en død var kastet over Bord. Det var Højbaadsmanden«.

Den 31. Maj om Morgen afsejlede Eskadren fra Vardøen; den 1. Juni Kl. 6 M. passeredes Nordkyn og om Aftenen samme Dag Nordkap, som Sivert Gruppe anser for det nordligste Punkt paa Jorden.

Den 20. Juni ankom Flaaden efter haarde Storme til Bergen, hvor Kongen baade af sine Undersaatter og af de hanseatiske Købmænd (*Garperne*) blev modtaget med glimrende Fester og rige Gaver. Som en



144. Ungdomsportræt af Christian IV. Stik af Dom. Custos.

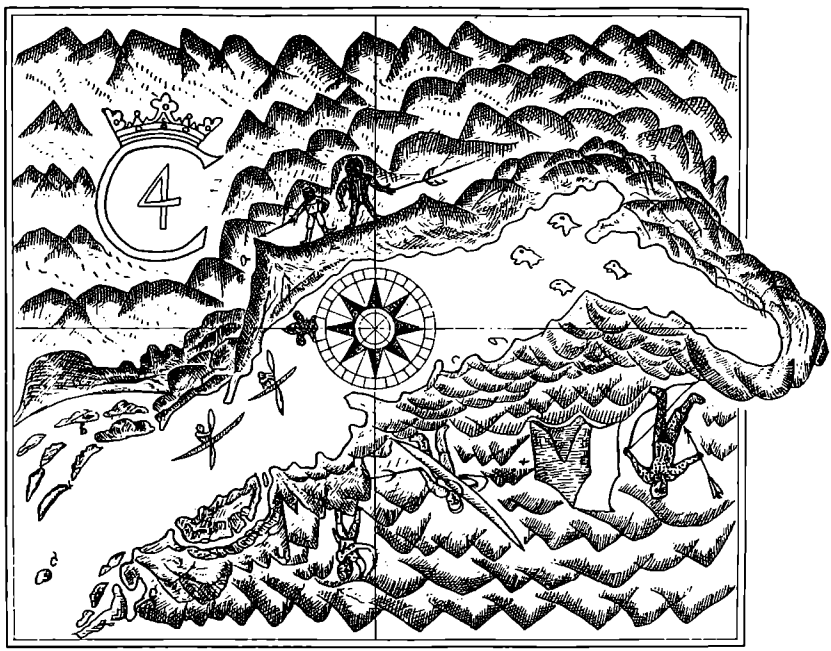
Prøve paa, hvor varmt det gik til ved disse Gilder, der varede ti Dage i Træk, kan anføres følgende Skildring af Sivert Grubbe: »Den 23. Juni indbød Kaptajnen alle Adelsmænd, der havde været med paa Rejsen, til et Gilde i Apothekerens, Nicolaus de Freunts, Hus, og der blev vi

svært beværtede. De smukkeste Piger fra Bergen vare til Stede, og vi dansede ordentlig med dem, glade over, at vi endelig vare komne til et Sted, der var efter vor Smag. Til sidst da vi havde drukket tæt og danset nok, slog vi alle Apothekerens Vinduer i Stykker, og drog Omsorg for, at Kaptajn Christian Frederiksens og alle vores Vaabenmærker bleve indsatte i dem til Erindring«. Efter dette undrer man sig ikke over ved den 30. Juni at støde paa denne lille Falliterklæring: »Hvilede vi en Smule ud efter vore Drikkelag, da vi havde gaaet i en stadig Rus, saa Naturen til sidst nægtede sin Tjeneste, og det ikke var os muligt at drikke mere; vi maatte saaledes gøre en Dyd af Nødvendigheden«.

Den 1. Juli forlod Kongen Bergen. Paa Grund af Modvind var det ikke let at slippe ud af Havnen, og næste Dag var Skibene formedelst Storm ikke naaet længere end til *Hykkelvig*, hvor følgende lille Æventyr, efter hvad Sivert Grubbe fortæller, hændte den formummede Majestæt: »Da vi ikke kunde komme videre for Modvind, gik Kaptajnen og nogle andre i Land for at kjøbe frisk Smør og Ost i en nærliggende Bondegaard. Da vi kom derhen, var Bonden og hans Hustru til Bryllup i Landsbyen Grimstad, der efter hvad man sagde os laa i Nærheden. Vi sejlede da derhen med vor Baad, og da vi kom der, fandt vi Brudgommen siddende med sin Brud ved Bordet. De bad os meget høflig om at træde indenfor, og da vi alle vare ens klædte, vilde Kaptajnen sidde nederst, for at man ikke skulde kjende ham. Derpaa kom Skafferen hen til Albert Skeel og mig, der sad øverst, og spurgte, om de maatte følge gammel Sædvane. Dertil svarede vi, at det havde vi intet imod. Han vendte da strax tilbage med lige saa mange Følgesvende, som vi vare i Tal, og hver af dem bar et Sølvbæger. Derpaa drak de os først til paa St. Olafs Minde og derpaa paa den hellige Trefoldigheds. Tredie Omgang drak de os til paa vor naadigste Konges Velgaaende og ønskede ham en lykkelig Hjemkomst. Hermed fulgte strenge Paalæg om, at disse Skaaler skulde enhver, hvad enten det var Mænd, Koner eller Piger, uden Undskyldning tømme ud tilbunds. Denne gode Skaffer og hans Kammerater trakterede os saa vel, at vi var temmelig fugtige, da vi kom tilbage til Baaden«. Endelig fik Eskadren den 7. Juli gunstig Vind, og nu gik det i flyvende Fart mod de hjemlige danske Strande. Den 12. samme Maaned gik Kongen under dundrende Salut fra Slottet

og Skibene i Land ved Kronborg og red til Kjøbenhavn, medens Flaaden sejlede videre til Holmen, hvor hen Skibene synes at være naaet til meget forskellig Tid.

Af Beretningerne om Kongens Rejse fremgaar det, at ogsaa danske Købmænd tog Del i Handelen paa disse Egne; Deltagelsen var navnlig



145. Hall's Kort over Kong Christians Fjord.
Efter Danish Arctic Expeditions 1605—20.

fra Begyndelsen af det 17. Aarh. slet ikke ringe. For det meste drejede det sig kun om Stokfiskehandel og Kystfiskeri; men senere kom der ogsaa Gang i Hvalfangsten, til hvilken man sædvanligvis hyrede fremmed Mandskab, særlig Biskayere, da Rigets egne Søfolk ikke synes at have været hjemme i denne Kunst. Det var for øvrigt ikke blot danske og norske Købmænd, men ogsaa Adelsmænd, som udrustede Fangst- og Handelsfartøjer til Ishavet, ja Kongen selv sendte 1610 et Par af sine Skibe, *Angelibrand* og *Rytteren*, ud paa en Fangstekspedition til Novaja Semlja. Førerne, af hvilke den ene var den senere berømte Jens Munk, fik en Instruks med, der viser, hvor interesseret Kong Chri-

stian var i disse Sager, og hvor nøje han kendte Forholdene: man mærker straks, at han selv havde haft Nordhavets Vand under Kølen.

Vi kan paa dette Punkt til en vis Grad følge Udviklingen af Handelsforholdene, fordi enhver der ønskede at handle eller drive Fangst paa Nordhavet, enten han var fremmed eller indfødt, maatte have Kongens Pas og betale en bestemt Afgift. Der blev ført Bog over de udstedte Pas, som Lensmændene saa vidt muligt skulde efterse; og for at holde Øje med de fremmede (Englændere og Hollændere), der var meget utilbøjelige til at anerkende Kongens Højhedsret, udsendtes undertiden større Ekspeditioner, saaledes 1615 en Eskadre paa fem Skibe under *Gabriel Kruse* til Grønland (Spitsbergen) for at opbringe dem, der fiskede uden Pas og tvinge dem til at betale Afgiften. I alt væsentligt var dog Kontrollen med de fremmede Fangstfartøjer virkningsløs.

Ogsaa de diplomatiske Spørgsmaal, der knyttede sig til Nordhavshandelen og Fiskeriet, fulgte Kongen stadig med et vaagent Øje. Sverrigs Overgreb lykkedes det at tilbagevise ved Freden i *Knærød*; men det politiske Standpunkt, han havde taget i Arv fra Fortiden, og som han forfægtede med sejg Energi: Kronens Eneret til Besejling af Nordhavet, var, i det mindste for den dansk-norske Stat, uigennemførligt og gav Anledning til idelige Forviklinger navnlig med England, der først fandt deres Afslutning ved Traktaten af 1621.

Det var sikkert dette uudtømmelige Stridsspørgsmaal i Forbindelse med Frygten for, at andre Magter skulde komme ham i Forkøbet og tiltage sig Rettigheder paa hans Bekostning, der foranledigede Kongen til i Aaret 1605 omsider at gøre et alvorligt Forsøg paa at faa Fodfæste i den gamle grønlandske Koloni. Allerede i Aarene 1585—87 var den berømte Opdagelsesrejsende *John Davis* landet paa Vestkysten, og selv om hidtil ingen fremmede havde sat sig fast der, maatte det dog anses for risikabelt i saadanne Sager at lade Tilfældet raade.

Efter saa mange forgæves Anstrengelser i det nærmest foregaaende Aarhundrede skulde det denne Gang endelig lykkes at genfinde Vejen til den gamle nordiske Koloni; men alligevel blev Resultatet en Skuffelse. Det Grønland, som nu aabnede sine kolde, isfyldte Fjorde for de danske Skibe, svarede slet ikke til det frodige nordiske Paradis, man i sine højtspændte Forventninger havde drømt om.

Forberedelserne blev fra Kongens Side truffet med den største Omhu. Navnlig var det af Betydning for Resultatet, at det lykkedes ham — rimeligvis ved Svogeren, Kong Jakob af Englands Hjælp, — som Leder af Navigationen om Bord (*chef pilot*) at faa i sin Tjeneste en Mand, der baade var dygtig i sit Fag og havde deltaget i en af John Davis's Rejser, hvorved han havde faaet Vished for, at man kunde komme i Land paa den Kyst, der vendte mod Davis Strædet. Hans Navn var *James Hall*; Kongen kalder ham i et Dokument fra 1606, »vores grønlandske Styrmand os elskelige Jacob Hall af Hull«. Hvad vi ved om Togtet skyldes især hans Oplysninger, dels den Redegørelse, han afgav til Kongen efter sin Hjemkomst, dels en udførlig Beskrivelse af Rejsen, som i noget forkortet Form offentliggjordes allerede 1625 i 3. Bd. af *Purchas his Pilgrimes* (en meget bekendt engelsk Samling af Rejsebeskrivelser).



146. Hall's Kort over Cunninghams Fjord.
Efter Danish Arctic Expeditions 1605—20.

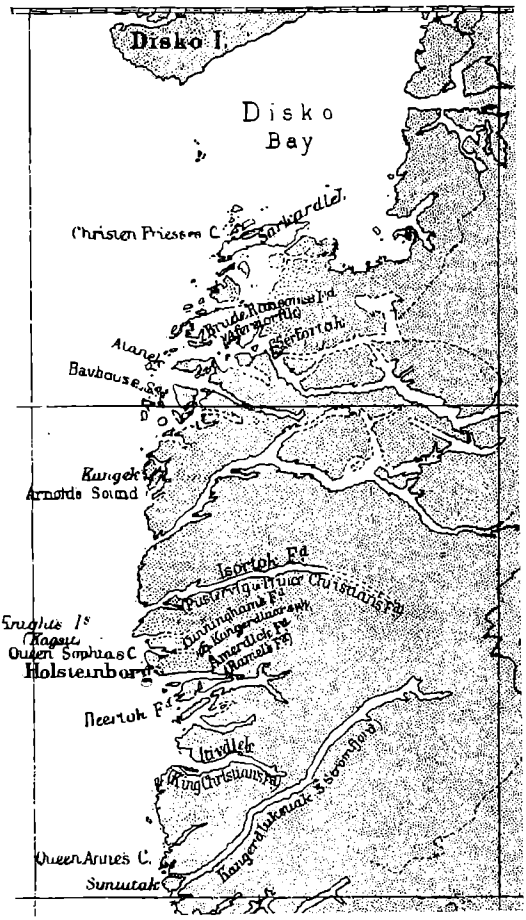
Flotillen bestod af tre Skibe, *Trost*, paa c. 60 Tons (30 engl. Læster) under Kommando af *John Cunningham*, en Skotte, der længere Tid havde staaet i dansk Tjeneste og var udnævnt til Ekspeditionens Chef — eller som det dengang kaldtes *Admiral*, — *Den røde Løve*, omtrent af samme Drægtighed som *Trost*, under Kommando af Kaptajn *Godske Lindenow*, samt *Katten*, en Pinke paa 24 Tons, hvis Fører var Englænderen *John*

Knight. Der synes ikke at have hersket noget godt Forhold mellem Lindenow og Togtets Chef; formodentlig var den danske Adelsmand ikke tilfreds med at skulle staa under fremmed Kommando. Den 2. Maj afgik Skibene fra København, løb ind til Flekkerø for at indtage Vand og Brændsel, sejlede mellem Ørkenøerne og Shetlandsøerne og satte dernæst Kursen mod Davisstrædet. Hall søgte op i Strædet i Forventning om, naar han var kommen langt nok Nord paa, at blive klar af Isen, hvad der ogsaa viste sig at være fuldkommen rigtigt. I en tyk Taage kom Skibene fra hverandre; da de atter mødtes, gik Lindenow og hans Styrmand Peder Kieldsen, der synes at have været den egentlige Urostifter, over i Trost og anmodede indtrængende Hall om at overlade dem et Søkort og give dem de nødvendige Kursanvisninger for det Tilfælde, at Skibene atter ved stormfuldt Vejr blev skilte fra hverandre. Hall, som havde grundet Mistanke om, at de ved given Lejlighed vilde forlade Eskadren, gav dem ikke destomindre, hvad de ønskede mod højtideligt Løfte om at ville holde Trop. Nu løb Skibene sammen i nogen Tid og mødte megen Is under deres Fremtrængen mod Nord. Gentagne Gange søgte Lindenow og Kieldsen at bevæge Cunningham og hans Folk til at vende om, men udrettede intet.

Isfaren synes at have gjort Befalingsmændene paa *Løven* mer og mer ængstelige — eller var det muligvis kun et Paaskud? Omsider drejede de den 11. Juni om Morgenen bort fra de øvrige Skibe i sydøstlig Retning efter at have løsnet et Signalskud; de andre fortsatte deres Kurs langs Isen mod N. N. O.

Hovedskylden for denne mislige og illoyale Optræden falder, som ovenfor bemærket, rimeligvis paa Peder Kieldsen. Naar han og Lindenow slap saa heldigt fra Affæren, som de gjorde, er Grunden vel den, at det alligevel lykkedes dem hurtigt at komme klar af Isen og efter adskilligt Besvær naa ind til Land i en Fjord, som de kaldte *Kong Christians Havn*, hvis Beliggenhed ikke længer kan bestemmes. Snart efter fandt de mellem den 62. og 63. Breddegrad en god, isfri Havn, *Godske Lindenows Havn*. Der laa de tre Dage og tilbyttede sig store Mængder Pelsværk og andre Sager fra Eskimoerne. Allerede den 28. Juli var Lindenow tilbage i Kjøbenhavn, hvor han blev modtaget med Begejstring. Stor Opsigt vakte især de to Eskimoer, han mod deres Vilje havde bortført.

Der eksisterer en samtidig Beskrivelse baade af de Eskimoer, Lindenow bortførte, og dem, Hall medbragte. Af den hidsættes her Slutningen, som handler om de sidste: »Capetein gaff dhennem blaa kledher, och lod dhennem afføre dheris, och hand lerdhe dhennem at springhe om i skibet, naar han nicked at dhennem, och dher dhe komme thill kiöbenhaffn, dhenn 10de Augusti, och szatte (ɔ: kastede Anker) for byenn, löb dhe Grönlendher op i Merszen, och thog Merszeglit ind szaa sznart szom nogen aff kongens folck; dhe ware nogit fornumstigere, och menniskeligere, end dhe andhre to, thi de beed folch, szom andhre Hundhe, och huad lusz szom dhe finge paa dhennem, aad dhe op, men dhe tre dher kom szist hiem, dher dhe kom i Slotzporten, spranck dhe om szatte neffuerne i szidhenn, Hoffuerit paa dheris wiisz och ware glade dher wed; dher menis dhennem sznarer at skulle lere sprogit, end dhe andhre«.



147. Grønlands Vestkyst fra Disko Bugten til S. Strømfjord. Efter Danish Arctic Ekspeditions 1605—20.

Efter Adskillelsen fortsatte *Trost* og *Katten* deres Kurs, kom omsider klar af Isen og landede i en dyb Bugt, der blev kaldt *Kong Christians Fjord*, og som efter Beskrivelsen med Sikkerhed kan identificeres med *Itiudlekfjorden* noget Sønden for Holsteinborg. Den blev nøje undersøgt, og herfra begyndte Hall den 20. Juni med Pinken et Undersøgelsestogt, paa hvilket han kortlagde Landet fra *Itiudlek* Nord paa indtil *Diskobugten*. For ikke ret mange Aar siden er hans yderst

interessante Kortskitser blevet fremdraget paa ny. To af dem hidsættes her tilligemed et moderne Kort over det Parti af Kysten, som det lykkedes ham at faa undersøgt.

Under hans Fraværelse havde Cunningham kun med den yderste Vanskelighed hindret Mandskabet paa *Trost* fra at lette Anker og sejle bort. Folkene paa *Katten*, som kendte Stemningen hos deres Kammerater om Bord paa det andet Skib, bevægede omsider Hall til at opgive Planen om at trænge videre frem mod Nord. Den 10. Juli — i det yderste Øjeblik — naaede *Katten* tilbage til Kong Christians Fjord, og bægge Skibe satte nu Kursen hjemad. Ogsaa denne Eskadre medførte foruden de ovenfor omtalte Indfødte en Mængde grønlandske Varer: Hvalrostænder, Enhjørninghorn, Sælskind og Hvalbarder.

Den 10. Aug. om Morgenen kastede *Trost* Anker paa Københavns Rhed, og samme Dags Aften ankom *Katten*, der var blevet skilt fra den undervejs.

Under sin Rejse Nord paa fra Kong Christiansfjord mente Hall i *Cunninghams Fjorden*, den sydlige *Kangerdluarsukfjord*, at have fundet en Mine med værdifuldt Sølvmalm, hvoraf han bragte Prøver med hjem.

Dette var Grunden til, at Kongen allerede næste Aar udrustede en større Ekspedition paa fem Skibe, til hvilken Indbyggerne i bægge Riger fik Ordre til at udrede et større Bidrag. Overanfører blev denne Gang Lindenow, Hall var ligesom sidst Navigatør, Cunningham førte *Løven*; de tre Grønlændere, Hall og Cunningham det foregaaende Aar havde hjembragt, fulgte med som Tolke. Den 27. Maj afgik Eskadren fra Kjøbenhavn. Sejladsen op til Cunningham-Fjorden var lang og besværlig; kort før de naaede derop, blev to af Skibene skilt fra de andre. Den 27. Juli sejlede Lindenow, Hall og Bruun, der var Chef paa *Ørnen*, ind i Fjorden og begav sig straks samme Aften i Land for at se paa Minen, fra hvilken de havde Ordre til at tage saameget Erts som muligt med sig hjem. Her laa de en Tid lang, lastede Skibene med Malm og handlede samtidig med Eskimoerne. Dernæst blev alle Fjorde og Bugter i Nærheden undersøgte, og efter nogle Dage at være blevet opholdt af Modvind fik de endelig den 12. Aug. Medbør, traf sammen med de fra Eskadren skilte Skibe, der formedelst Ishindring slet ikke havde kunnet lande, og naaede den 4. Oktober tilbage til Kjøbenhavn. Medens Re-



148. Brudstykke af Olaus Magnus Carta Marina. Fortsættelse mod Øst af Kortet S. 248—49. Ud for Lofoten ses »Malstrømmen«.

sultaterne fra forrige Rejse havde været løfterige, bragte dette Aars Togt kun Skuffelser. Sølvminen, som Kongen havde sat sit Haab til, indeholdt ikke Spor af det ædle Metal, og den Rigdom af Naturprodukter, man havde ventet at finde i Landet, svarede aldeles ikke til det, Ekspeditionen havde hjembragt. Men endnu var ikke alle Chancer udtømte. Det kunde jo være, at det forjættede Land fandtes paa Østkysten, og denne Mulighed besluttede Kongen at prøve i det følgende Aar.

I den Instruks af 6. Maj, som han medgav Skibshøvedsmanden *Karsten Richardsøn* og Navigatøren James Hall paa det tredie Opdagelsestogt til Grønland, hedder det: »Wii forfare aff gamble documenter, bode norsche och islandske, att det beste land og det willigste folck paa Grönland, de boer langs wed en fiord, som kaldis Erichsfiord, huilcken fiord skall were nogen vgersøes (ɔ: Mil) bred och strecker sig nord hen i landdet mange vgerssøess«. Dernæst opregnes udførligt efter Ivar Baardsens Beskrivelse den gamle Østerbygds Lokaliteter og Produkter, og der udtales Forventning om, at Indbyggerne »enthen forstaar islandsk eller gammel norsk, huorfore wii och haffuer forordnet [Folk] aff Norge och Island, som kunde tale med dennem och aldtingest des bedre forfare«.

Det er aabenbart, at denne Frontforandring i Kongens grønlandske Planer skyldes Paavirkning fra indflydelsesrige Mænd i hans Omgivelser, som sad inde med grundigt Kendskab til de gamle Efterretninger om den norske Sejlads paa Kolonien og forstod at udnytte hans Skuffelse over de ringe praktiske Resultater, Halls to Ekspeditioner havde bragt ham. At der har været et saadant *nationalt grønlandsk Parti* synes mig at fremgaa af Lyschanders Beskrivelse af de grønlandske Opdagelsesrejser i hans Chronica. Naturligvis strandede dette Forsøg paa at forcere den østgrønlandske Polarisstrøm ligesom de tidligere under Frederik II. Hall gjorde ogsaa paa dette Togt sit Bedste; men da han vovede sig ind i Isstrømmen, var han nær aldrig kommet ud igen. Allerede i Juli Maaned vendte Skibene med uforrettet Sag tilbage til København.

Saa lod Kongen omsider Sagen falde. Først mange Aar efter (1636) stiftedes et grønlandsk Kompagni, som skulde træde i Forbindelse med Eskimoerne paa Vestkysten. Samme Aar blev to Skibe udrustede og

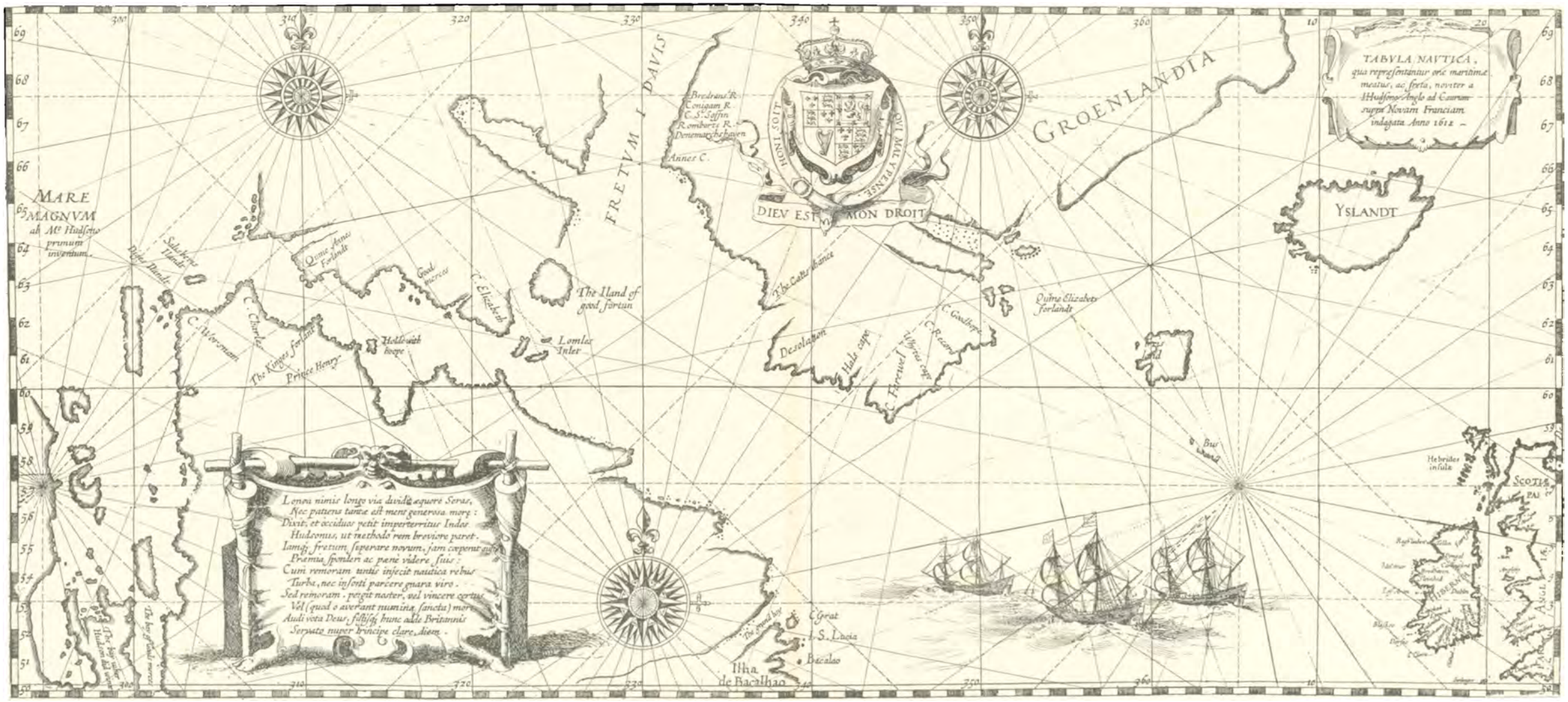
sendte derop. Medens de laa og tiltuskede sig Varer, opdagede en af Mandskabet paa Strandbredden noget glimrende Guldsand. Saameget var der — desværre — af det kostelige Erts, at man kunde lade Skibene dermed. Det gik Kompagniets Folk med dette Guldfund, som det tidligere var gaaet Hall med Fundet af Sølvertsen i Cunninghams Fjorden — Skinnet havde bedraget, hele Ladningen viste sig at være værdiløs og blev ved Hjemkomsten styrtet i Søen. Nogen varig Handelsforbindelse med Grønland kom overhovedet ikke i Stand i Christian IV.s Tid. Forudsætningen derfor var en fast europæisk Bosættelse i Landet; det havde man i Datiden endnu ikke Forstaaelsen af, maaske heller ikke de nødvendige pekuniære Kræfter til at organisere.

3. Jens Munks Seiglads oc Reyse paa den Nordvestiske Passagie.

I Slutningen af det 16. og Begyndelsen af det 17. Aarhundrede gjorde Englænderne det ene Forsøg efter det andet paa at finde en nordvestlig Gennemfart til Indien. Blandt disse Ekspeditioner vakte uden Tvivl *Hudsons* Togt med Skibet *Discovery* 1610—11 størst Opsigt i Samtiden baade formedelst Førerens tragiske Endeligt, og fordi man ved hans Opdagelse af det mægtige Indhav, der har faaet Navn efter ham, troede endelig at have fundet den saa længe forgæves søgte Vej til Østen. Allerede 1613 offentliggjorde den bekendte hollandske Kartograf *Hessel Gerritszoon* et Kort over Hudsons Rejse, ledsaget af en summarisk latinsk Beskrivelse. Gennem dette Skrift, der hurtig fik stor Udbredelse, er formodentlig ogsaa her hjemme Opmærksomheden blevet vakt for dette Problem. Aktuel Interesse fik Sagen dog først, efter at Kongen havde bestemt sig til at sætte fuld Kraft ind paa Udrustningen af den ostindiske Ekspedition; thi for Sejladsen fra de nordiske Riger til Østens fjerne Lande vilde det øjensynlig være af vidtræk-

kende Betydning, hvis en saadan Genvej til Maalet kunde findes. Slange fortæller, at Planen til det danske Togt mod Nordvest udgik fra Jens

Krigsmand, men et samvittighedsløst og trættekært Menneske. Ved Frederik II.s Gunst var han blevet ophøjet i Adelsstanden og havde



149. Hessel Gerritzoons Kort over Hudsons Rejse.

Munk, »der til denne Seilads och Reise selv havde givet Anslag og Ansøgning giort«. Efter hvad vi kender til denne Mands Fortid og Personlighed, er der ingen Grund til at tvivle om, at han var rigtig underrettet.

Jens Munk var Søn af Erik Munk til Hjørne i Halland, en tapper

faaet betydelige Forleninger i Norge. Han misbrugte imidlertid paa det groveste sin Stilling baade over for Kronen og Bønderne, saa at Kongen 1586 fratog ham Forleningerne, beslaglagde hans Gods og Løsøre og satte ham i Fængsel paa Dragsholm, hvor han senere døde, inden der

faldt Dom i Sagen. Dengang dette Slag ramte Faderen, var Jens Munk syv Aar gammel. To Aar senere kom han i Huset hos en velstaaende Faster i Aalborg; men allerede som tolvaars Dreng tog han Hyre hos en frisisk Skipper, og fra den Tid henrandt hans Ungdom og Manddom som en bitter Kamp for Tilværelsen og for at bryde sig en Bane i Verden.

Han hørte til den Slags Mennesker, hvem Modgang adler og staalsætter: Under et æventyrligt Sømandsliv, der mer end een Gang satte hans Mod og Snarraadighed paa Prøve, førtes han viden om til fremmede Strande, maatte for at opholde Livet snart give sig af med een Bestilling, snart med en anden, lige fra Skomagerhaandværket til Tegnekunst og Købmandsskab, og naaede omsider ved sin praktiske Dygtighed og ukuelige Energi frem til betroede Stillinger, der krævede ikke blot Sømandsdygtighed, men ogsaa Handelstalent og et godt Greb paa at behandle Mennesker.

I Aaret 1610 traadte han i dansk Tjeneste; det var netop Mænd af hans Art, Kong Christian havde Brug for, og han skaanede ham ikke. Mange farlige og ansvarsfulde Hverv baade i Krig og Fred havde Munk røgtet, da han den 20. Februar 1618 fik Befaling til at fly (ɔ: færdiggøre) de tre Skibe *Christian*, *København* og *Øresund* for det østasiatiske Togt. Det var Meningen, at han skulde overtage en Kommando i Kompagniets Tjeneste, og det blev overladt ham selv at træffe Aftale med dets Ledere. Men da Kompagniet ikke vilde opfylde de Løfter, der oprindelig var givet, trak han sig med Kongens Samtykke tilbage. Paa dette Tidspunkt, Foraaret eller Somren 1618, var det sikkert at Munk indgav sit Forslag til Kongen, der synes at have grebet det med bægge Hænder. Munk havde tidligere flere Gange foretaget Opdagelsesrejser i de nordlige Have, men altid mod Øst; personligt Kendskab til Farvandene mod Nord-Vest sad han næppe inde med. Hessel Gerritszoons Kort over Hudsons Rejse, som han sikkert har kendt og forelagt Kongen, gav ganske vist værdifulde Oplysninger; men det var langtfra nok. I de nærmeste Aar efter Hudsons Rejse havde Englænderne udsendt flere Ekspeditioner til de paagældende Egne, hvis Resultater det var af stor Betydning at faa Rede paa. Rimeligvis har Munk selv foreslaaet, inden Foretagendet startedes, at indhente nøjere

Oplysninger i England og muligvis derfra sikre sig en med Farvandet kendt Styrmand. I hvert Fald indledede Kong Christian i Somren 1618 Forhandlinger i England, formodentlig med det *moskovitiske Kompagni*, som han havde tilstaaet visse Privilegier, og ad denne Vej fik han i sin Tjeneste to engelske Styrmænd, der skulde følge med paa Togtet som Navigatører. Herved þliver det ogsaa forstaaeligt, at man i England var velkendt med Kongens Planer om at opsøge en nordvestlig Gennemfart og med Spænding imødesaa Resultaterne af denne Færd.

Under den 11. Marts 1619 antegner Kongen i sin Dagbog: »Forstrækkede jeg Willem Gordon med 200 Dlr.« Denne *William Gordon* fra Hull, der fulgte med Munk til Hudsons Bugten og døde under Overvintringen, var en anset og erfaren Sømand, som tidligere havde foretaget adskillige Rejser i det moskovitiske Kompagnis Tjeneste, saa vidt vides dog aldrig mod Nordvest. Den 29. Marts samme Aar fik han Styrmands Bestalling paa den danske Flaade med en aarlig Løn af 50 Rbd., og »saafremt fornævnte Willumb Gourdon« hedder det videre »den Passage, som wi hannem naadigst befallendis worder at opsøge, med Gudtz Allmæchtichstis Hiellp och Ledsagelse kand finde, haffer wi naadigst bewilliget hannem til Recompense, at skulle have tho Thusind Rixdaler«.

Foruden William Gordon antog Kongen i samme Øjemed en anden engelsk Styrmand ved Navn *John Watson*, der ligeledes omkom under Overvintringen. Denne sidste var en yngre Mand, som formodentlig i Aarene 1612—13 under Kaptajn *Thomas Button* deltog i det Togt, der af »*The Company of the Merchants of London*« udsendtes til Hudsons Bugten, undersøgte en Del af dette Indhavs vestlige Kyst og overvintrede paa Sydsiden deraf ved Port Nelson. Den Kurs, Munk fulgte, tyder paa, at Gordon og Watson har kendt de Instrukser, Kompagniet i sin Tid havde givet Kaptajn Button, og at disse netop udgjorde en Del af Munks nu desværre tabte Instruks for Sejladsen. Den væsentligste Kilde til vor Viden om dette Togt er Munks egne i Dagbogsform affattede Optegnelser, som han 1624 udgav under Titlen »*Navigatio Septentrionalis*«. Disse kortfattede Notitser vidner om Forfatterens ualmindelig skarpe Iagttagelsesævne og fremragende praktiske Dygtighed.

Pinsedag den 16. Maj 1619 gik Ekspeditionens to Skibe, *Enhjørningen* og Jagten *Lamprenen*, under Sejl; Besætningen udgjorde 64 Mand. Snart efter viste det sig, at *Lamprenen* paa Grund af en Skødesløshed fra Tømmermændenes Side var læk. Munk maatte derfor løbe ind i Karmsund for at faa Skaden udbedret. Da to Mand af Besætningen var døde, inden de forlod Norge, hyredes i deres Sted tre unge Nordmænd. Den 30. Maj fortsattes Rejsen Nord om Shetlandsøerne, Syd om Færøerne og derfra VNV. til den sydligste Del af Grønlands Østkyst, hvor Skibene naturligvis mødte store Ismasser og maatte lægge til Søs igen. Den 30. Juni naaede de omkring Kap Farvel ind i Davis Strædet, styrede mod Nordvest og fik den 8. Juli Amerika i Sigte. Formedelst Ubekendtskab med Farvandet forvildede de sig ind i *Frobishers* Bugt (*Iisefiorde*), som antoges for at være det søgte Hudsonstræde. Fejltagelsen opdagedes imidlertid snart, og de holdt Syd paa langs med Landet, indtil de fandt den rette Indsejling til Strædet. Dette Farvand (Munks *Fretum Christian*) udmærker sig ved ualmindelig stærkt Tidevande og deraf følgende voldsomme Strømkæntringer. Selv ved Sommertid er det opfyldt af store Ismasser, der i Forbindelse med de skiftende Strømninger gør Sejladsen derigennem farlig og i højeste Grad besværlig: Bægge Dele fik Munk snart at føle. Om Tidevandet bemærker han: »Udi samme Freto fløer oc falder Vandet met en ret Ordentlig tid fem Fauffne oc mere oc meget dybt Vand, huor effter en huer kand vide at tage sig vare, om nogen acter den Fart at Beseigle«. Han søgte langs den nordlige Kyst, hvor man i Almindelighed lettest naaer frem gennem de Render, der af og til aabner sig; men Besværlighederne og Farerne var store nok endda. De maatte lade sig drive frem og tilbage af Isen, der »støtte et stort Knæ til den ene side paa Skibet, som sad wnder Penen af Gallionen, oc vaar met sex store Iernbolte tillslaget«. Tømmermændene var ude af Stand til at bringe Knæet i Lave igen, »det vaar dennem for mectig«. Men Munk drejede Skibet, saa den krogede Side kom til at drive mod Isen, og lod derpaa gire med Roret, saa Isen selv igen rettede den Skade, den havde voldt.

Efter at de under store Farer og usigelige Besværligheder havde sejlet langs Sydkysten af *Meta incognita*, den Halvø, der skiller Frobishers Bugt fra Hudsonstrædet, og var naaet omtrent til det Punkt,

hvor den saakaldte *North Bay* (Munks *Haresund*) begynder, troede de engelske Styrmænd, at de var komne Strædet igennem, og satte den 10. August Kursen Syd paa. Herved nødtes Munk til at gøre en lang Afstikker ind i *Ungawa* Bugten. Den 20. August befandt Skibene sig Nord for *Charles Island* (Munks *Iissuer*, d. v. s. en Plads ved Havet, hvor der er megen Is) og dermed nær Vestenden af *Fretum Christian*. Træffende skildrer Munk de paa dette Sted yderst farlige Strømforhold: »Her skal mand tage sig vare, at man icke kommer disse Lande, oc Iissuer kaldis, for nær, aff Aarsag, at baade den haarde Strøm af Freto Christian, oc den aff Novo mari (ɔ: Hudsons Bugten) møde huer andre sammesteds, huorfor der altid falder megen Raffling (ɔ: Slingring frem og tilbage) aff den store Strøm der gaar, oc gemeinlig driffuer der til met megen Iiss vdi samme Strøm, som huercken kand komme hid eller did, thi huad som en tid driffuer bort, det kommer tilbage igen met en anden tid«. Skibene gik Nord om *Digges* Øerne (Munks *Søster*) og den store *Mansfield Ø*, der ligger ude i Hudsons Bugten; dernæst sattes Kursen »Sudvest til Syden oc Sydvest« og efter tre Etmaals (ɔ: Døgns) Sejlads fik man Vestkysten af Hudsons Bugten (Munks *Nova Dania*) i Sigte.

Kort efter at Skibene var kommet ud i aabent Vand, synes Munk — formodentlig i Henhold til sin Instruks — at have sendt Jagten af Sted med Ordre til at undersøge »det Nørreland« ɔ: Strækningen Nord for det Punkt, hvor han selv tænkte at lande, og »huor der meentis at skulle værit et oben Gab, oc var dog intet«. Paa Grund af heftig Storm og Uvejr havde Skibene svært ved at finde hinanden igen. Den 7. September løb *Enhjørningen* ind i *Churchill* Flodens Munding (Munks *Vinterhavn*), der ligger paa samme Breddegrad som det nordligste Skotland (58° 44' 12"). Signalblus blev optændt til Vejledning for Jagten, og to Dage senere stødte den til dem igen.

Lidet anede Munk, da han og hans Skibsraad under Hensyn til det vinterlige Vejrlig, den tiltagende Sygelighed og Mandskabets Udmattelse efter det frygtelige Stormvejr, den 18. September havde besluttet at gaa i Vinterhavn her, at de var kommet til et arktisk Ishelvede; efter Breddegraden at dømme skulde man jo heller ikke have troet det. Munk indsaa klart, at Mundingen af den store Flod, hvor Isgang, det stærke

Tidevande og de rasende Storme hvert Øjeblik truede med at søndre hans Skibe, saalænge Isen ikke havde bundet Vandet, var et yderst farligt Sted at ligge paa. Men forgæves havde han udsendt Baadeekspeditioner baade mod Øst og Vest: der fandtes intet bedre i Nærheden. Omtrent to Mils Vej fra Mundingen indrammes Churchill Flodens Løb paa en Strækning af halvanden Mil af brede Stenflak, som kun ved Flodtid staar under Vand. En halv Mils Vej fra Hudsons Bugten snævres Løbet atter ind, og lige i Mundingen er det kun en halv Fjerdingvej bredt. I dette rummelige Bækken, hvis Bredder dengang uden for de vidtstrakte Sumpe og Moser var skovklædte, men nu er aldeles træløse, førte Munk sine Skibe ind. *Enhjørningen* blev med største Besvær halet nær hen til venstre Flodbred ind over det 900 Favne brede Flak, gravet med Kølen ned i Terrainet og befæstet i Stillingen ved Hjælp af store Trægrene, Sand og Sten. Ved Flodbølgens Hjælp anbragtes Jagten i dens Nærhed; men trods denne improviserede Dok og trods alle Fortøjninger vedblev dog Skibenes Stilling, lige til Isen bandt Vandene, at være meget truet.

Inden P. Lauridsens Udgave af Munks *Navigatio Septentrionalis* udkom (1883), var man i Danmark ikke klar over, at Munks Vinterhavn maatte søges i Churchill Flodens Munding. Aarsagen dertil laa dels i, at Munk intet Steds angiver, under hvilken Breddegrad han overvintrede, dels i Ubekendskab med eller urigtig Vurdering af de Beretninger om Fund af Kanoner og andre Levninger fra Munks Ekspedition netop ved Churchill Flodens Munding, som allerede fra Begyndelsen af det 18. Aarhundrede fremkom i franske og engelske Skildringer af disse Egne. I Aaret 1668 satte Hudsonsbay Kompagniet sig i Besiddelse af disse Landstrækninger for at udnytte deres Rigdom paa Pelsværk og anlagde en Række Forter og Faktorier ved Flodmundingerne i *Nova Dania*. Under den spanske Arvefølgekrig blev de fordrevne af Franskmændene, som dog ved Freden i Utrecht maatte opgive disse Erobringer. Den sidste franske Guvernør, *Monsr. Jérémie*, har givet en livlig og lærerig Skildring af disse Egne, som faa Aar efter blev offentliggjort.

Heri beskrives bl. a. Terrainforholdene ved Churchill Flodens Munding. Forf. oplyser, at Flodens Navn dengang var *la Rivière Danoise*

og fortæller efter de Indfødtes Beretning, hvad der skete, Aaret efter at Munk var draget bort. De Indfødte, der om Sommeren kom ned til Stedet, blev højlig forfærdede ved at finde talrige Lig af en dem ubekendt Menneskerace; de flygtede, men vendte senere tilbage, undersøgte



150. Munks Tegning af Vinterhavnen i Navigatio septentrionalis.

de af Munk opførte Træhuse og fandt der en Skat af Metalsager, som de aldrig havde set Magen til. Uheldigvis fandtes der ogsaa i Skurene en Beholdning af Krudt, om hvis farlige Egenskaber de intet Begreb havde. De satte Ild paa det, og en Del af dem brændte med samt Husene. Men lang Tid efter var Pladsen et ivrigt besøgt Findested for Jærnsøm og andre Metalsager, som de sankede op af Asken. *Enhjørningen* maa allerede dengang være knust af Drivisen; men nogle af dens Kanoner, som var sunket tilbunds, fandtes dels ved den Lejlighed, dels senere af Englænderne.

Naar man læser ældre eller nyere Beskrivelser af dette Land, forstaar man tilfulde, at den forfærdelige Katastrofe, som ramte Munks Ekspedition, var uafvendelig, og Beundring griber En for det Mod og den fortvivlede Energi, som Anføreren udfoldede for at afværge Faren. Vinteren varer i disse Egne godt otte Maaneder, fra Begyndelsen af Oktober til Juni, og Kulden er navnlig efter Nytaar frygtelig streng; Kviksølvet fryser, og Thermometret synker undertiden mer end 40 ° C. under Nul. I denne Tid veksler rasende Snestorme med stille frostklart Vejr; men i bægge Tilfælde er det livsfarligt at vove sig uden for en Dør. Sneen er bundløs og saa løs og usammenhængende, at det koster utrolige Anstrengelser at føre en Slæde frem blot et ganske kort Stykke. Kun paa Skier er det undertiden muligt at færdes i det Fri. Forsøger man i stille Vejr med stærk Frost at tage en lille Motion, viser det sig snart umuligt, hvormeget man end gnider sig, at beskytte Ansigt og Hænder mod slemme Forfrysninger. Selv lune, velbyggede Huse holder ikke Kulden ude; Kakkelovnen kan være glødende, og i kort Afstand fra den bundfryser dog alle Kar med flydende Væske.

Sommermaanederne er forholdsvis varme, og hvis man ikke plagedes af utallige Myggesværme, der aldrig under En Ro, vilde Landet i dem være et Eldorado for Jægere. Fuglefauna'en er endnu uendelig rig, særlig under Foraars- og Efteraarstrækket; dengang Jérémie opholdt sig i Landet, fandtes der talløse Flokke af Rensdyr, en Del Moskusokser, Masser af hvide Harer, Isbjørne og Ræve; medens Havet vrimlede med Sæler, Hvalros og Hvidfisk (*Delphinus albicans*). Paa Munks Tid var Churchill Flodens Omegn som sagt skovrig, og denne Omstændighed skyldes det sikkert ikke mindst, at alt til en Begyndelse gik forholdsvis godt; der var nok af Brændsel. Nutildags er den bar og for en stor Del dækket af vidtstrakte Sumpe og Moser med en rig Vegetation af forkrøblede Pile og lave Bærfrugter som Multer, Tranebær, Blaabær og Krækling, samt hist og her Stikkelsbær og Ribs. Ved Ankomsten i September samlede Mandskabet i Mængde disse Frugter, som havde en overordentlig gavnlig Virkning paa Sundhedstilstanden. Munk var saa temmelig klar over, hvad det var for en Sygdom, hans Folk led af, da han gik i Vinterleje. Formodentlig kendte han fra sine tidligere arktiske Farter Skørbugens ødelæggende Virkninger og nogle af de Mid-

ler, der med Fordel kunde anvendes imod den. Han satte sine Syge i Land, lod dem samle Bærfrugt og skaffede dem fersk Kost samt Motion ved Arbejdet med Vinterforberedelserne og ved Jagt. Indtil Nytaar 1620 var Sundhedstilstanden ogsaa ret tilfredsstillende og Forholdene taalelige. Mandskabet var blevet samlet paa *Enhjørningen*, hvor der indrettedes stadig brændende Ildsteder, og havde faaet varme Klæder. En Del af Godset førtes i Land og anbragtes i to Træbygninger, hvor Folkene, som de var vante til fra Norge, kunde »ligge for Glug« og skyde Vildt, særlig Harer og Ryper. Rensdyr saa de flere af, men kunde ikke komme dem paa Skud. Spor af de Indfødte fandtes ogsaa under en Udflugt op ad Floden, men til dem selv saa de intet.

Efter den 1. Janaur, da Sne og Kulde rigtig tog fat og gjorde det umuligt at færdes uden Dørs, begyndte Tragedien for Alvor. Alt frøs; Folkene tabte Modet og døde som Fluer: til Slutningen maatte man lade Ligene ligge ubegravede i Skibet, hvor der næsten ikke var til at være for pestagtig Stank. Trods alle disse frygtelige Ulykker herskede der dog vedblivende et smukt Forhold mellem Munk og hans Mandskab. Saalænge han var i Stand dertil for Svaghed og Elendighed, plejede han i Forening med de faa, som var oven Senge, sine ulykkelige Kammerater, og Sorgen over Folkenes Lidelser og Død giver sig til Kende selv gennem de tørre og knappe Notitser i Dagbogen. Saaledes skriver han: »Den 10 Aprilis. Døde Erlig oc Velbiurdig Mand, Mauritz Stygge min Lutenant, som haffde lenge ligget siug, oc tog ieg aff mine egne Linklæder oc suøbte hans Liig vdi, det bedste ieg kunde, oc var det met stor Nød at ieg kunde faa en Liigkiste gjort til hannem«, og en Maanedstid efter, da kun nogle faa yderlig nedbrudte af hele Skaren var i Live: »Døde Erich Hansen Li, Som den gandske heele Reyse haffde været meget flittig oc tiennistactig, oc icke fortørnet det ringeste Menniske, eller fortient nogen Straff. Oc haffde da graffuet saa mange Graffue til de andre, oc var nu ingen som kunde hielpe hannem til Iorden, men maatte ligge wbegraffuen«.

Omsider opgav dog ogsaa denne stærke Sjæl Haabet og beredte sig, træt til Døden, paa den evige Hvile. Men det skulde ikke være saa: Sommeren var kommet; den 18. Juni gik Isen bort, og ved Hjælp af et Flyndergarn var han og de to eneste af Besætningen, som endnu var

i Live, saa heldige fra Skibet at fange seks store Ørreder; dem kogte de og drak noget Vin dertil. Den ferske Fisk, de nu daglig kunde skaffe

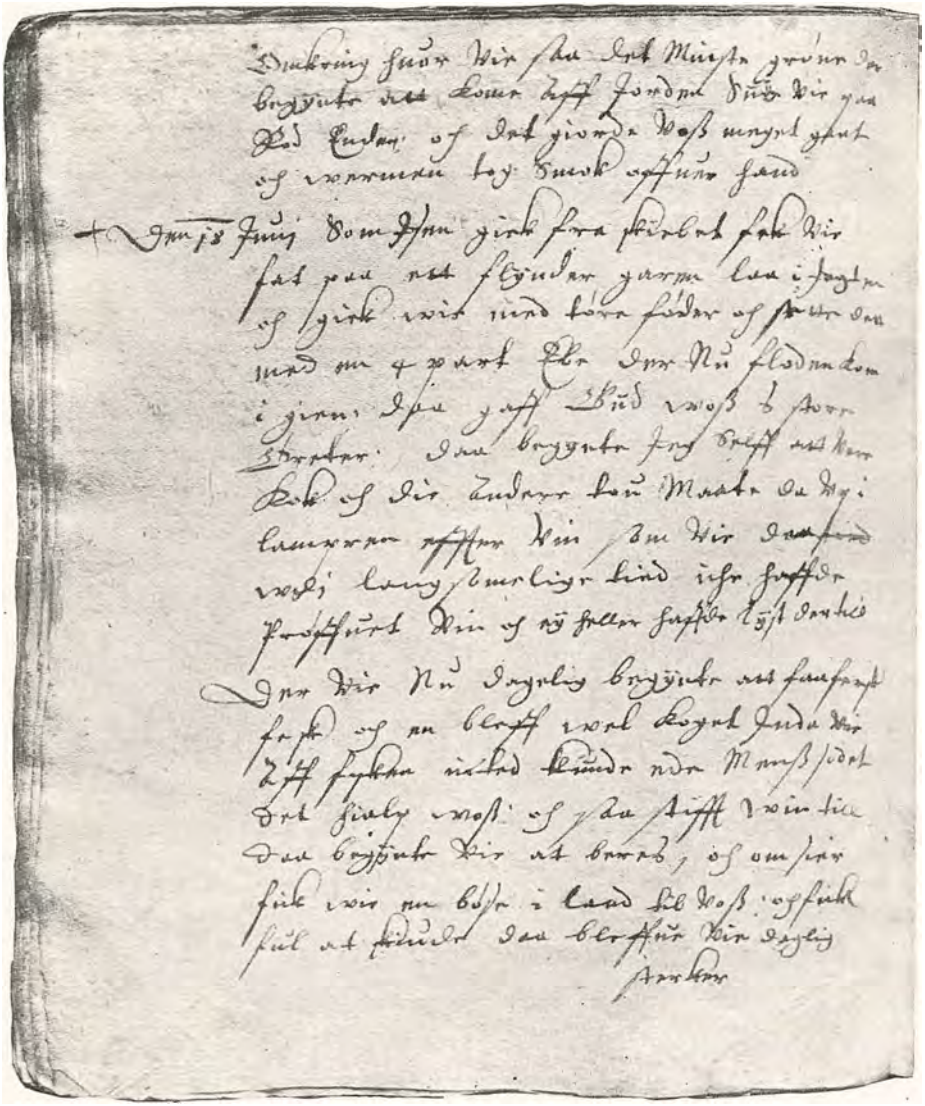
Omkring huor wie saa det Minste grøne der
begynte att kome aff Jorden sude wie paa
Rod Enden och det gjorde Woss meget gaat
och wermen tog smok offuer hand

+ Den 18 Juni Som Isen gick fra skibet fek wie
fat paa ett flynder garnn laa i Jagten
och gick wie med tøre føder och sette dett
med en 4 part Ebe der Nu floden kom
igien. daa gaff Gud wos 6 store
Øreter. daa begynte Jeg selff at were
Kok och die Andere tou Maate da Wdi
lampren effter Vin som wie daa
wdi lang somelige tied iche haffde
prøffuet Vin och ey heller haffde lyst dertill
Der Wie Nu dagelig begynte at faa ferst
fesk och en bleff wel koget Inda wie
aff sykke inted kunde ede Mens sodet
det hialp woss. och saa stifft win till
Daa begynte wie at beres, och om sier
fick wie en bøse i land til woss. och fick
ful at skiude daa bleffue wie daglig
sterker

Transskription af den gengive Side af Munks Dagbog.

sig, og lidt Fuglevildt gav dem ny Kræfter, saa de fik Mod til at gøre en fortvivlet Anstrengelse for at slippe bort fra dette Helvede. »Udi Iesus Naffn«, skriver han den 26. Juni, »effter Bøn oc paakaldelse til

Gud om Lycke oc gode Raad fanget wi an at ville legge Lamprenen til Enhiørningen oc giorde oss Segel ferdige det flittigste wi kunde«.



151. Side af Munks Dagbog. Efter Manuskript paa Universitets Biblioteket (Add. Nr. 184. 4to).

Men Vinterisen havde sat *Lamprenen* højt op paa Land; alt Godset maatte udlosses, før de ved Hjælp af et stærkt Højvande fik vundet Jagten hen ved Siden af *Enhjørningen*, hvor der ikke var til at være for Stan-

ken af de forraadnede Lig. Der var intet andet at gøre end at kaste de døde Kroppe over Bord; thi de skulde og maatte omlade i Jagten saa mange Fødevarer og Nødvendighedsartikler, at de havde nok til Hjemfarten.

Den 26. Juli gik de tre Mænd under Sejl med den utætte Skude og mødte snart store Ismasser ude i Bugten. Den 1. August kom de efter store Farer fri af Isen og styrede mod Nordvest i aabent Vand langs Kysten af *NovaDania*. Endelig den 6. August kunde Kursen sættes ØNØ. i aabent Vand mod Strædet, hvis vestlige Indgang naaedes den 14. Sejladsen derigennem gik let og hurtigt; men næppe var de kommet ud deraf, før det ene Stormvejr efter det andet overfaldt det skrøbelige Fartøj og tvang dem til at pumpe ustandseligt. Næsten bittert skriver Munk i Dagbogen for d. 29. August: »Vinden sprang til Norden, met en storm, saa at wi maatte indtage alle Seiglene, oc Pompen forglemte oss slet intet«.

Den 20. September fik de Norge i Sigte og kom næste Dag i Havn »Synden for Allen (ɔ: *Alden*) met en fliffuendis storm og wbekiendt«. Den store Fjord, Munk stødte paa, da han var naaet indenskærs, er *Dalsfjorden* Nord for Sognefjord. Kun et halvt Anker ejede han og ingen Baad til at føre et Tov i Land. Sent paa Aftenen kom en Bonde roende, som han med en Musket maatte true til at hjælpe sig med at føre Tovet i Land. Næste Morgen sejlede han med Baaden »til Kon. Majest: Foget i Sundfiord, at hand skulle forskaffe fersk Fetallie oc Folck, som kunde løbe Skibet til Bergen«.

Saaledes endte denne mindeværdige »Seiglads oc Reyse paa den Nordvestiske Passagie«. Kan man undre sig over, at de arme Mennesker græd af Glæde, da de igen følte Hjemmets Jord under deres Fødder? Togtet bragte intet Udbytte, kun Ulykke, Død og usigelige Lidelser; men Munk og hans Folk har alligevel ved det sat sig et uforgængeligt Æresminde. Hjemfarten paa den utætte Skude med tre Mands Besætning gennem et isopfyldt Farvand under Storm og Uvejr vil til alle Tider staa som en beundringsværdig Sømandsbedrift.

Det er næppe sandsynligt, at Kongen eller Munk efter dennes Hjemkomst endnu har troet paa Muligheden af at finde en Gennemfart paa Vestsiden af Hudsons Bugten. Da Strædet paa Udrejsen var passeret, havde

han sendt *Lamprenen* i Forvejen for at undersøge »det Nørreland, hvor der meentis at skulle værit et oben Gab, oc var dog intet«. Det maa altsaa have været andre Grunde, som bevægede Kong Christian til den Beslutning allerede i Foraaret 1621 paa ny at sende Munk afsted til *Nova Dania*. Først og fremmest har han sikkert ønsket om muligt at redde sit gode Skib *Enhjørningen* med det værdifulde Skyts, det indeholdt. Man kunde jo haabe endnu at finde det i Behold paa samme Sted, hvor Munk havde sat det i Dok. Men ved Siden deraf har det utvivlsomt været hans Hensigt at grundlægge en dansk Koloni i det nyopdagede Land, i Lighed med hvad Englænderne 50 Aar senere gjorde, for at udnytte disse Egnes store Rigdom paa værdifuldt Pelsværk. Endvidere har han haabet, rimeligvis paa Grundlag af Prøver, Munk havde medbragt, eller Iagttagelser, han havde gjort, der at finde Metalgruber, som med Fordel kunde udnyttes. Dette kan med Sikkerhed sluttes af en egenhændig Indstilling fra Munk til Kansleren, hvori han omhyggeligt gør Rede for, hvad der vil være nødvendigt at anskaffe og ordne til Gennemførelse af et saadant Foretagende. Saa vidt var Forberedelserne fremskredne, at nogle af Genstandene allerede var bestilte hos vedkommende Leverandør, og i et andet Aktstykke gives der et Overslag paa »Forbedering Paa Kong: Majst: Naadigste behauff paa dij Skibsfolkis Besoldning, Som y Neruerrende Aar Anno 1621 Skall Segle med Capitain Jenns Munk paa den Noruest Passage«.

Munks Indstilling er interessant, bl. a. fordi den viser, hvor godt han selv under de fortvivlede Forhold i Vinterhavnen havde brugt sine Øjne og lært af Ulykken. Hvis den paatænkte Ekspedition var kommet til Udførelse, vilde det rimeligvis være gaaet den bedre end dens Forgænger, og muligvis vilde gennem den en ny Velstandskilde have aabnet sig for Landet. Af hvilken Grund Planen blev opgivet, ved vi ikke: Man har antaget, at Munks slette Helbredstilstand traadte hindrende i Vejen. Det er muligt, men næppe helt sandsynligt; thi i saa Fald vilde han vel ikke, uagtet han følte sig meget svag efter de overstandne Strabadser og Lidelser, straks have erklæret sig villig til at efterkomme sin Herres Ønske. Grunden er snarere den, at det trods »Forbedering paa Besoldningen« viste sig umuligt at skaffe det nødvendige frivillige Mandskab. Ogsaa til de ostindiske Skibe faldt det i de følgende Aar svært

at skaffe Besætning; Munk blev i den Anledning sendt paa Hvervningstog til fremmede Lande. Men hvor afskrækkende maatte ikke det uhyggelige Resultat af den forrige Ekspedition til *Nova Dania* virke — kun tre Mand havde med den yderste Nød reddet sig ud af dette uhyggelige Ishelvedes Favntag.

Hvad nu end Grunden var, Togtet kom ikke i Stand, og Jens Munk gensaa aldrig mere det Sted, hvorfra han havde hjembragt saa mange bitre Minder; men lige til Døden den 3. Juni 1628 endte hans daadrige og urolige Liv, tjente han, tro og tapper, til det sidste sin Konge og sit Fædreland.

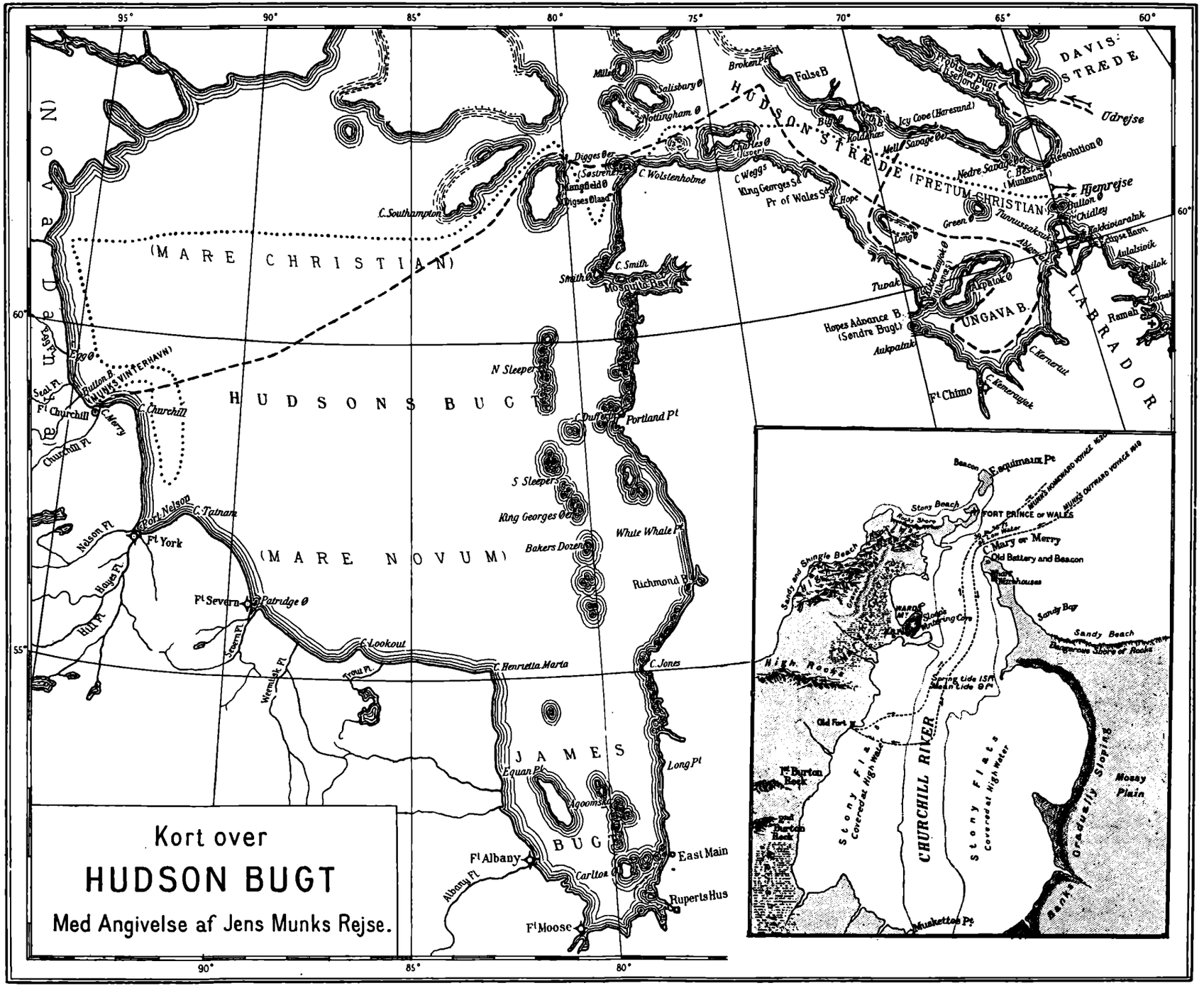
4. Det ostindiske Æventyr.

Kort Tid før Philip den 2. bemægtigede sig Portugal og dets vidtstrakte Kolonirige (1580), havde Nederlænderne rejst sig mod Spaniens tyranniske Herredømme. Under Frihedskampene voksede Hollændernes Sømagt hurtigt, og trods Krigstilstanden blomstrede deres Fragtfart paa spanske og portugisiske Havne, særlig Lisboa, hvorfra Nordeuropas Lande forsynedes med Indiens rige Produkter. Ivrig efter at lukke denne Velstandskilde for dem forbød Philip gentagne Gange al Handel med Rebellerne, beslaglagde de nederlandske Skibe paa Tajofloden, fængslede deres Superkargoer og Kaptajner og overgav dem som Kættere til Inkvisitionens Behandling. Det Slag, han havde tænkt at rette mod Hollands Handel, ramte imidlertid Portugal: hans oprørske Undersaatter stiftede 1594 »*Het maatschappy van Verre*« o: Kompagniet til Handel paa fjerne Lande, og allerede Aaret efter styrede en hollandsk Handelseskadre under *Cornelis van Houtman* mod Indien, fandt Vejen rundt om Afrikas Sydspids, søgte straks langt mod Øst til Vestkysten af Sumatra og derfra gennem Sundastrædet til Bantam paa Java, hvor Hovedmarkedet for Krydderihandelen var. Her fik han uden synderlig Besvær sine Skibe lastede og naaede i det følgende Efteraar tilbage til Amsterdam.

Denne heldige Rejse gav Anledning til, at der i Holland i de nærmeste Aar oprettedes en hel Del Handelskompagnier, som udsendte adskillige Ekspeditioner til Østen. Den indbyrdes Konkurrence mellem disse drev imidlertid hurtigt de asiatiske Krydderipriser i Vejret og gjorde det vanskeligt for Skibene at faa tilstrækkelige Mængder af den kostbare Last. Det var væsentlig denne Omstændighed, der foranledigede en Sammenslutning af Kompagnierne, som den 26. Marts 1602 fik Generalstaternes Oktroi paa Eneret til den ostindiske Handel.

Et lignende Selskab var nogle Aar i Forvejen blevet dannet i England. Ved Patent af 1. Januar 1600 havde Dronning Elisabeth tilsagt det sin Beskyttelse, og 1601 afgik den første Flotille paa fem Skibe fra Woolwich. Ligesom Hollænderne søgte Englænderne direkte til Sundaøerne; men ogsaa de havde Vanskelighed ved at faa Varer nok til rimelige Priser. Kun ved at kapre et stort, rigt ladet portugisisk Fartøj lykkedes det dem at skaffe sig tilstrækkelig Last. Efter en meget stormfuld og yderst æventyrlig Rejse naaede Skibene hjem med deres rige Ladning. Dette og de nærmest paafølgende Togter gjorde det klart for Englænderne, at de paa Sundaøerne maatte være forberedte paa at møde baade Portugisere og Hollændere som hensynsløse Konkurrenter; særlig med disse sidste var det kommet til forbitrede Kampe. De foretrak derfor efterhaanden at søge andet Steds hen, og fra 1608 lykkedes det dem at vinde Indpas i Forindien.

Naturligvis er Efterretningen om disse to Nationers æventyrlige Farter til Handelens Eldorado i Østen hurtigt naaet til Norden. Dels havde danske og norske Søfolk gjort Tjeneste paa flere af Ekspeditionerne, dels havde Hollænderne offentliggjort nøjagtige, rigt illustrerede Skildringer af de første Rejser, som ogsaa fandt Vej herop. Virkeligt Kendskab til Forholdene i det fjerne Østen havde dog, som det senere viste sig, dengang ingen dansk Købmand; desuden manglede vor Handelsstand, der endnu var Reconvalescent efter Hansetidens Misere, det, som Hollands og Englands i saa rigt Maal raadede over: Kapital og dristigt Initiativ, der ikke lader sig afskrække af Uheld eller Tab, før Chancen er prøvet til Bunds. Derfor er det ganske naturligt og forstaaeligt, at de, der rejste Sagen her hjemme og ved at vække Kongens Interesse for Foretagendet virkelig fik sat den i Gang, var nederlandske


Kort over
HUDSON BUGT
Med Angivelse af Jens Munks Rejse.
HUDSONS BUGT
(MARE CHRISTIAN)
(MARE NOVUM)
HUDSONSTRÆDE (FRETUM CHRISTIAN)
DAVIS STRÆDE
Udrejse
Hjemrejse
UNGAVA B.
LABRADOR
JAMES BUGT
CHURCHILL RIVER
Fort Churchill
Fort York
Fort Severn
Fort Albany
Moose
East Main
Rupertshus
Fort Chimo
Fort Prince of Wales
Munks Vinterhavn
Munkstoppen
Munkerne
Munkebugt
Munkefjord
Munkebugten
Munkerne
Munkerne
Munkerne

Købmænd, og blandt dem har uden Tvivl *Roland Crappé* spillet en fremtrædende Rolle. Af hans Fortid kender vi kun det flygtige Skyggerids, han selv har tegnet: Han var en selfmade Mand, der stammede fra en fattig hollandsk Slægt; som ganske ungt Menneske var han gaaet til Søs, havde tjent sig op fra Kahytsdreng, fejet Gulv, spulet Dæk og ihærdig anvendt hver ledig Stund paa at tilfredsstille sin Kundskabstørst. Det indiske Æventyr havde draget ham som saa mange andre unge Ærgerrigheder. Derovre var han, sikkert i Kraft af naturlig Tilbøjelighed og Talent, kommet grundigt ind i Østens Handelsforhold og havde gjort adskillige Rejser til Østen, før han vendte sig til Danmark for der at prøve sin Lykke. Hvad der bevægede ham til at forlade sit Fædreland og gaa i dansk Tjeneste, ved vi ikke. Sikkert er det, at denne Mand — antagelig i Slutningen af 1615 — vandt Tilslutning for sine Planer hos kjøbenhavnske Storkøbmænd, blandt hvilke flere var Hollændere af Fødsel, og, hvad der under de daværende Forhold betød adskilligt mere, opnaaede Kongens Støtte.

Den 17. Marts 1616 udstedtes paa Antvordskov en Oktroi for Selskabet, som var dannet efter det hollandske Kompagni's Mønster.

Det fik tolv Aars Eneret paa Handelen med de østlige Egne, dog med Udsigt til Fornyelse af Privilegiet. Enhver kunde efter sin Evne tegne sig for Indskud, dog ikke for mindre end 150 Rbd. Ledelsen tilkom ni Direktører eller, som de undertiden med en hollandsk Betegnelse kaldes, Bewindhebbers. Hver af disse var pligtig at indskyde mindst 3000 Rbd. i Foretagendet. De skulde aflægge Ed paa at forvalte de betroede Midler redeligt, og for hvert Togt, som kom i Stand, tilkom der dem 2 % af Ladningens Beløb baade ved Afrejsen og Hjemkomsten. Til den første Rejse skulde to Skibe udrustes, og en ny Ekspedition ikke afsendes, før i det mindste et af disse Skibe var vendt tilbage; den tredie Eskadre skulde afgaa et Aar efter den anden. Saasnart 15 % ren Gevinst var indgaaet i Kassen, fordeltes et passende Beløb til Participanterne. For det Tilfælde at fremmede Nationers Skibe voldte Kompagniet Skade, tilsagde Kongen det sin Støtte. Mod ligefremme fjendtlige Angreb havde dets Skibe Ret til at værge sig og beholde de Priser, der gjordes, mod en Afgift til Kongen og Rigens Admiral. Til Gengæld for den Beskyttelse, der ydedes det, skulde Kompagniet svare

Kongen en Afgift, for den første Rejse af 2000 Rosenobler (ɔ: 60,000 Kr.), for de følgende Told efter de gældende hollandske Toldruller.



153. Ove Giedde til Tommerup.

Dette var det væsentligste Indhold af Oktroiens 33 Artikler. Allerede inden den første Eskadre afsendtes, undergik den dog ikke faa

Ændringer, om hvis Indhold saa godt som ingen sikre Efterretninger foreligger. Foreløbig naaede man ikke længer end til Oktroien. Det synes nemlig at være gaaet yderlig smaat og trevent med Tegning og Indbetaling af de nødvendige Bidrag. Egentlig talt kan man, naar Oktroien lægges til Grund for Bedømmelsen af Foretagendets Chancer, ikke undre sig derover: Man faar ved Gennemlæsning af disse Bestemmelser et levende Indtryk af, at Skindet parteres, før Bjørnen er skudt: det nævnes ikke med et Ord, hvilke Realiteter Foretagendet byggede paa, om der kunde regnes paa velvillig Imødekommen og mulige Begunstigelser fra indfødte Fyrsters Side, eller om det Hele hvilede paa bar Bund. De ulykkelige to Skibe vilde, naar de var naaet over Oceanet, være henvist udelukkende til egne Kræfter og kunde ikke gøre Regning paa andet end hensynsløs Konkurrence fra andre Magter og muligvis det, der var endnu værre.

I 1617 anmoder Kompagniets Bestyrelse Kongen om et Laan paa 25,000 Rbd. Selvfølgelig forlangte han Garantier, men lovede dog i December at forstrække det med 16,000 Rbd., og først i Aaret 1618 kommer der ved hans Indgriben ganske pludselig Fart i Forberedelserne: Den 12. Januar 1618 paalægger han Kansleren Chr. Friis at sørge for »att dy reyderss (c: Rederne) till den Indianske Seglation bliffuer instigerit att haste med vdredningen«, og nu begynder endelig Bidragene at gaa ind. Kongens egne var langt de betydeligste, men saa godt som alle, der havde noget, blev tvungne til at gaa frivilligt med: Adelen, Embedsmændene, Universitetsprofessorerne, Købstæderne maatte tegne sig for betydelige Beløb. Naar Bøsseskytten *Jon Olafsson* i sine Erindringer beretter, at selv Sypiger »med Glæde« betalte deres Bidrag, er han vist ikke rigtig underrettet. Indskuddenes samlede Sum udgjorde noget over 165,000 Rbd.

Aarsagen til Kongens pludselige Hastværk maa vistnok søges i, at der i Mellemtiden var dukket en ny Mand op paa Skuepladsen, en Æventyrer med Lommen fuld af gyldne Løfter og rige Udsigter, hvem det desværre lykkedes at vinde Kong Christians Tillid. Hans Forslag medførte, at den først udsendte Ekspedition fik et helt andet Formaal, end oprindelig paatænkt, og nødte Kongen til at gøre et dybt Greb i sin egen Kasse.

I Aaret 1601 sluttedes Stilstand mellem Spanien og Nederlandene; men da denne ikke betragtedes som gældende for de Kampe, Republikken stadig førte med Portugiserne i Indien, sendte Generalstaterne, som var ivrige efter at sikre Holland en gunstig Stilling paa den rige Ø Ceylon, hvor Portugiserne længe havde haft Overmagten, en Mand ved Navn *Marchelis* (ɔ: *Marselis*) *de Boshouwer* som Gesandt til den singhalesiske Hersker i *Kandy, Senerat**) (*Cenvirat*) *Adassin*. Han medbragte et Brev fra Prins Morits, der tilbød Kejseren Nederlændernes Venskab og Støtte for det Tilfælde, at Portugiserne fornyede Fjendtlighederne. Resultatet af Boshouwers Forhandlinger blev en Traktat, der til Gengæld for den lovede Hjælp gav Hollænderne Ret til at bygge et Fort i Distriktet *Kottiar* paa Sydsiden af *Trincomali* Bugten og sikrede dem Eneret til Handelen med Kanel, Ædelstene og Perler.

Saa ivrig var Kejseren efter at vinde Hollændernes Støtte i sin fortvivlede Kamp mod den portugisiske Overmagt, at han bevægede Boshouwer til at forblive i Kandy dels som Repræsentant for den nederlandske Regering, dels som hans personlige Raadgiver. I denne sidste Egenskab udnævnte han ham til Fyrste af *Migomme* (ɔ: *Migone*, et Distrikt Nord for Floden *Deddrooya* paa Øens Vestkyst), Ridder af Solens Orden, Øverste i hans Krigsraad og Storadmiral for Flaaden. Det hollandske Fort i Kottiar var ikke saa snart opført, før det ved et pludseligt Overfald blev ødelagt af Portugiserne 1612. Til Gengæld angreb Kejseren og Boshouwer disse i *Galle* og *Colombo* med en stor Styrke. Hensigten var at lade alle, Mænd og Kvinder, springe over Klingen; men Portugiserne sejrede i Kampen og bemægtigede sig Boshouwers ny Fyrstendømme; med Nød og næppe blev deres Angreb paa Hovedstaden Kandy afslaaet. Under disse fortvivlede Omstændigheder sendte Kejseren Boshouwer af Sted for at skaffe Undsætning enten fra Holland, eller hvor han ellers kunde faa den. I sin Hjemstavn optraadte han, der tidligere havde været Underkøbmand paa Koromandelkysten, som kejserlig Gesandt og stødte ved sin anmassende Færd Generalstaterne fra sig; de nægtede at sende de forlangte Forstærkninger. Aabenbart har Boshouwer i Nederlandene faaet Nys om den paatænkte

*) *Senerat* er en Titel, der i danske Kilder hyppigt gengives ved Kejser.

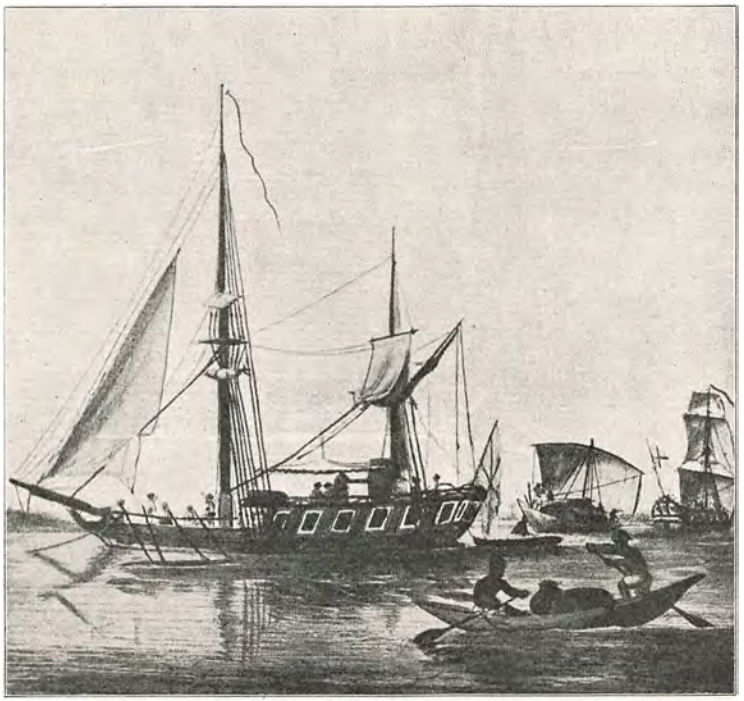
danske Ekspedition, og da Forhandlingerne der var strandede, besluttede han at prøve sin Lykke i Kjøbenhavn.

Før han begav sig herop, maa der være truffet foreløbige Aftaler, der stillede ham en gunstig Modtagelse i Udsigt. Den 8. November 1617 fik han Audiens hos Kongen paa Frederiksborg, og man synes hurtigt at være naaet til Enighed; thi i Januar 1618 paaskynder Kongen, som sagt, Kompagniets Forberedelser, og den 30. Marts afsluttes en Alliance- og Handelstraktat mellem Kong Christian og Kejseren af Ceylon, hvorved Christian IV forpligtede sig til i syv Aar at hjælpe Kejseren mod hans oprørske Undersaatter og andre Fjender med eet Skib og 300 Soldater mod at faa sine Udgifter (noget over 94,000 Rbd.) dækkede med Varer, naar Skibene kom til Ceylon, og desuden en anselig Godtgørelse for den Risiko, han løb. Hvad Handelsforbindelserne angik, skulde de Danske i tolv Aar have Eneret til Handelen paa Ceylon og efter den Tid større Rettigheder end andre Nationer. Paa Kejserens Vegne garanterede Boshouwer i et særligt Dokument for Opfyldelsen af de indgaaede Forpligtelser.

Dette saa jo altsammen meget lovende ud, men den eneste Sikkerhed, Christian IV havde for sine store Udlæg og den betydelige Risiko, han løb, var Boshouwers Ord, og det viste sig senere, at denne i alle Henseender havde spillet falsk Spil og ført Kongen og hans Mænd bag Lyset. Det Dokument, der indeholdt Fuldmagten fra Kejseren, havde han selv forfattet, og de Skildringer, han gav af Kejserens Magt, var i Bund og Grund usandfærdige.

Islænderen Jon Olafsson, der tjente Kongen som Bøsseskytte (ɔ: Artillerist) og om sine Oplevelser har efterladt sig omfangsrige Erindringer, der giver et anskueligt Billede af Liv og Mennesker i Datidens Danmark, skildrer træffende denne Mand, til hvem han en Gang som Bud blev sendt med Anmodning om, at Gesandten selv vilde udpege de Stykker Skyts, der skulde anvendes ved Hjælpeekspeditionen. Gennem hans jævne Beretning faar man et fortræffeligt Øjebliksbillede af den opblæste Parvenu, hvem hans orientalske Karriere var gaaet til Hovedet. Hollænderne, som kendte Manden og Situationen i det fjerne Østen til Punkt og Prikke, lod sig ikke narre af ham; men i København, hvor man vidste lige saa lidt om Forholdene paa Ceylon som om Til-

standen paa Maanen, har han rimeligvis imponeret de fleste. Hvis Kongen og hans Raadgivere havde haft Begreb om Portugisernes Magtstilling paa Øen, vilde det hurtigt have staaet dem klart, at den Styrke, der skulde sendes af Sted, absolut intet kunde udrette, og at det var et sørgeligt

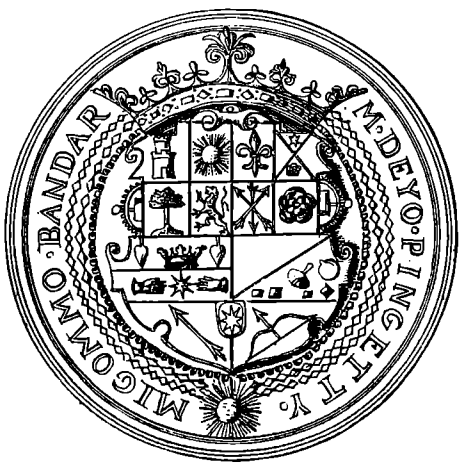


154. Sampan (med Sideror) under Sejl t. H. i Billedet.
Efter R. Moakerij: Indian Shipping.

Fejlgreb under saadanne Omstændigheder at knytte Handelsekspeditionen, der i og for sig kunde være risikabel nok, til et krigersk Foretagende.

I Kongens Skrivekalender for 1618 findes under den 16. August følgende Optegnelse: »Samme Dag seilede vor Iagt (ɔ: Skibet *Øresund*) fra Cronborg paa Veien til Ostindien til det Konningrige Selon. Gud i Himmelen give dertil Lykke og ledsage hannem«. Dette Fartøj, som var udrustet af Kompagniet, blev sendt forud for den øvrige Eskadre under Kommando af Roland Crappé for at overrække Kejseren Breve fra Kongen og Gesandten samt meddele, at Hjælpeekspeditionen fra Danmark var under Vejs og snart vilde indtræffe. Da Crappé var ankom-

met til Øen og havde overbragt sit Budskab, blev han af Kejseren opfordret til at gøre Portugiserne al den Skade, han kunde, og da der hjemme fra ikke var medgivet ham nogen Instruks, ansaa han sig for forpligtet til at efterkomme Opfordringen. Medens han selv var i Kandy, havde Jagtens Officerer allerede paa egen Haand kapret en Del portugisiske »*Champagner*«*), ladede med Arecanødder og Ris. Med disse Varer sejlede han bort til *Koromandelkysten*, hvor han fra gammel Tid var velkendt med Forholdene og stod i Yndest hos Fyrsten af *Tanjore*. Paa denne Kyst havde Portugiserne vel et betydeligt Faktori i Staden *Negapatnam*, men langt fra saa stor Magt som paa Ceylon. Chancen var derfor ulige gunstigere her for ham og den Haandfuld Folk, han stod i Spidsen for.



155. Boshouwers Segl.
Efter Gengivelsen i Danske Magasin.

Medens han laa her og handlede med de opbragte Varer, indhentede Skæbnen ham. I Havnen *Carchal* (ɔ: *Karikal* mellem Trankebar og Negapatnam), angreb Portugiserne uventet Jagten, som kom paa Grund og blev ødelagt. Selv undslap Crappé med 13 Mand og fik af Fyrsten i Tanjore overladt Landsbyen *Trankebar*, hvor han og hans Mænd opholdt sig, da den danske Eskadre den 16. Maj 1620 kastede Anker ved *Panva* paa Ceylons Østkyst.

Det havde taget Tid at udruste denne Flotille til den lange Fart; men i Begyndelsen af November 1618 laa den parat til at afgaa fra Kjøbenhavn. Foretagendet havde, som ovenfor antydet, en dobbelt Front: det var en privat Handelsentreprise, men til denne var uopløseligt knyttet en af Kongen udrustet Hjælpeekspedition til Herskeren i Kandy. Forudsætningen for, at denne sidste kunde træde i Virksomhed, var imidlertid, at Kejseren i Henhold til den med Boshouwer afsluttede Traktat godtgjorde Kongen hans Udlæg med 94,449 Rbd. Nægtede han at

*) ɔ: *Sampaner*, Sanskrit *Chandrapāna*, store aabne Handelsbaade med et af Maatter eller Spaan overdækket Rum midtskibs. De førte et enkelt Sejl eller vrikkedes frem ved en Aare i Bagstavnen.

efterkomme denne Forpligtelse, bortfaldt i Virkeligheden ikke blot Alliancetraktaten, men ogsaa Udsigterne for overhovedet at kunne drive Handel paa Ceylon. Alt afhang altsaa af Boshouwers Paalidelighed. Opstod der Vanskeligheder med Hensyn til Traktatens Ratificering og Honoreringen af Kongens Krav, kunde det med Sikkerhed siges, at Ekspeditionens Leder vilde komme i en meget mislig Situation, fordi den Styrke og de Pengemidler, han raadede over, var fortvivlet ringe. Om der i saa Tilfælde overhovedet kunde udrettes noget, maatte i første Linie bero paa Anførerens egen diplomatiske Dygtighed og Konduite. Man forstaar derfor ikke ret, hvad der bevægede Kongen til at lægge Ledelsen af dette kostbare, risikable og for den danske Handel overmaade vigtige Foretagende i Hænderne paa en ung og ganske uprøvet Adelsmand, *Ove Giedde* til Tommerup. Han var dengang kun 24 Aar, havde gjort Tjeneste i Kancelliet, senere virket som Ingeniørofficer i Udlandet og stod i stor Gunst hos Kansleren, *Christian Friis* til Kragerup. Maaske har denne sidste Omstændighed spillet en vigtig Rolle; det kan jo ogsaa tænkes, at det farefulde Hverv ikke var synderlig eftertragtet, saa man maatte tage til Takke med den mest præsentable, der kunde opdrives. Sikkert er det, at Stillingen for Giedde blev en Uriaspost, og dertil bidrog i nogen Grad hans egen Personlighed. Udholdenhed, Mod, Redelighed og Iver for at varetage sin Konges Interesse lod han det ikke mangle paa. Men Handel og Søfart var for ham en lukket Bog; hans kantede, egenraadige og selvbevidste Væsen stødte baade høje og lave — de hadede ham af et ærligt Hjærte — og hans sejge Fastholden ved de givne Instrukser, selv da alle Forudsætninger for at kunne gennemføre dem, var bristede, beredte ham den ene Ydmygelse efter den anden.

Af de bevarede Traktater og den Dagbog, Giedde førte, kan vi for en Del slutte os til hans Instruks. Der omtales desuden et Par Steder et saakaldet *Tegnebrev*, der synes at have indeholdt Anvisninger for den Kaas, som skulde styres. Alligevel er der jo adskillige dunkle Punkter; saaledes er det umuligt at afgøre, hvor langt den kommanderende Admirals Myndighed strakte sig over for det saakaldte *brede Raad*, i hvilket baade Kompagniets Embedsmænd og Skibenes Officerer havde Sæde. Ogsaa med dettes Medlemmer kom han efterhaanden paa en

meget spændt Fod, og mellem ham og Gesandten Boshouwer herskede næsten lige fra Begyndelsen aaben Fejde. Den sidste, der med Hustru og spæd Søn befandt sig om Bord paa Skibet *David*, havde han rimeligvis Ordre til at holde et vaagent Øje med — det var jo Kongens eneste



156. Møde mellem Kejseren af Kandy og den hollandske Admiral Spiegelberg. Efter Die oriental. Indien, Frkfrt. a. M., I—XIII, 1598—1628.

reelle Pant. Gesandten maatte derfor ifølge Traktaten ikke gaa fra Borde paa Ceylon, før Kongen havde faaet sine Penge. Følgen blev naturligvis, at Boshouwer, der sikkert havde en meget daarlig Samvittighed, konspirerede mod Admiralen og fik Kaptajnen paa Skibet til under Vejs at forlade Eskadren, rimeligvis i det Haab at naa før den til Ceylon og saaledes redde sig for at staa til Ansvar for sin Færd.

Den Flotille, Giedde stod i Spidsen for, og som den 14. November

1618 afsejlede fra København, bestod af fire Fartøjer: to af disse, *København* og *Christian*, var udrustede paa Kompagniets Bekostning, *Elefanten*, Gieddes Flagskib, og *David* af Kongen. Den havde, hvad der dengang ikke var usædvanligt, paa Grund af Sygdom blandt Besætningen samt Ubekendtskab med Kurs og Farvande, en meget langvarig og yderst besværlig Overfart. Formedelst de store Vanskeligheder, man i Datiden havde ved at skaffe frisk Proviant fra Afrikas Kyst under Sejladsen, hærgedes Skibsmandskabet frygteligt af Skørbug: mellem 200 og 300, maaske endnu flere, var døde, og Resten nedbrudt af Sygdom, inden Skibene kom til Ceylon. Storme og Uheld af anden Art mødte dem ogsaa i rigeligt Maal lige fra Rejsens Begyndelse. Flotillen naaede dog samlet til de kapverdiske Øer, dengang et yndet Tilholdssted for Sørøverskibe af alle Nationer. Giedde lod en hollandsk »*Fløyte*«, der fulgte med hertil som Proviantskib, løbe alene forud for at lokke Fribytterne frem. Krigspudset lykkedes, tre af dem sejlede frem til Angreb, men blev efter en varm Kamp overmandede; to af Fartøjerne med en ret værdifuld Ladning kapredes og indlemmedes i Flaaden, medens Mandskabet satte det tredie paa Grund ved Kysten, hvor det kort efter kom i Brand. Den hollandske Fløyte hjembragte fra Kap Verde Efterretninger om Flotillens Tilstand og dette heldige Kup til København. De blev offentliggjorte 1620 i en Piece med Titel: *Relation oc wiss Berettning fra de danske Skibe: Elephanten, David, Christian, Kiøbenhaffn oc Iagten Øresund.*

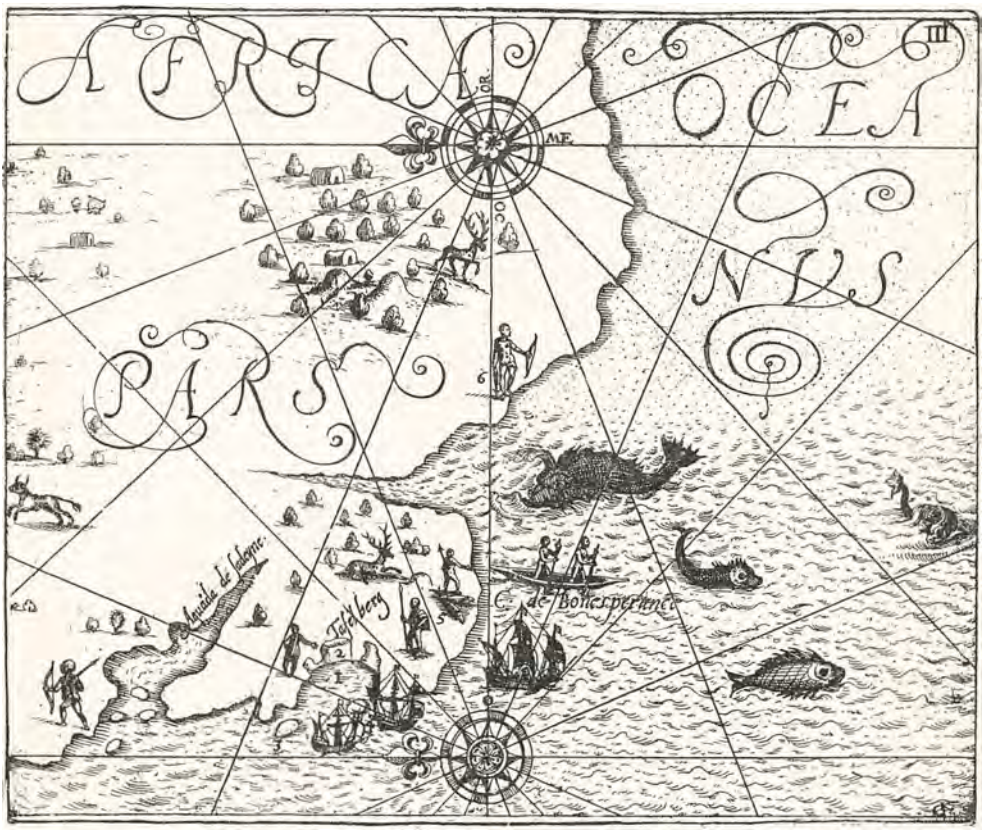
Omstaaende Faksimile gengiver en Side af den livfulde Beretning om Kampen.

Den 18. April 1619 gik Flotillen atter under Sejl til det gode Haabs Forbjerg og kastede den 8. Juli Anker »under Ølandet ved Taffelbayen«, hvor den traf otte engelske Skibe. Sygdommen blandt Besætningen havde nu i den Grad taget Overhaand, at Opholdet her trak længe ud. Telte blev opslaaede paa Land, hvor de haardest medtagne anbragtes, og man gjorde sig de yderste Anstrengelser for at skaffe ferske Levnedsmidler og frisk Vand. Giedde forordnede saaledes »at en Kiöbmand med adskillig Kiöbmandskab skulde fare til Landet sin største Flid at anvende, at han af de Sorte Øxen og Forferskning kunde bekomme, endog de Engelske intet havde kunnet bekomme«, men alle Anstren-

den Danſke Admiral fyrid paa hannem / oc drebte tullen vdi vag bord/ oc komme hin anden Jo lenger Jo mehr Nermer / ſaa de kunde raabe til huer andre / oc ſkede igien anrob at Fribytterne admiraln ſkuldo lade falde Segel / oc komme ombord / Men bleff intet actet / for hand fornam at Trometer oc Trommer rørdes/ oc at mand for Alvore met hannem ſogte at borde / oc kom ſaa met ſin eſping til den Danſke Admiral, oc eſter alle hande examiniren grandgiffuelig eſter forſkning/ oc hans ſtraffverdige giernings befindelſe/ oc der hans vndſkyldning oc vrictige paa ſkud / icke kunde gielde/gaff hand ſig paa Naade oc Vnaade met ſkib oc gods/ Skibit var vdi alle mader ganſke vell Montered / oc vdryſted ſtort paa 180. leſter / met dobbelt hud effter Oſtindiſke viß/oc icke mere end paa andit aar gammelt/forde 24. godtlinger/ oc 10. ſteen Stycker / haffde Megen forraad aff lod oc krud/ met Bageroffuen handmolle/ Schmidde / oc mehre ſaadan forraad / ſom paa ſlige fortagen vide Reiſer / oc Roffueriſke anſlag er for noden/ oc ſaadane Geſeller ſkal haffue ſig met at behielpe/ Naar de icke tor ſoge huert Land/ Men maa holde Soen / de haffde nogle oc tiuffue Piber Spaninſke Vinn Jnde/ Met en ſtor antpart huder/oc andet Kiobmands gods/ſom paa dette Fare vand ſlig Vgudelig Selſkaff en tidlang haffde tilſamen roffuit/ oc var actet aff temmelig god verd / oc wmagen

vel

gelser var forgæves. Endelig den 5. August lettede Flaaden paa ny. Man vedtog at lægge Kursen op gennem Strædet ved Mozambique til Komorerne; derfra fortsattes langs Afrikas Østkyst helt op til Øen Sokotra, en Omvej, som Indiefarere dengang hyppig benyttede. Ingen om Bord



158. Caput Bonae Spei m. Tafel-Bay. Efter Die oriental. Indien 1598—1628.

havde Kendskab til Farvandet; Vind og Strøm satte Skibene ud af Kurs, og man var ude af Stand til blot med tilnærmelsesvis Nøjagtighed at bestemme, hvor Eskadren befandt sig. Fra dette Tidspunkt synes Giedde trods al sin Strenghed at have tabt Herredømmet over sine demoraliserede Folk. Den 30. August listede Skibet *David* med Gesandten om Bord sig bort fra Flaaden, Admiralen gensaa det først efter Ankomsten til Ceylon. Langsomt og med store Ophold under Vejs sneglede Resten af Eskadren sig op til Sokotra, hvor Skibet *København*, der

stod under Kommando af Erik Grubbe, skilte sig fra de øvrige og forblev i nogen Tid. Endelig den 16. Maj 1620 om Morgenen fik man fra *Elefanten* Ceylon i Sigte; men næppe var Ankeret faldet ved *Panva* (paa Baldæus' Kort *Panova*) paa Østkysten, Syd for Lagunehavnen *Batticaloa*, før Giedde som Velkomsthilsen modtog en Række Hjobsposter: Jagten *Øresund* havde Portugiserne ødelagt, og kun Direktøren Roland Crappé med 13 Mand af Besætningen var det lykkedes at undslippe; Kejseren af Kandy var ikke den rige og mægtige Hersker, Boshouwer havde udgivet ham for: tre Aar før de Danskes Ankomst havde Portugiserne tvunget ham til at slutte Fred, og disse var faktisk Herrer over Øens Kystland. Kort efter indtraf Styrmanden fra *København* og berettede, at baade dette Skib og *David*, der havde truffet hinanden under Ceylon, laa i Nærheden. Han meddelte endvidere Admiralen, at baade Gesandten og hans spæde Søn var døde om Bord for otte Maaneder siden.

Saaledes var Flaaden vel samlet igen; men ellers saa alting saa sort ud, som vel muligt. Giedde forlagde Ankerpladsen Nord paa til *Trincomali* Bugten. Her var det nemlig sagt ham, at Styrmanden fra *Øresund*, der havde Brevskaber med fra Crappé, opholdt sig. Af disse fremgik bl. a., at Forholdene paa Koromandel Kysten stillede sig gunstigt for Indledning af Handelsforbindelse og Grundlægning af et Faktori. Men Giedde kunde ikke bestemme sig til resolut at opgive det ceylonske Fata Morgana, skønt der ikke var den fjerneste Mulighed for at udrette noget med den Haandfuld Folk, han raadede over, — Instruksen skulde følges til det yderste, og Kongen i hvert Fald have sine udlagte Penge igen. Han skikkede derfor først Brev, saa Sendemænd til Kandy med Afskrift af Traktaten og Fordring om prompte Opfyldelse af dens Bestemmelser. Der blev svaret dem, at Boshouwers Fuldmagt var falsk, at Kejseren hverken kunde eller vilde betale den deri stipulerede Sum; men var beredt til paa andre Vilkaar at slutte Venskab med den danske Konge. Saa drog Giedde selv op til Audiens hos Kejseren, der mødte ham den 15. August 1620 i Staden *Venthanen* (nu *Bintenna* noget Øst for Kandy). Sine principale Fordringer maatte han, hvor svært det end faldt ham, opgive; derimod lykkedes det ham at faa afsluttet en tilsyneladende meget fordelagtig Traktat: Distriktet *Trincomali* (*Tringui-*

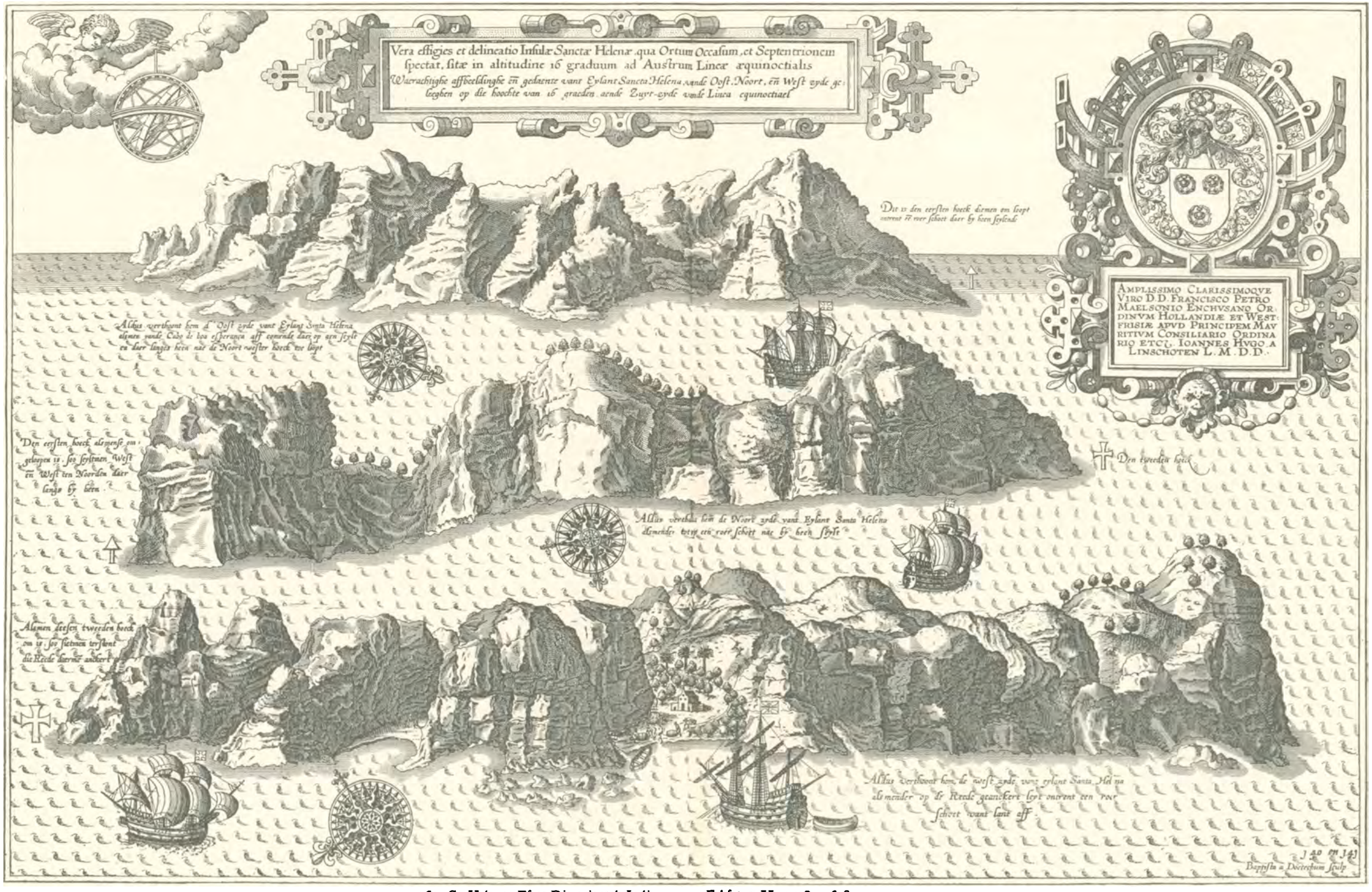
namale) overlodes til den danske Konge med Ret til der at anlægge en Fæstning. Desuden lovede Kejseren at støtte Arbejdet med Haandværkere og Materialer, og der tilstodes de Danske store Handelsrettigheder. I Virkeligheden var Kejseren, som det snart efter viste sig, slet



159. Byen Venthanen paa Ceylon. Efter Die oriental. Indien 1598—1628.

ikke i Stand til at holde de givne Løfter, og Giedde raadede paa sin Side ikke over tilstrækkelig Magt til at hævde de Rettigheder, han paa den danske Konges Vegne havde betinget sig — ikke engang Fæstningens Anlæg formaaede han ved egne Kræfter at gennemføre, alt løb ud i Sandet.

Da disse lidet lystelige Forhandlinger var tilendebragte, besluttede Admiralen efter at have indhentet det brede Raads Erklæring i Sagen selv at prøve, hvad der kunde udrettes for Kompagniet i *Tanjore* Di-

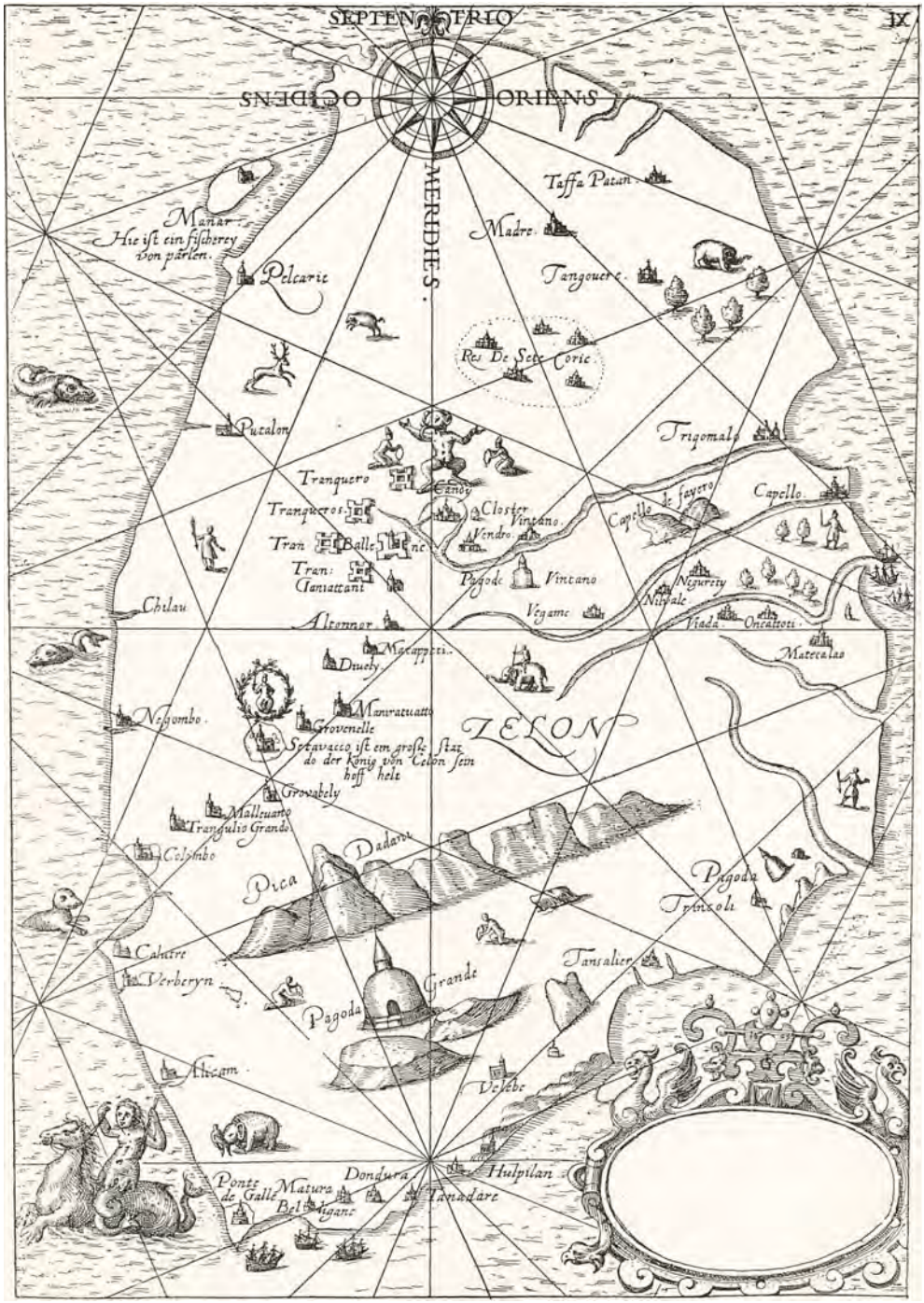


160. St. Helena. Efter Die oriental. Indien. Frkfrt. a. M. 1598—1628.

striktet paa *Koromandel* Kysten; allerede tidligere var hans Opmærksomhed gennem Crappés Breve blevet henledet paa, at der her aabnede sig gunstige Udsigter. Det lille Fyrstendømme, hvor Støttepunktet for Danmarks ostindiske Handel flere Aarhundreder igennem kom til at ligge, havde ikke nogen lang Fortid at se tilbage paa. I det fjortende Aarhundrede dannedes der i Sydindien som Bolværk mod de fra Nord fremtrængende Muhamedanere et mægtigt Hindurige, *Vijayanagar*. Dets Nordgrænse strakte sig fra *Masulipatnam* i Øst til *Goa* i Vest, og alle Hindufyrster i Syden anerkendte dets Hersker som deres Overhoved. Indre Stridigheder voldte Rigets Fald. De forbundne Sultaner af *Bijapur*, *Ahmednagar* og *Golconda*, som havde delt *Bahmani* Sultanens Eje mellem sig, overfaldt 1565 Vijayanagar Raja'ens Armee paa Sletten ved *Talikota* og slog den. Med dette Nederlag var Rigets Skæbne beseglet; men paa dets Ruiner rejste sig en Del selvstændige nationale Fyrstendømmer. Blandt disse var Tanjore paa Koromandel Kysten i det nuværende Præsidentskab Madras. Dette Fyrstendømme, hvis Herskere bar Titlen *Naik* eller *Nayak**), omfattede *Cauvery* Flodens Deltaland »Sydindiens Have«, hvor Ris og Kokospalmer trives i yppig Overflødighed, og som nu regnes for en af de tættest befolkede Landstrækninger i Sydindien. Ved Mundingen af en af Deltaets Arme laa Landsbyen *Trankebar* (paa Tamulisk *Tarangambadi* ɔ: Brændingsstedet), som Roland Crappé havde faaet overladt af Naiken til Underhold for sig og sine Folk.

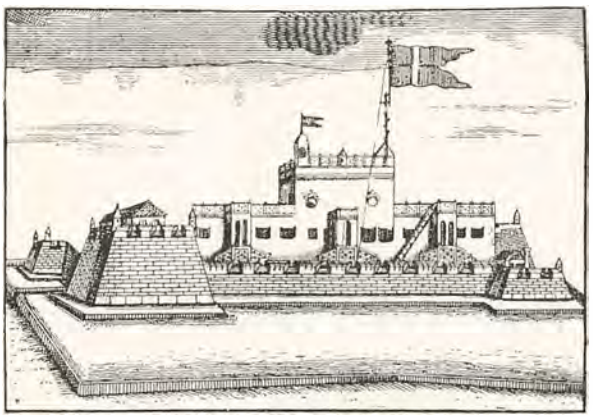
Allerede i Juli 1620 havde Giedde sendt Skibet *København* herop for at indhente nøjere Besked om Forholdene, og 10. September sejlede han selv med *Elefanten* fra Ceylon. Til hans øvrige Sorger og Bekymringer kom nu ogsaa Manglen paa rede Penge, som i høj Grad vanskeliggjorde den diplomatiske Aktion og Vareindkøbet. Hjemmefra var der kun medgivet ham et meget beskedent Beløb i rede Penge (31,000 Rbd.), da man regnede paa den store Sum, Kejseren af Kandy skulde betale for Hjælpekorpset. Denne Omstændighed satte ham under Opholdet i Tanjore flere Gange i den pinligste Forlegenhed. Værre endnu var det dog, at der i Begyndelsen herskede et yderst spændt Forhold mellem ham og Roland Crappé, hvem han gjorde ansvarlig for Tabet af Jagten

*) Ordet er Sanskrit og betyder Leder, Styrer.



161. Kort over Ceylon. Efter Die oriental. Indien 1598—1628.

Øresund og i den Anledning skal have truet med Galge og Hjul. Crappé, som af velvillige Sjæle i Forvejen var underrettet om Admiralens Hensigter, havde ikke i Sinde at bøje sig for den myndige og hensynsløse Mand, men satte haardt imod haardt og lagde ham de Sten i Vejen, som han kunde. Dengang opholdt han sig i Hovedstaden Tanjore, og først da Giedde paa sin adelige Ære havde givet ham frit Lejde, kom det en Maaned efter til personlig Forhandling mellem de to Mænd. Resultatet blev, at Admiralen i Erkendelse af sin vanskelige Stilling i Principet bøjede sig. Crappé maa allerede ved denne Lejlighed have faaet Tilsagn om, at hans Krav, saa vidt muligt, skulde blive opfyldte; de var heller ikke urimelige. Han forlangte Admiralens udtrykkelige Erklæring om, at Skylden for Tabet af Jagten *Øresund* ikke kunde tilregnes ham, at Kompagniet forpligtedes til at betale ham selv og det strandede Mandskab deres resterende Sold; endelig at Visitatøren (den øverste Leder af Kompagniets Sager), som havde vist sig upaalidelig, skulde fjernes, og han selv overtage denne Post ved Siden af Direktørstillingen.



162. Fæstningen Dansborg.
Efter Hofmans Danske Adelsmænd.

Da de to Mænd saaledes var naaet til Forstaaelse, kom der ogsaa Gang i Gieddes Forhandlinger med Naiken, der viste sig meget velvillig stemt over for de danske Ønsker, men tillige lagde ikke ringe diplomatiske Ævner og betydelig Snuhed for Dagen. Giedde drog selv op til Tanjore for personlig at forhandle med Fyrsten. Som Gave medbragte han paa Crappés Forslag sit forgyldte Harnisk og sit store Sejerværk. Efter meget lange Drøftelser, og efter at forskellige Ændringer i Henhold til Naikens Ønsker var foretagne i Udkastet, blev Traktaten endelig underskrevet. Giedde fik Melding derom den 21. November. Naiken overlod de Danske Landsbyen Trankebar med Toldfrihed i to

Aar samt Tilladelse til at opføre en Fæstning der. Han forpligtede sig endvidere til ikke at tilstaa andre Nationer Ret til at handle i Landet end de Danske og Portugiserne (der sad inde med Havnepladsen Negapatnam). Disse to Nationer skulde holde Fred indbyrdes.

Giedde paabegyndte nu hurtigt Anlæget af Fæstningen *Dansborg*, til hvilken han selv som Ingeniør synes at have givet Tegningen. Store



163. Den store Rubin. Efter Die oriental. Indien 1598—1628.

Vanskeligheder voldte det ham at rejse Penge til de nødvendige Vareindkøb. For at opnaa et Laan hos Naiken til Handelens Drift blev han nødt til at overlade ham en stor Del af *Elefantens* svære Skyts. Den snedige Hindu forstod udmærket godt at udnytte hans vanskelige Stilling og pruttede Betalingen derfor ned fra 12,000 til 4000 Rbd. Desuden afhændedes til ham et større Parti Bly, der var medført hjemmefra som Byttevare. Endelig blev der hurtigt truffet Bestemmelser om Ordningen af Koloniens Retsforhold, og den øverste Styrelse af Handelen og Faktoriet lagdes i Hænderne paa Crappé. Den 13. Februar 1621 kunde Giedde med *Elefanten* sejle tilbage til Ceylon, hvor alt i Mellemtiden var gaaet saa skævt som vel muligt. Skibet *Christian* var sunket i Bugten ved Trincomali, og det viste sig ugørligt at bjærge dets Ladning og Skyts. Soldaterne havde gjort Mytteri og plyndret Skibet *Pa-*

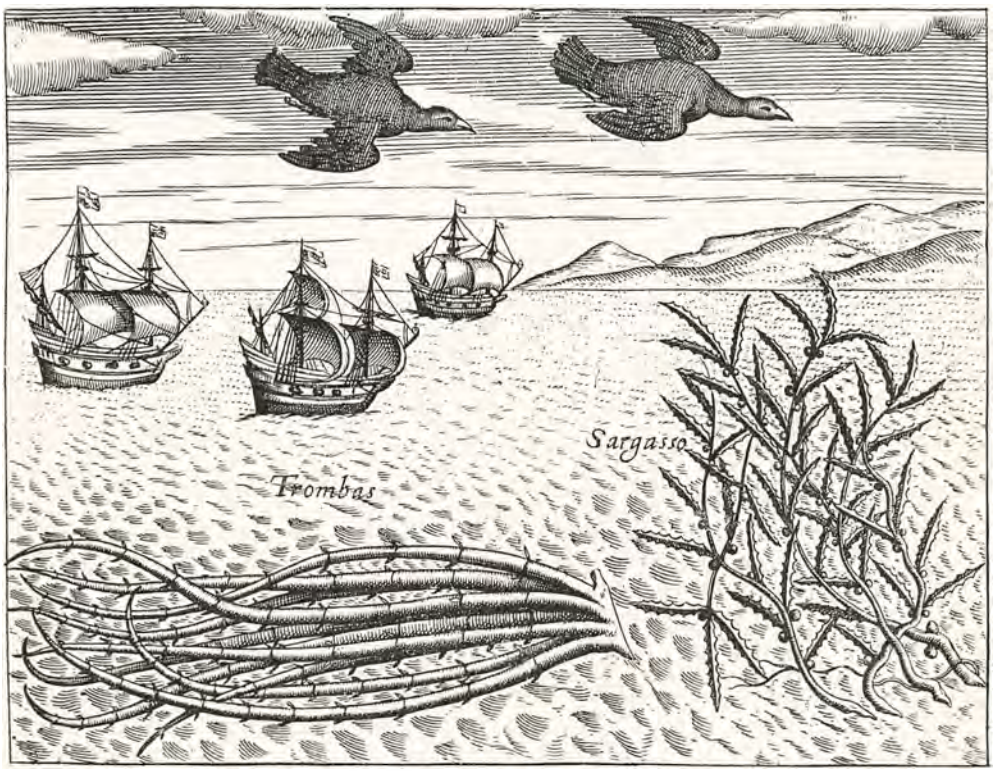
tientia, som ved Kap Verde blev kapret fra Sørøverne. Jagten *David* var uden Ordre fra Admiralen sejlet hjem, og Arbejdet paa Anlægget af Fæstningen i Distriktet Trincomali helt gaaet i Staa.

Over for alle disse Ulykker stod Giedde hjælpeløs. Han gjorde endnu et sidste Forsøg paa at bevæge Kejseren til at opfylde sine traktatmæssige Forpligtelser. Det var i Virkeligheden meningsløst; thi selv om Kandyherskeren til Punkt og Prikke holdt, hvad han havde lovet, formaaede de Danske dog formedelst Mangel paa Penge og Mandskab paa det daværende Tidspunkt aldeles ikke at hævde Stillingen. Erik Grubbe drog, ledsaget af et Par Mand, med Gieddes Brevskab til Kandy, og i tre lange Uger ventede Admiralen forgæves paa Svar. Saa turde han ikke opsætte Hjemrejsen længer. Besætningen paa *Elefanten* var demoraliseret og udtyndedes daglig ved Sygdom og Desertion. Det gik heller ikke an længer at tære paa de til Hjemfarten bestemte Forraad; ogsaa Pengene var det yderst smaat bevendt med. Natten mellem den 31. Maj og 1. Juni 1621 lettede derfor *Elefanten* Anker og satte Kursen mod Kap; *København* var allerede tidligere afsejlet til Koromandel Kysten, hvor Skibet foreløbigt skulde blive for at indtage Ladning.

Hermed var de Danskes Gæsterolle paa Ceylon udspillet. Fra den herlige Ø, der af Giedde ved Ankomsten blev hilst som »det forjette Land«, hjemførtes kun Ulykkesbud, skuffede Forhaabninger, en værdiløs Traktat samt en Del af *Davids* og *Elefantens* Ladning. Skylden herfor falder, trods adskillige Fejlgreb fra hans Side, ikke paa Admiralen. Foretagendet blev planlagt ud fra falske Forudsætninger og kunde umuligt gennemføres med den Styrke og de Pengemidler, man fra dansk Side formaaede at ofre derpaa.

Elefantens Hjemrejse forløb uden synderlige Æventyr og hurtigere end Udrejsen. »Den 25. August«, bemærker Giedde i sin Dagbog, »saae vi af de sorte Ravne med de hvide Nebbe, som plejer at være Capitis Bonae Spei Tegn«. »Den 29. om Morgenen saae vi Caput Bonae Spei med stor Glæde, og kom den 30. om Eftermiddagen udi Tafelbayen, hvor det Hollandske Skib (som de kort i Forvejen havde mødt i rum Sø) for os laae, som os en ganske Baad fuld af ferske Fisk tilsendte, førend vi endda havde ladet Anker løbe i Grunden«. »Den 12. September ginge vi i Herrens Navn derfra til Sejls. Samme Dag, førend jeg af-

seilede, lod jeg paa en Steen male efterskrevne Ord: Christiani Quarti Danske Konnings sex Skibe kome udi Tafelbayen den 9. Julii 1619 under Ove Giedde til Tommerup, som hid igien fra Indien tilbagekom, med Skibet Elephanten, den 30. Augusti 1621«.



164. Billede af de af Ove Giedde omtalte sorte Ravne med de hvide Næbbe, saa og af Trombas og Saragossatang. Efter Die oriental. Indien.

Den 2. Oktober anløb Skibet paa Farten Nord over *St. Helena*, »hvor vi om Middagen satte (ɔ: kastede Anker) paa Reyen (ɔ: Reden) udenfor Capellet«. »Om Morgenen (d. 3.) roede jeg selv syvende med den store Skibsbaad runden omkring det ganske Øland, saa vi ikke kom igien til Skibet førend efter Midnat«. Paa Hjemfarten fra Indien lagde man dengang hyppig Vejen over St. Helena. I sin Tid var Øen blevet besat af Portugiserne, der lige ved det eneste Sted, hvor Landgang er mulig, havde opført en lille Kirke (Capellet). Under Krigen mellem Spanierne og Hollænderne forlod Portugiserne Øen, der lange Tider

laa hen uden Beboere, et Tilholdssted for talrige forvildede Svin og Geder, som Søfolkene, der besøgte Stedet, jagede for at skaffe sig frisk Proviant. Hensigten med Admiralens forcerede Rotur var sikkert at finde en Plads, hvor hans syge og medtagne Folk kunde hvile ud og pleje sig — det lod sig altsaa ikke gøre. De raske blev under Kaptajnens Anførsel sendt ud for at fange Fugle og finde Citroner; der voksede nemlig en Del Citrontræer, som Portugiserne i sin Tid havde plantet, og allerede dengang var man klar over, at denne Frugt var et godt Middel mod Skørbug. Da man ikke kunde finde fornøden Teltplads, gik *Elefanten* den 12. Oktober igen under Sejl og fik uden videre Oplevelser under Vejs d. 1. Januar 1622 i Dagningen Englands Kyst i Sigte mellem Lizard og Falmouth. I Skibsraadet blev det bestemt at løbe ind til Plymouth for at rense Skibet og om muligt rejse et Laan paa nogle hundrede Daler til Indkøb af fersk Kost til Mandskabet; Pengekassen var nemlig ganske tom. Det synes at være faldet lidt svært at faa rejst denne beskedne Sum gennem de engelske Myndigheder, medmindre Giedde vilde drage til London. »Hvorover vi af en Hamborger Skipper erlangede paa Hans Maj. Vexel 600 Støkker von Achten*), med hvilke vi saa næppe tilkom, at vi sex levendes Faar maatte lade igien fra Skibet føre, fordi der ikke var Pendinge at betale dem med, endog vi der aldeles intet bleve skyldige«. Endelig fik Giedde den 25. Januar med Nød og næppe sit fuldstændig ødelagte Mandskab til igen at vove sig ud af Havnen og kunde den 6. Februar efter godt otte Maaneders Rejse lade Ankeret falde paa hjemlig Grund i den norske Havn »*Kaabervigen*« (ɔ: *Kobbervig* paa Østsiden af *Karmøen*). Der forlod Admiralen Skibet. »Den 17«, hedder det i hans Dagbog, »kom jeg til Mandal, den 27. til Bahus og den 4. Martii til Kiøbenhavn, hvorfor Guds hellige Navn være evindeligen Ære«.

Det ostindiske Kompagni eller rettere den ostindiske Handel var Christian IV.s Øjesten. Selv ofrede han store Summer paa den og skaanede heller ikke andre. Den ulykkelige Kejserkrig voldte naturligvis ogsaa paa dette Punkt stort Afbræk; men Handelen blev dog holdt i Gang og har vist ogsaa dækket sig, selv om den ikke gav Over-

*) En dengang meget kurant Mønt, spansk Piaster fra Philip den 2., som galdt 8 Realer. I Forordn. af 16. November 1619 sættes den lig med en dansk Rigsdaler in specie à 96 Skilling.

skud. Fortjenesten herfor tilkommer Roland Crappé, den danske Guvernør og Handelsleder i Østen, en Mand der paa denne vanskelige Post viste sig baade som et administrativt Talent og som en sjælden energisk og driftig Handelsmand. I Efteraaret 1621 rejste han til Danmark med Skibet *København*, der hjembragte en kostbar Peberladning, for personlig at virke for Udrustning af ny Skibe. I Foraaret 1623 vendte han atter tilbage til Indien med Skibene *Jupiter* og *Perlen* som General og Kommandant over Dansborg og al Kongens og Kompagniets Ejendom i Indien. Rundt omkring i Østen grundlagde han nu Faktorier og Kontorer. Ved Hjælp af de forholdsvis smaa Midler og den ringe Tonnage, man hjemmefra kunde stille til hans Raadighed, skabte han inden for Orientens egne Markeder en dansk Handel med Østens Varer, der kastede saa betydelige Summer af sig, at de rigeligt dækkede Koloniens Administration. Han forstod tilfulde Betydningen af den gyldneste blandt alle Handelssandheder, at man skal købe der, hvor Varerne kan faas billigst, og sælge der, hvor de betales højest. Men skal dette Princip gennemføres i stor Stil, kræves der baade rigelig Tonnage og dygtige Medhjælpere. Paa dette Punkt var Kongen trods alle Anstrengelser ikke i Stand til at opfylde hans Ønsker; men han skønnede i høj Grad paa sin dygtige Administrator i det fjerne Østen, stod i personlig Brevveksling med ham og ophøjede ham 1635 i Adelsstanden.

I Handel som i Krig kommer det først og fremmest an paa, hvem der kommanderer. Sandheden af dette Ord viste sig paa en sørgelig Maade for det ostindiske Kompagnis Vedkommende, da Crappé 1636 opgav den Post, han med saa stor Berømmelse havde ledet, og begav sig tilbage til Danmark, — men dette Afsnit af Kompagniets Historie falder uden for denne Skildrings Rammer.



ALM. SKIBSFART OG SØHANDEL I 17.–19. AARHUNDREDE

1. Handels- og Søfartsforhold i det 17.—18. Aarhundrede.

Med det 17. Aarhundredes Begyndelse var Handelsherredømmet overvejende i Englændernes og de driftige Nederlænderes Hænder, medens det tyske Handelsimperium, som vi kender det fra Middelalderen med den mægtige Hansa og de store, kapitalstærke Handelshuse i de mellemtyske Byer, var gaaet fuldstændigt til Grunde. Centrerne for Verdenshandelen var nu Amsterdam og London; disse Byer var gaaet mægtigt frem i Indbyggerantal og havde efter Datidens Forhold fortrinlige Havne, ved hvis Kajer der rørte sig et travlt Forretningsliv. Det var hovedsagelig over dem, at de forskellige Landes Produkter blev bragt frem paa Verdensmarkedet, i deres Besiddelse var den europæiske og oversøiske Mellemhandel. De tyske Byer var derimod i Tilbagegang; kun Hamborg, der geografisk havde bedre Betingelser end de fleste andre, og som forstod hurtigst af dem alle at læmpe sig efter de nye Forhold, holdt sig oppe, men ganske vist kun som Stabelplads for de engelske og hollandske Købmænds Varer. De hamborgske Købmænd blev efterhaanden for en stor Del de fremmede Købmænds Kommissionærer. Den franske Handel var ikke i særlig Fremgang før efter Aarhundredets Midte, Kolonialhandelen overvejende i Nederlændernes Hænder, indtil Forholdene i Tiden omkring Colbert forandredes noget, idet han søgte gennem de nyoprettede franske Kompagnier at trænge Hollænderne tilbage. De ita-

lienske Handelsbyer, der var gaaet meget tilbage, var efterhaanden blevet Stabelpladser; Levanthandelen var næsten helt i Englændernes og Hollændernes Hænder.

Handelsvejene var nu, efter som Verden var blevet større, blevet mangfoldigere; de var ikke som før fast afstukne, men var blevet bevægelige, det var nu blevet vanskeligere for Købmanden at overskue Markedet, kort sagt Mellemhandelen var blevet ganske anderledes vanskelig at beherske end i Middelalderen, da Hanseaterne og de italienske Handelsbyer havde den trygt i deres Magt. Dette Forhold fører naturligt til, at Købmandsstanden bliver i højere Grad specialiseret end forhen. Det var nu ikke længere muligt at drive Universalhandel; vi faar derfor, i Stedet for Købmanden der gør i alle Varer, bestemte Grupper af Købmænd, som behersker og nøje kender et bestemt Omraade og bestemte Varer, f. Eks. Levantkøbmænd, russiske Købmænd, ostindiske Købmænd etc. Ved Siden deraf, enten fordi Staten ikke selv skaffer sine Undersaatter den tilstrækkelige Retssikkerhed, saaledes som det f. Eks. var Tilfældet med det ældre engelske Levantkompagni, eller fordi en Kapitalisering var Betingelse for paa heldig Vis at kunne drive en vis Forretning med tilstrækkeligt Udbytte, saaledes som det var Tilfældet med det hollandsk-ostindiske Handelskompagni, der stiftedes i 1602, faar vi store Handelskompagnier, der kan tage de Opgaver op, som maatte ligge for. Ved Kompagniernes Stiftelse kunde Staten være mere eller mindre medvirkende; det viste sig hurtigt de fleste Steder, at en for stærk Indgriben fra Statens Side altid havde en uheldig Indflydelse, — det private Initiativ er nødvendigt i al Købmandsfærd.

Hvad der gav Englænderne og Hollænderne Herredømmet over Handelen, var det Forhold, at de bægge havde et fast Grundlag at staa paa, idet de hver for sig havde et Produkt i deres Magt, som var et uundværligt Led i Verdensforsyningen, Englænderne Klædet, Hollænderne Kornet. Dertil kom for Hollændernes Vedkommende, at deres Handelsflaade var den største i Verden og den bedste, ligesom de havde et kraftigt Vaaben i deres Fragttakster, idet de var i Stand til at holde billigere Takster end andre europæiske Nationer. Men desuden spillede deres geografiske Beliggenhed en stor Rolle, de laa »midt i Ver-

den«, hvad der i det 17. Aarhundrede spillede en betydelig større Rolle end nu, hvor Kommunikationsmidlerne har naaet en ganske anderledes Udvikling; de havde i Kraft deraf langt bedre Muligheder for at kunne tilfredsstille et øjeblikkeligt Krav end Købmænd fra mere afsides liggende Steder. Naar f. Eks. Spanien behøvede Korn, kunde det faa det tilført langt hurtigere fra Holland end fra en Østersøhavn. Dette Forhold, som resulterede i, at Hollænderne med deres grundige Kendskab til Efterspørgslen, tilriver sig Spekulationsforretningen, medens andre Landes Købmænd bliver deres Disponenter og Korrespondenter, blev ingenlunde uden Betydning, idet det var nødvendigt for Købmanden i Centrum, d.v.s. Amsterdam eller London, for at kunne disponere rigtigt, at have Kendskab til Tilbud og Efterspørgsel paa de lokale Markeder.

Hvad der gjaldt den tyske Østersøhandel med Korn, gjaldt i lige Grad den dansk-norske Handel, idet Korn og Stude var vort eneste betydelige Eksportprodukt; den beherskedes som Følge af de oven anførte Forhold paa samme Maade af Hollænderne, som allerede fra det 15. Aarhundrede havde haft fast Fod inden for den skandinaviske Handel. Desuden var vore Tilførsler fuldt ud afhængige af Hollænderne, hvad enten vi fik dem direkte over en hollandsk Havn eller indirekte over Hamborg.

Foruden Handelen over Holland og Tyskland spillede Handelen over England en vis Rolle, men den kunde langt fra komme til at betyde det for os som den hollandske, blandt andet fordi England maatte blive mindre Aftager af vort Korn, da det allerede nogle Aartier ind i det 17. Aarhundrede selv blev korneksporterende.

I det 17. Aarhundrede eller rettere allerede i den sidste Halvdel af det 16. bliver Statsideen stærkere. Staten tager stadig flere Opgaver op og gør dem til sine, den Bevægelse, vi plejer at benævne »Merkantilismen« bliver efterhaanden den fremherskende. En af de Ting, man med særlig Forkærlighed kaster sig over og tager op til Drøftelse, er Handelen, idet man mener at kunne spare Landet for store Udgifter ved at frigøre sig, altsaa ved saa vidt muligt at trænge de fremmede Landes Købmænd ud og lade Landets egne Undersaatter selv overtage Forsynings- og Egenhandelen. Var de ikke i Stand dertil, maatte Staten træde hjælpende til, indtil de var bragt saa vidt, at de kunde tage Opgaven op og

bringe den forventede Guldflod til Landet og saaledes med Rente og Rentes Rente godtgøre Bankieren, det vil sige Staten, den laante Forstrækning. Men man savnede i det 17. Aarhundrede ofte hos Regeringerne en Forstaaelse af de Indskrænkninger, de naturlige Forhold



165. Københavns indre Havn 1611, nu Gammel Strand.

maatte lægge i Vejen, og som man ikke med nogen som helst Udsigt til Resultat kunde sætte sig ud over; desuden havde man intet klart Blik for, at man for at kunne drive en kraftig Handelsvirksomhed i Vejret maatte kunne beherske et Produkt, som kunde hævde sig paa Verdensmarkedet og fremme en Eksporthandel, at man til at overtage denne maatte have en Købmandsstand, som i Teknik og Forretningsdygtighed var fuldt paa Højde med dem, man ønskede at slaa af Marken, samt at man maatte have Kapital, en Hovedbetingelse for enhver Udøven af Handelsvirksomhed.

Men dertil kom ogsaa den rent nationale Side af Sagen. Man ønskede ved den livligere Handelsvirksomhed, ved at se sit Flag vaje fra Skibe i fremmede Havne, at kaste Glans over Landet og over Kongehuset. Dette

førte desværre ofte til et Misforhold, naar en Sag skulde tages op, idet det praktiske Moment, der burde være det afgørende, blev skudt tilbage i anden Række, saaledes at »Os til Ære« gik forud, og at der for de i Foretagendet implicerede Købmænd kun blev det særdeles fromme Ønske, at det paabegyndte maatte faa et saadant Forløb, at det maatte blive »dennem med Guds Hjælp uden Skade«.

For at kunne vurdere, hvormeget berettiget der var i den Politik, der foranledigede Oprettelsen af Kompagnier og Manufakturer under Christian IV.s Regering, maa vi først kaste et Blik paa den danske Borgerstand og da navnlig paa den danske Købmandsstand omkring det 17. Aarhundredes Begyndelse, se paa hvilken Grund den stod historisk og hvilke Muligheder, der var for den til at naa saa langt frem, som Christian IV ønskede. Hvad hans Ønske gik ud paa, var at faa den pousseret frem, saa Landet kunde indtage en Plads blandt de europæiske Stater, der fortrinsvis havde deres Indkomme ved Søhandel og Søfart.

Under Christjærn II var der i Danmark et ikke ubetydeligt Tilløb til Dannelsen af en national kraftig Borgerstand. Betingelserne var da ret gunstige, idet Hansestædernes Handelsvælde allerede paa det daværende Tidspunkt var saa godt som brudt. Men med Grevens Fejde fik Borgerstanden et nærmest dødbringende Slag gennem det store Opgør med den danske Adelsstand. Det var jo nemlig denne Stand, som følte sig truet i sin økonomiske Eksistens ved at en kraftig Borgerstand voksede op, der i saa høj Grad havde bidraget til at slaa Spirerne til en saadan ned.

Noget af det, Adelen da ogsaa først og fremmest sikrer sig, er Privilegier, der skaffer den de gamle Rettigheder og en økonomisk Overvægt over for Borgerstanden, som for lange Tider maatte virke hæmmende for denne. Forholdet var jo i det væsentlige det, at Adelsmanden dengang baade var Kapitalist efter vore beskedne Forhold og for en stor Del sin egen Købmand og drev selv sine egne Stude til Elben eller sendte dem med Skib, som han selv fragtede, til Holland, samt gjorde største Delen af sine Indkøb der, eller skrev direkte til sin tyske Handelsforbindelse uden Brug af nogen Mellemmand. Den borgerlige Købmands Stilling blev derved i ikke ringe Grad reduceret; han var nærmest Smaahandler, som høkrede og parterede sine Varer ud en detail, og

da navnlig til Borgere og Bønder. Der var dog i de »større« Byer nogle enkelte Købmænd, hvis Stilling var betydeligere, men det var som sagt kun faa, og det kan ofte paavises, at den Kapital, de arbejdede med, var laant af Adelen. Men i mange Byer ernærede de handlende sig lige saa meget af Landbrug og Haandværk som af Købmandskab. Handelsstandens Blik var i denne Tid rettet indad og nedad, mod de fremmede, der drev Forprang, og mod Bønderne, der søgte direkte Forbindelse med de fremmede, der »strippede om paa Landsbyerne« eller krænkede Købstædernes Torverettigheder; derimod gik der endnu en rum Tid, inden den saa opad, d. v. s. mod den overmægtige Adels Privilegier, og udad mod fremmede Lande.

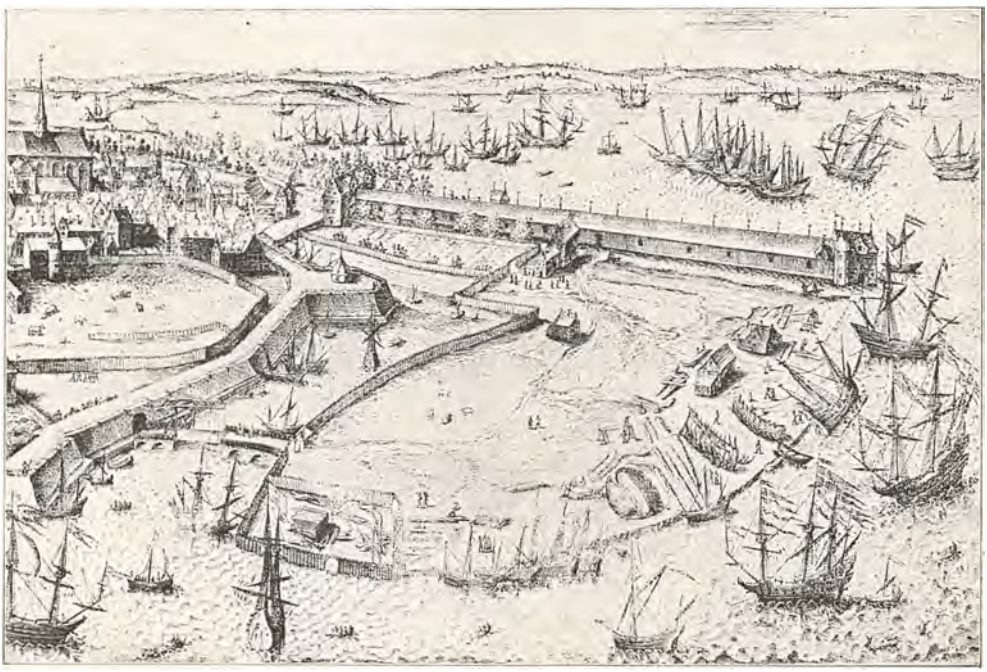
Men allerede fra Begyndelsen af anden Halvdel af det 16. Aarhundrede begynder Forholdene at ændres noget til Gavn for Borgerstanden paa Grund af Forskydninger paa Verdensmarkedet. Sydeuropa bliver da en større Aftager af en af vore Hovedfrembringelser, nemlig Korn. Vi kommer nu i direkte Forbindelse med Spanien, hvorhen vi saa smaat begynder at sende Skibe, om end det først er i det 17. Aarhundrede, at denne Forbindelse faar større Betydning. Men det hele Opsving i det nordeuropæiske Handelsliv fører ogsaa med sig, at vi kommer i en ganske anderledes intim Forbindelse med de store udenlandske Købmandshuse, som var Opkøbere af vore Landbrugsprodukter. Her slaar da Adelsmandens ret elementære Forretningsdygtighed ikke længere til, og dette giver driftige danske Købmænd en Chance til at forbedre deres økonomiske Stilling. For Eks. maa den hollandske Købmand, der skal sende vore Produkter videre, have en Kommissionær, han kan henholde sig til og som kan lette hans Dispositioner for at Mulighederne for en god Forretning ikke skal forringes. Men dertil kan han kun bruge en borgerlig, købmandsmæssig uddannet Mand. Derved etableres samtidig en livligere Forretningsforbindelse mellem danske og hollandske Købmænd, — de danske faar deres »Faktor«, i Amsterdam. Paa den Maade trænges Adelsmanden efterhaanden mere ud af den direkte Handel, medens borgerlige Købmænd vinder Terræn, selv om driftige Adelsmænd endnu i det 17. Aarhundrede stadig driver deres Forretning paa gammel Vis. I Stedet for kaster de sig med større Iver, under Indflydelse af de højere Priser, som Landbrugsprodukterne nu giver, over nye Maader at

drive Jorden frem paa til større Udbytte. Vi faar derfor nu de store Mageskifter af deres spredte Gods og Ladegaardsdrift. Desuden binder de store Byggeforetagender, som gik sammen med Mageskifterne, de adelige Herrers Kapital; de Penge, der blev anbragt i Handelsforetagender blev, foruden Hjemlandets borgerlige, overvejende fremmede, hollandske og tyske. Men ved at indgaa som et efterhaanden uundværligt Mellemled i Forholdet til Udlandet, er Købmandsstanden allerede vundet et godt Stykke frem; den havde faaet Impulser udefra og tilegnet sig en Teknik, som hjalp den til at hævde Stillingen. Handelsformerne var nemlig da allerede af et helt moderne Tilsnit; vi træffer i Forholdet mellem Reder og Befragter de samme Dokumenter, som vi kender fra vor egen Tid, man forsikrede sine Varer mod Risiko til Søs, før man afsendte dem, betalte sine Varer med Veksler etc.

Men alligevel, Forholdene var i Begyndelsen af Aarhundredet, trods alle Fremskridt og trods det, at man ogsaa politisk sporede en Udvikling af den borgerlige Stands Betydning, forbavsende smaa. Kun faa Købmænd hævede sig op til en virkelig betydelig Stilling, om end man i enkelte af de større Byer kunde begynde at tale om et Handelsaristokrati. Kun faa Byer var gaaet betydeligt frem i Vækst, vor Handelsflaade var af kun ringe Størrelse. Foruden København var der kun enkelte Byer af nogen Betydning. Af disse var Helsingør noget for sig, idet denne Stad paa Grund af sin Beliggenhed havde et mere internationalt Præg end de øvrige danske Byer. Paa Fyn var der en ret velstillet Købmandsstand i Odense; i Jylland var de vigtigste Byer de gamle »Storstæder« Aalborg, Aarhus og Ribe; sidstnævnte By var for den danske Eksport til Holland, hvad Esbjerg nu er for vor Eksport til England, og havde flere Begunstigelser end de fleste andre. Godt stod Byerne i Slesvig og da navnlig Flensborg, hvis Beliggenhed nær de store tyske Byer gav den et udmærket Afsætningsmarked. Denne By havde en virkelig dygtig Borgerstand, den havde en god Handelsflaade og en ikke ringe Handel paa Kongerigets Byer og paa Norge. Men man var tilbøjelig til at regne Flensborgerne for »udlendiske Kiøbmænd«, og det var vistnok Christian IV ubehageligt at maatte erkende denne Bys kommercielle Overlegenhed, naar han saa hen til de kongerigske Byers ringe Tilstand.

Christian IV havde en klar Forstaaelse af, hvormeget det betød

for Landets økonomiske Stilling at have en kraftig, veluddannet Købmandsstand saa vel som en dygtig Sømandsstand. Han var klar over, at noget maatte der gøres for at faa mere Liv, mere Initiativ ind i Handelsstanden, og Tiden var netop ret gunstig til at faa en Rekruttering



166. Københavns ydre Havn eller Christian IV.s Revier 1611; det gik, som en Del af Stadsgraven, uden om Holmens Kirke og op til nuværende Kongens Nytorv.

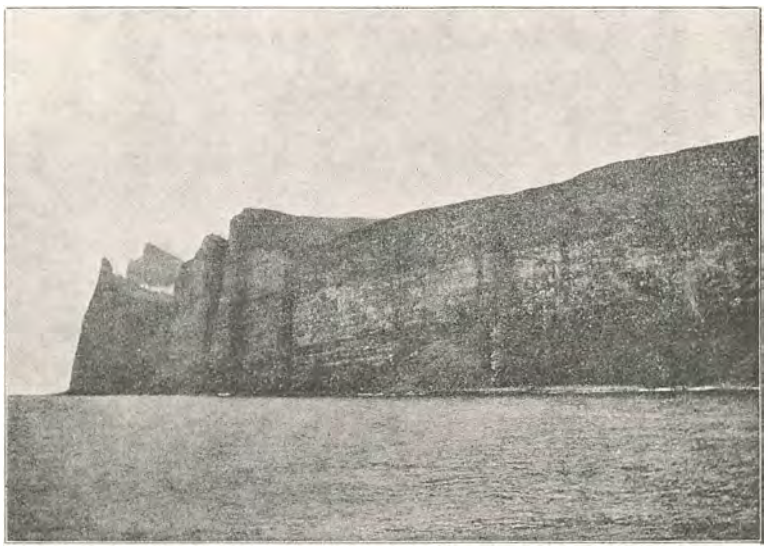
„Holmen", Orlogsværftet i Forgrunden; til venstre en Del af St. Nicolai Kirke, mere ind i Billedet Østerport, til højre Frederik II.s Reberbane.

ude fra til Forbedring af nævnte Stand. Hvad der hjalp uhyre meget dertil, var Trediveaarskrigen, som fra 1618 gjorde Forholdene i Tyskland ubekvemme og ødelæggende for Købmandskab. Der var store Muligheder for at faa dem i Tale, der lede og kede af de urolige Forhold og for at redde deres Kapitaler intet havde imod at forlade deres Fædreland for at søge Lykken i et neutralt Land. Vi faar da ogsaa en hel lille Strøm af Tyskere, suppleret med Hollændere, der i det 17. Aarhundredes Begyndelse bidrog til at give de danske Byer et større Handelsliv end tidligere. De fleste af dem var gennemgaaende kapitalstærke, og Kapital og atter Kapital trængte man i høj Grad til. Det er da heller ikke Forholdet, at

Byerne var kede af, at fremmede Købmænd nedsatte sig; tværtimod fremhæver de ofte i deres Supplikker til Kongen det ønskelige i, at fremmede nedsatte sig for at drage Kapital til Byen, og om nationale Modsætninger og Brydninger var der slet ikke Tale. Saaledes nævner en kongelig Kommissær, der havde forhandlet med nogle Byers Borgere paa Kongens Vegne: »Her er vel nogle Tyskere iblandt disse Borgere, som jeg har underhandlet med om at træde ind i dette Kompagni, men det er og gode Dannemænd, det jeg ikke andet haver fornemmet og af de formueste og bedste Borgere, som driver den største Handel her er.« Det er særlig de større jyske Byer, nogle skaanske og København, der kommer til at nyde godt af denne Tilvækst. I København kom dertil en Del Købmænd, som Christian IV havde indkaldt, den mest kendte af disse er Johan Braem. Denne var af fornem hamborgsk Købmandsslægt og havde set sig om i Verden, taget Del i Forretningslivet i Lissabon og Amsterdam. 1618 kom han til København, hvor han blev den betydeligste Købmand og Medlem af eller »Bevindtheber« for flere af de betydeligste Kompagnier, navnlig det ostindiske og det grønlandske. Men dertil kan sikkert regnes ogsaa de Købmænd, som havde været Handelstjenere hos Købmænd i Hertugdømmerne og de nordtyske Byer, med hvem Kongen har staaet i Forbindelse, deriblandt f. Eks. Herman Issenberg og Steffen Rode. Disse Købmænd dannede sammen med den gamle Kærne af Borgerstanden det nye Handelsaristokrati.

Det var denne Borgerstand, Christian IV maatte regne med, naar han drømte om at kaste Glans over Riget. Det var en Borgerstand, som absolut var i Fremvækst, hvori der var kommet mere Saft og Kraft. Saaledes i København, hvis Raad 1622 udtaler, at Søhandel og Købmandsskab, Gud være lovet, daglig tiltager. Men alligevel var den ret ringe, idet kun faa Byer havde et blot forholdsvis betydeligt Antal Købmænd. I Lund f. Eks. var der kun to, siger og skriver to saadanne, Resten var Haandværkere og Landbrugere, og det var ikke noget enestaaende Tilfælde. At Kongen har været klar over, at det gjaldt om at gøre Byerne betydeligere, viser sig tydeligt; derom vidner den Nedlæggelse af mindre Byer og Anlæggelsen af nye, der formentlig skulde have bedre Betingelser. Et af de Foretagender, han ventede sig mest af i denne

Retning, var sikkert Anlæggelsen af Glückstadt, idet han mente at kunne gøre denne By til en Rival til Hamborg som Stabelplads. Hvad der ganske sikkert var af stor Betydning var »Aabningen« af de skaanske Byer for Søhandelen i Tyverne, »paa det at Søfarten kan tiltage«; det bevirkede øjeblikkelig, som det fremgaar af Toldregnskaberne, at Hollænderne optager en større Kornhandel, medens Skaane før for en Del havde haft sit Afsætningsmarked mod Syd, d. v. s. Tyskland.



167. Kap Nord paa Island. Efter Fotografi.

Ogsaa paa anden Vis viste Christian IV Byerne sin Interesse, idet Bystyre og Byforhold søgtes ordnet bedre end hidtil. Her er det atter de økonomiske Interesser, som spiller en fremtrædende Rolle; vi faar et Samlingssted for Købmænd i København, nemlig Børsen; der nedsættes en Domstol, der skal kunne dømme i søretslige Sager i Sundet og Norge, naar Sagerne indankedes lovligt for den; man indfører en Slags Voldgiftsdomstol, de saakaldte Overkøbmænd, som sammen med tvende andre Købmænd skal søge at forlige Parterne, der er blevet uenige om merkantile Spørgsmaal, som Selskaber, Fragter, Assurance etc., før Sagen gaar til Doms. Alt dette bidrager selvfølgelig til at give Borgerstanden større Selvstændighedsfølelse, gør, at den af og til, om end foreløbigt kun svagt, begynder at harmes over Adelens økonomiske Privilegier.

Saaledes laa Forholdene, da Christian IV greb kraftigt ind.

I 1616 og de nærmest følgende Aar udfoldes der en rastløs Virksomhed for at drive Handelen i Vejret. Man mente, at Forholdene nu var modne dertil; en betydelig Kapital var gennem de indvandrede fremmede Købmænd bragt til Veje, og Initiativet til Oprettelsen af Kompagnier i Danmark er udgaaet fra netop denne Kreds af indvandrede, idet det var to i København bosatte Hollændere Jan de Willum og Herman Rosenkrans, der gav Stødet til Oprettelsen af det første større danske Handelskompagni, nemlig det ostindiske.

Kompagnidannelsen var efter bedste udenlandske Mønstre, engelske og hollandske; man skaffede sig saaledes et Eksemplar af Privilegierne for det skotske indiske Kompagni. Man skulde ved Sammenskud skaffe den nødvendige Kapital til Veje; det skulde i alle Henseender være et nationalt Foretagende, hvortil alle Stænder skulde yde deres Bidrag, ligesom Statsmagten direkte skulde være interesseret. Foretagendet var anlagt som Aktieselskab. Hvorledes dette Kompagnis Skæbne blev, vil andet Steds findes udførlig behandlet, her skal vi blot lægge Mærke til, at det hurtigt mistede sit nationale Præg, idet man ikke kunde rejse de nødvendige Penge i Landet, men maatte henvende sig til hollandske og hamborgske Købmænd, som efterhaanden blev stærkt engageret og gav Kompagniet et Præg, som langtfra var det, man oprindelig havde tilsigtet.

Handelen paa Island var allerede betydelig i det 16. Aarhundrede, og for det gamle københavnske Handelsaristokrati havde den været ret indbringende. 1602 stiftedes et islandsk Handelskompagni, som for tolv Aar fik Eneret til Handelen paa denne Ø. Meningen var, at man skulde fortrænge de fremmede Købmænd, Hamborgere, Lybækkere, Bremere og andre, der før havde besejlet Øen og haft Forpligtelse til at forsyne Indbyggerne med Levnedsmidler, da Kongens egne Undersaatter nu »Gud være lovet« var saa formuende paa Skibe og Købmandsvarer, at de kunde paatage sig dette Hverv. Derfor fik Borgere i København, Malmø og Helsingør overdraget denne Handel. Efter de tolv Aars Forløb fornyedes Privilegierne og 1619 fandt en Omordning Sted.

Der blev fastsat en vis Takst for islandske Varer; de kongelige Jordebogsindtægter (Lensindtægter) blev mod Vederlag overdraget Kom-

pagniet i Nordlandene og Vardøhus Len. Det var nu København, som var blevet den dominerende inden for de Byer, der havde Eneretten; her foregik Udrustningen, det er særlig den Privilegierne er givet, medens Borgere fra Helsingør og Malmøe kan deltage. Af saadanne Deltagere var der dog i 1620 kun tre. Kompagniet skulde selv skaffe sig Skibe; af hvert Skib skulde pr. Rejse svares 20 Rdlr. (En Rigsdaler regnedes i 1890 = 8 Kroner i Købeværdi) plus Havnetold, men var fri for al anden Told, deriblandt Øresundstolden. 1631 fik Kompagniet Privilegium paa Hvalfangst under Island; dette Privilegium fornyes gentagne Gange. 1646 blev det Islænderne forbudt at handle med fremmede, navnlig da med Hollænderne. Dette Kompagni holdt sig længe med godt Resultat, om end det ogsaa havde Vanskeligheder at udstaa. Indtil 1638 havde Kompagniet haft i alt 19 Skibe, der havde forrettet »den ganske Islandske Seglation«, deraf var de 14 i Behold, Resten solgt; af disse var de otte Skibe Kompagniets, medens de seks var Participanternes »egne Skibe, som til dette Farvand ogsaa bruges, naar de til Stede er«. 1647 passerede for dette Kompagnis Regning tolv store Ladninger gennem Sundet med islandske Varer. Kompagniet var et af de bedst ledede,



168. Neptunstøtten ved Børsrampen.
Fra Werner: Børsen.

idet det var et af dem, der købmandsmæssig var friest stillet. Det var fri for »Statens« Penge og var et fuldstændig privat Foretagende økonomisk set; desuden var det en Handel, som de Købmænd, der ledede det, kendte særdeles godt til.

Den grønlandske Handel blev taget op efter Jens Munks Opdagelsesrejser. Maaske paa hans Initiativ blev det af Jan de Willum ledede Hvalfangerselskab stiftet. 1616 stiftedes et lignende Selskab af københavnske Storkøbmænd, Mikkel Vibe, Thomas Lorch o. a. Men først under Johan Braems Ledelse fik Selskabet en virkelig Betydning, hvorom andet Steds. Det var godt ledet og betalte sig i lang Tid særdeles godt. Derimod var det Kompagni, som i 1652, med Henrik Müller som Direktør, fik Privilegium paa Grønlands Besejling, nærmest en Fiasko, Udbyttet af Handelen med Grønlænderne var ganske overordentlig ringe og man standsede allerede i 1654 Rejserne paa Grund af manglende Rentabilitet.



169. Snefellsjøkul. Efter Fotografi.

Et i mange Henseender interessant Foretagende var Oprettelsen i 1621 af de danske Saltkompagnier. Handelen direkte paa Spanien var i det 17. Aarhundredes Begyndelse gaaet stærkt tilbage. Det skyldtes flere Aarsager, en af de væsentlige var vel nok Krigstilstanden i det 16. Aarhundredes sidste Halvdel mellem Spanien og Nederlandene; i de roligere Fredsaar var den af Mangel paa Kapital ikke taget op igen. Saa kom 1621 med fornyet Krig mellem Nederlandene og Spanien, og Christian IV.s Plan var da at lade Landets Undersaatter selv overtage denne for Landet vigtige Handel og skyde Hollænderne ud. Kompagnierne var anlagt efter hollandsk Mønster; det skulde ikke være et enkelt stort Kompagni, men der skulde rundt omkring i Landet lægges Kompagnier, hvortil flere Byer skulde høre. Man maatte kun benytte fremmede Skibe, saafremt der ikke var danske nok at faa; disse Skibe skulde helst være Defensionsskibe, som i Krigstid kunde bruges i mili-

tært Øjemed. Adelige og Gejstlige kunde indskyde Penge i Kompagniet som Aktionærer, men maatte ikke have noget med Ledelsen at gøre.

Vi skal nu se, hvorledes Gangen var med et saadant Foretagendes Oprettelse. Først udgik der et kongeligt Brev til nogle Rigsraader, gaaende ud paa at give nogle af Søstæderne Privilegier paa at indføre spansk og fransk Vin og Salt i den Hensigt at danne Kompagnier. Vi har endnu bevaret nogle af disse Erklæringer. Holger Rosenkrans ansaa Foranstaltningen for gavnlig, dog var der »tvende Difficulteter« han vilde pege paa. Den ene var den, at hvis man forbød fremmede at indføre Salt straks, vilde det volde Vanskelighed at holde Landets Forsyning vedlige, da flere Steder og Provinser ikke ejede Skibe, der kunde befare Spanien og Frankrig og først skulde have disse Skibe »udensteds«, hvad der vilde tage lang Tid. Den anden var Nederlændernes Stilling; man vidste ikke, hvordan de vilde optage denne Sag, og i hvert Fald var det ikke klogt at forbyde fremmede at sejle paa Danmark, saa længe man ikke var vis paa, at man selv kunde bestride sin Fragtfart. I øvrigt vilde han anse det for heldigt, om danske Skibe i højere Grad end hidtil kunde besørge den danske Handel. Eske Brok paapeger, at paa Grund af de nederlandske Stridigheder og paa Grund af »Soterne«, som har raset, er Saltet ikke alene blevet meget dyrt, men paa Grund af manglende Tilførsler blevet Sildefiskeriet til stort Afbræk. Det vil derfor være godt, om Landet selv kan paatage sig denne Fart; det er »raadsomt og godt«, thi derved kunde Landets egne Børn »deris Næring prosperere og tiltage«, og den Profit, som før gik i fremmedes Lommer, tilfalde Kongens egne Undersaatter, hvis de ellers vilde sælge Saltet til samme Pris som de fremmede. Dog maa man først »accordere« med »Staterne«, at Handelen kan foregaa uhindret.



170. Johan Braem, Købmand i København 1595—1646. Efter Stik af Helwaeg.

Vi vender os nu til Byerne for at se, hvad de svarer paa den kongelige Forespørgsel om deres Villighed til at indtræde i Kompagnier.

Skaane: Borgerne i Ystad vil gaa med til Forslaget om at udruste et Skib, mod at nyde og beholde Salthandelen i deres egen By og omliggende Smaabyer og mod af Kongen at faa økonomisk Støtte, til Handelen er kommet i Gang. Christiansstad kan paa Grund af adskillige Ulykker kun give 2000 Rdlr., Sølvitsborg slet intet det første Aar formedelst en Ildebrand. Malmø vil stille to Skibe, men vil ikke gaa sammen med Landskrone, som Kongen ønsker det. Kongen har ønsket, at Byen skal holde nogle Bøsseskytter, det bør rettelig være Participanternes Sag. I Kongens Instruks staar, at der skal forordnes en Forstander, der skal forestaa hele Ledelsen af Kompagniet; man ønsker i Stedet to eller tre, hvis Vederlag, hvis de overhovedet skal have noget, skal fastsættes af Kongen. Desuden bør Participanterne have Lov til at sælge Saltet, som de vil, i store eller smaa Partier, da det vil vare ved til langt ud paa Sommeren. Under Uheld og urolige Vindforhold, saa Skibene ikke kommer af Sted, vil man have Ret til at købe Salt i Sundet. Lund kan paa Grund af Armod slet intet indskyde. Landskrone vil foreløbig udruste et Skib paa 100 Læster, dog maa man »paa det at Compagniet ved Magt kan blive« fordre, at der kommer Forbud mod, at Folk rejser til Helsingør og der forsyner sig med Salt. Desuden ønsker man fuldkomment Monopol paa Salt- og Vinhandel i Skaane, idet det skal forbydes Udlændinge at handle paa »Landet«. For øvrigt var Landsdelens Behov c. 400 Læster.

Halland: Halmstad kan forhandle 80—100 Læster. Fattig By, der dog sammen med Varbjerg og Laholm vil udruste et Skib og indskyde 2400 Sletdaler (à $^3/_4$ Rdlr.). Ønsker Monopol paa Salthandelen. Varbjerg kan forhandle 50 Læster Salt, undertiden 60, stundom langt mere. Vil sammen med Halmstad og Laholm danne Kompagni og indskyde 4000 slette Dalere. Betingelser i øvrigt nogenlunde som Halmstad. Laholm kan kun forhandle 10 Læster Salt, vil dog indskyde 1600 slette Dalere. I *Bleking* behøver Christianopel 100 store Læster Salt, som man vil købe hos Kongen eller Kompagniet. Rønnebye tilbyder at indskyde 2000 Dalere. Paa *Sjælland* erklærer København at ville fortsætte med sin Handel paa Spanien, som allerede er begyndt med et

stort Antal Skibe og anser det ikke for tilraadeligt at danne noget nyt Kompagni. Køge vil udruste et Skib paa 100 Læster og siden et til eller flere, om nødvendigt var. Ønsker priviligeret Ret til at forsyne Roskilde, Ringsted, Hedinge og Møen med Salt og Vin. Vordingborg er villig til sammen med Næstved at udruste et Skib paa c. 100 Læster, Kallund-



171. »Risen og Kærlingen« Nordstrømø, Færøerne. Efter Fotografi.

borg vil indskyde 500 Rdlr., Helsingør undskylder sig med den gullandske Handel. De har paataget sig at forsyne denne Ø med Salt og hed Vin og mere tør de ikke paatage sig, men for at opfylde denne Forpligtelse er de villig til at udruste en Spaniefarer. Roskilde, Holbæk, Ringsted, Slagelse, Slangerup, Præstø, Skelskør, Korsør, Stege og Nykøbing erklærer, at de aldeles intet evner at indskyde i et saadant Foretagende. Paa *Fyn* vil Nyborg, Svendborg, Faaborg og Rudkøbing danne et Kompagni mod at faa visse Betingelser opfyldt. De ønsker Monopol, Ret til selv at fastsætte Priserne paa Salt og Vin og andre Varer, som Skibene maatte hjemføre etc. Odense vil overhovedet intet have med Salthan-

delen at gøre. Paa *Lolland* og *Falster* vil man i Fællesskab udruste et Skib paa 100 Læster til at hente Vin og Salt i Spanien. I *Jylland* besøgte kongelige Kommissærer de større Byer og indhentede Erklæringer fra de mindre, hvorefter man fordelte Deltagerne i tre Kompagnier. Hvad Havnene angik, stod det meget sløjt til, — det var Kongens Mening, at Skibene skulde være paa 100 Læster — kun Aalborg havde en Havn, der kunde anløbes af tilstrækkelig store Skibe. Saavel Aarhus som Ribe kunde kun anløbes af Skibe paa indtil 70 Læster. Dog laa der fire Mil fra Ribe en Havn, der hed List, og en god Mil fra Aarhus en Havn, der hed Kallø Vig, der kunde benyttes. Kompagnierne lover saa vidt muligt at forsyne Købstæderne og Landet med Salt. Dog vil Ribe og Vestkysten nogen Tid behøve nogen Hjælp, dels fordi det vil volde Vanskelighed at købe Skibe paa Grund af den ringe Sum, der er indkommet, dels fordi det vilde være forbundet med store Omkostninger at maatte losse fire Mil fra Købstaden. Angaaende Direktørerne, har Kommissærerne udnævnt tre eller fire for hver By, efter Kompagniets Størrelse, deres Honorarer var fra 50—80 Rdlr. I øvrigt ønsker Kompagnierne, at deres saavel Ex- som Import paa Spanien og Frankrig ikke maa blive ramt af eventuelle Udførselsforbud paa disse Lande, det være sig foraarsaget af Krig eller anden Aarsag. Endelig ønsker Kompagnierne ogsaa at »en Ligger, som altid skal blive udi Spanien og skrive dennem al Tilstand til« skal lønnes af Kompagnierne i Fællesskab. Hvis det viser sig, at een er for lidt, maa der udsendes flere.



172. Epitaphium i Holmens Kirke over Jacob Madsen, Borgmester og Købmand paa Christianshavn, Ejer af Børsen 1647—1653.

Der findes en fuldstændig Fortegnelse over de jyske Saltkompagniers Participanter. Indskuddene varierer fra 50—500 Rdlr. for »gemene

Borgeres« Vedkommende. Desuden har ganske faa Adelsmænd givet Indskud, efter at være blevet kraftigt opfordret dertil af Kommissærerne paa Snapstinget i Viborg. Albrecht Skel, Iver Jul og Peder Lange indskød i Ringkøbing Kompagni tilsammen 1800 Daler, Knud Gyldenstjerne 500 Daler i Holstebro Kompagni og Otto Brahe 500 i Randers Kompagni.

Af de borgerlige Participanter havde:

Ribe	46	Participanter	med	Totalindskud	3300	Daler.
Varde	8	—	-	—	500	-
Ringkøbing..	14	—	-	—	1000	-
Aalborg.....	31	—	-	—	6500	-
Viborg.....	31	—	-	—	1820	-
Lemvig	9	—	-	—	650	-
Skive.....	4	—	-	—	200	-
Holstebro ...	9	—	-	—	550	-
Aarhus	47	—	-	—	3050	-
Kolding	25	—	-	—	1550	-
Vejle.....	12	—	-	—	800	-
Horsens	30	—	-	—	1600	-
Hobro.....	5	—	-	—	300	-
Mariager....	10	—	-	—	500	-
Randers	32	—	-	—	2450	-

De tre store samlede Kompagnier, Ribe, Aalborg og Aarhus havde da altsaa henholdsvis:

Ribe...	68	Participanter + 3 Herremænd,	Totalindskud	6600	Rdlr.
Aalborg	85	—	—	10220	-
Aarhus	162	—	—	10750	-

I alt i de jyske Kompagnier 318 Participanter
med 27570 Daler Aktiekapital.

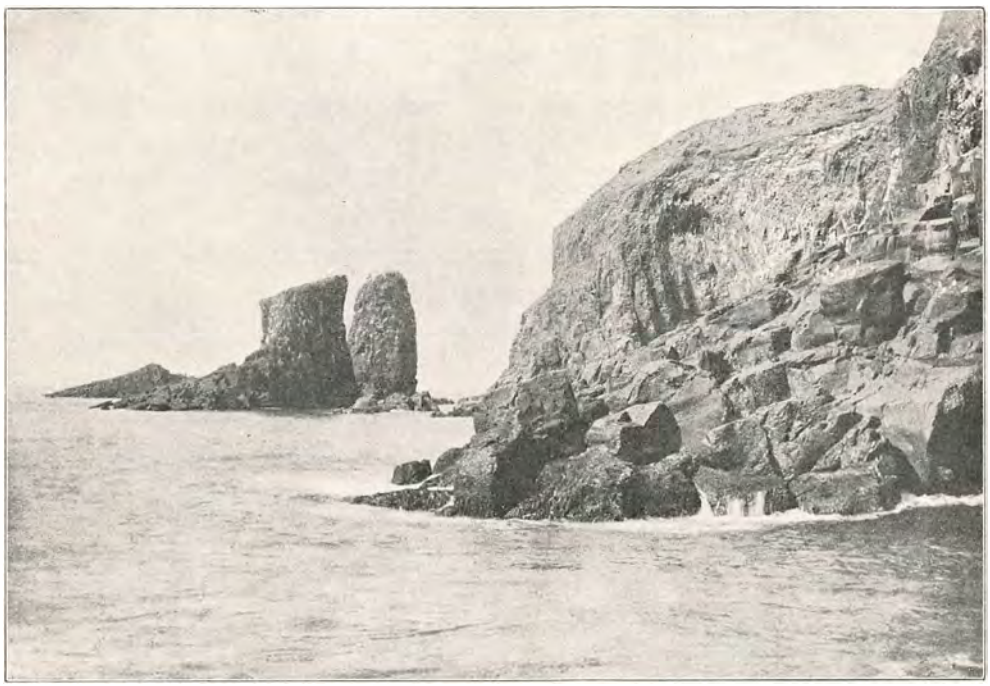
Denne Opstilling er overordentlig lærerig. Den viser, hvor utrolig lille Evnen og Viljen var, og viser, hvor elendige Havneforholdene var; der fandtes kun een eneste Havn i Jylland, der kunde tage et Skib paa 100 Læster. Og saa den imponerende Aktiekapital! Til Sammenligning tjener, at en stor københavnsk Købmand, Steffen Rode, havde en aarlig Omsætning paa over 100,000 Rigsdaler. For de 27570 Rdlr. skulde man saa først til at indkøbe Skibe; man forstaar, at der derefter ikke var ret meget

igen, naar samtlige 9—12 Direktører havde faaet deres Gage og Søfolkene og de Bøsseskytter, man havde lovet Kongen at holde, deres Hyre, samt faaet anskaffet Kanoner etc.

Desuden er det meget karakteristisk, at mellem de Byer, der ikke ønskede at deltage i Dannelsen af de nye Kompagnier var København, Helsingør og Odense. Dertil kommer, at de anførte Penge kun var udlovet, og at det holdt haardt at faa dem indkasseret. Det hjalp ikke stort, at man rettede sig efter Byernes Ønsker, det gik alligevel ikke; selv efter at man i 1623 gennemførte Monopolet, var Gevinsten for disse tarvelig. Ej heller førte det til stort, at man gav de Byer, der drev Salthandelen, Lov til at købe Korn i Tyskland og lægge op i jyske Havnebyer til Eksport til Spanien. En Del af Skibene var desuden blevet kapret af Spanierne, eftersom det for en Del var hollandske Skibe, man havde indkøbt, og Spanierne ikke vilde anerkende dem som danske. Christian IV tilbød gentagne Gange Konvoj fra Flækkerøen til Spanien, men der meldte sig ikke ret mange, til Kongens store Ærgrelse. Men selve Ledelsen skortede det ogsaa paa; der klagedes over, at Udgifterne var for store, og at man ikke havde handlet saa forsigtigt som man burde. Allerede 1625 blev det hallandske og blekingske Kompagni opgivet og andre fik Tilladelse til at føre Salt til denne Landsdel; 1626 sker det samme i Skaane og Sjælland, derimod sloges man bogstaveligt talt endnu nogle Aar i de jyske Kompagnier; Kongen maa gentagne Gange gribe ind gennem Lensmændene for at »adskille« de vrede Participanter; Gevinsten var blevet negativ og det hele opløste sig i Processer mellem disse indbyrdes.

Foruden disse større Kompagnier stiftedes i 1625 af Johan de Willum og Konsorter det *vestindiske Kompagni*, der kunde optage saavel inden- som udenlandske Participanter. Det fik Privilegier paa otte Aar til at handle paa Vestindien, Brasilien, Virginien og Guinea, dog skulde det forpligte sig til ikke at komme paa saadanne Steder, som kunde foraarsage Kongen og Kronen Misforstaaelser. Dette Kompagni havde ingen Fremgang, ej heller andre, senere stiftede vestindiske Kompagnier. Et saadant faar for Eks. sine Privilegier fornyede paa to Aar »paa det at de deres erlidene Skade paa samme Sejlads nogenledes kunde faa oprettet og igen erstattet«.

1636 fik Johan og Gødert Braem Privilegium paa Oprettelsen af et *guineisk* eller *afrikansk* Kompagni; de maatte deri indtage »en og anden Udlænding«, af hvilken Nation, det end var. Kompagniet blev fritaget for al Ind- og Udførselstold i tolv Aar med Løfte om senere høje Privilegier. Dette Kompagni har vel i nogen Grad øvet Tiltrækning paa Kon-



173. Myggenæsholmen, Færøerne.

gen derved, at det gav Mulighed for en Kolonisation paa Guldkysten. Dets Skæbne er ret ubekendt, men bevirkede, at en livligere Besejling af denne Kyst fandt Sted, og at man fik oprettet nogle Faktorier, som efterhaanden blev faste med »overliggende« Handelstjenere, indtil næste Skib kom. 1653 fik Renteskriver Jens Lassen og andre Privilegier paa at besejle de vestindiske Øer; denne Tilladelse er ogsaa blevet udstrakt til at gælde Afrika. Der har ikke hersket idel Tilfredshed med Sieur Jens Lassens Ledelse; saaledes er en Parthaver utilfreds, fordi han af den første Rejses Udbytte paa sin Part, 718 Rdlr., kun har faaet tre Toppe Sukker som Prøve og Foræring, skønt »Skibet lykkelig og vel med be-

holden Rejse er hjemkommet og havde sin fulde Ladning mest hjemført af Sukker, Elefanttænder, Palmeolie saavel som en Del Guld og ellers andre Varer, som mig er ubevidst«.

1637 stiftedes et japansk Kompagni, som skulde drive Handel paa Kina, Japan, Siam og omliggende Pladser. Det fik Toldfrihed for udgaaende Ladning, men skal give en »billig og tilbørlig Told« af indførte Varer. Det gaar i Løbet af kort Tid i Stykker og Kompagniets Skibe købes af Kongen for at bruges i den ostindiske Fart.

I Lighed med Kompagnierne er »Manufacturerne« og da navnlig Silke- og Klædekompagnierne. De skulde danne ligesom et Supplement til Handelsforetagenderne og skaffe den danske Industri en lignende Position, som man haabede at skaffe den danske Handel. De faldt endnu uheldigere ud end Handelskompagnierne, og maatte opgives, efter at de en Tid havde virket meget utilfredsstillende og i væsentlig Grad gennem deres Monopol fordyret de Varer, de havde Eneret paa at fremstille og sælge.

Naar vi nu drager en Sammenligning mellem Handelsforholdene som man i Begyndelsen af Aarhundredet forestillede sig deres Udvikling og saa den virkelige Tingenes Tilstand ved Slutningen af Christian IV.s Regering, kan man kun komme til den Slutning, at det hele var saa godt som løbet ud i Sandet. Kompagnierne var enten afgaaet ved en ikke altid blid og rolig Død eller førte en hensygnende Tilværelse, medens »Manufakturerne« havde fristet samme kranke Skæbne. Hvad der havde vist sig mest holdbart af Kompagnidannelserne, var de Foretagenheder, der havde kastet sig over Handelsgrene, vi fra gammel Tid var kendt med, og hvor vi havde naturlige Betingelser, det vil sige Handelen paa Island og Nordlandene, hvor danske Sømænd havde pløjet Vandene Aarhundreder forud for Kompagnidannelsernes Tid. Her opnaaedes virkeligt noget. Men ellers var Resultatet grumme ringe, og det er ikke rigtigt at give Tidsforholdene med de idelige europæiske Krige og dermed følgende Kaperier Hovedskylden derfor. Denne ligger et ganske andet Sted. Den initiativrige Konge, hvem det harmede at se Landet trykket af Hollændernes økonomiske Overmagt, arbejdede stadig paa at slaa disse Modstandere af Marken med deres egne Vaaben; gennem Udsendinge i Holland holdt Kancelliet sig à jour med holland-

ske Institutioner og Foretagender, for ved Lejlighed, som f. Eks. med Kompagnierne, at omplante dem paa dansk Grund. Og her ligger den største Misforstaaelse, idet man ikke tog tilstrækkeligt Hensyn til de to Landes forskellige Stilling, idet Danmark ikke var og aldrig kunde blive Holland ligt; der var en Væsensforskel, som ikke kunde bortelimineres. Den danske Borgerstand stod ogsaa relativt set langt tilbage for den hollandske, den havde ikke det Udsyn som denne og kunde naturligt ikke have det, efter i Aarhundreder at have indtaget en meget beskeden Stilling, den var delvis uden Initiativ og Forstaaelse. Det er saaledes betegnende, at man i Spidsen for et Kompagni kunde tænke sig at sætte Folk, som man helst saa slet intet Salær fik, som Malmø foreslog eller forespurgte ved Saltkompagniernes Oprettelse. Og her er Staten ikke uden Skyld, idet det er den, som har overvurderet disse brave Mænds Evner.



174. Hans Nansen (1598—1667), Købmand og Borgmester i København.

De danske Købmænd, var og vedblev, som det gennem Toldregnskaberne kan paavises, i væsentlig Grad at være udenlandske Købmænds Kommissionærer; for de fleste gjaldt det, at det kunde de paatage sig, men heller ikke mere. Naar der derfor stilledes større Krav til dem og deres Initiativ, end berettiget var, maa man lægge Skylden paa Statsmagten, idet denne jo heller ikke evnede at overtage Ledelsen selv, da den ikke havde Mænd, der kunde gøre det. Dertil kom saa, at den jyske Borgerstand økonomisk blev overordentlig daarligt stillet gennem Christian IV.s tyske Politik, idet Indfaldene i Trediveaarskrigen og Svenskekrigen slog mange økonomisk ned ved Plyndringer og Brand i Byerne; mange af de Borgere, som var indvandrede fra Udlandet eller Landet, og som ikke var af de daarligste, brød da op,

hvorved man ikke fik den Stabilitet i Borgerstanden, som ønskeligt var. De mægtige Udrustninger, som Krigen foraarsagede, og den daarlige Finanstilstand, som fremmedes gennem de i Handelsforetagender, og da navnlig i det ostindiske Kompagni, anbragte og tabte Penge, søgtes afbødet ved Skattepaalæg og Toldafgifter, som i rigeligt Maal ramte Købmandsstanden. Over for Adelen var den borgerlige Stand ogsaa uheldigt stillet, dels paa Grund af dens Skattelettelser, dels paa Grund af dens Accisefrihed. Dertil kom saa endnu det ejendommelige Forhold, at svenske Købmænd, i Kraft af den Toldfrihed, som bestod mellem Rigerne siden Unionstiden, kunde købe vore Landbrugsprodukter op og toldfrit sende dem til Gøteborg, hvorfra de saa gik videre direkte til Holland uden Erlæggelse af Told, ligesom hollandske Købmænd i Danmark nød en begunstiget Stilling. Ydermere blev Tiden ugunstigere for Handelsstanden, idet Priserne allerede før Aarhundredets Midte begyndte at dale, medens fremmed Kapital i stedse stigende Maalestok trak Handelen til. Her hjalp det ikke at man ved Lovforbud søgte at holde fremmed Kapital ude: underlig inkonsekvent samtidig med at man tillod fremmed Kapital at virke gennem Kompagnierne, baade direkte og indirekte. Det blev efterhaanden til, at al Handel af nogen Betydning samledes paa ganske faa Hænder, nemlig nogle københavnske Storkøbmænd, hvoraf en Del virkede med udenlandsk Kapital, og de kongelige Faktorer i Amsterdam og Hamborg, medens den øvrige danske Handelsstand trykkedes længere og længere ned under disses Overmagt. Og her fremmede Kronen Udviklingen, idet den voksende Finansmangel gav den disse enkelte Kapitalister i Vold, da en mindre Købmand, der ikke havde tilstrækkelig Kapital, slet ikke kunde paatage sig en Statsleverance. Der kunde nemlig hengaa flere Aar, inden han fik sine Penge af det kongelige Rentekammer, idet Storkøbmændene gik først med Hensyn til Betaling. Dette bevirkede, at Kronen slog flere danske Købmænd ihjel ved ikke at betale til den stipulerede Tid. Men Storkøbmændene havde for øvrigt ogsaa Besvær med at faa deres Penge, hvorfor de beregnede sig en Overpris for Varerne, som holdt dem skadesløs. Dette fører til en Demoralisation, idet en mindre Købmand, naar han endelig vovede sig til at paatage sig en Statsleverance, »skar« efter samme Mønster, men undertiden for groft,

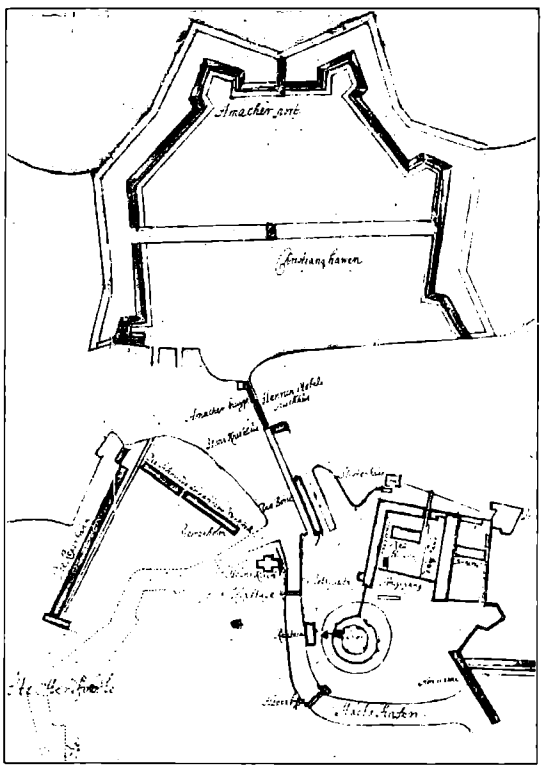


175. Børsen i København. Fra Werner: Børsen.

saa Rentekammeret skred ind. Den uheldige Købmand undskyldte saa sin Handling dermed, at han f. Eks. havde Kone og seks Børn og »det for Hans Majestæt lidet importerer«. Og samme kortsynede Opfattelse prægede ogsaa Kompagnierne. En Rigsraads Bemærkning, »hvis de da ellers vil sælge til samme Pris som de fremmede« var langtfra malplaceret. Monopolerne bevirkede netop, at man paa en meget grovkornet Maade skruede Priserne op, idet man kun regnede med den øjeblikkelige Profit; paa denne Maade ramte man store Dele af Befolkningen haardt, deriblandt ogsaa Adelen, der gentagne Gange beklager sig over for Rigsraadet og ogsaa faar Monopolerne ophævet til sidst, om Forbudet derimod vel ikke overholdtes. Og ret karakteristisk beklager Borgerstanden sig højest, netop den Stand, hvis Tarv det havde været Kronens Mening at varetage. Resultatet var altsaa blevet, at Borgerskabet som Helhed havde lidt under de store Foretagender, at udenlandsk Kapital ikke var holdt ude, men tværtimod efterhaanden havde vundet større og større Indpas, og at de Danske, som havde høstet nogen Fordel, var en ganske lille kapitalstærk Klike københavnske Købmænd. Disse var i Kraft af deres Kapital dominerende baade over for den mindre bemidlede Købmandsstand og over for Staten paa Grund af de financielle Vanskeligheder, en fejlslaaet Udenrigspolitik og daarlige og i høj Grad urentable Pengeanbringelser i Handelsforetagender havde bragt den i. Kun de mere fritstillede Foretagender beredte ingen Skuffelser eller Udgifter, ganske vist heller ikke direkte Indtægter i Form af klingende Mønt, idet de beskedne Afgifter, Købmændene skulde svare, som Regel ikke indgik i Kassen, men blev afskrevet Købmændenes Regning til Kronen. Af Handel, som var af nogen Betydning, foruden Handelen paa Island, kan nævnes Handelen paa Norge, som væsentlig paa danske Skibe fik sit Korn fra Danmark, og Handelen paa Østersøen og Tyskland, hvor navnlig de sydlige danske Øer og for en Del Skaane havde et godt Afsætningsmarked.

Hvorledes var nu den Sømandsstand, som skulde hjælpe til at fremme den danske Søhandel? Og hvilke Betingelser havde den for at kunne virke tilfredsstillende og tage Konkurrencen op med de hollandske og nordtyske Skippere? Som Forholdet var i Købmandsstanden, at vi kun i København traf en virkelig saadan, er Forholdet ogsaa i Sømandsstanden.

I København fandt vi paa Christian IV.s Tid gode Betingelser for Skibsfart, først og fremmest en god Havn. Det er rigtigt, naar der i Indledningen til de københavnske Skipperes Lavsskraa 1634 staar, at »Gud almægtigste ikke alene-neste disse Lander og Riger fast om med Søen har bevæbnet, men endog med Søfarten, dens Haandteringsbrug og Videnskab saa vidt udi Øster-, Vester- og Nordsøen velsignet og begavet, at fast alle Nationer og bekendte Steder udi Verden af denne gode By og Stad kan besejles, tilmed endog med Skibe dertil at kunne bruge samt og med gode Havne og Strømme forlenet, saa og med dygtig søfarne Folk, Skippere, Styrmænd og Baadsmænd, som dertil hører, dagligen velsigner og formerer, saa aldeles intet fattes til Navigationen og Søfart her i Staden saa bekvemmelig og vel, som fast ingen Stad i Europa.....«.



176. Kort over Københavns Havn 1648.

De punkterede Linier betegner Stadsgraven, hvoraf Strækningen fra Holmens Kirke til Kongens Nytorv var udgravet til større Dybde og brugtes som Havn under Navn af Revieret. Se S. 329.

Og det er Christian IV Æren for Københavns Havneforholds Forbedring tilkommer. Desværre var Forholdene andre Steder langt fra ideelle. Som vi hørte, da Talen var om Saltkompagniernes Oprettelse, var der i hele Jylland kun een eneste Havn, der kunde tage et Skib paa 100 Læster, saa allerede derved var Søfartens Mænd dømt til at holde sig fra større Foretagender, hvortil der krævedes større Skibsrum. Der var i saadanne Tilfælde kun det at gøre at gaa til Hollænderne og Rostockerne, og det gjorde man ogsaa, endda naar man kun skulde bruge mindre Skibsrum. Købmændene foretrak i mange Til-

fælde de hollandske og tyske Skibe for de danske. Da man saaledes f. Eks. fra Regeringens Side griber ind ved fra de skaanske Havne at foreskrive, at intet udenlandsk Skib maatte faa Ladning, før der ingen danske var, klager Købmændene ideligt derover, og Resultatet bliver, at man maatte tage Forbudet tilbage igen. Forholdene var da ogsaa mindre lystelige i Tiden omkring Christian IV.s Død og Fr. III.s første Regeringstid. 1647 gik 210 kongerigske Skibe gennem Sundet, 1652 121 og 1655 131. Af disse kom henholdsvis 63, 21 og 38 fra Udlandet, deraf 11 med Ballast. Med dansk Gods gik 1647 11 hollandske og 6 tyske Skibe gennem Sundet og samme Aar med fremmed Gods 14 fremmede Skibe. Vi har Oplysninger om de i Aarene 1633 og 1634 i nogle af Provinskøbstæderne hjemmehørende Skibe. Malmø havde 5 større Skibe og 8 mindre. Varberg 5 Skuder, Vejle 2 Skuder og 1 lille Baad, Middelfart slet ingen Skibe, Helsingør kun 1 paa 40 Læster. Ribe stod betydeligt bedre, idet denne By 1638 havde 5 større og 12 mindre Skibe, men af de 120 Skibe, som det Aar indkom til Byen, var Størstedelen hollandske. Der fandtes derimod i 1635 i København 88 Skibe paa tilsammen 2370 Læster, ligesom Byen under Krigen 1643—45 havde 16 monterede Borgerskibe, som blev indlemmet i Orlogsflaaden.

Helhedsbilledet af Forholdene tegner sig da i graat ved Slutningen af Christian IV.s Regering. Illusionerne var bristet; den Politik, som havde Kompagnier, Monopoler, Manufakturer etc. til Følge havde vist sig urigtig; man havde slaaet større Brød op end man kunde bage. Skylden, om man kan tale om Skyld, var for en Del Christian IV.s; han havde ikke kunnet vurdere de virkelige Forhold, hverken de hjemlige eller Forholdene paa Verdensmarkedet; forskellige Uheld og uforudsete Forhold var stødt til, som gjorde Forholdene sværere, ligesom Adelens Holdning ikke lettede ham i hans Bestræbelser for at hjælpe Borgerstanden frem. Men bag dette triste Billede er der dog enkelte Træk, der tegner sig svagt, som bærer frem, og som viser, at hele hans Indsats dog ikke havde været lige gold overalt. Der var trods alt mere Liv og større Muligheder for at borgerligt Initiativ kunde sætte Frugt end tidligere, der var fremstaaet Institutioner, som maatte hjælpe frem, der var begyndt at indtræde flere Led i det økonomiske

Liv, som var af virkelig Betydning, f. Eks. et forbedret Havne-, Fyr- og Postvæsen samt et mere moderne Konsulatvæsen.

Før vi slutter, vil vi se, hvorledes en velunderrettet samtidig anonym Forfatter saa paa de økonomiske Vilkaar omkring Aarhundredets Midte. Han skriver: Udi vore Lande er der Korn, levende Bæster, Fedevarer, Fisk, Tømmer og Metaller, og bliver der indført Vin, Kryderier, uldent og Linned, og dog er der fast ingen Borgere i vore Lande, som kan leve vel af Kjøbmandsskabet alene, men alle vore Naboer og alle de fremmede, som kommer ind til os, de bliver rige og fede af vor Armod og Usselhed, hvilket kommer af, at Adelen formenes ikke at ville have den Stand paa Fode, og derfor gør de enten ingen eller ond Orden udi Kjøbmandsskabet, tilmed forstaar de det ikke (som det er at se af deres egne Kjøbmandsskaber), ej heller Borgerne, saa som de skulde; thi en Del fører Havre til Lybæk og siden sidder med Haanden under Kinden, en Del sender Peber til Danzig og sælger Pundet for 3 Skilling, en Del fører Alun til Hamborg og sælger Ladningen for Fragten, en Del driver Øksen paa Holland og giver dem bort for Fodringen, en Del henter Varer fra Lybæk, Hamborg, Holland, eftersom de vil have Varerne til, og dermed gør de sig til fremmedes Kræmmersvende; thi Kreditorerne kommer ind udi Landet og ser Boet efter, og dersom han ikke finder sine Varer i Boet eller Penge eller Forlovere derfor, da kaster han vore gode danske Mænd i Jærn og fører ham fangen bort med sig, saa som jeg selv haver set med vemodige Øjne. En anden Del tager en stor Sum Penge af Hollænderne at kjøbe Landvarer op for efter den Ordre og Takst og for den præcise Penge, som jeg haver set Hollændernes Breve paa, saa at de fornemste Borgere, som sætter Landkjøbet paa vore Varer, de er ikke vore Borgere, men fremmedes Bogholdere. De, som er rigere, de gjør Kompagnier med største Uforstand, dem selv til Undergang og baade deres Medborgere, saa og alle Udlændinge til stor Præjudicis, som er at se af alle de Kompagnier, som hidindtil er stiftede, undtagen det islandske, hvilket og ikke har den Fremgang, som det burde, fordi det nu er blevet til en Arv og lader sig anse at ville ikke vare eller staa længe. De Borgere, som forstaar saadanne Kompagniers Fauter, og derfor ikke vil begive dem derudi, de søger Monopoler, Forpagtninger og tager hemmeligt en af de store med sig udi Ledtog og siden gjør, hvad de vil. De

andre Borgere, som have noget, de haver ikke forhvervet det med deres Kjøbmandsskab eller noget Haandværk alene, men af Fogderi, Skriveri, Tolderi, Forstanders Pladser, Leverancer, Restsedlers (Krigsfolkets tilgodehavende Lønning) Indløsning og andre flere Praktiker, hvilke Borgere blander sig endog udi alle andre Haandteringer og Næringer, og er saadanne mestendels nogle fremmede, som er komne ind til os.«

Over for denne Udbytning af Staten var Christian IV meget ilde stedt, det var ikke muligt for ham at slippe ud af Storkøbmændenes Kløer. I Slutningen af sin Regering klager han idelig til Rigsraadet og forlanger sine udlagte Penge, da han, som han udtrykker det et Sted, ikke ønsker at sidde i uskiftet Bo med Købmændene. Han kom imidlertid til at gøre det, enten han vilde eller ej og gik med en meget stor Gæld i sin Grav. Han, der havde haabet at se Handelen gaa frem og Staten derigennem tage til i Velstand, var bogstavelig uden Midler ved sin Død; næsten som et Billede paa det System, han repræsenterede, er en Rentekammerafregning, som først blev delvis betalt mange Aar efter hans Død. Købmanden klager over, at han ingen Penge kan faa og er ved at blive ruineret af udenlandske Kreditorer, skønt han leverede Klæde, »hvilket en Del til Hans Mayestæts egen Legem, inden og uden for Kisten over Liget blev forbrugt«. Saaledes var Christian IV.s økonomiske Politik; den trak Veksler paa Fremtiden, hvoraf nogle senere blev delvis betalt, men der gik Tid; for en øjeblikkelig Betragtning syntes der ikke at foreligge en saadan Mulighed, og helt indfriede blev de aldrig.



Under Frederik III's Regering var Handelsforholdene ikke lysere end i Slutningen af Christian IV's Tid, snarere mørkere; i al Fald betegnede Tiden til Enevældens Indførelse en absolut Nedgang. Med Svenskekrigene paaførtes der Danmark store økonomiske Tab, og selv om man maaske maler Forholdene for sort, naar man

beskriver de Svenskes Invasion og de dermed følgende Ødelæggelser, er det dog en Kendsgerning, at navnlig de jydske Byers Borgerstand led meget store Tab og gik betydeligt tilbage i Tiden efter 1645. Borgerstanden var nemlig paa det daværende Tidspunkt ikke tilstrækkelig fast knyttet til Byerne, idet de mere velstillede Købmænd var Udlændinge, som i Trediveaarskrigens Tid var flygtet til det fredelige og rolige Danmark for at kunne fortsætte deres Virksomhed og frugtbargøre deres Kapital; da Forholdene antog Former, som umuliggjorde dette, brød de op og drog andet Steds hen. En begyndende Flytten til Byerne af Landboere, udgjorde kun en ringe Erstatning herfor. Men ogsaa med andre Byer end de jydske var der en relativ Tilbagegang at spore. Dette skyldtes for en Del Regeringen, som i mange Henseender begunstigede København paa de andre Byers Bekostning; bestemt og konsekvent efter Enevældens Indførelse, for at fremhæve den kongelige Residensstad og dermed Enevældens Omgivelser, mere temporært og mindre konsekvent i Aarene lige før Enevælden.

Men København var da ogsaa en By, man maatte regne med. Der var der en aristokratisk Købmandsstand, der i Dannelse ikke stod tilbage for Adelen, der ligesom denne Stand sendte sine Sønner til Udlandet og lod dem studere der; vi finder allerede i 1650erne Eksempler paa »Jean de France«-Typen blandt Borgersønnerne. Denne Købmandsstand, der havde sine Forbindelser langt ind i Embedsstanden og efterhaanden var vanskelig at skille ud fra denne, havde i mange Henseender et fast Tag i Regeringen, fordi denne i de pengeknappe Tider var nødt til at tage Hensyn til Købmændene i København, af hvis Velvillie til at yde Kronen Forstrækninger i Form af Varer med Betaling paa længere Sigt og kontante Laan, den var i høj Grad afhængig. Denne Købmandsstand var i høj Grad selvbevidst; den saa og vidste, hvad den betød, den dannede Byens Magistrat, hvem Befolkningen i Byen, trods Rivninger mellem Købmænd og Haandværkere, Embedsmænd og kongelige Tjenere, saa op til som Førere i den Kamp, der engang maatte komme med den privilegerede Adelsstand, hvis Indsats i det offentlige Liv var urimeligt ringe i Forhold til dens Privilegier, der økonomisk gav den et Overtag, som den

meget nødigt vilde give Slip paa, hvorved store Skattebyrder i et greelt Misforhold væltedes over paa hele Borgerstanden. Men ogsaa i Forholdet mellem Borger og Adelsmand indbyrdes, stod Adelsmanden som den begunstigede. Det var ikke muligt for en borgerlig Kreditor at anlægge en Retsforfølgning over for en Adelsmand, som ikke var uretfærdig for Kreditor, idet den adelige Debitor i Ly af visse Privilegier kunde dække sig paa en ganske utilstedelig Maade og derved vanskeliggøre Kreditor at opnaa sin Ret og sine Penge.

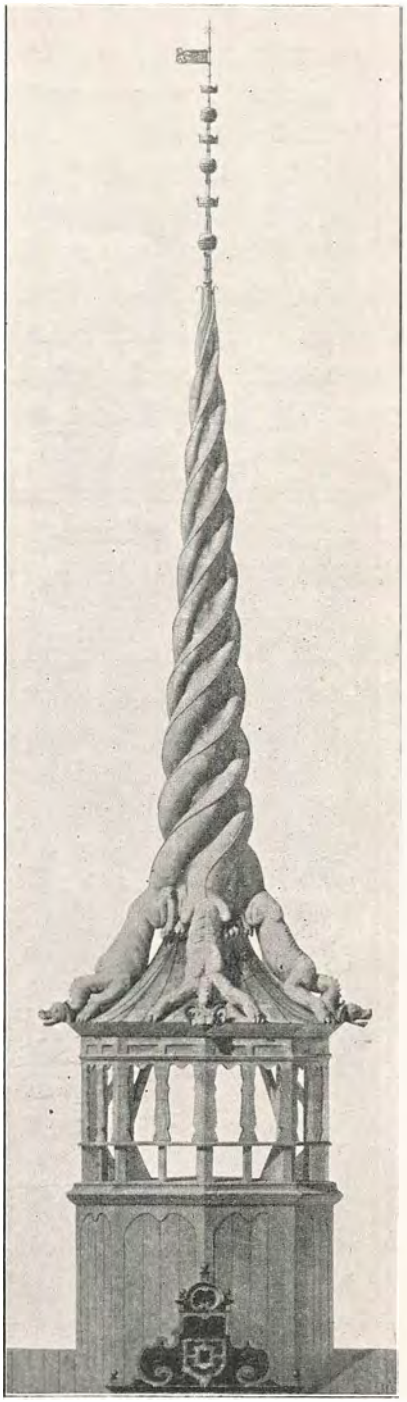
Saa kom Svenskekrigene og Københavns Belejring. Under Kampen for deres By voksede de københavnske Borgeres Selvfølelse, og Misforholdet mellem Adelens og Borgerstandens Stilling i Samfundet følte mere og mere som uudholdeligt.

Den Mand, der i Tiden omkring Enevældens Indførelse staar som Indbegrebet af den maalbevidste, selvfølende københavnske Borgerstand, er Borgmesteren i København Hans Nansen, som sammen med Sjællands Biskop Hans Svane førte det store Slag, der havde Enevældens Indførelse til Følge. Men Kresen om ham kunde man godt tage med; den bestod delvis af det gamle københavnske Handelsaristokrati, hvis Rod var nationalt knyttet til de gamle danske Borgerslægter, dels af de ny tilkommende tyske og hollandske Købmandsslægter, der til Dels som Faktorer for amsterdamske og hamborgske Storkøbmænd var kommet til København, hvor de saa efterhaanden voksede fast sammen med den gamle Købmandsstand, med hvem de havde fælles Interesser. Flere af disse nød stor Anseelse og blev meget benyttet af Regeringen, ligesom vi ogsaa finder dem repræsenterede i det københavnske Raad.

Som Repræsentant for de udenlandske Slægter, der blev til gode danske Borgere, kan fremhæves Brandenburgeren Cort Heinrich Mercker. Det var saadanne Mænd, der førte an i Kampen mod Adelen, og det blev dem, der sejrede, selv om Resultatet af Sejren blev et mindre end ventet, idet Borgerstanden ikke fik den Indflydelse, mange havde haabet. Det blev intet Borgervælde, der kom til at præge den nye Regeringsform, men et Enevælde, der med Velvillie saa paa den Stand, der havde været dens Støtte i Kampen mod Adelen. Og et godt Arbejde var det ogsaa, der var gjort af Borgerstanden under Kø-

benhavns Belejring. Ogsaa den danske Sømandsstand gjorde en god Indsats; megen Kækhed og Duelighed lagde de danske Sømænd for Dagen under de idelige Kaperier, hvormed de forulempede den svenske Søfart.

Her skal blot fremføres et Par Eksempler paa saadanne Kaperier. Et Par af Byens velhavende Borgere, den kendte Raadstueskriver og Forfatter Arent Berntsen og Købmanden Gert Meyer udrustede saaledes sammen med nogle andre Medredere to Kapere, »Højenhald« og den »Sorte Ørn«. Af disse var »Højenhald«, der førte otte Kanoner, et ældre Skib, som havde været med i Slaget paa Kolberger Heide. Dets Kaptajn og Besætning indlagde sig stor Fortjeneste ved at opbringe to svenske Galioter, der førte en Ladning paa 2000 Tønder Rug, en Forsyning, som ikke var uden Betydning i Belejringens værste Tid. Under Kampen med Galioterne var »Højenhald« nær blevet sejlet paa Grund. Skibet var blandt dem, der senere sejlede den hollandske Undsætningsflaade i Møde. Den anden Kaper, »Sorte Ørn«, førte 10 Kanoner og havde en Besætning paa 30 Mand; Rederne havde Kontrakt med Admiralitetet om at Skibet skulde krysse under Møen; de skulde derfor have 300 Rdlr. om Maaneden og de Priser, Skibet indbragte. I dette Farvand sejlede »Sorte



177. Børsens Spir, Tegning af H. C. Amberg. Fra Werner: Børsen.

Ørn« i seks Maaneder, men blev saa skudt i Sænk i Grønsund. Foruden at genere Svenskerne, hjalp de Ladninger, som Kaperskibene indbragte, til at lette de meget vanskelige Forsyningsforhold under Belejringen.

I 1660 mistede vi de skaanske Provinser, hvorved en ret betydelig Søhandel paa Hamborg, Lybæk og Rostock gik tabt; vi mistede ved den Lejlighed tre efter Forholdene anseelige Havnebyer: Malmø, Landskrone og Helsingborg, der spillede Hovedrollen for den skaanske Ind- og Udførsel; dertil kunde maaske føjes Ystad og Varberg. Men med sidst nævnte Bys Søhandel var det kun smaat bevendt, selv om der ofte laa mange Skibe i Havnen, som laa mellem smaa Klipper og Udøer »hvorover Byen ogsaa af fremmede Skibe, en Del af Forsæt, der at gøre Marked, men de fleste af kontrari Vind og Uvejrs Tvang did søge, saa at Sommeren igennem samme Havn ikke er ledig, at der jo findes liggende enten fremmede Skibe eller Borgerskabets Skuder«.

Vi har fra Tiden før Enevælden en Beretning af den svenske Gesandt i København Magnus Durel om, hvor mange »større« Skibe, der da fandtes i de betydeligste af de danske Søhavne, og der er vist ingen Grund til at antage, at hans Opgivelser rammer meget ved Siden af de faktiske Forhold. Den ser saaledes ud:

Fra 100—77 Læster:

København	25 Skibe.	Randers	5 Skibe.
Møen	2 —	Ribe og Rønne	11 —
Nyborg	1 —	Ebeltoft	1 —
Aalborg	2 —	Sølvitsborg	1 —

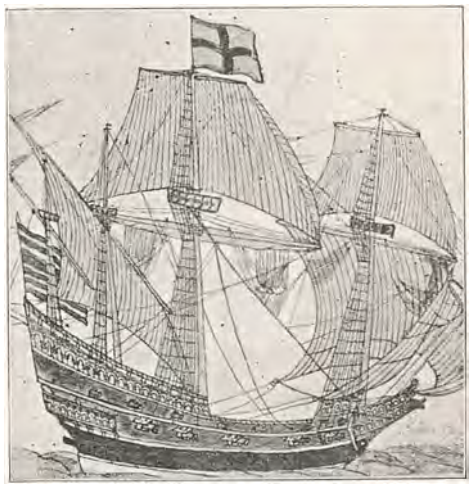
Fra 100—88 Læster:

Bergen	26 Skibe.	Tønsberg	4 Skibe.
Stavanger	2 —	Frederiksstad	5 —
Single	1 —	Paa Mors	2 —
Trondhjem	2 —	Kristiania og Drammen	3 —
Skien	1 —	Kongselv	2 —
Langesund	3 —	Marstrand	1 —

Denne Flaade af større Koffardiskibe var jo meget beskeden, det var stadig Hollænderne, som endnu sad inde med store Dele af vor Skibsfart. Efter Enevældens Indførelse blev København privi-

ligeret paa de andre Stæders Bekostning, saa Forholdene efterhaanden forskubbede sig yderligere til Ugunst for de danske Provinsbyer. Og den meget sløje Handelsperiode, som fulgte til Slutningen af Firserne, bidrog yderligere til at trykke de mindre kapitalstærke Provinskøbmænd. Derimod holdt der sig stadig et noget kraftigere Initiativ i Hovedstaden.

Vi finder allerede i Tiden før Enevælden Mænd uden for Købmandsstanden, som »spekulerede« i Søhandel. Blandt disse kan f. Eks. anføres Eleonora Kristines Lidelsesfælle i Blaataarn, Dr. med. Otto Sperling. Han deltog saaledes i Kaperierne efter Slaget paa Kolberger Heide. »Jeg havde ogsaa med nogle Hoftjenere en Part i en Kaper, som gjorde os god Tjeneste og opbragte en Krejer, ladet med Jærn og Kobber, hvorved vi alle havde en stor Fortjeneste, og er samme Krejer siden blevet min alene og har gjort en Rejse til Frankrig efter Salt og en fra Kønigsberg med Hamp og Tøndetræ til England«. Da Sperling i sin Selvbiografi giver nogle Oplysninger om sin Virksomhed som Reder, der er ganske oplysende om Forholdene inden for et Rederi i Midten af det 17. Aarhundrede, skal vi her anføre Udtog deraf. Sperling fortæller: »Da nu Freden var sluttet, hørte vort Kaperi ogsaa op, ved hvilken Lejlighed da en Renteskriver, min synderlig gode Ven og Medparticipant Christen Bollesen og jeg tilforhandlede os Folkenes Part af Byttet for en billig Penge, hvilket Bytte bestod i Messingplader, Jærnstænger og nogle Tønder Vitriol og i en Part af den tagne Krejer. Da vore andre Medparticipanter hørte dette, tilbød de ogsaa at sælge os deres Parter, hvilket vi bægge tog imod, og har vi tjent mere end 1000 Rdlr. paa dette Kjøbmandsskab. Christen Bollesen skænkede mig yderligere sin Part i Krejeren, saa at denne Krejer paa omtrent 60 Læster blev min alene. Jeg satte en Skipper

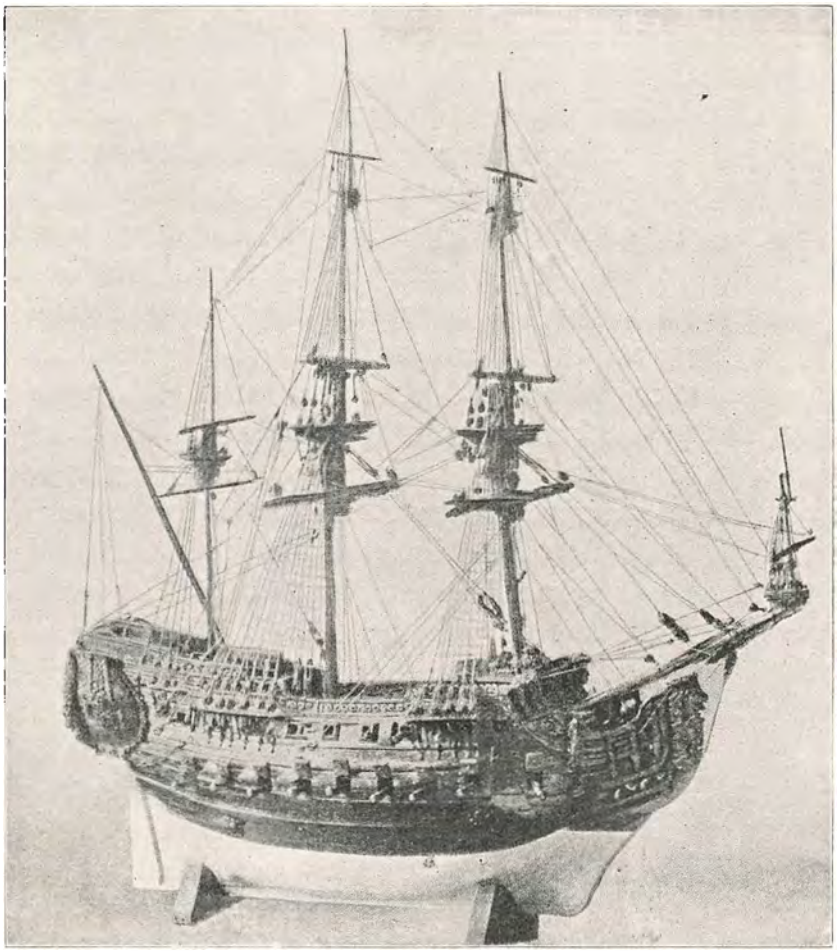


178. Engelsk Orlogsmand omkr. 1600. Fra Sailing ships, London 1914.

derpaa og lod ham et Par Gange gaa til Blekinge og bringe Brændeved derfra til København. Derved var kun liden Fortjeneste og raadede Skipperen, Gunder Andersen, mig derfor til, at jeg skulde lade Skibet gaa til Frankrig efter Salt, hvorved der var en god Profit at vinde, eftersom han var bekendt i Farvandet og nogle Gange under sin forrige Skipper som Styrmand havde hentet Salt derfra. Heri indvilligede jeg ogsaa og forsøgte det. Ved samme Tid overtalte Frederik Jacobsen Schöt (en københavnsk Købmand) mig til med ham at tage en Part i et Skib, som han havde ladet bygge i Bleking, og var det et skønt, stærkt, velbygget Skib paa omtrent 120 Læster, med 12 Jærn-Stykker. Jeg købte Halvparten af ham for 2000 Rdlr. og satte en Skipper derpaa, og fragtede vi det til en lybsk Købmand, som først gik til Norge dermed for at lade Dæler og føre dem til Cadix i Spanien, hvor han ogsaa lykkeligen ankom og fik et Tusinde Stück von Achten for sin Fragt. Dermed gik han til St. Lucar, eftersom ingen anden Fragt forefaldt og indladede der spansk Salt. Men efterdi han ikke kunde faa fuld Ladning for sine 1000 Stück von Achten, var han nødt til endnu at optage 600 Stück von Achten paa Bodmeri, og kom han lykkeligen hjem med sin Ladning Salt, hvilken Hr. Rigshofmesteren paa Kongens Vegne købte og ogsaa betalte, men der var dog ingen Fordel ved denne første Sørejse. Bodmeripengene maatte jeg ogsaa alene betale, eftersom Frederik Jacobsen ingen Penge havde til at betale sin Quota med, og tog jeg hans Haandskrift derfor, hvorpaa der til sidst resterede 100 Rdlr., som endnu er ubetalte.....

Jeg kommer igen til mit Skib, »Bonaventura von Kopenhagen«, som det af mig blev døbt. Det fortrød mig, at Skibet skulde blive liggendes saaledes, og jeg talte med Frederik Jacobsen om, at det ikke vilde være os tjenligt, at vi lod Skibet ligge saa længe. Han svarede, at han ikke havde Midler til at fortsætte Farten. Jeg sagde: »Jeg vil hjælpe Eder med nogle Penge til Udrustningen«. Da aabenbarede han sig for mig og bekendte, at han og hans Broder Hans Jacobsen var i stor Gæld, og han bad mig købe den anden Halvpart af Skibet af ham, ... jeg vilde ikke have den Spot, at Skibet skulde blive liggende saa længe paa Strømmen, maatte altsaa tage hele Skibet og dets Udrustning paa mig og købe Frederik Jacobsens Halvpart med 2000

Rdlr. i rede Penge. Da maatte jeg igen proviantere Skibet og besluttede at sende det til Norge for at indlade Dæler og lade det først gaa til Portsmouth i England med Dæler og derfra til Frankrig for at hente



179. Orlogsmand omkr. 1675. Fra Sailing ships, London 1914.

Salt. Jeg traf i København en norsk Herremand, en gammel bekendt af mig ved Navn Niels Lange, som havde Laurvig i Forlening, hvor de bedste Dæler i hele Norge findes. Jeg spurgte ham, om han kunde levere mig en Skibsladning Dæler. Han svarede ja, der stod vel to Skibsladninger Dæler færdige hos ham. Jeg gav ham 200 Rdlr. paa Haanden og gjorde en Kontrakt med ham og lovede ham, at han skulde

faa Resten af Pengene, saa snart jeg havde annammet min Skippers Quittering til hans Foged og set, hvor mange Dæler han havde faaet, og hvormange Penge, der endnu resterede derpaa. Altsaa afsejlede min Skipper Mikkelsaften og ankom i $2^1/_2$ Dag lykkeligen til Laurvig og skrev straks tilbage til mig, at han havde leveret Fogden Junkerens Brev, men at han for Tiden ingen Dæler havde i Forraad, dog skulde de blive skaarne inden fire Uger. Jeg gik med dette Brev til Junker Lange, som undskyldte sig, og mig fortrød det, at min Skipper skulde blive liggende der saa længe til ingen Nytte. Men det blev ikke til fire Uger, han maatte blive liggende der til faa Dage før Jul, inden han var helt ladet. Min Krejer, som var ladet med Salt, kom lykkeligen hjem fra Frankrig, og jeg solgte Saltet med god Profit og lod Skibet aftakle og ligge stille Vinteren over. Nu havde jeg med min anden Skipper gjort saadan Aftale om Bonaventura, at saa snart han ankom til Duijns, skulde han lade mig sin Ankomst der vide. Men jeg fik den ganske Vinter ingen Skrivelse fra ham, hvorfor jeg begyndte at blive bange for, at han var kommen til Ulykke. Skrev derfor til Hamborg og Amsterdam, at mine Venner skulde lade Skibet assurere, men der fandtes ingen, som vilde tegne derpaa. . . . . Jeg bekom ingen Efterretning om mit Skib Bonaventura i al denne Tid, men min Krejer lod jeg om Vaaren gaa til Danzig med Brændeved fra Blekinge, hvilket blev godt solgt der, og befragtede Joh. Stenkul (københavnsk Købmand), den der med Rug til København. Denne Rejse gjorde den to Gange denne Sommer med meget god Profit, og tredie Gang lod jeg den igen gaa til Blekinge efter Brænde, dels til min Husholdning, dels til at sælges i København til Borgerskabet«. Senere sendte han sin Krejer til Frankrig for at lade Salt, »thi det tyktes mig, at derved var bedst Fortjeneste, men da der intet Marked var for Salt i København, tog han selv med Skibet til Kønigsberg, fik Hamp og Klapholt for Saltet og sejlede derpaa til London, hvor han solgte Ladningen med stor Fordel. Han gav saa Skipperen Penge til igen at købe en Ladning Salt i Frankrig, hvorfra han skulde gaa til Trondhjem og der købe saltet Sild og anden Fisk, som saa skulde føres til København.

Sperling fik under et Ophold i Amsterdam at vide, at hans andet Skib Bonaventura var forlist i England i Nærheden af Yarmouth.

Efter at have forsynet sig med en kongelig Anbefalingsskrivelse, rejser han til England og faar af en Adelsmand c. 500 Rdlr. for opfiskede Brædder fra Skibbruddet.

Efter Svenskekrigenes Ophør blev der gjort et stort Reformarbejde i Danmark for at faa Handelen paa Fode igen, og om end Tiden til 1670 gav et ringe Resultat, var det gjorte Arbejde ikke forgæves. Det var navnlig Griffenfeld og Gyldenløve, som her indlagde sig Fortjeneste. Der blev 1670 atter bragt Liv i det Kommercekollegium, som eksisterede fra Enevældens første Dage; med Undtagelse af Præsidenten og Vicepræsidenten var Medlemmerne af dette Kollegium borgerlige. Man ophævede det kongelige Saltprivilegium 24. Maj 1671, og lovede samtidig dem, der byggede Defensionsskibe, Toldfrihed for visse Læster Salt, alt efter Skibenes Størrelse. Dette bragte Liv i den københavnske Handelsverden, og man fik udrustet nogle Skibe, om end langt fra saa mange, som man havde haabet, ligesom et af de bedste Skibe gik tabt ved Skibbrud ved Norges Kyst, og ret hurtigt kommer Planerne om Monopol paa Salthandel derfor op igen.

Imidlertid kom der ikke noget Saltkompagni i Stand; 1680 sattes en bestemt Pris paa det Salt, Defensionsskibene hjemførte, men da det kun var faa, der gik i denne Fart, fik fremmede Skibe fremdeles Tilladelse til at indføre Salt. Det gik ikke slet saa glat, som den danske Mercurius 1673 spaaede:

> Hvor stor Bekostning i Salthandelen end stikker,
> sig Kompagniet derudi dog villig skikker,
> og efterhaanden faar den Flaades fulde Tal,
> som baade Købmandsskab og Krig med føres skal.
>
> Man tvende deraf har fra Cadix uden Fare
> hjemfangen nyligen med Salt og anden Vare,
> som Riget med er tjent, ja nu selv tjene vil,
> hvad af Udlændinger fortjent er hidindtil.

For øvrigt fortsatte man i det gamle Spor med Kompagnidannelsen for at holde større Handelsforetagender i Gang. Saaledes fortsatte det islandske Kompagni, under idelige Konflikter med Englænderne,

som trods det Handelen paa Island var monopoliseret for det islandske Kompagni, drev en udstrakt Handel paa Øen. Mange Processer med Englænderne opstod af den Grund; engelske Skippere blev idømte store Bøder, men til Gengæld greb Englænderne til Repressalier ved at arrestere Ophavsmændene til engelske Skipperes Afklapsning, hvis de kom til England.

Det karibiske Handelskompagni af 1653 fik 1662 sine Privilegier fornyet for et Aar, Forretningen var aabenbart ikke altid gaaet særlig godt: »Gud bedre det desværre, vi de Tider paa samme Rejser stor Skade lidt har, idet at os først paa samme Eilænder af Cromwell og hans medregerende udi England blev frataget tvende Skibe med indehavende Last, som bedrog sig over 32,000 Rdlr., og desforuden af Guds Veje og Vind, kaldet Orkanen, som os Anno 1657 den 11. August et af vore Skibe med sin fulde Ladning og 22 Personer derfra Landet bortførte og aldrig siden til Skib eller Folk blev spurgt«.

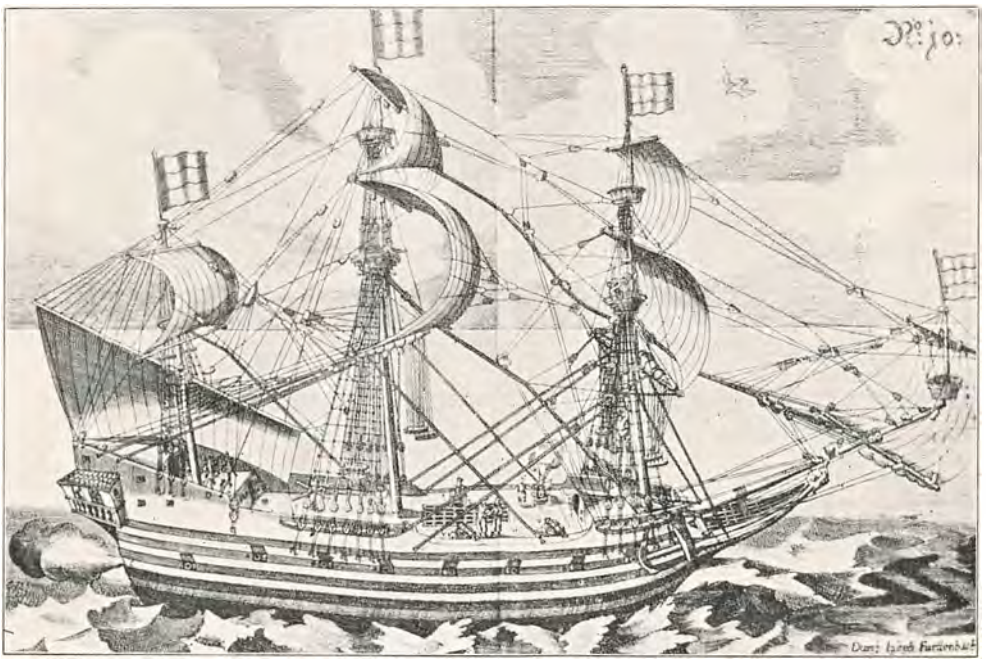
1670 fik det ostindiske Kompagni (se VII Afsnit), hvis første Direktør var Søhelten Cort Adeler, en Oktroi paa 40 Aar. Blandt Aktionærerne var Medlemmer af den kongelige Familie og Griffenfeld samt mange Embedsmænd, som »gerne« vilde være Deltagere, fordi Hans Majestæt ønskede det. Det var heller ingen daarlig Forretning. Aktionærerne fik dog undertiden ikke mere end 6 %, da der var seks Direktører, som var ret godt aflagte.

Den svenske Gesandt, der saa med ublide Øjne paa heldige danske Handelsforetagender, skriver herom 1698: »Dette Kompagni er meget lykkeligt deri, at det aarlig har saa rigtig og uantastet, saa længe Krigen varede, faaet sine Skibe hjem, og ad Aare ventes to, som forrige Aar gik herfra, idet saadanne Skibe til Frem- og Tilbagerejse højst anvender 18 eller 19 Maaneder«.

Til Skibsførere i den ostindiske Fart anvendte man Hollændere, som havde været i det hollandske ostindiske Kompagnis Tjeneste. Dette var et meget praktisk Arrangement; der var blot den Ubehagelighed knyttet dertil, at den hollandske Regering under Straf paa Liv og Gods havde forbudt enhver, der havde været i det hollandske ostindiske Kompagnis Tjeneste at tage Tjeneste hos nogen fremmed

Magt. Der udvekledes af den Grund nogle skarpe Brevvekslinger mellem den danske og hollandske Regering.

1671 stiftedes et vestindisk Kompagni, som skulde handle paa St. Thomas. Og 1672 fik Kammerkollegiet Befaling til at virke for Oprettelsen af et vestindisk og guineisk Handelskompagni. Om disse Kompagniers Skæbne henvises Læseren til VII Afsnit.



180. Tysk Fuldrigger fra omkr. 1600. Fra Furttenbach: Architectura navalis 1629.

Østersøhandelen, der havde været ret ringe, gik efterhaanden noget frem. 1691 skriver derom nogle af Københavns større Købmænd til Kongen, idet de søger om at blive fri for Accice af Trælast, at »Hollænderne, Hamborg og Lybæk tilforn altid har forsynet denne Stad saa vel som andre Eders kongelig Majestæts Stæder, men nu er vi ved Guds og Eders kongelige Majestæts naadigste Assistance nogenledes komne saa vidt, at vi har deres Tilfart ikke fornøden, og vi eragte, at vi kan holde Marked med dem i Østersøen og andre Steder«.

Der var da ogsaa i Tiden efter 1670 Fremgang at spore, Antallet

af Handelsskibe i Riget fordobledes saaledes i Tiden 1670—74, og den svenske Gesandt beretter 1674, hvorledes Skibsfarten var meget tiltaget de tre sidste Aar. Imidlertid faar vi et Begreb om, hvor langt nede Handelen har været, naar f. Eks. Københavns Handelsflaade viser sig ikke at være af stort større Omfang end i 1635. Vi har en Opgørelse af den københavnske Handelsflaade fra 1678. Fartøjer over c. 40 Læster kaldes »Skibe«, Fartøjer af mindre Drægtighed Skuder, Krejerter (c. 20 Læster), Galioter (4—20 Læster) og Jagter (2—4 Læster). Opgørelsen ser saaledes ud:

33	Fartøjer	over 20	Læster	havde tils. ca. 1470	Lts. Drægtighed.
17	—	10—20	—	- - - 241	—
21	—	under 10	—	- - - 108	—
45	—	uangiven	—	- - - 780	—

Københavns Handelsflaade var 1678 116 Fartøjer med c. 2600 L. D.

Dertil kommer dog Defensionsskibene samt vistnok Handelskompagniernes Skibe. Kun tre af de nævnte Skibe var paa over hundrede Læsters Drægtighed, nemlig »Tigeren«, »St. Anne« og »Pelikanen«, to Skibe havde mellem 90 og 100, et havde 83, to mellem 70 og 80, to mellem 50 og 60, fem mellem 40 og 50, fire mellem 30 og 40, fjorten mellem 20 og 30 Læster. Efter Midten af Firserne tog den indenlandske Handel et yderligere Opsving; delvis stod det i Forbindelse med de Chancer, der blev at udnytte for en neutral Stat under en Stormagtskrig, og Tiden var fra da til Ludvig XIV.s Død optaget af Krig mellem Frankrig og Holland, Tyskland, England. Og Chancerne blev udnyttet. Heri har Regeringen sin store Andel. For det første var det store Lovgiverarbejde, som kaldes Christian V's danske Lov, et stort Gode; der blev i den givet Regler for Handel og Skibsfart, som var i høj Grad paa deres Plads, idet det blev en Afløsning for Frederik II's Sølov af 1562 og Christian IV's Recesser. Dertil søgte man at komme Handelsverdenen i Møde ved en bedre Ordning af Børsforholdene; 1684 fik man en Mæglerinstruks, og 1688 beskikkede Københavns Magistrat Løjtnant Gustavus Meyer i Hummergade til Stadsmægler »for nu behøves og er fornøden en Mægler«, som kunde gaa saa vel »indlændiske« som »udlændiske« til Haande. Ydermere

stillede man sig overordentlig tolerant over for fremmede af anden Religion for til Danmark at kalde formuende Folk, især fra Nederlandene, og gennem deres Kapital og Viden at fremme Handel og Industri. Imidlertid gik man ikke saa vidt som paatænkt, da man mødte Modstand fra den danske Gejstlighed og navnlig fra Biskop Hans Vandahl. Man havde endog et Projekt oppe om i København som i Fredericia og Frederiksstad at lave et særligt Fremmedkvarter, hvor

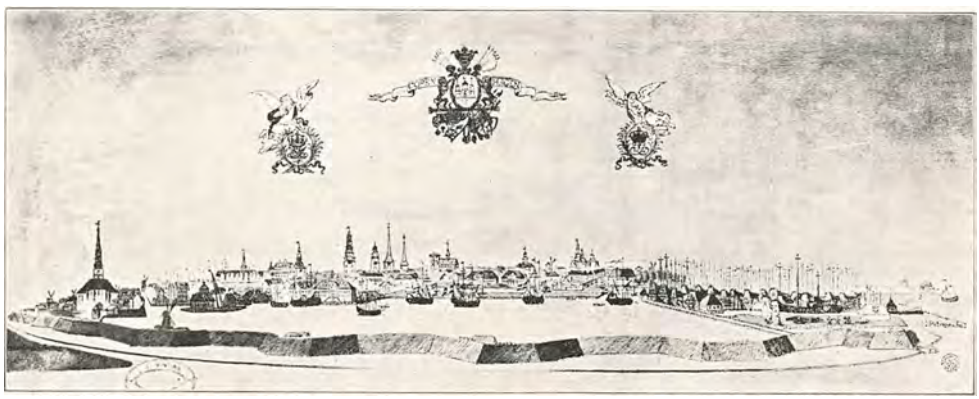
> Her Jøde bygge maa og andre Gæster flere
> de være, hvo de vil, hvo Byen vil formere,
> og søge hendes Gavn, sit eget uforgæt,
> ham skal det lades til at søge Friheds Ret.

Sømandsstanden høstede meget stor Fordel af Regeringens religiøse Tolerance. Et betydeligt Antal hollandske Skippere nedsatte sig som danske Borgere i København og andre Søkøbstæder, af sjællandske da navnlig i Helsingør. En Del af dem var dog vist ikke rigtig at regne for Danske, det var Folk, som intet Øjeblik havde tænkt paa at blive i Danmark længere end højst nødvendigt, men som af opportune Hensyn havde søgt dansk Statsborgerret for som neutrale Undersaatter at kunne drive Handel og Skibsfart uforstyrret. Der findes Eksempler paa, at en saadan Skipper blot har opholdt sig faa Dage i en dansk By, medens hans Skib slet ikke har været i Danmark, men ligget i udenlandsk Havn; han har saa faaet sit Undersaatsforhold til den danske Konge bragt i Orden og har faaet sit Ønske opfyldt, med et dansk Søpas i Lommen at kunne begive sig ud paa nye Æventyr og Rejser, uden som før at være fordømt til at lægge op eller risikere at blive bragt op uden Haab om at slippe fri igen.

Der var i det 17. Aarhundrede for mange smaa Købstæder, og heri saa Regeringen med Rette en Hindring for en kraftig Opblomstring af Borgerstanden. Man havde derfor Planer oppe om at nedlægge flere af de smaa Byer og samle Handelen i de til overs blevne større, en Politik, som allerede Christian IV var begyndt paa. Ligeledes mistede København sine Stabelprivilegier, som den havde haft sammen med enkelte andre Byer, og de fleste af de danske Købstæder fik Ret til at drive Handel med Udlandet. Imidlertid var det kun smaat be-

vendt med Provinskøbstæderne i det hele taget. Vi har en Folketælling fra 1672. Af de største Byer havde Aalborg og Helsingør c. 4000 Indbyggere, Aarhus og Odense mellem 3000 og 4000, men kun 21 havde over 1000 Indbyggere, 12 Byer under 500. Byerne var som Regel meget tarvelige; undertiden laa Dele af Byen helt øde hen, Handelen var som Regel samlet paa meget faa Hænder. Anderledes derimod med København. Indbyggerantallet steg fra Aarhundredets Midte fra 25,000 til 60,000. Dette skyldtes for en Del Hoffet og Garnisonen, men ogsaa en betydelig Indvandring af Landboere og Provinsboere, samt Udlændinge og da navnlig Tyskere. Deriblandt var som nævnt en Del Sømænd, især efter 1690, da der var et betydeligt Handelsopopsving at spore; vi finder ved Aarhundredets Slutning ikke faa efter Datidens Maalestok ret betydelige Købmænd, hvoriblandt ikke faa Franskmænd, Hollændere og Tyskere. Sømandsstanden høstede selvfølgelig ogsaa Fordel heraf. Af Folk, der tog Borgerskab som Skippere var der 1684: seks, 1689: fem ny tilkomne. 1690 var der 30, 1691: 86. 1692: 39, 1693: 43, 1694: 42, 1695: 34; ialt 274 nye Skippere paa seks Aar. Foruden Skipperne var der 62 Baadsmænd, 12 »Sejlingsmænd« og 12 Styrmænd, altsaa i alt 360 Søfarende med Borgerskab. Noget over Halvdelen af Skipperne var Hollændere eller Folk fra de tyske Egne nær Holland. Der var ogsaa paa det daværende Tidspunkt ikke faa betydelige Skibsredere i København, men mange Rederier dreves som Aktieselskaber, idet mange havde Parter i Skibene, $^1/_8$, $^1/_{16}$, $^1/_{32}$ og $^1/_{64}$ Parter var meget almindelige. Det var dels en god Forretning at have Aktier i et Skib, idet Fragttaksterne var meget høje, fordi fremmede Skibe som Regel ikke kunde faa Returladning, da vor Udførsel af Landbrugsprodukter var meget ringe, hvorfor de maatte gaa til en Østersøhavn efter Korn eller til Norge efter Tømmer. Men til Dels var det en Tid en Nødvendighed at sprede Risikoen under de urolige Forhold, som varede ved til Slutningen af den spanske Arvefølgekrig, idet det kneb med at faa Skibene og Ladningerne dækket af de udenlandske Assurandører, der under de mange Kaperier led betydeligt, saa en Del var insolvente, og andre helt trak deres Penge tilbage fra Assurancevirksomhed. Man maatte saa klare sig med en Slags gensidig Forsikring. Utallige var de Kaperier, danske Skibe

var udsat for, og der gik mange lange og trange Forhandlinger, før man i heldigste Tilfælde fik Skibene frigivet igen. Der blev ogsaa drevet Handel med fremmede Penge under det danske neutrale Flag, hvad der jo i mange Tilfælde retfærdiggjorde Opbringelserne; ved Udstedelsen af Søpas forlangte Regeringen derfor Bevis for, at Rederne var danske Undersaatter »hvorunder ingen Lurendrejeri eller Kollision med fremmede, enten direkte eller indirekte, udi nogen Maade er eller findes.« For Resten klarede man sig, som man bedst kunde, ved Pas til andre Steder end Bestemmelsesstedet o. l. Saaledes be-



181. København 1702. Efter et silkebroderet Billede paa Rosenborg.

ordrer 1690 et Par helsingørske Købmænd en Skipper til at gaa direkte til Bordeaux, skønt han havde Pas til Bilbao, for at undgaa engelske og hollandske Kapere. Det hjalp dog ikke, Skibet blev alligevel opbragt og ført til Dünkirchen. Men naar Farten lykkedes, og Skibet velbeholden naaede hjem igen, var der store Penge at tjene, og de blev tjent, medens paa den anden Side man ogsaa har talrige Eksempler paa, at Købmænd er blevet ruineret ved disse Kaperier. Forholdene forværredes under den store nordiske Krig ved Kaperier fra svensk Side. Saaledes opgør Aarhus sit Tab til 77,915 Rigsdaler. Købstæderne i Aarhus Stift mistede i alt Skibe og Ladninger til en Værdi af 130,000 Rdlr.; i Norge mistede de søndenfjældske Byer alene 76 Skibe ved Kaperier.

Ved det syttende Aarhundredes Slutning var der altsaa en Fremgang i Handel og Søfart at notere, men dog ikke saa betydelig, som

man kunde have ventet det efter de store Handelsforetagender og Manufakturer, som delvis skyldte Regeringens Initiativ deres Tilblivelse. Fabriksforetagender faldt saa godt som alle til Jorden, baade ved deres Umulighed i selve Anlæget saa vel som ved Købmændenes Modstand, idet disse ikke var venlig stemte mod et Statsmonopol, som lagde dem Hindringer i Vejen i deres Handel og Vandel. Derimod saa den danske Handelsstand med mere Velvillie paa Statens Toldpolitik, der var meget beskyttelsesvenlig og ogsaa kom Søfarten til gode. Det gjorde Nederlænderne, der frygtede for, at deres Skibe efterhaanden vilde blive helt udestængt fra den dansk-norske Mellemhandel, derimod ikke. De forhøjede derfor Indførselstolden paa danske og norske Varer, saa der derved lagdes et Pres paa den danske Regering, idet vor Stude- og Trælasteksport stod i Fare. Den danske Regering gav efter, og Forbudet mod hollandske Skibe i indenrigs Fart ophævedes, ligesom Indførselsforbud og Toldrullen af 1691 stillede Nederlænderne paa samme gunstige Vilkaar som forhen.

I den københavnske Handelsflaade kan Fremgang spores fra 1678, da der som nævnt var 116 Fartøjer i Byen, til 1704, da der var 208, hvoriblandt flere store Skibe. Det ostindiske Kompagni havde saaledes fem store Skibe, det vestindisk-guineiske tre Skibe med tilsammen 722 Mand, de øvrige 200 Skibe havde en Besætning paa 1,113 Mand. Af de 200 »Skibe« var dog en stor Del meget smaa Fartøjer.

Sejladsen mellem Danmark, Norge, Island, Færøerne og Grønland og den indenrigske Fart, blev i Aarene 1717, 1718, 1727 og 1728 besørget af følgende Fartøjer, der havde hjemme i København:

1717 (indkommende)				1718			
Skibe	27	Læster	1263	Skibe	27	Læster	1109
Krejerter	37	—	751	Krejerter	18	—	379
Galleoter	64	—	1064½	Galleoter	29	—	555½
Skuder	17	—	192½	Skuder	7	—	88
Jagter	29	—	195½	Jagter	14	—	88½
Smakker	2	—	43	Smakker	2	—	30
Færger	4	—	7½	Færger	1	—	2
180 Fartøjer		Læst.	3517	98 Fartøjer		Læst.	2252

1727				1728			
Skibe	25	Læster	1472	Skibe	39	Læster	2178
Krejerter	15	—	309	Krejerter	14	—	299½
Galleoter	34	—	609	Galleoter	46	—	894½
Skuder	1	—	14	Skuder	4	—	82½
Jagter	29	—	160½	Jagter	31	—	181
Smakker	1	—	19	Smakker	1	—	19
Færger	3	—	10½	Færger	5	—	17
Hukkerter ...	2	—	42	Hukkerter ...	3	—	92
Tjalk	1	—	14	Tjalke	2	—	25½
				Pramskib	1	—	27
				Bojert	1	—	32
111 Fartøjer		Læst.	2650	147 Fartøjer		Læst.	3848

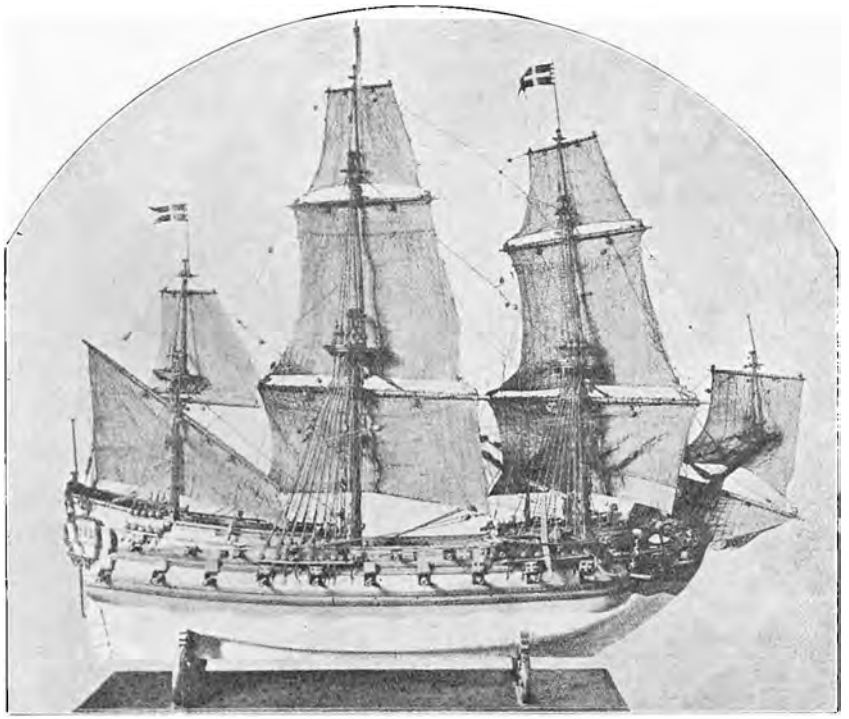
For den udenrigske Fart var Tallet paa udgaaende Skibe:

1727				1728			
Skibe	20	Læster	1154	Skibe	19	Læster	1229
Krejerter	7	—	169½	Krejerter	9	—	179
Galleoter	29	—	575½	Galleoter	35	—	754½
Jagter	11	—	60	Jagter	9	—	49
Smakker	1	—	18	Færger	2	—	7
Færger	2	—	7	Hukkerter ...	4	—	126
Hukkerter ...	4	—	137	Tjalk	1	—	11½
Tjalk	1	—	14	Pinke	1	—	40
Brigantine ...	1	—	27	Bysse	1	—	23
76 Fartøjer		Læster	2162	81 Fartøjer		Læster	2413

Men hertil maa ydermere føjes en Del Smaabaade, som blev brugt navnlig i den indenrigske Fart, saa vel som de store Kompagniskibe, der tilhørte det ostindiske og det vestindisk-guineiske Kompagni. Desuden havde Kongen Raadighed over flere Koffardiskibe. Af Skibene gik 1727: 20 Fartøjer paa Island, 1 til England, 7 til Frankrig, 4 til Holland, 3 til Spanien og Portugal, Brigantinen gik paa Doggerbanken paa Fiskefangst i Nordsøen.

I 1707 blev det i Skippernes Lavsartikler fastsat, at alle Skippere og Styrmænd, som blev Medlemmer af Skipperlavet og vilde fare herfra, skulde underkaste sig en Eksamination af Lorens Lous og have

Attest af Skipperlavet, hvorved man fremtidig fik en Garanti for danske Søfolks Duelighed. Et andet Gode for Søfartsforholdene var Oprettelsen af det kongelige oktroierede Sø-Assurance Kompagni i 1726, med et betydeligt Fond, hvorved der kom mere Stabilitet i Assuranceforholdene, idet det ikke altid var nemt at faa Assurancen udbetalt af



182. Dansk Orlogsmand paa 66 Kanoner omkr. 1690. Orlogsværftets Modelsamling. Fra »Vor Sømagts Historie«.

de hollandske, engelske og tyske Assurandører, og man ofte maatte ligge i Proces med disse; desuden blev derved Penge i Landet, som før var kommet Udlandet til gode.

De store Søkrige og den store nordiske Krig gjorde som nævnt Søfartsforholdene meget besværlige, og mangen Gang laa Søhandelen saa godt som stille. 1703 klager københavnske Storkøbmænd over de vanskelige Forhold; de hævder, at det næsten havde været bedre at være med i Krigen end at være neutral, idet alle de krigsførende Parter opbragte neutrale Skibe. »En stor Del Skibe ligge opbragte i

Zeeland under store Bekostninger, saa hvis dette skal blive ved, er det Købmændenes endelige Ruin. Matroser og Haandværksfolk, som hidtil have levet af det ved Handelen forefaldende Arbejde, saasom Rebslagere, Smede, Tømmermænd og mangfoldige andre Vedhæng ved Skibsfarten forgaa og bortvige, da der intet er for dem at gøre. Landet sættes i en beklagelig Tilstand, thi Handel og Vandel er Sjælen i et Land, ligesom Kongens Indkomster i Konsumption og Told vilde formindskes«. En Del af de Tab, Købmændene led direkte ved Kaperier, blev erstattede ved de hollandske og engelske Satisfaktionspenge, som beløb sig til c. 200,000 Rdlr. De fik ganske vist ikke nær alt det, de havde forlangt, men deres Ansættelser af Tab har vel ogsaa været beregnet saa højt, at der har været noget at slaa af paa.

Efter den store nordiske Krigs Slutning begyndte Søhandelen igen at gaa frem. 1726 fik København Eneret paa de »4 Species«, det vil sige Oplagsret til Salt, Vin, Brændevin og Tobak. Fra København skulde altsaa i Fremtiden det øvrige Land forsyne sig med disse Varer. Eneretten var givet paa den Betingelse, at Varerne indførtes paa første Haand, det vil sige direkte af danske Købmænd og paa danske Skibe. Imidlertid smugledes over jyske Havne store Partier af de nævnte Varer ind fra Holland, og de københavnske Borgere havde ikke Skibe nok til at besørge Farten, hvorfor fremmede Skibe endnu nogle Aar fik Tilladelse til at gaa i denne Fart. Hverken de københavnske Købmænd eller Provinskøbmændene var imidlertid særlig glade over Ordningen med de fire Species. Denne Eneret blev ophævet i 1730, da Handelen med disse Varer atter frigaves; men i 1732 fik København Oplagsret paa Vin, Brændevin, Eddike, Salt, Sejldug, uforarbejdet Jærn, Staal og Bly, fremmed Rug og Hvede, Byg og Tjære, Tobaksblade etc., kun Aalborg fik Ret til Oplag af Salt. Dermed var man i Virkeligheden kommet tilbage til de Rettigheder, som København havde opnaaet 1726.

Blandt den københavnske Købmandsstand begynder vi i Tyverne allerede at finde Mænd, som efter Datidens Forhold var overordentlig velhavende; der fandtes nu i Byen en virkelig dygtig Handelsstand, og det i mange Henseender gode Arbejde, der blev gjort, og som skal omtales nedenfor, vidner om, at enkelte Domme, vi har om Købmæn-

dene fra Datiden, ikke er helt berettigede. 1735 sagdes f. Eks.: »Vore Kræmmere bliver sjælden rette Købmænd, fordi de begynder at handle, inden de er udlærte og holder op, naar de har tjent en Snes tusinde Dalere eller mindre, for at søge Karakterer og Titler for sig og Bestillinger for deres Børn«. Men noget var der i Udtalelsen, idet Enevælden jo medførte en Jagen efter Titler og Embeder, som ikke alene var usmagelig, men ogsaa bandt en Del Initiativ, som kunde have gjort bedre Nytte for Samfundet ved at kaste sig over mere produktivt Arbejde. Imidlertid gjorde københavnske Købmænd i Trediverne et stort Arbejde for at fremme den oversøiske Handel, og 1745 blev det sagt til Bernstorff, »at Publikum i København havde fattet megen Interesse for Handelen«, og Kommercekollegiet udtalte samtidigt, at »Vore Købmænd have paa nogen Tid vist sig langt mere end tilforn«. Og der var nu Lejlighed til at »røre paa sig«. Under Christian VI.s Regering begynder der atter store Søkrige mellem Vestmagterne, hvor baade England, Frankrig og Spanien bliver implicerede. Der var derved Mulighed for at drive Fragtfarten i Vejret og til samtidig at faa Kolonialhandelen bragt paa Fode. Her kan man kun rose de Bestræbelser, der blev gjort fra Regeringens Side for at hjælpe Handelen frem. For at fremme den danske Skibsfart blev der udsat Præmier for Skibe, der byggedes i København, dog under den Betingelse, at de ikke maatte sælges til Udlandet de første fem Aar, ligesom man paa andre Maader søger at opmuntre Fragtfart i fremmede Farvande. Konsulatvæsenet bliver betydeligt forbedret, og man søger gennem gunstige Handelstraktater at fremme Handelen. Over for Holland søger man at komme tilbage til Traktaten af 1701, og med Frankrig lykkedes det 1742 at faa en Handelsoverenskomst i Stand med gensidige Begunstigelser. I denne fastsloges, at Korn eller Livsfornødenheder ikke maatte indbefattes under Kontrebande, og den Sætning, som man uden Held søgte at faa England til at anerkende, og som Aarhundredet igennem voldte os saa stor Fortræd i vor Handel, nemlig at »frit Skib giver fri Ladning«, det vil sige, at fjendtligt Gods i neutralt Skib ikke kan konfiskeres, fik man her anerkendt af Frankrig. Ligeledes havde man sit Blik rettet mod Handelen paa Spanien; her var Forholdet det, at danske Skippere nødig sejlede paa disse Far-

vande paa Grund af deres store Usikkerhed. Farvandene plagedes i høj Grad af algierske Sørøvere, som var ret ubehagelige at komme ud for. Som Følge af disse Forhold foretrak Købmændene at fragte fremmede Nationers Skibe til denne Fart, hvorved betydelige Summer gik i fremmedes Lommer. Dette Uvæsen blev der nu gjort en Ende paa. Regeringen udsendte en lille Flaade til at gøre Indtryk samt



183. Dokkens Indvielse 26. Maj 1739. Efter Barth. Roque.

en dygtig Forretningsmand, der var kendt med Forholdene, til at forhandle med Deyen af Algier, og i 1746 lykkedes det at faa en Traktat i Stand med denne Fyrste og nogenlunde Sikkerhed skabt i disse Farvande. Gennem disse og lignende Foranstaltninger lykkedes det at skabe Betingelser for en ny og vigtig Skibsfart; det samme gjordes der gennem Kompagnierne, som blev mere rationelt ledet og kom til at betyde noget mere i det 18. Aarhundrede, end de havde gjort tidligere.

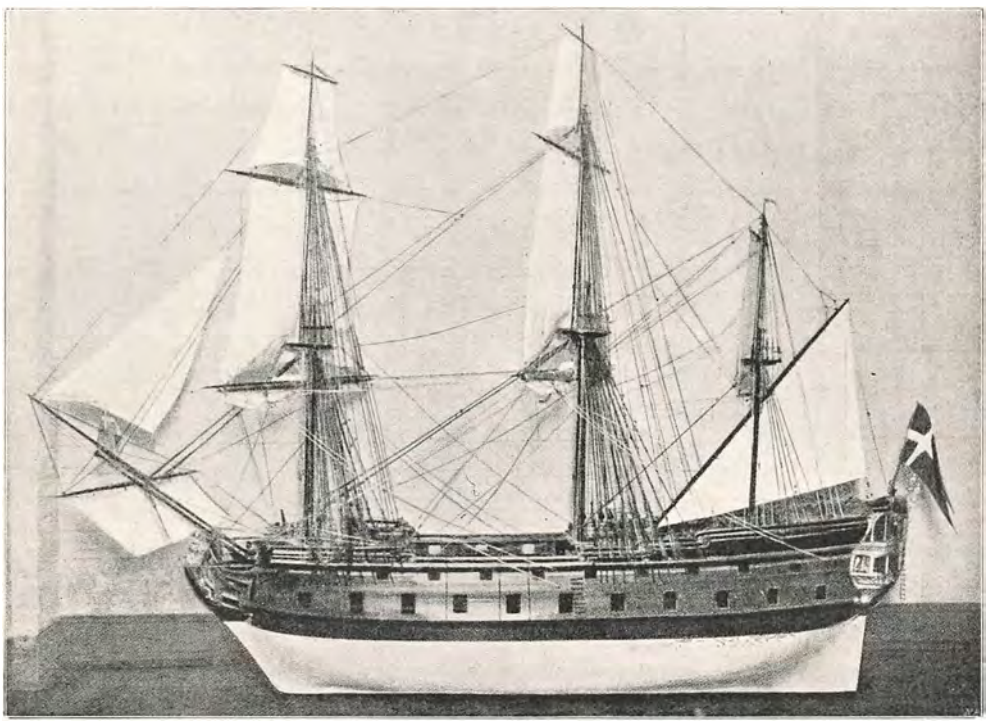
Af Kompagnierne opløstes det andet ostindiske Kompagni, der var stiftet 1670, i 1729. Efter en midlertidig Ordning stiftedes det

kongelig oktroierede danske asiatiske Kompagni 1732. Det fik store Privilegier, blandt andet Ret til at benytte Tranquebar og anlægge Loger langs Kysten, samt Ret til i Kongens Navn at slutte Alliance med indiske Fyrster. Desuden førte Kompagniets Skibe Splitflag. Store Toldbegunstigelser knyttede sig ligeledes til Privilegierne. Det var mange Penge, der skulde til Udrustningen af Skibene. Vor Eksport var paa det daværende Tidspunkt meget ringe; vi havde kun faa Varer, der egnede sig til oversøisk Eksport, den største Del af Ladningen bestod derfor af ædle Metaller, navnlig Sølv. Ved hver Udrustning maatte derfor Aktionærerne, — der var 400 Aktier à 250 Rdlr., — yderligere yde et Tilskud. Hvad det kostede, faar vi et Begreb om gennem følgende Tal: 1742 kostede en Ladning 100,000 Rdlr. (1 Rdlr. var i Sølvværdi c. 3,50 Kr., i Købeværdi betydelig mere end nu), Udredningen kostede 38,866 Rdlr., Assurancen 20,000. 1746 udrustedes seks Skibe med en Ladning til Værdi 885,654 Rdlr., Assurance + Udredning 600,000 Rdlr. Der er ingen Tvivl om, at den i 1736 stiftede Bank har været af Betydning ved Udredningen. Som Regel udsendtes der tre à fire Skibe aarlig. Der indførtes fra Kina The, Sago, Silkevarer, Nankiner, Raasilke, Porcellæn, Laksager og Kamfer, fra Ostindien hvide og kulørte Kattuner, Sirtser, Tørklæder, Netteldug, Salpeter og Krydderier m. m.

Der rejste sig stærke Røster mod disse oversøiske Farter; for det første fra Industriens Side, der saa skævt til den Konkurrence, der paaførtes den, idet de udenlandske Varer forbavsende hurtigt vandt Indpas og fortrængte de europæiske. Det blev snart Mode at drikke sin Te af kinesiske Porcellænskopper, at krydre sin Mad med Peber og lignende, spise Carry etc., ligesom man anbragte lakerede Sager paa Bordene og klædte sig i de udenlandske Stoffer. Man klagede derfor over, at Sædernes Jævnhed ødelagdes. Et mere vægtigt Indlæg kom fra merkantilistisk Side, idet der rettedes en skarp Kritik mod Udførsel af ædle Metaller af Landet som ødelæggende for en sund og fornuftig Statshusholdning. Selve Udviklingen slog meget kraftigt den merkantilistiske Teori ned, idet en betydelig Del af de indførte Varer genudførtes, ikke alene til Norge og Provinserne, men ogsaa til Rusland og Østersølandene, saa der blev et betydeligt Ud-

førselsoverskud: 1734—45 eksporteredes af Varer, der blev bortsolgt ved de ostindiske Auktioner for 6,429,182 Rdlr. af en samlet Indførsel paa 9,161,012 Rdlr. Selve Udbyttet var ogsaa stort, gav sine Aar fra 70—116 %.

Det vestindisk-guineiske Kompagni havde i Aarene før 1730 i



184. Orlogsskibet »Fyn«, sat i Vandet 1746. Orlogsværftets Modelsamling.

lang Tid intet Udbytte givet; det var belastet med en stor Gæld, dets Kredit var i høj Grad rystet og Handelen havde kun givet et overordentlig tarveligt Resultat. I Forbindelse med Kompagniet stod et Sukkerraffinaderi. En initiativrig københavnsk Storkøbmand, Holmsted, der ogsaa var Sjælen i mange andre af Datidens merkantile Foretagender, foretog sig sammen med enkelte andre at bringe det vestindiske Kompagni paa Fode; man købte det til Kompagniet knyttede Sukkerraffinaderi samt i 1733 Øen St. Croix for 750,000 Francs. I 1734 fik Kompagniet en meget fordelagtig Oktroi, med Eneret til

i København at indrette Sukkerraffinaderier. Man tog nu fat paa at indføre Sukkerplantagedrift paa det frugtbare St. Croix; desværre gled mange Aktier fra danske Aktionærer over til Kompagniet, der saa solgte dem til de engelske og irske Plantageejere, som er de fremherskende blandt Plantageejertypen paa Øen den Dag i Dag.

Den vestindiske Kompagnihandel vilde ikke rigtig gaa. Regeringen gjorde, hvad den kunde for at ophjælpe den; der oprettedes til Fordel herfor et Lotteri paa 15,000 Lodder à 12 Rdlr., Tolden forhøjedes paa fremmed raffineret Sukker 1735, og Indførselen blev helt forbudt 1750. Men Kompagniets store Gæld fra Fortiden trykkede det; det var ikke saa fordelagtigt at drive vestindisk-guineisk Handel, at man nogen Sinde kunde arbejde sig ud over Vanskelighederne. 1737 siges om Kompagniet, at det havde en »saa gruselig Gjæld, at det var at anse som et sygt og udtørret Legeme«. Ret hurtigt fik alle Ret til at gaa i Fart mellem Vestindien og København mod en Kendelse af 2 Rdlr. til Kompagniet. 1654 købte Staten Øen St. Croix af Kompagniet og gav Handelen fri, dog saaledes, at kun danske Skibe maatte deltage i denne Fart, og at Koloniernes Produkter skulde føres til Danmark, medens Indførselen til Kolonierne i det væsentlige skulde bestaa af danske Produkter. Samtidig blev det bestemt, at der ikke maatte indføres raffineret Sukker til København fra andre Steder i Indlandet, medens København altsaa godt kunde forsyne det øvrige Land med Sukker, et Forhold, der varede ved til 1807.

Af andre Handelsforetagender kan nævnes det i 1747 oprettede almindelige Handelskompagni, der havde til Opgave at gøre København til Mellemhandelsplads for Middelhavs- og oversøiske Produkter. Det maatte siges at være et ret mislykket Foretagende, som ikke fik større Betydning, og som delvis holdtes oppe ved, at Regeringen paalagde de Mennesker, der var i dens Brød, en Købetvang over for Kompagniet. Det almindelige Handelskompagni opløstes i 1774. Af Kompagniets Privilegier, der var af større Betydning, var Handelen paa Grønland, Island og Finmarken.

Kompagnierne og hele den oversøiske Handel var altsaa saa godt som helt knyttet til Residensstaden. Men ved Siden deraf havde Provinsbyerne ogsaa en Del Søhandel paa det europæiske Udland og den

mellemrigske Handel. Der var nogen Søhandel fra Provinsbyerne navnlig paa Hamborg, Lybæk, Wismar, Kønigsberg, Riga og Narva samt paa Sverige og Gotland. Fra Aalborg gik 1736 en Galiot i Handelsfart paa Frankrig, fra Ribe var der Sejlads paa Hamborg og Altona; desuden dreves der Robbefangst i de grønlandske Farvande. Den største Del af Kornudførselen, der var forholdsvis ringe, skete



185. Lystfart i Havnen omkr. 1750. Frederiksholms Kanal, Christian IV.s Bryghus og Vartegnet i Baggrunden. Efter Barth. Roque.

over Provinsbyerne, derimod ikke over København. Der udførtes 1730—34 aarlig c. 24,020 Tønder Korn, 1736—40 c. 33,907 Tønder. Paa København gik mange Skibe fra Provinsbyerne for at hente udenlandske Varer hjem fra denne privilegerede Stabelplads. Uden Betydning var heller ikke Handelen paa Norge. Man hentede der Trælast, Jærn, Beg, Tjære og saltet Fisk; navnlig i Aarene efter Københavns Brand 1728 hentedes der meget Træ til Københavns Genopbyggelse, til andre Tider maatte Skibene gaa ballastede hjem. Den Kvægudførsel, som fra Jylland i lange Tider havde fundet Sted til Holland, og som aarlig beløb sig til c. 15—20,000 Stkr., holdt næsten helt op, da Hollænderne ved en mægtig Indførselstold paa udenlandsk Kvæg saa godt som helt lukkede sit Marked for os.

Vi kan saa smaat begynde at spore allerede paa denne Tid et mere virksomt Initiativ inden for den danske Skibsfart, men endnu i Trediverne og Fyrrerne gik mange fremmede Skibe for dansk Regning. Saaledes klager Købstæderne i Aarhus Amt 1743: Vores Kompasser viser nu ingen Kurs til fremmede Steder, og vore Forstavne berører ikke uden Kongens egne Grunde. De danske Fartøjer var gennemgaaende for smaa til at tage en virksom Konkurrence op i den udenlandske Fart. Det samme Forhold gør sig for øvrigt ogsaa gældende i København; saaledes klager Magistraten i denne By 1738 over, at Handel og Skibsfart var ringe; delvis var det Branden, der havde sat Handelen tilbage, men ogsaa med Skibsfarten var det galt fat, den skete mest paa fremmede Skibe, og der var kun i Byen een Spaniefarer, medens der før havde været syv, otte Skibe i denne Fart. Men Kompagnierne gavnede direkte de danske Provinsers Skibsfart. Den Del af de ostindiske og kinesiske Varer, der blev eksporteret, gav de danske Skibe en ny Chance, idet der blev Fragter med Silke og Porcelæn til Rusland og andre Steder, og flere Provinsbyer var her parate til at gribe til. En af de Byer, som havde en særlig virksom Sømandsstand var Dragør. I 1736 og 1745 ejede Danmark følgende Handelsflaade:

1736

Sjælland og Amager	91 Skibe	mellem	1—28	Læster
Lolland og Falster	89	—		
Fyn	109	—	3—42	—
Bornholm	26 smaa Skibe			
Jylland	234 Skibe + en Del Sandskuder			

1745

Sjælland og Amager	84	Skibe
Lolland og Falster	70	—
Fyn	116	—
Jylland	201	—

København havde 119 Skibe + 7 Kinafarere og det vestindiske Kompagnis Skibe.

I Statistiken 1745 er imidlertid kun medtaget Skibe paa 5 Læster og derover, hvorfor der er et absolut Fremskridt at spore. Paa den anden Side var Handelsomsætningen næsten ens 1736 og 1745; hvilket

altsaa viser en relativ Tilbagegang i Forholdet mellem danske og udenlandske Skibe i dansk Handel for de fremmede Skibes Vedkommende. Flere Forhold gjorde her sig gældende. Handelen paa Frankrig, der efterhaanden var kommet til at spille en større Rolle, besørgedes overhovedet ikke af franske Skibe. De Søkrige, som begyndte i Trediverne og med større eller mindre Mellemrum varede ved Aarhundredet igennem, forhindrede franske Skibe i at vise sig Øst paa, franske Skibe lod sig saa godt som aldrig se i danske Farvande. Men dertil kom, at hollandsk Handel og Skibsfart var gaaet mægtigt tilbage. Det var England og Frankrig, som fra Slutningen af det 17. Aarhundrede begyndte at trænge den lille driftige Handelsrepublik tilbage fra Verdensmarkedet; trods mange glimrende Bedrifter til Søs, som knyttes til Navnene Tromp og de Ruiter og trods den store Handelsstad Amsterdam, maatte Hollænderne give op til Slut og overlade England, Frankrig og Spanien at kæmpe om Førstepladsen. Spanien blev ret hurtigt trængt tilbage, men mellem Frankrig og England stod Kampen paa et Aarhundrede igennem. England vandt Sejren, fordi det aldrig drev europæisk Erobringspolitik, men stadigt konsekvent havde Herredømmet over Havene for Øje. Betegnende for den nationale Opfattelse i England af Landets Stilling er den engelske Digter Thomsons Sang: »Rule Britannia, rule the waves«, som er fra 1739.



186. Johan Hartvig Bernstorff (1712—1772). Fra Werner: Børsen.

Tilbagegangen i den hollandske Skibsfart paa Danmark kan tydelig konstateres. 1745 kom saaledes kun ni hollandske Skibe til København. Af engelske Skibe var det hovedsagelig kun Kulskibe, der gik i dansk Fart, 1745 kom saaledes 37 Skibsladninger Kul til København. Med Hensyn til Forholdet mellem Indførsel og Udførsel var det stadig Indførselen, der var den største; vore Eksportartikler var

jo i det store og hele kun Landbrugsprodukter, og med det danske Landbrugs Stilling var det meget smaat bevendt i det 18. Aarhundredes første Halvdel, det var saa ringe som vel muligt. For Norges Vedkommende spillede Trælasteksporten en betydelig Rolle, navnlig fandt der en stor Eksport af Træ Sted til England. Men norske Redere havde ikke den Glæde deraf, som de kunde have ønsket sig, idet Udførselen af Træ paa norske Skibe til England trykkedes af den engelske Navigationsakt, som begunstigede de engelske Skibe. Som en Følge deraf besørgedes Trælastfarten mellem England og Norge mest af engelske Skibe. Foruden Trælastudførselen spillede Jærneksporten en Rolle. Denne var beskyttet, ligesom norsk Trælast gik toldfrit til Danmark. Norge havde en ret anselig Flaade af større Skibe, saaledes havde i 1736:

Kristianssand	7	Skibe	paa	110—257	Læster
Arendal	11	—	-	135—295	—
Bergen	72	—	-	8—120	—
Skien	10	—	-	100—230	—

Derimod var Kristianias Flaade endnu forholdsvis ringe. Ogsaa i den norske Handelsflaades Størrelse er der Fremgang at spore i Tiden til 1745.

Endelig spillede den slesvigske Skibsfart en ikke ubetydelig Rolle. Der var Toldgrænse ved Kongeaaen, og Handelen over Jylland var ikke af større Betydning. Slesvig udførte navnlig Korn og Smør, ligesom Danmark; dets Afsætningsmarkeder laa Syd paa, og om direkte Handelsforbindelse med Danmark i større Grad var der ikke Tale, maaske en af Grundene til, at Slesvig nationalt i det 18. Aarhundrede gled længere bort fra Danmark og efterhaanden for Sydslesvigs Vedkommende blev fortysket. Men der var som nævnt en Del slesvigske Skibe, som gik i dansk Fart og for dansk Regning. Saaledes gik mange Skibe fra Aabenraa og Sønderborg i Fart til København eller i Fart mellem København og Gotland. En af de mest blomstrende Byer i Slesvig var nu som i det 17. Aarhundrede Flensborg; denne By havde i 1736 50 større og mindre Skibe. I hele Slesvig var der i 1736 c. 250 Skibe paa over 5 Læster, i Aarene mellem 1736 og 1745 var der en

mægtig Fremgang, idet der i 1745 fandtes 384 Skibe over 5 Læster. I Forbindelse hermed kan maaske ogsaa anføres, at Altona gik stærk frem; det var ved Aarhundredets Midte en opblomstrende Handels- og Fabriksstad.

Med Midten af Halvtredserne begynder et nyt Afsnit af dansk Handels og Søfarts Historie.

I 1756 udbrød den store fransk-engelske Kolonialkrig, næsten samtidig dermed den preussiske Syvaarskrig. Det lykkedes Danmark, hvis Udenrigspolitik lededes af vor dygtige Minister Johan Hartvig Bernstorff, at bevare Neutraliteten under disse Krige, skønt vi strengt taget havde været pligtig til at hjælpe Frankrig. Med dette Land var der nemlig sluttet en defensiv Alliance, d. v. s. vi var forpligtet til at træde hjælpende til, hvis det blev angrebet, og England var den angribende Part. Det lykkedes imidlertid Bernstorff at forestille Frankrig, at Danmark kunde gøre Frankrig langt større Gavn ved under en Krig med England som neutral Stat at besørge den franske Søhandel, end ved at gribe aktivt ind. Et væbnet Neutralitetsforbund sluttedes 1756 med Sverige, i Følge hvilket bægge Rigerne skulde udruste et vist Antal Orlogsmænd til at konvojere Rigernes Handelsskibe. De krigsførende Magters Ret til at underkaste neutrale Skibes Papirer en Undersøgelse, anerkendtes, derimod stod der i Konventionen intet om, at de havde Ret til at visitere Ladningen, hvilket var en forsigtig Benægtelse af, at de krigsførende havde en saadan Ret. I London forsøgte man desuden, men forgæves, at faa den engelske Regering til at anerkende, at »Frit Skib giver fri Ladning«. Til Kontrebande henregnedes: Vaaben og Instrumenter til Krigsbrug, Kanoner, Mørsere, Krudt, Kugler, Salpeter o. s. v. samt Heste og Hestetøj. »Frit Købmandsgods« var derimod: Manufakturvarer, Raametaller, Kul, Korn, Tobak, Fisk, Ost, Smør, Bomuld, Træ o.s.v.

samt »alle Sorter Salt og Provisioner eller Victualier, som tjener til Menneskenes Føde og Underholdning«. Disse Varer skulde kunne føres til Havne i de krigsførende Lande, naar blot Havnene ikke var blokerede. Englænderne indskrænkede imidlertid Begrebet Krigskontrebande betydeligt. For Skibsfarten udstedtes en kongelig Forordning om, hvorledes man havde at forholde sig, Skibscertifikater og Søpasser fik en omhyggelig Formulering, og det blev kraftigt betonet, at de af Regeringen foreskrevne Regler maatte følges meget strengt; gjorde man det, vilde den danske Regering energisk støtte sine søfarende Undersaatters Interesser, eventuelt ved Intervention i Tilfælde af, at en krigsførende Magts Skibe øvede Overlast mod danske Skibe og Skibsladninger.

Det var et Held for Danmark, at det havde en Mand som Johan Hartvig Bernstorff som Leder af dansk Udenrigspolitik, idet han i det væsentlige lod denne være bestent af handelspolitiske Interesser. Han havde et klart Blik for de Fordele, et neutralt Danmark midt i en kæmpende Verden kunde drage af den europæiske Krigssituation. Som saadanne nævner han selv de Fordele Salget af Korn, Viktualier og Heste kunde skaffe dansk Handel og Skibsfart. Det var derfor stedse hans Opgave at bevare vor Neutralitet; for at opnaa det, var han villig til at strække sig vidt, uden dog at ville bevare Neutraliteten for enhver Pris, hvis Landets Ære stod paa Spil.

Som vi saa, var det endnu smaat bevendt med den udenrigske Handel omkring Aarhundredets Midte, men Kompagnierne havde dog hjulpet Handelen betydeligt frem, navnlig da i København. Men det private Initiativ havde heller ikke ligget stille. Til Dels hjulpet frem af Kompagnierne, som bragte de oversøiske Produkter hertil, var der udenom Kompagnierne opstaaet et ret anseeligt Antal Grosserere, de saakaldte »Groshandlere«; det var dem som havde den største Del af den udenrigske Transitforretning fra Danmark i deres Haand. Disse Groshandlere var nemlig tillige Skibsredere. Og en saadan Transithandel var ved Krigens Frembrud ved at vokse op i et betydeligere Omfang end forhen. Man lod saaledes Skibe gaa til svenske og norske Havne efter Tømmer og Fisk til Holland, Frankrig og Portugal; derfra hente Vin og Salt til København; fra denne By

spredtes saa atter en Del af Varerne til russiske og tyske Østersøhavne. 1742 var Grosserer-Societetet blevet stiftet af de »indskrevne Groshandlere«, det vil sige saadanne Grossister, der var Skibsredere eller Ejere af Skibsparter. Dette Societet kom til at virke som et Handelskammer; det blev i kommercielle Sager afæsket Erklæringer, men var ingenlunde selv uden Initiativ. Det blev en Institution, som blev i høj Grad til Gavn for dansk Handel; ved dets Hjælp blev f. Eks. allerede tidligt Konsulatsforholdene i Udlandet ordnet paa en ganske anderledes stabil Maade end tidligere. Og Regeringen, som havde Forstaaelsen af, hvor meget Staten kunde gøre for at hjælpe Handelen frem, var lydhør over for Societetets Henstillinger og gjorde selv meget for at skaffe gunstige Betingelser for danske Statsborgere; den sluttede saaledes gentagne Traktater med de nordafrikanske Sørøverstater Algier, Tunis, Tripolis, Marokko samt med flere Middelhavsstater, deriblandt Tyrkiet. Med Frankrig fik man 1749 et Tillæg til Traktaten af 1742, hvorved Danmark kom til at høre til de mest begunstigede Stater.



187. De københavnske Groshandleres Segl.

Da den fransk-engelske Kolonialkrig brød ud, var Forholdet det, at Frankrig ved sine Kaperskibe ødelagde den engelske Skibsfart paa Middelhavet, medens den engelske Flaade ødelagde den franske Handel ved fuldstændig at standse den franske oversøiske Koffardifart. Medens under Fredsforhold kun franske Skibe maatte gaa i oversøisk Fart, blev nu Handelen paa de franske Kolonier ogsaa aabnet for neutrale Skibe. Dette influerede paa dansk-vestindisk Handel og paa dansk Skibsfart paa Middelhavslandene.

Større Betydning havde Handelen paa Vestindien ikke haft før 1754, da Staten afkøbte det vestindiske Kompagni St. Croix og gav Handelen fri. Naar et Skib, der udsendtes til Vestindien, havde en Ladning indenlandske Varer til Værdi af 5000 Rdlr., fik Ejeren en Præmie af 500 Rdlr., for derved at opmuntre og fremme Handelen med Moderlandets Produkter. Desuden blev det forbudt til Vestindien at indføre fremmede Varer, som der kunde skaffes Mage til i Danmark—Norge.

I Tresserne blev St. Thomas gjort til en Frihavn, hvor alle Nationers Skibe mod en Afgift kunde handle. Øerne blev snart Oplagsplads for Varer fra de fransk-vestindiske Kolonier, og de københavnske Købmænd drev herfra en indbringende Transithandel. Den vestindiske Handel, som før havde været en meget lidet indbringende Forretning, tog saaledes et mægtigt Opsving, og blev snart en af de allerbedste Kilder til Velstand for den københavnske Købmandsstand. Et Par Opgørelser fra 1754 og 1764 viser Fremgangen. I 1754 blev der fra Vestindien i alt kun udført syv Skibsladninger Sukker til Europa; hele den aarlige Produktion var ialt kun paa et Par Tusinde Fade. 1764 produceredes paa St. Croix alene 23,600 Fade, medens der 1766 udførtes 38 Sukkerladninger fra Øerne. Samtidig gik Øerne betydeligt frem i Kultur, men dermed steg Slaveholdet; det var i Tresserne dobbelt saa stort som forhen, idet der da paa Øerne fandtes c. 17,000 Slaver.

Handelen paa Dansk Vestindien var udsat for mange Kaperier fra engelsk Side, og Forholdene antog til Tider en skæbnesvanger Karakter. I Efteraaret 1758 blev saaledes alene 12 Vestindiefarere under dansk Flag anholdt. De danske Købmænd anraabte Regeringen om Beskyttelse af Orlogsskibe for at hindre Opbringelserne, da det nu var »gaaet saa vidt, at de Skibe, som komme fra de danske Kolonier i Amerika og saaledes gaa fra en dansk Havn til en anden, ikke mere skaanes for Anholdelse og Opbringelse«. Bernstorff indtog en Tid en fjendtlig Holdning over for England, men Uvejret trak over, og en fredelig Ordning blev 1759 truffet, hvorved der sattes Grænser for engelske Kaperes Overgreb, og Mulighed for opbragte Skibe til at løslades mod Kaution skaffedes til Veje. Men Danmark maatte bøje sig for den engelske »rule of 1756«, der forbød neutrales Handel paa fjendtlige Kolonier, og derved gjorde den af Frankrig for neutrale tilladte Handel paa de franske Kolonier illusorisk. Englands Fremfærd over for danske Vestindiefarere var derfor forstaaelig. Der var ingen Tvivl om, at franske Varer undertiden under dansk Flag var blevet ført fra Dansk-Vestindien, idet Varerne i Smug fra de franske Antiller var blevet ført til St. Croix, hvorefter de i Skibspapirerne var blevet opført som producerede i Dansk-Vestindien. Grosserer-

Societetet indrømmer det saaledes, idet det, efter at være afæsket en Erklæring, svarer: »ikke desto mindre kan det vel underhaanden være sket, at en eller anden paa simuleret Maade haver dækket nogle af de i Krigen begrebne Magters Undersaatters Skibe eller Varer, hvilket og ventelig har givet Anledning til de mange Opbringelser af de Engelske«.



188. A. Bjørns Værft, nu Wilders Plads, paa Christianshavn.

Paa Bjørns Værft byggedes en Række store Skibe, endog (1741) en Orlogsmand paa 44 Kanoner. Bjørnen maa ikke tages for bogstavelig, det er en Hentydning til den fortjente Mands Navn.

De betydelige Mængder Sukker, som nu blev indført til København, gik enten i raa eller raffineret Tilstand for en stor Del igen til Udlandet. Regeringen gjorde meget for at opmuntre Oprettelsen af Sukkerraffinaderier, blandt andet ved Udførselspræmier og Toldfrihed for visse Materialer, samt ved at de Folk, der deltog i Driften af saadanne Virksomheder, fritoges for kommunale Byrder.

Under Krigen mellem Frankrig og England var en meget stor Del af Fragtfarten paa Middelhavet paa danske Hænder. En Konsul i Genua beretter i 1758, at i nogen Tid var det danske Flag næsten det eneste, der blev søgt i Middelhavslandene. 1759 gik 400 dansk-norske Skibe i Middelhavsfart og Fragtfortjenesten for 1755—70 beregnedes

til c. 14 Mill. Rdlr. 1764 kunde den danske Gesandt med Rette hævde over for den engelske Konge, at de londonske Købmænds Handel med Spanien under Krigen med Frankrig for en meget stor Del var foregaaet ved Hjælp af Skibe under dansk Flag.

Med Syvaarskrigens Ophør indtraadte Forstyrrelser i Handelsforholdene, og de gode Tider forsvandt, idet Krigsaarene Aarhundredet igennem var de bedste Aar, medens Fredsaarene var daarligere. Prisniveauet blev betydelig lavere, og der indtraadte hyppige Pengekriser, der ikke blev mindre ved, at Staten misbrugte den i 1736 oprettede Bank, saa at der kun fandtes Dækning for en forsvindende Del af de Sedler, der sattes i Omløb. Dette influerede i høj Grad paa vor udenlandske Kredit, og Kursen sank stærkt i Hamborg, der i det 18. Aarhundrede var Danmarks Bankier. Imidlertid lykkedes det i Midten af Tresserne Baron Schimmelmann at bringe nogenlunde Orden i Pengevæsenet. Schimmelmann gjorde sig store Anstrengelser for at bringe saa meget ud af Handelen som muligt, og søgte navnlig at hjælpe den københavnske Handel frem. Tanken om en Frihavn, der i en noget afdæmpet Form kom frem i Tressernes Slutning, som afgiftsfrit Oplag for alle udenlandske Varer, men under Toldopsyn, var han meget interesseret i. Planen lægges imidlertid hen, men kom atter frem under Struensee, men nu som et rent Frihavnsprojekt. Under Struenseeperioden, efter Bernstorffs Fald, gjordes et mægtigt teoretisk Reformarbejde i frihandelsvenlig Retning; man forlod ganske de merkantilistiske Principper, som prægede Toldforordningen af 1768. Reformerne, hvoraf mange i sig selv var fornuftige, bragte dog ikke stort andet end Forvirring i Handelsforholdene, tilmed var Aarene 1770 og 1771 daarlige Aar, den økonomiske Status meget slet, Middelhavshandelen saa godt som standset paa Grund af Krig med Algier, hvis Dey havde brudt Traktaten med Danmark under et intetsigende Paaskud, Kompagnierne gik daarligt, et i 1765 oprettet guineisk Kompagni gik i Stykker, og Pengevæsenet vaklede. Efter Struensees Fald kom den Guldbergske Periode, hvor foruden Guldberg, Andreas Peter Bernstorff og Schimmelmann var de ledende Personligheder, og man svingede tilbage i de gamle merkantilistiske Baner igen. Hvad der særlig præger denne Periode er de store Centraliseringsbestræ-

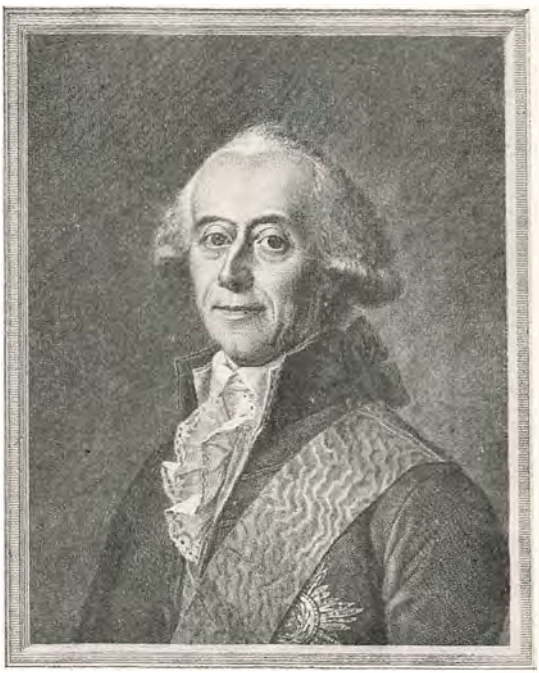
belser, som blev gjort af Guldberg, for at bringe de store Handelsforetagender under Statsdrift og derved skabe Staten Indtægter og Anseelse. Man kastede sig ligeledes med Iver over Skibsbygning. Da det almindelige Kompagni, under hvilket Handelen paa Nordlandene sorterede, blev opløst 1774, forsøgte man at drive en storstilet Hval- og Robbefangst paa Grønland og Spitzbergen, og den islandske grønlandske og finmarkske Handel blev henlagt under Over-Skatte-Direktionens Bestyrelse. Man vilde forsøge at tage Konkurrencen op med Hollændere og Franskmænd, der havde c. 300 Skibe gaaende paa Kabliovfangst under Island, samt med Hollænderne og Hamborgerne, af hvilke de førstnævnte o. 1772—74 aarlig havde c. 130 Skibe paa Hvalfangst under Grønland og Spitzbergen, de sidstnævnte c. 43 Skibe i samme Fart, medens kun en 12—13 Skibe fra Altona og Glückstadt, »Kongens egne Undersaatter«, deltog i denne Fangst. 1776—82 sattes 123 Skibe ind, men Resultatet var magert; man fangede et Par Hundrede Hvaler, og Foretagendet gav store Tab. Man faar saa ved heldige Operationer af Schimmelmann reddet sig nogenlunde helskindet ud af dette ikke særlig vellykkede Foretagende. 1781 frigaves Handelen paa Island, medens Handelen paa Grønland vedblev at være monopoliseret.

Handelen paa Vestindien var i Slutningen af Tresserne gaaet betydeligt tilbage, fordi Kolonierne en Tid havde haft Tilladelse til at udføre Sukker som Betaling for visse Varer fra Amerika, og det vestindiske Guvernement havde været meget rundhaandet med at uddele Tilladelser til at udføre Sukker mod Indførsel af Varer fra andre Lande end Danmark, vel for en Del fordi Øerne ikke havde faaet tilstrækkelige Forsyninger fra Hjemlandet. Der klagedes gentagne Gange fra Grosserersocietetet over dette Forhold, og Regeringen rettede sig delvis efter Grosserernes Ønske, mod samtidig at paalægge den københavnske Købmandsstand Forpligtelse til at være forsynet med saadanne Varer, som der var Brug for paa Øerne. Handelen gik da atter betydeligt frem. For at hjælpe det indenlandske Skibsbyggeri paa Fode, blev det ved en Forordning af 1778 bestemt, at i Vestindiefarten maatte kun benyttes Defensionsskibe, der var byggede i Danmark-Norge. Dette var til Gene for Handelen, da det var bil-

ligere at købe Skibene i Udlandet, og Defensionssibe i sig selv var dyre, fordi de skulde være dybtgaaende, skarpe, fregatriggede Skibe med Spejl, fast Bak og Skanse. 1777 blev København ene Oplagsplads for vestindiske Produkter.

1776 udbrød den nordamerikanske Frihedskrig mellem Staterne og England, og Krigsbegivenhederne skabte igen fine Konjunkturer for den danske Vestindiefart. 1778 stiftedes et nyt vestindisk Handelskompagni som et Aktieselskab med en Kapital af $^1/_2$ Mill. Rdlr. fordelt paa 5000 Aktier. Selskabet var selvfølgelig under kongelig Administration, de 2000 Aktier forbeholdt Finanserne sig til en senere Afsætning. Man fik Oplagsfrihed paa alle tilførte Varer, fik forskellige Toldfriheder og Ret til paa St. Thomas at holde »Entrepot« af alle Slags europæiske Varer til videre Forhandling. Ydermere søgte man at lede den nordeuropæiske Kaffehandel over København ved at fritage Kompagniet for at svare Øresundstold af Kaffe. Kompagniet trivedes godt og gjorde store Forretninger under den nordamerikanske Frihedskrig; som i den fransk-engelske Kolonialkrig blev St. Thomas Oplagsplads for de krigsførende Magters Kolonialvarer, der herfra paa danske Skibe, til Dels over København, førtes til deres Bestemmelsessted. Men ved Siden af Kompagniet trivedes de københavnske Grossereres Privathandel paa Vestindien, idet Konjunkturerne var saa gunstige, at Kompagniet ikke gjorde dem større Fortræd. 1788 blev Kompagniet overtaget af Staten, der forbeholdt sig store Privilegier, medens Handelen dog som hidtil stadig vedblev at være fri, og under Krigene efter den franske Revolutions Udbrud gik Vestindiehandelen atter mægtigt frem, og ikke mindst Privathandelen dreves med Fordel. Der var nemlig nu i København en virkelig driftig og initiativrig Købmandsstand, som tillige var i Besiddelse af den i al Handelsfærd saa nødvendige Kapital; disse Købmænd kunde, trods den begunstigede Stilling Kompagnierne havde, med Held tage en Konkurrence op, fordi de ledede deres Foretagender paa en mere forretningsmæssig Maade end Kompagnierne, som tyngedes af en bureaukratisk Ledelse, der ikke i den Grad som den private Forretningsmand var i Stand til at gribe hurtigt til, naar en Chance skulde udnyttes; derfor ser vi nu i Slutningen af Aarhundredet den privat-

økonomiske Drift vinde frem paa Bekostning af den monopoliserede Statsdrift. Det Opsving, som var sket i Tiden efter 1756, skyldtes et Sammenspil af flere forskellige Faktorer; som saadanne nævnes 1784 af en anset Handelsmand de Coninck 1) Regeringens kloge Handelspolitik, 2) de gode Konjunkturer, som Søkrigene bragte dansk Søfart og Handel, samt 3) de danske Købmænds Lyst til at vove og Evne til at vinde.



189. Andr. Peter Bernstorff (1735—1797). Fra Werner: Børsen.

I den nordamerikanske Frihedskrig inddroges flere Magter foruden de oprindelig to implicerede, Staterne og England. 1778 slutter Frankrig sig til Englands Fjender, 1779 drages Spanien med ind i Krigen, 1780 Holland. Dermed var de store europæiske Sømagter, hvis Koffardiflaader havde haft den største Del af Verdensomsætningen, tildels lammede ved den gensidige Kapervirksomhed, de krigsførende Magter udfoldede. Dette skabte gode Konjunkturer for det neutrale Danmark, idet vi fik en stor Del af de udenlandske Tilførsler, som de krigsførende Magter før havde haft i Hænde. Fragtfarten var selvfølgelig under saadanne Forhold overordentlig lønnende, fordi Efterspørgselen var saa overmaade stor i Forhold til det Antal Skibsrum, som kunde stilles til øjeblikkelig Raadighed. Og at der var nok gøre, er indlysende. Først var der den Fragtfart mellem de ikke-krigsførende Lande, som før var blevet besørget af de krigsførende Magter, dernæst kom Forsyningen af de krigsførende Lande med vore egne Produkter: Flæsk, Smør, Korn, Træ etc., samt endelig de krigsførende Magters egen Handel. Forholdet fremtræ-

der klart i en Udtalelse af Grosserersocietetet 1778: »Siden Uroligheden i Amerika har England været nødt til ikke alene at lade sig fremmede Produkter tilbringe, som de selv hentede forhen, men endog til en Del at forlade deres Fragtfart i Middelhavet. Norge har især profiteret af det første og Danmark af det sidste, saa at det danske Flag ikke i lang Tid har været saa meget søgt«.

For at kunne drage Fordel af Krigskonjunkturerne var det selvfølgelig af Vigtighed at bevare Neutraliteten. Dette lykkedes ogsaa den danske Udenrigsminister Andreas Peter Bernstorff. Han hævdede, hvad der først blev anerkendt i Pariserkonferencens Sørets Deklaration 1856, at »Frit Skib giver fri Ladning«, at ingen Havn kunde betragtes som blokeret, med mindre Blokaden var effektiv, og at Visitationsretten kun gjaldt Skibspapirerne ikke Ladningen. Det lykkedes ikke at faa England til at anerkende disse Regler, ej heller hvad Begrebet Kontrebande omfattede, men man opnaaede dog Indrømmelser, der i og for sig var ret betydningsfulde. Og den unge Bernstorff opererede klogt mellem de mange Skær, der alle Vegne truede. Samtidig med at han søgte at vise sin Upartiskhed og Velvillie over for England, som han aftvang Indrømmelser i Kontrebandespørgsmaalet, sluttede han med Rusland og Sverige et væbnet Neutralitetsforbund til Beskyttelse for den neutrale Handel. Imidlertid vakte hans Dobbeltspil Harme i Rusland, og Guldberg, der var besjælet af Frygt for at mishage det russiske Hof, lod ham derfor falde. Men med Guldbergs Fald 1784 vender Bernstorff atter tilbage til Danmark og fører med lykkelig Haand vor Udenrigspolitik videre i samme Spor til sin Død.

Da det asiatiske Kompagnis Oktroi udløb 1772, anmodede Kompagniet om at faa den gamle Oktroi fornyet. Dette blev imidlertid ikke bevilget, idet man var klar over, at Kompagniet alene ikke tilstrækkelig kunde udnytte den ostindiske Handel, hvorfor der blev givet Tilladelse til at udruste »private« Ekspeditioner. Igen var et nyt Felt vundet ind for det private Initiativ, der stedse viste sig stærkere og stærkere i Forholdet til de gammeldags ledede Kompagnier. Kronen overtog derefter 1777 Forvaltningen af Besiddelserne i Ostindien, og den private Handel, der i Begyndelsen var stillet under Kompagniets Beskyttelse, blev nu stillet direkte under Kongens.

Et Par statistiske Opgivelser vil her være oplysende til Bedømmelsen af, hvorledes Handelsforholdene var i 6oerne til 8oerne. Den samlede Indførsel af fremmede europæiske Varer var som følger:

	Samlet Indførsel	Deraf København	Det øvrige Land
1763	1,665,000 Rdl.	1,299,000 Rdl.	366,000 Rdl.
1773	1,483,000 —	1,282,000 —	201,000 —
1783	2,548,000 —	2,299,000 —	259,000 —

Det ses heraf, at Opgangen i Landets samlede Indførsel udelukkende falder paa København. Den mægtige Opgang holdt sig dog ikke konstant for Hovedstadens Vedkommende; den stærke Vækst skyldtes jo de øjeblikkelige Konjunkturer under den nordamerikanske Frihedskrig. Ogsaa den norske Indførsel viste en Stigning. 1783 var den 1,3 Mill. Rdlr. For Udførselens Vedkommende finder vi de samme Forhold som for Indførselen mellem det øvrige Land og København, men Stigningen er hastigere end for Indførselen. 1763—71 havde Udførselen en Gennemsnitsværdi af 725,000 Rdlr. 1782 var den 3,5 Mill. Rdlr., hvoraf paa København alene faldt 3,1 Mill. Rdlr. Danmark havde nogle Aar en Overskudsudførsel, hvad der unægtelig var et Særsyn. Snart var der igen et Indførselsoverskud, som det almindeligvis var Reglen; 1785 var det 1,6 Mill. Rdlr. For Norge kan en lignende Stigning i Værdien af den samlede Udførsel konstateres, hvad der navnlig skyldtes Eksport til Middelhavslandene. I den samlede Udførsel var indbefattet de vestindiske og guineiske Produkter, Raasukker, Rom, vestindisk Kaffe, Bomuld, Tobak, Indigo, Huder og Elefanttænder. Forholdene mellem de danske og vestindiske Varers indbyrdes Udførselsværdi vil ses af følgende Tabel:

	Københavns Udførsel		
	Den samlede Udførsels Værdi	Deraf danske Varers Værdi	Vestindiske Varers Værdi
1763—64	327,000 Rdlr.	155,300 Rdlr.	171,700 Rdlr.
1773—74	398,500 —	341,000 —	57,600 —
1781	2,096,800 —	444,800 —	1,652,000 —
1782	3,130,400 —	447,400 —	2,683,000 —

Det vil heraf ses, hvorledes Københavns Udførsel fuldstændig beherskes af de vestindiske Varer, hvoraf en stor Del ganske bestemt

er kommet fra franske, spanske og engelske Kolonier og altsaa i meget uegentlig Forstand kan kaldes for danske Varer. Af vestindiske Varer var de vigtigste da Kaffe og Sukker; med disse Varer forsynede vi Sverige, Østersølandene, Nordtyskland og endda til Dels Frankrig. Af de egentlige danske Transitvarer var Halvdelen islandske, grønlandske, færøiske og norske Varer, medens Udførselen af Landbrugs-Produkter og da navnlig af Korn var meget ringe. Ogsaa Transithandel med ostindiske Varer spillede en stor Rolle, idet der i nedennævnte Aar i København blev indklareret ostindiske og kinesiske Varer til en Værdi som følger:

1763	1,667,000 Rdlr.	1772	1,923,000 Rdlr.
1769	1,036,000 —	1777	2,059,000 —

derefter stiger Værdien hastigt, ligesom Indførselen fremmedes betydeligt ved de private Ekspeditioner, som udgik uden om Kompagniet. Forholdet mellem Kompagniet og private viser følgende Tal:

	Asiatisk Kompagni	Private Ekspeditioner	Tilsammen
1780	1,481,000 Rdlr.	532,000 Rdlr.	2,013,000 Rdlr.
1783	3,001,000 —	2,914,000 —	5,915,000 —
1785	3,016,000 —	4,035,000 —	7,051,000 —

Et bilfærdigt Skib havde i denne Fart en Værdi af 120—140 Rdlr. pr. Læst, Kompagniskibene var noget større end de private, der gennemsnitlig var mellem 120 og 200 Kommercelæster (à 6000 Pd.). Kinafarerne var endnu betydelig større, indtil 550 Kommercelæster. En Ostindiefarer paa 231 Kommercelæster kostede 60,836 Rdlr. med Sejl, Tov, Ankere, Redskaber og fast Inventar.

At den danske Handelsflaade i Tider, hvor neutralt Skibsrum var saa efterspurgt, voksede enormt, er forstaaeligt. Det var navnlig de københavnske Grosserere, der forøgede deres Flaader betydeligt. Københavns Handelsflaade var 1779 236 Skibe med en Drægtighed af 17,937 Kl., 1782: 340 Skibe med en Drægtighed af 28,770 Kl. Den samlede danske Handelsflaade var 1766: 619 Skibe med en Drægtighed af 16,341½ Kl., 1784: 1,083 Skibe med 42,954½ Kl., Stigningen i Drægtighed var altsaa i de nævnte Aar næsten tredobbelt.

Fra 1781 har vi en specificeret Oversigt over den danske Skibsfart. Der var da ankommet og udgaaet følgende Antal Skibe fra og til følgende Steder:

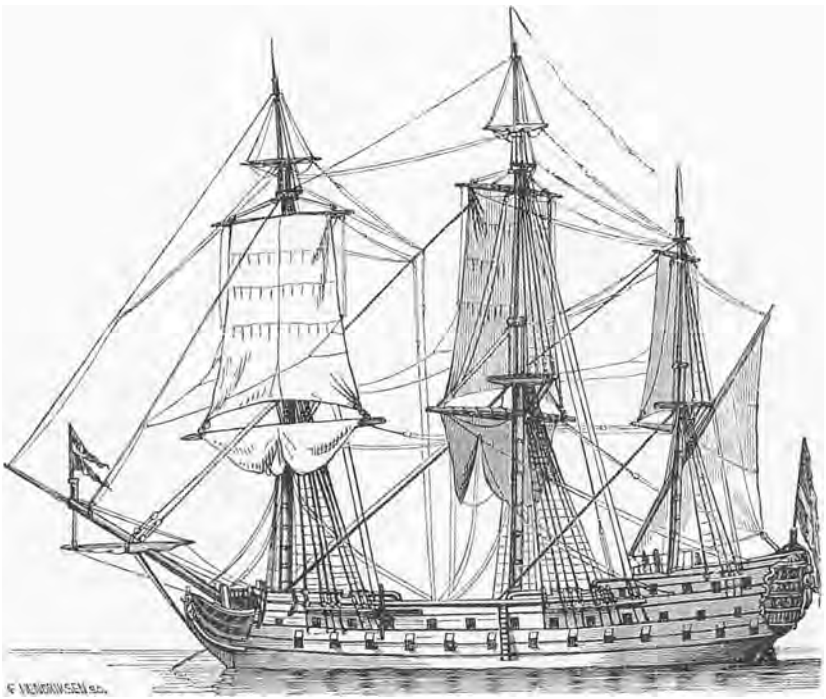
St. Petersborg	63	Cadiz	55	Port à Port	33
Kronstadt	69	Alicante	13	Figueria	5
Riga	154	Cette	48	Genua	50
London	88	Marseille	65	Livorno	50
Amsterdam	391	Toulon	3	Venedig	5
Rotterdam	40	Liverpool	62	Triest	9
Dort	46	Irske Havne	89	Fiume	2
Teer Veer	7	Lissabon	85		
Bordeaux	65	St. Uebes	26		

Ialt 1523 Skibe.

En saa mægtig Forøgelse af den danske Handelsflaade, som den der foregik i denne Periode, bidrog selvfølgelig i høj Grad til at fremme den indenlandske Skibsbygning. I 1766 var af Københavns 183 Skibe kun de 51 byggede i Danmark. Men derefter tog Skibsbygningen et mægtigt Opsving. Saaledes byggedes f. Eks. i 1779 alene paa københavnske Værfter ikke mindre end 60 Skibe. Men Udlandet var dog vist stadig den største Leverandør af Skibe, idet de i Krigen implicerede Magters Redere paa Grund af Krigsforholdene ikke turde lade deres Skibe løbe ud af Frygt for Opbringelse, hvorfor der foregik et stort Skibssalg. Man gjorde fra Regeringens Side, hvad man kunde for at fremme den indenlandske Skibsbygning, blandt andet ved at præmiere Nybygninger og lægge Hindringer i Vejen for Køb af udenlandske Skibe ved Paalæggelse af store Afgifter; til Tider mildnedes dog disse Paalæg noget paa Grund af indtrængende Henstillinger fra den københavnske Handelsstand. Købmændene gjorde navnlig gode Forretninger ved at købe Skibe, tilhørende krigsførende Magter, der laa i fremmed Havn og ikke turde gaa ud af Frygt for Kapere. Efter at de var blevet købt af Danske, og det danske Flag var hejst, kunde et saadant Skib med betydelig større Tryghed gaa ud, mangen Gang med en kostbar Ladning, der ellers uvægerligt vilde være blevet opbragt.

Den store Opgang i Søhandelen bevirkede ogsaa, at Københavns Havn efterhaanden antog et andet Udseende; den maatte udvides

betydeligt, da der maatte skaffes mere Bolværksplads, samt Pakhus- og Oplagsrum. En Tid brugte man gamle udrangerede Skibe og Pramme til Oplagsrum, men det blev efter nogen Tids Forløb forbudt, da Kanalerne blev i den Grad opfyldt af dem, at Sejladsen hemmedes føleligt. Men selvfølgelig maatte man saa skaffe Plads paa anden



190. Orlogsskibet »Juliane Marie« sat i Vandet 1752.
Orlogsværftets Modelsamling.

Vis, og fra Slutningen af Halvfjerserne begynder man saa at opføre Pakhuse paa Toldboden og Strækninger derfra Syd paa til St. Annæplads, samt paa Christianshavnssiden, hvor den grønlandske Handel fik Plads, paa Wilders Plads og flere andre Steder.

Hele den Periode af det attende Aarhundrede, vi har betragtet, præges i høj Grad af Statens Indgriben, dels gennem Kompagnierne, dels gennem en efterhaanden meget omfattende og beskyttende Toldlovgivning. I Slutningen af Firserne var der saaledes ialt 150 Indførselsforbud og 12 Udførselsforbud. Denne merkantilistiske Told-

politik, der særlig havde til Formaal at skaffe Landet Penge og fremhjælpe den indenlandske Industri, blev i Slutningen af Halvfemserne afløst af en næsten lige modsat rettet Toldpolitik, saaledes at Handelsfriheden tiltog i meget betydeligt Omfang, idet de fleste Ind- og Udførselsforbud ophævedes. Skibsafgifterne omreguleredes, de saakaldte Lastepenge indførtes; de skulde erlægges med 8—12 ß pr. Læst for Skibe mellem København og indenrigske Toldsteder, med indtil 48 ß pr. Læst for Skibe i udenrigsk Fart. Forordningen til Fremme af dansk Skibsbyggeri vedblev at bestaa; Forordningen af 20. April 1796 fastsætter en Afgift af 10 Rdlr. pr. Kommercelæst for alle fremmede Skibe, købt af kongelige Undersaatter og sat i Fart som indenlandske Skibe, hvori indbefattedes Skibe, der tilhørte fremmede Magters Undersaatter og af dem blev medbragt, naar de nedsatte sig som Borgere i de kongelige Lande.



191. I. L. Zinn (1734—1802). Grosserer i København. Fra Werner: Børsen.

Handelen paa Ostindien blev 1797 ordnet saaledes, at alle kongelige Undersaatter maatte udrede Skibe paa Ostindien, naar de ansøgte om Pas dertil. Men alle fra Ostindien kommende Varer skulde losses i København. Fremmede maatte paa deres Skibe indføre ostindiske Varer til København paa samme Betingelser som de indenlandske Redere. Derimod beholdt det asiatiske Kompagni stadig Eneretten til at indføre kinesiske Varer. København beholdt sin Stilling som ene Oplagsplads under hele Kolonialkrigen indtil 1807.

Det i 1726 stiftede kongelige oktroierede Søassurancekompagni havde vokset sig stort i første Halvdel af Aarhundredet, støttet af Regeringen, der for at gribe ind over for Sørøverstaterne i Tilfælde af Opbringelse, forlangte Skibet assureret, da ellers intet blev foretaget. Men under Handelsopsvinget slog Kompagniet ikke længere til, partikulære Assurandører dukkede op og gjorde store Forretninger. 1786 stiftedes »de private Assurandører«.

Medens Tiden fra 1783—92 overvejende var en Fredstid, med der-

med følgende Nedgang i Handelen, er Tiden efter 1792 atter en Krigens Tid og derfor ogsaa en god Tid for Handelen. Den danske Handelsflaade var i Aaret 1800:

	Antal Skibe	Drægtighed Kml.
København	327	25,791
Øvrige danske Byer	369	8,975
Hertugdømmerne	735	41,535
Norge	948	57,816
Ialt...	2,379	134,117

Dertil kommer saa Smaaskibe under 10 Kml.

1805—06 havde den københavnske Handelsflaade en Drægtighed paa c. 25,000 Kml., og samtidig havde Flensborg en Handelsflaade paa 15,500 Kml. Københavns Handelsflaades Drægtighed overgik saaledes langt de øvrige danske Byers, medens Hertugdømmerne nu som i det 18. Aarhundrede indtog en anselig Stilling inden for dansk Søfart. Karakteristisk er det, at mens Handelsflaaden i disse Aar var omkring 25,000 Kml., var den i Trediverne kun godt og vel halvt saa stor.

Følgende Tabel giver et Billede af, hvorledes Forholdet var inden for Skibsbygningen:

	Under 50 Kml.	50-100	100-200	200-300	300-400	400 og derov.	Tilsammen
København	24	8	11	1	»	»	44
Øvrige Danmark...	14	1	1	»	»	»	16
Hertugdømmerne ..	40	17	6	»	»	»	63
Norge	11	2	1	»	»	»	14
Øvrige Europa	72	58	32	4	»	1	167
Ostindien	»	1	4	3	»	»	8
Amerika	2	8	5	1	»	»	16
Uangivet	2	2	1	3	3	3	14
Tilsammen...	165	97	61	12	3	4	342

Af den københavnske Handelsflaade var altsaa $^1/_8$ bygget paa københavnske Værfter, $^2/_5$ af Skibene var bygget i den danske Stat, medens over Halvdelen af Skibene var købt eller bygget i Udlandet.

En Folketælling 1801 viser, at der da i København levede 1,900 Søfarende og Fiskere i Byen, et forholdsvis stort Antal ved en Sam-

menligning med Nutiden. Mange af de danske Kaptajner var imidlertid ikke Danske, men fremmede, der havde nedsat sig her i Landet. Det var især Hollændere, der var gaaet over i dansk Koffarditjeneste, hvad der ofte gav Anledning til Konflikt med fremmede krigsførende Magter.

Af de 342 Skibe, der tilhørte den københavnske Handelsflaade i 1797, gik i Fart paa

	Under 100 Kml.	200 Kml.	Over 200 Kml.	Tilsammen
Danmark	36	»	»	36
Norge	20	»	»	20
Island	24	13	»	37
Europa	131	2	1	134
Guinea	3	»	»	3
Nordamerika	9	2	»	11
Vestindien	31	27	»	58
Ostindien	5	17	18	40
Ej i Fart	3	»	»	3
Tilsammen	262	61	19	342

Af Skibene i europæisk Fart gik 85 i Fragtfart mellem forskellige europæiske Havne, 10 gik paa Middelhavet, 18 paa Østersøen, og den danske Handelsflaade besørgede følgelig en betydelig Fragtfart mellem de fremmede europæiske Havne indbyrdes. Til England ankom 1805 fra Danmark-Norge 1578 Skibe med 111,000 Kml. Drægtighed, til Frankrig 555 Skibe med 27,000, til Sydeuropa 650 Skibe med 40,000, til Rusland 783 Skibe med 28,000, til Holland 575 Skibe med 33,000, til Preussen 627 Skibe med 17,000 Kml. Drægtighed. Disse Tal giver et Begreb om den mægtige Skibsfart, Danmark da var i Besiddelse af. Det samme gør Opbringelsernes Antal. Omkring 1799 opbragte Englænderne i Løbet af fem Fjerdingaar 120 Skibe, 1798 var i Spanien og Frankrig blevet konfiskeret over 100 dansk-norske Skibe.

Medens England paa Grund af sin vanskelige Stilling under den nordamerikanske Frihedskrig var blevet meget føjelig over for de neutrales Rettigheder paa Søen og ikke havde faaet Princippet »Frit Skib giver fri Ladning« bragt ud af Verden, men paa den anden Side heller ikke havde anerkendt det, stillede det sig ganske anderledes bestemt mod

dette Princip under Revolutionskrigene. Da det blev opstillet ved det nordiske Neutralitetsforbund af 1800, sprængte England Forbundet ved Slaget paa Københavns Red 1801. Og Tiden til 1807 er fuld af idelige Klager og Rivninger, der voksede sig meget stærke henimod 1807, idet man ikke kunde blive enig om folkeretslige Principper, som baade England, de andre krigsførende Magter og de neutrale kunde antage. Det eneste, der var sikkert, var, at neutralt Gods var frit paa neutralt Skib, og fjendtligt Gods ufrit paa fjendtligt Skib, derimod ikke om, hvorvidt neutralt Gods var frit eller ufrit paa uneutralt Skib, eller hvorvidt fjendtligt Gods gjorde neutralt Skib ufrit.



192. Erich Erichsen (1752—1837)
Grosserer i København.
Fra Werner: Børsen.

Det er indlysende, at Tider som den glimrende Handelsperiode med dens idelige Skiften mellem Krig og Fred, maatte skabe vide Felter for Spekulation. Ingen vidste, naar og paa hvilken Maade de politiske Forhold kunde forandre sig. Rygtesmede gjorde, hvad de kunde for i Børsøjemed at skabe Stemning i den Retning, der passede i deres Kram. Dertil kom, at Kommunikationsmidlerne var ringe og forhindrede et hastigt Overblik over, hvorledes Verdensmarkedet laa. Aktiekurserne svingede derfor i disse Aar voldsomt og hastigt. F. Eks. stod Asiatisk Kompagnis Aktier i 80erne i 1800 à 2000, 1801 sank de under en Panik til 350, 1805 stod de i 700. Kriser paa Børsen var ikke sjældne; den alvorligste Krise, der skyldtes mislykket Spekulation i England i Kolonialvarer, og som foraarsagede et mægtigt Prisfald, fandt Sted 1799. Prisfaldet bevirkede at mange Handelshuse i Hamborg gik Fallit, fordi man havde spekuleret over al Maade, Kolonialvarerne sank 50—60 % i Værdi. Hamborg, der baade var Bankier for private Købmænd og for Staten, var Bindeled for vor Kredit over for Udlandet, og da Krisen indtraf i Hamborg, var baade Statens og mange danske Købmandshuses Stilling i høj Grad ube-

kvem, mange Huse stod herhjemme i Fare for at gaa fallit. 30 Huse gik i Stykker under Krisen, Resten klarede sig ved et Laan, der i sidste Øjeblik rejstes mod Pant i Varer og Kongen som Garant.

I Aaret 1802 sluttedes Fred mellem England og Frankrig, hvorved de gode Aar syntes at skulle være forbi for den neutrale Handel, men allerede 1803 brød Krigen mellem de to Stormagter løs igen og indtil 1806 var der atter gode Aar for den danske Handel. 1804 blev der ind- og udført til og fra København for henholdsvis 8,881,868 og 16,622,617 Daler Kurant. En stor Rolle i Omsætningen spillede Jærn fra Sverige, som vi hentede og betalte med Kolonialvarer, desuden russiske Transitprodukter.

Til at give dansk Handel en saa fremragende Plads bidrog ikke lidet, at »Staten« Hamborgs Handel 1803 led et føleligt Afbræk ved, at Napoleon dette Aar lod Hannover besætte, hvorved Hamborgs Forbindelse søværts med England, landværts med Tyskland delvis forhindredes. Imidlertid blev Danmarks Stilling stadig vanskeligere. Vaabnene, de krigsførende Magter anvendte, ramte meget føleligt de neutrale. Omkring 1806 benyttedes Handelspolitiken som egentlig Krigsvaaben og »til sidst blev den neutrale Stilling næsten en saadan, hvor det sikre kun var, at man fik Pryglene fra bægge Sider.« I Slutningen af 1806 udstedte Napoleon sit berømte Kontinentalspærrings Dekret, hvorefter de britiske Øer erklæredes for blokerede, og Udførsel af Varer fra England og de engelske Kolonier til Frankrig og de dermed forbundne Lande blev forbudt. 1807 forbød England neutrale Skibe at anløbe franske Havne eller Havne, der stod under fransk Regimente. Dermed var det første Skridt gjort til helt at lamme den neutrale Handel, og Englænderne gik meget haardt frem for at sætte deres Villie igennem; saa lidt Tiltro havde man til en retfærdig Bedømmelse, at man, naar et Skib var blevet beslaglagt af engelske Kapere, hellere end at underkaste sig en engelsk Priserets Dom, indgik paa en Akkord med Kaperen. Efterhaanden som de franske Hære rykkede højere op mod Elben for til sidst at besætte Hamborg, blev Forholdene mere og mere kritiske, og Opbringelsernes Antal tiltog stadig. Saa blev Freden i Tilsit sluttet i Juli 1807 mellem Frankrig og Rusland, hvorved Fastlandsspærringen blev en Kendsgerning, som Dan-

mark skulde tvinges til at deltage i. Dermed var det i Virkeligheden forbi med de Tider, hvor der var Mulighed for at bevare Neutraliteten, nu maatte der tages Parti. Vore Interesser og Sympatier var afgjort for at slutte os til England, men ved Skæbnens Tilskikkelse havnede vi som Frankrigs Forbundsfælle og Tilhænger af Kontinentalspærringen. Skylden derfor var absolut hos England, der brutalt og hensynsløst overfaldt os i 1807. Dermed ender »den glimrende Handelsperiode«.



193. Niels Ryberg (1725—1804). Fra Werner: Børsen.

For Eftertiden kom den glimrende Handelsperiode til at staa i et vist æventyrligt Skær, og Baggrunden, de derefter følgende Krigsaar, der endte med Tabet af Norge, fremhævede naturligt Perioden, saa vel som de derefter kommende, pengeknappe og fattige Tider gjorde det. Og man havde blandt sig Minder fra hin Tid, som fremhævede den svundne Storhed. De store Handelsfyrsters Palæer fra den gode Tid stod endnu tilbage, de Conincks Palæ, Erichsens Palæ, den Ankerske Gaard, Niels Rybergs Palæ etc. Disse Stormænds Navne og Gerning gik ikke i Glemme; man mindedes deres store Rigdomme og deres æventyrlige Karriere; mange af dem var begyndt paa bar Grund med et Par tomme Hænder, og havde svunget sig op ved Dygtighed og de Fordele, disse Aars Konjunkturer frembød. Flere af dem var fra Provinsen, f. Eks. Niels Broch, der var fra Randers, en Del var Tyskere og Hollændere, en Del var Jøder. Det var Folk, der havde virket med deres Penge dels gennem Kompagnierne, dels

som private Skibsredere. Følgende Tabel viser os en Del af Datidens største Redere og Købmænd:

Agent Duntzfeld	ejede	14	Skibe	paa	tilsammen	2393	Kml.
Købmand Lars Larsen	-	14	—	-	—	1431	—
Agent Erichsen.....	-	13	—	-	—	1422	—
Etatsraad de Coninck	-	7	—	-	—	c. 1000	—
Købm. Selby & Ter Borch..	-	5	—	-	—	769	—
Købmand Drewsen	-	10	—	-	—	764	—
Brygger Kofoed	-	7	—	-	—	630	—
Købmand Hoffmann.....	-	4	—	-	—	595	—
— Bøggild	-	7	—	-	—	584	—
Agent Hviid	-	8	—	-	—	514	—

Desuden ejede fjorten andre Købmænd en Skibstonnage mellem 200 og 500 Kml. Ogsaa uden for København nød man godt af Konjunkturerne. I Norge finder vi en Stormand som John Collet, der alene et Aar paa Kornhandel tjente $^1/_4$ Mill. Kr., samt Bernt Anker, der havde 40 Skibe i Søen. Ogsaa Hertugdømmerne kan opvise store Matadorer i Tiden indtil 1807.

Men med Krigen 1807 faldt den hele Storhed sammen. Byen blev ødelagt ved Bombardementet, Handel og Skibsfart standsedes af Krigen, Købmandsstanden blev derved næsten helt ruineret, og det varede meget længe, inden den kunde rejse sig paa ny. Grunden dertil var hovedsagelig den, at vor Handel manglede en bredere Basis. Vi manglede geografiske Betingelser for at blive den store Mellemhandelsplads, som skulde gøre os det muligt at tage en Konkurrence op med Hamborg, vi manglede et Landbrug, der effektivt kunde støtte vor Handel; vi havde da saa godt som intet at kunne give vore Kolonier og var derved afskaaret fra at drive en virkelig rationel Kolonialpolitik, og sank derfor hurtigt tilbage i en Ubetydelighed, som virker nedslaaende, men som i og for sig var naturlig for et saa lille Land som Danmark. Da rolige Forhold indtraadte, maatte vi nødvendigvis trænges tilbage; naar det skete saa stærkt som det gjorde efter 1814, var det Krigen, som var Skyld heri, de Midler og værdifuldt Købmandssnille, de gode Tider havde frembragt, gik under denne

til Grunde. Den danske Historiker, Marcus Rubin, har givet følgende rammende og udmærkede Karakteristik af Tiden: »Det var i Virkeligheden en glimrende Handelsperiode, glimrende ved de vide Veje, den førte Flaget, ved de Rigdomme, det Liv og de Fremskridt, den bragte. Den hvilede paa Sand, men der var Guld i Sandet. Ulykken var, at ikke blot Sandet vejredes bort i tykke Skyer, men at ogsaa det Guld, der var indsamlet, sloges os af Hænderne, og dette var Aarsagen til, at da Orkanen var forbi, var der intet at bygge op med paa fastere Grund. Kun Erindringen — halvt i Sagn — om hine Guldgraverdage blev tilbage«.

2. Paa det jævne.

a. 1807—1814.

Af de tredive Aar, den florissante Handelsperiode omfatter, var de sidste ingenlunde de ringeste. Efter Krigens Genudbrud 1803 nød den dansk-norske Stat i maaske højere Grad end nogen Sinde før Fordelene af at være neutral. Hverken fra fransk eller engelsk Side blev der lagt vor Handel og Skibsfart synderlige Hindringer i Vejen. Frankrig havde for megen Gavn af den neutrale Handel til at ønske at skade den, og med England havde vi Traktaten af 23. Oktober 1801, der stillede os overordentlig gunstigt. Elbens og Weserens Spærring 1803 voldte vel navnlig Altona ret betydelige Tab, men til Gengæld gav den Anledning til den stadig voksende og meget indbringende Mellemhandel over Tønningen.

Fra 1806 begyndte det dog at se mindre godt ud for os. Søkrigen blev voldsommere og Overgrebene mod de neutrale flere og flere. Særlig efter at Napoleon i November 1806 havde underskrevet Dekretet om Fastlandsspærringen, og efter at England havde foretaget sit Modtræk, Udfærdigelsen af den *Order in council* af Januar 1807, der for-

bød enhver neutral Fragtfart mellem franske Havne, blev Forholdene ganske utaalelige. Det kom til at staa alle, ikke mindst de ledende, her hjemme, klart, at under det Uvejr, der rasede rundt om os, kunde Danmark umuligt i Længden vente at gaa fri. Alligevel kom det som en Overraskelse, da Lynet endelig slog ned, da den engelske Flaade i Begyndelsen af August 1807 viste sig uden for Sundet, og en engelsk Gesandt samtidig indfandt sig hos Kronprins Frederik i Kiel med Fordring om, at Danmark enten skulde slutte Forbund med England eller give det et til dets Sikkerhed nødvendigt Pant, hvilket Krav senere under Forhandlingerne med Regeringsafdelingen i København præciseredes derhen, at den danske Flaade skulde udleveres og forenes med den engelske. Begivenhedernes videre Forløb er bekendt: Den 16. August gik Englænderne i Land ved Vedbæk, den 2. September om Aftenen begyndte Københavns Bombardement, den 7. s. M. overgav Byen sig, og i den nærmest følgende Tid derefter bortførtes Flaaden.

Overfaldet vakte Harme over alt i Europa, — det var en Undtagelse, naar Gustav IV af Sverige ytrede Glæde over Danmarks Ulykke, ja, selv i England kom Uviljen frem fra Oppositionens Side; især da det blev klart, at om man blot havde holdt sig i Ro, vilde Danmark af sig selv være blevet Englands Forbundsfælle. Endog Canning, der var Ophavsmand til Togtet, og som nu saa, i hvor høj Grad han havde fejlet, ytrede over for den danske Gesandt sin levende Beklagelse over det skete. Han ønskede om muligt endnu ivrigere end før at faa et Forbund i Stand med Danmark, eller, da der vel næppe kunde være Haab om det, saa dog at genoprette det gamle Neutralitets- og Fredsforhold og til den Ende at slutte en Overenskomst. Men han gjorde samtidig opmærksom paa, hvilke Følger det vilde have, om man ikke naaede til en saadan. Mellem dem nævnte han Muligheden af Sjællands Besættelse ved svenske Tropper, Norges Tab, Konfiskation af de opbragte danske Skibe og Ødelæggelse af den danske Handel.

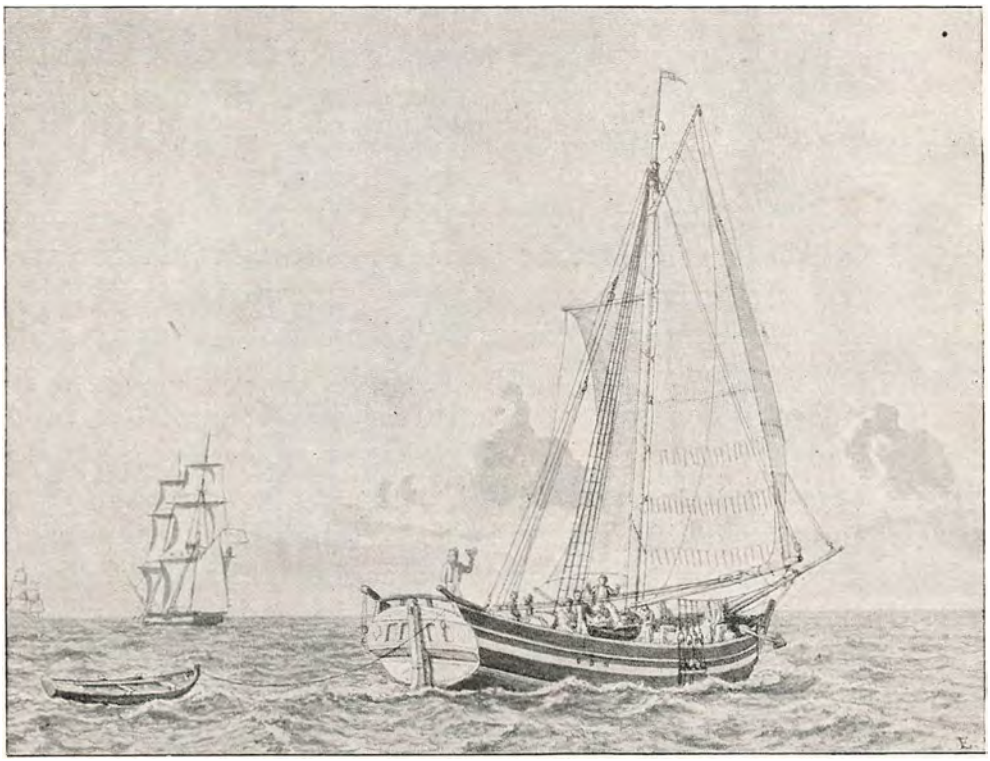
Som Kronprinsen var sindet mod England var enhver Tanke om Afslutning af en Overenskomst udelukket. Allerede d. 16. August havde han erklæret England Krig og d. 21. s. M. udstedt en Appel til Europa, hvori han fremhævede, hvor skammeligt der var handlet ved Tilbudet om et Forbund, som til første Pant paa Danmarks Under-

kastelse skulde overlevere dets Krigsskibe til den engelske Regering. Her kunde der intet Valg være. Den retfærdigste og dybeste Harme maatte overveje enhver anden Betragtning. Man var ikke blind for de Farer og de Tab, hvormed denne Krig truede Landet, men altsaa: mellem Fare og Vanære var der intet Valg.

Naturligvis kunde ingen her i Landet se med milde Øjne paa Røvertogtet. Alene Tabet af Flaaden, Nationens Øjesten og Stolthed, var nok til at drive Blodet op i Kinderne paa enhver dansk og norsk Mand. Men derfra og til at dele Fyrstens Opfattelse, at der ikke var Plads for en rolig Overvejelse af, hvad der tjente Nationens Tarv bedst, var der dog et langt Skridt. Særlig i københavnske Købmandskredse, hvor man, som ogsaa andet Steds, var tilbøjelig til at lade Regeringens ukloge Politik bære sin Del af Skylden for det skete, og hvor man havde et klart Blik for, hvilken Ulykke for Landet en Krig med England vilde være, haabede man i det længste paa, at den skulde kunne undgaas. Endnu sidst i September vilde man ikke tro, at det virkelig var Alvor med Krigen. Paa den Tid skriver en af Københavns Handelsmatadorer, Grosserer Fr. Tutein, til Ministeren Grev H. E. Schimmelmann, der selv var imod Forbundet med Napoleon: »Hvad venter der denne fordum saa blomstrende By? Vil man virkelig lade den falde og med den Staten; thi den er Statens Hjerte, som ved sin Handel og Kredit har pumpet Blodet ud i alle Rigets de mindste Aarer. Der er jo intet blevet aftalt ved Byens Kapitulation til Sikring af Handelen og Skibsfarten, af Norges og Koloniernes Skæbne, — alle Mennesker er nedsunken i den grusomme Usikkerhed, som Spørgsmaalet, om man virkelig vil føre Krig med England, uvilkaarlig maa vække.«

Denne Uvished om, hvorledes man var stillet, er for saa vidt besynderlig, som der allerede forinden var udgaaet en Række Bestemmelser, der ikke ret vel kunde lade nogen Tvivl tilbage; ganske vist stod Englænderne endnu paa Sjælland, og inden de havde forladt Øen, kunde Bestemmelserne ikke faa Anvendelse her. Men den 23. Oktober traadte de i Kraft for København og det øvrige Sjælland. De gik ud paa, at enhver Englænder over alt i Riget skulde anholdes, at al engelsk Ejendom skulde beslaglægges, at der skulde gøres Anmeldelse om alle Varer af engelsk Oprindelse, og at de, hvis de viste sig at være en-

gelsk Ejendom, skulde tages under Øvrighedens Forvaring. Alle Veksler og Fordringer, tilhørende Englændere, skulde betales til en nedsat Kommission. Fordringer, tilhørende engelske Undersaatter, skulde foreløbig tages i Forvaring, og Breve til og fra England skulde



194. Jagt med Passagerer. For-de-Vind-Sejlads. Efter E. Hannover: Maleren Eckersberg.

indsendes til Stiftamtmanden. Endelig udfærdiges der et Reglement for Kapervæsenet.

Over for disse Foranstaltninger, der i saa høj Grad truede dens Velfærd, mente Københavns Handelsstand med Grosserersocietetet i Spidsen at maatte raabe Vagt i Gevær. I en Adresse af 13. November 1807 fremstillede de for Kongen deres Bekymringer for de betydelige Værdier af dansk Ejendom, som var faldne eller vilde falde i Fjendens Vold. Allerede var over 500 Skibe opbragt til en Værdi af mindst 15 Mill. Rdlr. Denne Skade kunde forøges; men hvad man mest fryg-

tede for var, at danske Undersaatters Ejendom og Tilgodehavender skulde blive beslaglagt i England. For ikke at give Fjenden noget Paaskud hertil bad man om, at der ikke maatte foretages Kondemnationer fra dansk Side, før »fra Englands Side først er givet Eksemplet ved Kondemnation af opbragt dansk Ejendom.« Endvidere ønskede man at faa Midler til at inddrage Landets Tilgodehavender i England og bægge Indierne, paa hvilke der fra engelsk Side endnu ikke var lagt Beslag. Ikke blot Norge, hvis Handel for største Delen var paa England, havde betydelige Summer at inddrage derfra — for ikke at tale om Øresundstolden, som for en stor Del betaltes af andre Staters Undersaatter ved Tratter paa England — men ogsaa i Kongeriget, særlig i København, havde Handelsstanden for øst- og vestindiske samt østersøiske Varer store Vekselkrav paa England. Man androg derfor om, at Brevvekslingen med England og engelske Undersaatter angaaende danske Undersaatters Handelsaffærer maatte tillades under Kontrol af Øvrigheden, samt at Gæld til engelske Undersaatter, hvorpaa der var lagt Beslag, maatte forblive i de paagældende danske Debitorers Værge, til der indtraadte en Lettelse i Pengevæsenet. Endelig ansøgte man om, at den Gæld, danske Undersaatter vitterlig skyldte engelske Undersaatter for udlagte Penge eller indgaaede Forpligtelser for de danske Debitorers Regning, ikke maatte kondemneres. Andragendet sluttede med en Henvisning til, at hvis det ikke bevilgedes, vilde det blive de danske Debitorers haarde Lod at betale Gælden en Gang til, »da ingen fremmed Tribunal hverken efter Folkeretten eller almeen Lands Lov kan frikende en Debitor for nogen Gæld, fordi hans Regering formedelst Krig med Kreditors Regering har hindret ham i at betale den.«

Paa dette saare velbegrundede og forstandige Andragende kom der gennem Kancelliet et Svar, der ikke blot var afvisende, men nærmest havde Karakter af en Tilrettevisning. Kongen havde ved foreløbig kun at kondemnere, men ikke konfiskere engelsk Ejendom, netop taget Hensyn til Undersaatternes Tarv. Ved at standse Kondemnationen vilde man hæmme Kaperfarten og dens Udbytte, ligesom den skulde begynde, hvad der vilde være saa meget urimeligere, som formuende Handlende maatte antages netop at ville søge Erstatning

for deres Tab, samtidig med at tjene Fædrelandet, ved at udruste Kapere. At brevveksle med Fjenden om Handelsaffærer var aldeles stridende med Hensigten af Kongens Anordning, som just var den at afskære Fjenden alt Handelssamkvem og Brevveksling med Fastlandet. Det tilføjedes, »at i et Land som Danmark, hvor Anordninger ej gives paa Skrømt, kan umulig tillades en saadan Hensigten tilintetgørende Modifikation.« Saaledes var »de ansøgte fire Punkter ganske afslagne«.

Det er Enevælden i al sin stejle Bedre-Viden, al sin kortsynede Bliven-ved-Sit, der møder os i dette Afslag. Om ogsaa Kronprinsen i den første Forbitrelse over Englands Adfærd skød al rolig Overvejelse til Side, saa skulde man dog synes, der paa dette Tidspunkt nok kunde være Grund til at besinde sig paa, hvad Landets Interesse krævede. Men det var der altsaa ikke Tale om. Kronprinsen havde kun Tanke for at gøre Fjenden al den Fortræd, han kunde, uanset, hvad det vilde koste hans eget Land, og Undersaatterne maatte tage Kaarene, som de bødes dem.

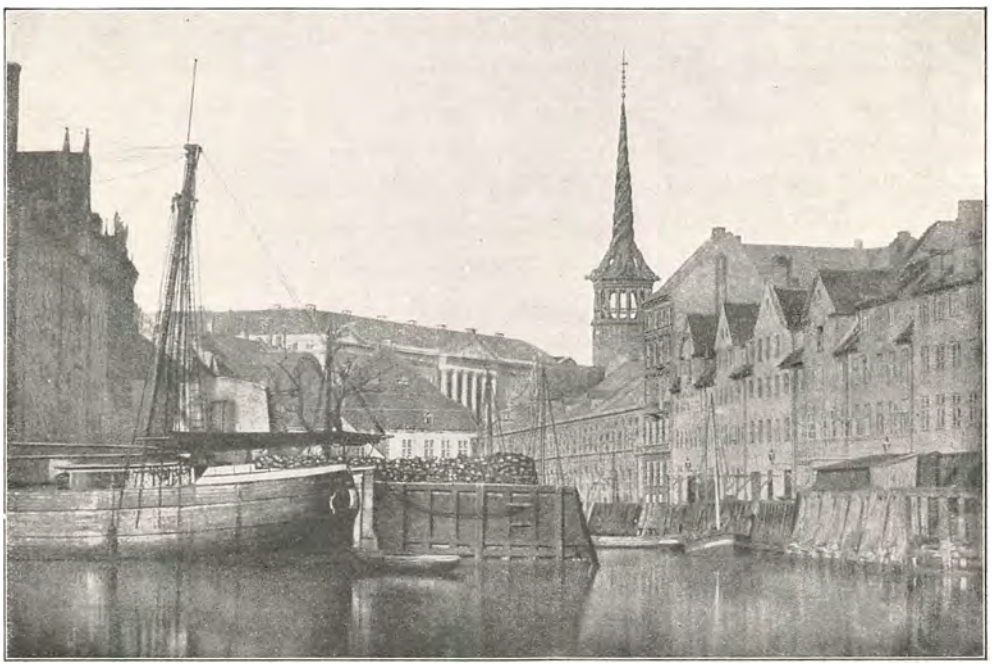
Allerede inden Krigens Udbrud havde den engelske Regering lagt Beslag paa alle danske Skibe i engelske Havne, og de blev ikke senere frigivet. Under Krigen opbragtes endnu flere; til Slutningen af 1809 var Tabet ialt c. 1400. Ogsaa efter den Tid mistedes naturligvis en Del, men det betød ikke saa meget; det største Tab var lidt. Noget bødede det herpaa, at vore dristige Kapere og Kryssere opbragte saa mange rige Priser. Tit gjorde de glimrende Kup, som da 1810 fem Orlogsbrigger af en Konvoj udskar 47 Koffardiskibe, hvis Ladninger ved Salget indbragte 1 Mill. Speciedaler. Men det sørgelige Resultat af Krigen var dog for vor Flaade det, at medens det egentlige Danmarks Handelsflaade før 1807 var paa mindst 32,000 Kml. og Hertugdømmernes paa mindst 31,500 Kml., var 1812 Kongerigets Handelsflaade gaaet ned til 16,000 Kml. og Hertugdømmernes til c. 15,000 Kml. Altsaa var Handelsflaaden som Helhed fra 1807 til 1812 gaaet ned til det halve. Denne Flaade var desuden af Love og Krigsforhold udelukket fra alt, hvad der hed Langfart, og hindret i nogen Art direkte Handel. Desuden var Handelen over Landgrænsen hæmmet paa saa mange Maader, at det nærmede sig til Af-

spærring. Det var virkelig ikke gode Kaar, der i disse Krigens Aar bødes dansk Handel og Skibsfart. Og alligevel handledes der, og der tjentes, til Tider endda rigtig godt. Men det forstaar sig, at ved en Handel af den Art, hvor Risikoen var saa stor, maatte det i høj Grad gaa efter det gamle Ord, at hvor der handles, der spildes, og for ængstelig maatte man ikke være. Alle Kneb gjaldt, blot man naaede igennem.

Som Forholdene laa, maatte vi baade i vor Kamp og vor Handel til Søs i Hovedsagen holde os til de nærmest liggende Farvande. En af de vigtigste Opgaver for vor Flaade var Provianteringen af Norge. Efter den af Regeringen fra gammel Tid trufne Ordning, var det i sin Forsyning ganske afhængigt af København. Herfra fik det sine Kolonialvarer, en stor Del af sit Industriforbrug, og herfra kom først og fremmest det Korn, af hvilket dets Befolkning skulde leve. Ved Krigens Udbrud var de norske Kornmagasiner omtrent tomme, og det gjaldt derfor om uden Ophold at faa dem forsynet for den tilstundende Vinter. Regeringen gjorde selv, hvad den kunde, for at skaffe Brødkorn derop, og desuden opmuntredes Private ved Præmier og billig Assurance til at vove den ikke ufarlige Fart. Til Foraaret 1808 var det lykkedes at faa over 200,000 Tdr. Korn, men saa udbrød Krigen med Sverige, og det vanskeliggjorde i høj Grad Forsyningen. Af 508,000 Tdr. Korn, der i Vinteren 1808 gik til Norge fra Danmark, naaede kun 406,000 Tdr. derop. Resten toges af Fjenden eller forgik. Flere Steder var der Hungersnød, saa Befolkningen maatte gribe til, som det saa tit var sket fordum ‚at tage til Takke med Bark og Mos som Næringsmidler. Foruden Korn manglede man ogsaa Klædevarer og noget saa uundværligt som Salt. Næste Aar blev det endnu værre. Høsten 1809 var slet, og den daarlige Føde fremkaldte Blodgang og epidemiske Sygdomme. Hvad Under om den fortvivlede Almue, som Regeringskommissionen skrev, stundom dreves til Anarki og Blodscener. Det var under disse Omstændigheder, at Regeringen greb til at udstede Lejdebreve — hvorom mere senere — for neutrale Skibe til at tilføre Landet Korn, Klæder, Salt, Fedevarer og Medikamenter.

Sidst i 1809 fik vi Fred med Sverige, men allerede forinden havde

Forholdene bedret sig meget. Dels gennem Licensfarten, den ved Lejdebreve beskyttede Skibsfart, dels ved Regeringsforanstaltninger naaede der 1809—10 betydelige Mængder, over 1,100,000 Tdr. Korn op til Norge. 1810 var et godt Aar for Landet; Kaperiet, Sildefiskeriet og Skovhugsten bragte altsammen Fortjeneste, og de norske Veks-



195. Børsgraven omkr. 1860. Fra Werner: Børsen.

ler, der en Tid lang havde været forsvundne fra Københavns Børs, viste sig atter. Der tjentes Formuer, større og mindre, men som i Danmark gik den letvundne Fortjeneste let igen sin Vej. 1811 var mindre godt end 1810. Det var paa den Tid, England begyndte at tage sit Tømmer fra Kanada, hvad der i det lange Løb kom til at svide til Norge, og Kapervindingen var mindre rig. Imidlertid fortsatte Regeringen, i det hele med Held, sine Bestræbelser for at skaffe Norge Korn. Men 1812—13 slog det fejl. Høsten var i Norge ganske mislykket og i Danmark kun ringe, hvorfor det var umuligt herfra at skaffe alt det op, der behøvedes. Desuden anstrengte Englænderne sig for

at stoppe al Tilførsel for paa den Maade at tvinge Frederik VI til Fred. Under disse Omstændigheder greb Kongen til ethvert Middel for at hjælpe det nødstedte Land. Han vendte sig til Nord-Amerika for at faa dets Skibe til at besejle de norske Havne og bringe Fødemidler, og han gik til sidst ind paa direkte i London at søge engelske Lejdebreve for Tilførsel af Korn til Landet, hvad det ogsaa lykkedes at faa, mod at der til Gengæld udstedtes danske Lejdebreve til Udførsel af norske Produkter. Men trods alle Anstrengelser var Nøden dog haard i Norge den Vinter. Vanskeligheden laa lige saa meget i at faa Fødemidlerne fordelt i det den Gang mange Steder helt uvejsomme Land, som i at faa dem derop. Saa drev stundom Nød og Trang og Omsorgen for de Kære, den enkelte Mand ud paa Havet i en lille Baad for, hvor der var Korn at faa, at hente lidt Proviant til Hjemmet. Men ogsaa fra dansk Side blev der til Tider af Privatmænd gjort ikke saa lidt for at hjælpe Broderfolket.

For dansk Handel har Krigsaarene den Betydning, at Norgeshandelen under den forskød sig fra Hovedstaden til Nordjylland. Navnlig dreves den, i alt Fald en Tid, med Iver af Beboerne paa Vestkysten, i Vendsyssel og Egnene Syd derfor, der fra gammel Tid var vante til paa deres Skuder at hente Bygningsmateriale som Tømmer, Jærn, Kalk og Sten til Gengæld for det Korn og Mel, de bragte Nordmændene. Efter Krigens Udbrud fortsattes Handelen foreløbig paa sædvanlig Vis, men 1808 kom der paa Grund af Forbudet mod Udførsel fra Danmark af næsten alle Slags Varer en Standsning i Handelen. Fortjenesten var dog for fristende stor, til at den ikke skulde lokke de dristige Vendelboer ud paa Havet. Til Trods for deres egen Konges Forbud, de fjendtlige Kapere, der laa og passede dem op, og store Tab — en enkelt Mand mistede i disse Aar syv Skuder med Ladning — søgte de dog den kendte Vej op mod Norges Kyst.

Selvfølgelig følte sig i denne Udkrog af Landet ikke mindst den store Mangel paa Kongens Mønt under Krigen. Saa hjalp Skudehandlerne sig, som det skete ogsaa andre Steder, ved at udstede private Pengesedler, der gik som gyldigt Betalingsmiddel Mand og Mand imellem i disse Egne. Nordmændene, der kom herned for at hente Korn, manglede ikke mindre end de jyske Bønder og Fiskere rede Penge.

Som Byttemidler medbragte de derfor Sølvtøj, Klæder, Husgeraad, Møbler, Kakkelovne o. s. v.

1813 søgte den danske Regering at komme til Forstaaelse med England. Da det mislykkedes, fik vi paa ny Krig med Sverige, desuden kort efter med Preussen og Rusland. Derefter var det klart, at Norge maatte opgives. Det stod nu for den fuldkomne Udhungring. Nordnorge, der hidtil havde været heldigt stillet, fordi det var blevet forsynet med Korn fra Arkangelsk, vilde fremtidig være endnu værre faren end det øvrige Land. Der fandtes under den kommende Krig saa godt som ingen Mulighed for at bringe det Hjælp. Saa sluttede Frederik VI Fred i Kiel, og i sin Deklaration af 18. Januar 1814 om Norges Afstaaelse angav han som en Hovedgrund hertil, at naar Jylland blev Krigens Skueplads, vilde Norge være udsat for den frygteligste Hungersnød: kun en Fjerdedel af Landet kunde forsynes. Saakorn manglede, ikke en Fjerdedel af de nødvendige Skibe var i danske Havne o. s. v. Hvor meget rigtigt der nu er heri, om det virkelig har været hans Hovedbevæggrund til at slutte Freden, derom kan der naturligvis tvivles. Men sikkert er det, at Norges Vel laa ham som hans Forfædre, de danske Enevoldskonger, varmt paa Sinde, og at mellem de mange Spørgsmaal, der optog ham under Krigen, var han ikke mindst ivrig for at faa Norge forsynet med Korn.

Handelen paa Norge maatte jo nærmest kaldes indenrigs: men der var ogsaa indenrigs Handel af anden Art, først den mellem de danske Øer, Nørrejylland og Hertugdømmerne indbyrdes, der under Krigen stadig sendte hinanden deres Produkter, og saa den Art af Handel, der saa at sige skabes af enhver Krig, og som baade kan være betydelig og give stort Udbytte. Hæren, der stod i Holsten, skulde stadig forsynes baade med Fødemidler og andre Fornødenheder, ligesom vi ogsaa maatte sørge for den fransk-spanske Hær under dens Ophold her i Landet. Hvad dette Ophold kostede, skulde Frankrig betale, men dette Mellemværende blev det aldrig Napoleon belejligt at afgøre.

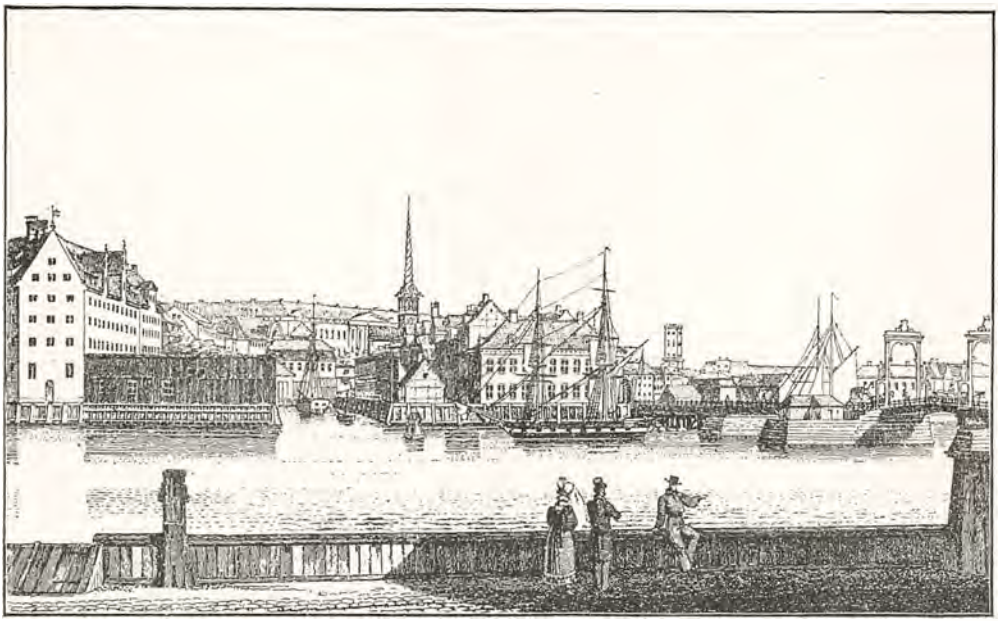
Ogsaa udenrigs Handel havde vi. Ved Krigens Begyndelse var Københavns Pakhuse fulde af Varer, der var stærkt begærte af Udlandet til høje Priser. Mere bragte Kaperne, fra hvem det til Tider

ligefrem strømmede ind med Kolonialvarer. Men ogsaa de neutrale amerikanske Skibe bragte saadanne Varer til Landet; de gik dog mest til Havnene paa Sønderjyllands Vestkyst, særlig til Tønningen, i hvis Havn der i Løbet af et halvt Aars Tid, fra Juni til December 1809, opankrede ikke mindre end 126 nordamerikanske Skibe med rige Ladninger især af Kolonialvarer. Alt dette skulde vi af med igen — der var dog i disse Aar et ikke ringe Forbrug af saadanne Varer i Landet selv —, og der var Marked for dem baade i Nordtyskland og i Østersøhavnene. Men her stødte vi paa Modstand hos Napoleon.

En mere fordringsfuld og lidet ydende Forbundsfælle, end han var, kan vanskelig tænkes. For ham betød kun een Ting noget: Frankrigs Tarv og Frankrigs Flor, Ophjælpning af Frankrigs Industri, dets Handel og Søfart, dets Finanser. Forbundsfællernes Interesser kom ikke i anden Række, nej, de kom i de fleste Tilfælde slet ikke i Betragtning. Det er vistnok rigtigt set, naar en dansk Statsmand mente at kunne karakterisere hans Forhold til Forbundsfællerne ved at sige, at han stræbte efter at forarme dem og berøve dem deres Handelsfordele for derved at udtørre Kilden til Storbritaniens Velfærd.

Karakteristisk for hans Holdning over for Danmark er den Maade, paa hvilken han behandlede danske og norske Skibe, naar de vovede at føre Varer til franske Havne. Skønt de kun var der i deres lovlige Ærinde, og skønt de maatte have Ret til at vente Hjælp og Beskyttelse hos deres Konges Ven og Forbundsfælle, blev der lagt Beslag paa dem, og de hindredes i at sejle hjem. Det gentog sig Gang paa Gang, og som Grund anførtes, at man vilde værge Skibene mod Opbringelse af engelske Kapere. Henvendte vore Skibsførere sig om Bistand til danske Konsuler i Kejserrigets Havne, fik de til Svar, at det ikke var tilladt at sejle bort enten i Ballast eller med Ladning, med mindre Skibene var forsynede med kejserlige Licenser, og at saadanne kun gaves til franske Skibe. End ikke danske Skibe i nordtyske Havne kunde faa Lov til at slippe hjem. Det franske Toldvæsen forstod at hindre, at Davoust's Ordre til at give dem fri blev efterkommet. Der kunde ikke være Tvivl om, at Meningen var den, at den danske Flaade lige saa vel som alle andre skulde holdes nede. Det var som en Napoleon nærstaaende sagde: Det franske Herredømme

tyngede som et blytungt Aag, der gjorde Toldetaten til det vigtigste Regeringsorgan for Styrelsen i Europa. Det var nu franske Havne. Men endogsaa i vore egne Farvande maatte vi finde os i hensynsløse Overgreb. Franske Kapere tog, især 1810 og 1811, Ophold i danske Havne og kaprede væk i Østersøen, i Kattegat, i Sund og Bælt uden



196. Udsigt fra Christianshavn omkr. 1830 mod Sukkerhuset, Børsgraven og Knippelsbro. Fra Werner: Børsen.

at gøre sig Skrupler over de tagne Skibes Nationalitet. Danske tagne Fartøjer førtes ikke sjælden til preussiske og meklenborgske Havne, hvor Kaperkaptajnerne kunde gøre Regning paa Støtte hos de franske Konsuler. Der var i Virkeligheden ingen Sikkerhed ved vore Kyster for disse Pirater, der plyndrede vore Baadførere og Sømænd og fratog danske Smaafartøjer deres Levnedsmidler. Danmarks Havne blev, som det udtaltes, blokerede af de franske Kapere, ligesom dets Grænser blev det af de franske Toldembedsmænd.

Allerede kort efter Krigens Udbrud havde den danske Regering, uden at være paavirket dertil af Napoleon, under haard Straf forbudt ikke blot al Handel med England, men ogsaa al Falholdelse af engelske

Varer paa Hertugdømmernes Markeder, og senere var disse Bestemmelser blevet skærpede. Men Handel med Varer af anden Oprindelse var fri ligesom ogsaa Salg af Varer, tagne fra Englænderne, hvorfra de saa skrev sig. Der dreves da ogsaa i Krigens første Aar en meget livlig Handel fra København, hvis Pakhuse, som før omtalt, 1807 bugnede af Kolonialvarer, og som senere fik rigelig Tilførsel af saadanne Varer, der fandt Afsætning til høje Priser i Nordtyskland og Østersølandene. De københavnske Grosserere tjente godt i disse Aar og evnede at hjælpe Regeringen med meget betydelige Summer. Endnu 1810 svømmede København i Kolonialvarer, men i Krigens sidste Aar led dens Handel under det dobbelte Tryk fra engelsk og fransk Side. 1811 bad Byens Grosserere om at maatte vente med at betale den befalede Afgift af Kolonialvarer til Udgangen af et Kvartal, »for at ikke den Smule Handel, der var tilbage, fuldstændig skulde ødelægges«.

Et andet Sted i Riget, hvor der under Krigen dreves Handel efter stor Maalestok, var paa Grænsen af Tyskland. Her strømmede der Varer sammen, som dels sendtes hertil fra Hovedstaden, dels i store Mængder indsmugledes fra Helgoland, som Englænderne havde besat 1807, dels en Tid lang tilførtes af nordamerikanske Skibe. Navnlig blev Tønningen Sædet for denne Handel, der til en Begyndelse ikke fremkaldte Indsigelse fra fransk Side, men efterhaanden som Fastlandsspærringen skærpedes, og det franske Riges Grænser rykkede os nærmere, og især efter at vi 1810 ved Hansestædernes Indlemmelse i Kejserriget var blevet dets Nabo, kom Kravene frem, og det fordredes til sidst, at vi skulde hindre baade den legale Handel og Smughandelen.

At Kravene til Forbundsfællerne om streng Afspærring over for England skærpedes, betød dog ikke, at der ikke kunde lempes paa dem for Frankrigs Vedkommende. Et Middel hertil fandt Napoleon i Licenserne. Oprindelig var dette System, der tillod Udførsel af Varer af fremmed Oprindelse, naar der var erhvervet Lejdebrev dertil, indført af Englænderne. Meningen var, at Skibe, der var forsynede med saadanne Breve, skulde være sikrede mod Opbringelse af Landets egne Kapere. Danmark havde 1809 antaget Systemet og baade da

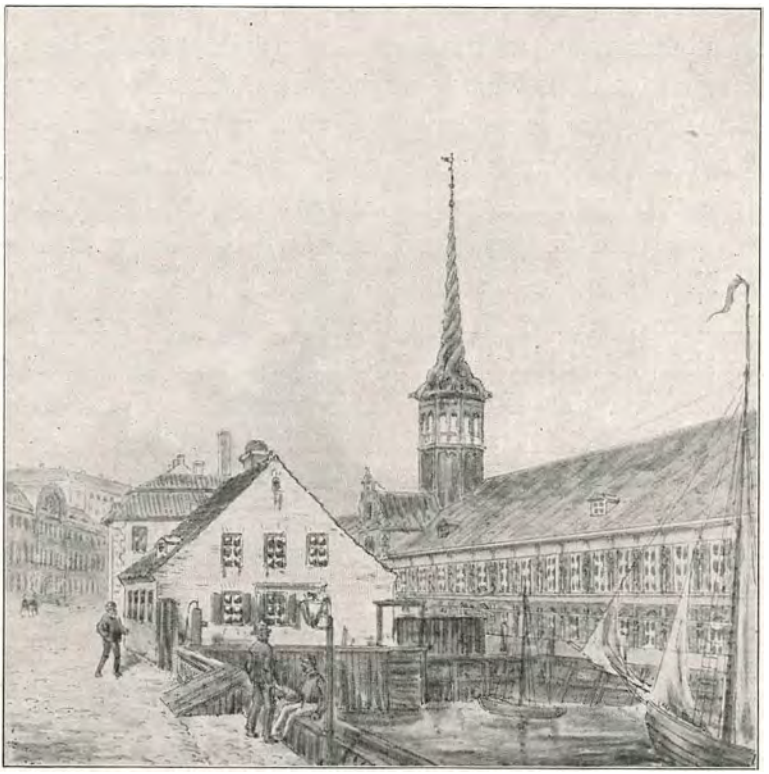
og senere benyttet det til at skaffe Norge Korn, til sidst mod til Gengæld at yde England Trælast. Ogsaa med Sverige havde vi 1809 truffet Aftaler om gensidig Udveksling af Varer ved Hjælp af Lejdebreve, hvad der skaffede os saa vigtige Fornødenheder som Salt, Jærn og Tømmer. Varerne skulde helst føres hertil paa danske Skibe, men i Mangel heraf kunde tyske og svenske benyttes. Nøden drev til at benytte dette og andre egnede, men ikke altid lige tiltalende Midler — Sejlads under neutralt Flag, hemmelig Tilladelse til Ind- og Udførsel af forbudte Varer o. s. v. — for at skaffe Landet uundværlige Forsyninger, og over alt, hele Europa over, benyttedes Systemet for gennem det at lette det uhyre Tryk en Smule. Det var der intet at sige til. Men at selve Fastlandsspærringens Ophavsmand indlod sig paa at give franske Skibe Lejdebreve til Handel paa England, og samtidig nægtede danske at faa denne, det var unægtelig mærkeligt og i høj Grad egnet til at sætte ondt Blod hos Forbundsfællen. Imidlertid: Frankrig havde Brug for visse Raastoffer og Halvfabrikata, England trængte til franske Varer og særlig til Skibsbygningsmaterialer, og saa kom denne mærkelige Vareudveksling, denne gensidig legaliserede Indsmugling i Stand. Ogsaa paa anden Maade affandt Napoleon sig med Smugleriet, lod gælde, hvad der dog ikke kunde hindres og benyttede samtidig Lejligheden til en Finansoperation. Han tillod Indførelsen af Kolonialvarer mod Erlæggelsen af en meget høj Told, 50 % af Varernes Værdi. Frederik VI fulgte det givne Eksempel, tillod Udførsel af disse Varer og lagde samtidig høj Udførselstold paa dem, for at ikke deres Billighed her i Landet skulde friste til Udsmugling. I alt dette, i hele sin Politik over for England, der gik ud paa at tilføje dets Handel den størst mulige Skade, havde den danske Regering fulgt Napoleon, baade fordi det mentes at stemme med Landets Interesser og for at føje Kejseren, over for hvem man tit havde strakt sig meget langt, stundom længere, end det vel kunde forsvares. Men til sidst spændtes Buen for højt. 1. Juli 1811 kom der en ny fransk Toldforordning, der i god Overensstemmelse med de bedste merkantilistiske Principper tillod næsten fri Indførsel af alle Raastoffer, men forbød Udførselen af franske Raaprodukter, frigav Udførselen af franske Industrivarer, men forbød Indførselen af fremmede. Dernæst forbødes

Transitering gennem Frankrig af Varer, hvis Ind- og Udførsel var forbudt, og endelig paalagdes der fremmede Skibe saa høje Afgifter i franske Havne, at disse faktisk kun kunde besejles af franske Skibe. Systemet var ikke nyt. Det gik tilbage til Republikken, ja i Virkeligheden til det enevældige Kongedømme, men saa brutalt havde det endnu aldrig afsløret sin Grundtanke: at kvæle al anden Handel og Industri, ogsaa den danske, til Fordel for Frankrigs. At Indførselsforbudene ikke lod sig gennemføre, men kun førte til en endnu voldsommere Smughandel end tidligere, ogsaa ved den danske Grænse, er en Sag for sig. Men for Danmark blev den ved den franske Toldforordning skabte Situation, intet at maatte udføre og dog at skulle tillade Indførsel, til sidst utaalelig. Vistnok til Dels som et Modtræk herimod, skærpede den danske Regering de tidligere Forbud mod Indførsel af fremmede Fabrikvarer, som det angaves, for at forøge Forbruget af indenlandske Varer og hæmme Luksus, men altsaa rimeligvis med en anden Bihensigt. I hvert Fald synes den franske Regering at have opfattet Forbudet som rettet mod sig, da den ikke blot hindrede franske Varers Indførsel til Danmark, men ogsaa deres Transitering f. Eks. til Sverige. Napoleon gjorde derfor Skridt til en Ordning, der skulde lette Samhandel med Danmark; men alt var endnu paa Forberedelsernes Standpunkt, da Vinteren 1812—13 gav den franske Regering andet at tænke paa.

b. De trange Aar. Begyndende Opgang.

En dansk Diplomat, Holsteneren J. G. Rist, der i 1816 var paa Besøg i København, giver i sine Livserindringer en malende Skildring af den Tarvelighed i Levevis, der paa den Tid gjorde sig gældende i København blandt alle Klasser helt op til de højeste Kredse, og som dannede saa stærk en Modsætning til den Rigdom og Glans, der havde udfoldet sig under den glimrende Handelsperiode, og som til Dels holdt

sig ogsaa under Krigen. Selv de mest ansete Embedsmænd, siger han, maatte føre et kummerligt Liv; ofte kom der hele Uger igennem intet Kød paa Bordet, og en Snaps havde næsten over alt erstattet Vinen. Stort bedre stod det ikke til i Handelskredse. Endog Cheferne for



197. Bag Børsen. Fra Werner: Børsen.

rige københavnske Handelshuse holdt kun med Møje Skinnet af fordums Storhed vedlige. Fra andre Sider høres det samme. De københavnske Vinhandlere hævdede 1817 i en Skrivelse til Kancelliet, at af alle Handelslav havde de lidt mest under Krigen, fordi Afsætningen af Vin var bleven saa ringe, »da enhver, der førte en klog Husholdning, aflagde Vinens Nydelse eller dog brugte denne meget sjældent«, kort sagt, i København gjorde man en Dyd af Nødvendigheden, spinkede og sparede, hvor det blot var muligt, og haabede paa Fremtiden.

Men det samme gjaldt hele Landet, thi vel var København den haardest ramte Del, og Købstæderne var gennemgaaende kommet bedre fra Krigen end Hovedstaden, men overalt led man under dens Følger. En Storkøbmand i Aalborg skrev 1822: Nu er vi Høkere alle, og Handel og Skibsfart har tabt sig i den Grad, at det er utroligt, for hvem der kendte Byen da (omtr. Aar 1800).

Naar København efter Freden blev saa ilde stedt, laa det ingenlunde i, at der fra dens Handelsstands Side forsømtes noget for atter at faa Handel og Søfart i Gang. Hvad man havde til Raadighed af Skibe udsendtes, og der søgtes med dem Forbindelse baade i Østersøen, i Sydeuropa og i Amerika. Men over alt fandt man Dørene lukkede. Det var ikke længere som før 1807, da Konjunkturerne havde skabt vor Handel og Skibsfart saa udmærkede Betingelser, fordi vi de fleste Steder var saa at sige ene om Budet. Nu var Konkurrencen bleven saa skarp, at Skibsfragterne snart sank til det halve. Og hvor man kom hen, var der Uvilje overfor de fremmede. I England var Navigationsakten sat i fuld Kraft. Amerika, der havde tjent saa godt under Krigen, havde heller ingen Brug for vore Skibe, og den preussiske Handel og Skibsfart var netop paa den Tid, støttet af Staten, i Færd med at arbejde sig op.

Resultaterne var altsaa kun faa. Man skulde, udtalte Grosserersocietetets Komitee senere, »saa at sige begynde forfra igen; næsten alle Foretagender var kun Forsøg, men alle krævede betydelige Udlæg i rede Sølv, som først senere kom ind igen«. Imidlertid bar Anstrengelserne dog for saa vidt Frugt, som der virkelig kom et Par gode Aar. 1816—17 og 1819—20 var Udførselen baade af Korn og Fødevarer ret anseelig. Men det varede ikke længe, saa havde vi Omslaget. Fra 1820 begyndte Kornpriserne at falde, og 1823—24 var de saa langt nede, at de, som der blev skrevet, mange Steder stod under den halve Produktionsværdi. Med Kornprisernes Nedgang fulgte naturnødvendigt ogsaa Handelens, da Landmanden intet kunde faa til overs til Indkøb af andet end det absolut nødvendige. Dette mærkedes ikke mindst i København. Den asiatiske Fart sygnede hen, og af Vestindiefarerne ankom der i Tyverne til København i Gennemsnit aarlig kun omtrent 22 mod 64 i 1817 og 69 i 1816. Indførselen af St. Croix

Sukker var i 1820 kun en Trediedel af, hvad den havde været 1816. Det tømte i disse Aar paa Kreditoplagsbeholdningerne. Af Kaffe henlaa der ved Udgangen af 1821 kun 576,000 Pd. mod 1,379,000 Pd. 1816, og til denne Nedgang i Beholdningerne af Kolonialvarer svarede en lignende i Beholdningerne af Varer som Jærn, Hør, Hamp, Talg, Salt, Tjære og Indigo.

I disse Aar tømtes Københavns Havn mere og mere for Skibe. Med Christianshavns gamle Herlighed var det, efter Orla Lehmanns bekendte Skildring, forbi. Der var nok vældige Pakhuse, men de var tomme; af Fartøjer laa der om Vinteren kun den kongelige grønlandske Handels Skibe og »nogle vanskabte Islandsfarere, i hvilke man ved mangehaande Kunster holdt Livet for den dertil knyttede kongelige Præmies Skyld.« Langs Børsen havde »Finlapperne« en »privilegeret« Liggeplads, hvorfra de solgte deres Trælast, og i Kanalen mellem Holmens Kanal og Højbro laa de danske Pæreskuder, som solgte Fødevarer og Brænde direkte til Publikum. Men for de store egentlige Koffardiskibe, der gik i Langvejsfart, var Havnen som Helhed sørgelig tom. 1826 udgik der fra København i alt kun 40 Skibe til Frankrig, Portugal og Middelhavslandene med en Bestuvning af 2300 Kommercelæster, og til oversøiske Havne i alt 9 Skibe med 920 Kommercelæster, medens der fra de samme Havne indkom 19 Skibe med 1600 Kommercelæster.

Disse Aar ryddede stærkt op mellem de københavnske Handelshuse. 1816—20 gik ikke færre end 250 fallit. Værst var Aarene 1817 og 1820, det første med 62, det andet med 61 Falliter. Mellem dem, der 1820 maatte opgive deres Bo, var to Firmaer af en saadan Anseelse og Betydning som Ryberg og Meyer & Trier, i hvilket M. L. Nathanson var Deltager. Ryberg maatte give op, skønt det gamle Hus fik ikke ringe Støtte fra Statens Side. Ved dets Fald synes ikke faa Smaafolk at have lidt ret betydelige Tab; ved Meyer & Triers Fallit gik det især ud over Hamborgerne og for Resten ogsaa over forskellige københavnske Ikke-Handlende.

Kaster man et samlet Blik paa den danske Handels Stilling i disse Aar i Forhold til det foregaaende Tidsrum, var Forholdet følgende.

Af den indbringende *Fragtfart* var der omtrent intet tilbage,

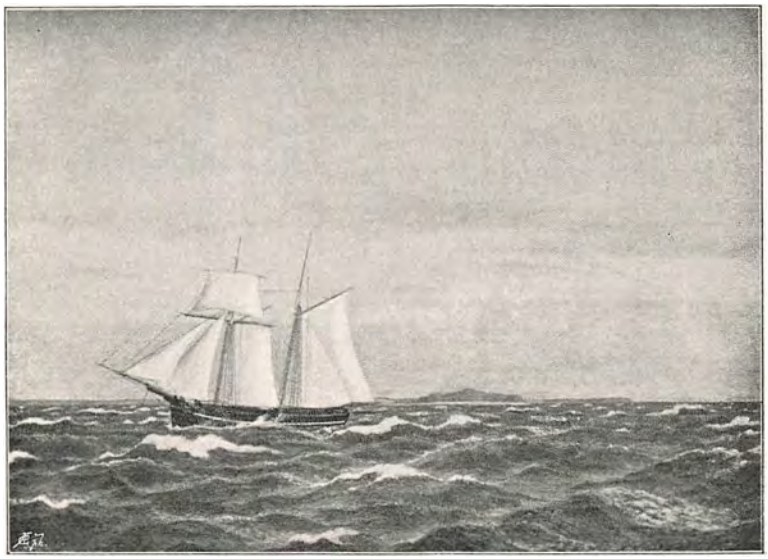
Østersøhandelen var i Færd med at glide ud af vore Hænder. Hvad *Langvejshandelen* angik, havde den asiatiske været knyttet til »Asiatisk Kompagni«, men dette var i den første Tid efter Krigen ganske lammet. Forskellige store Handelshuse fik derfor 1815 Lov til at udruste et Skib, der skulde hente Te i Kina, for at vi ikke skulde blive nødt til at tage den Te, vi havde Brug for, paa anden Haand. Medens denne Ekspedition betalte sig godt, blev Udbyttet ringere, da man næste Aar sendte et Skib af Sted, og dermed var Handelen paa Asien i Virkeligheden tabt. Der blev nok indtil ned i Fyrrerne af Kompagniet sendt enkelte Skibe til Kina og Ostindien, men Udbyttet var intet, hvad for Ostindiens Vedkommende til Dels laa i, at vi ingen Eksportprodukter havde, efter at vore hvide Kattuner var blevet fortrængt af de engelske Bomuldsmanufakturvarer. Den Te, Kompagniet førte hertil, kunde købes billigere i Hamborg, og da Kompagniet saaledes maatte siges i Virkeligheden at have overlevet sig selv, opløstes det 1843. Allerede fire Aar forinden var Handelen paa Kina given fri.

Medens *Handelen* paa *Grønland* og *Færøerne* førtes for kongelig Regning, var Handelen paa *Island* fri, men indskrænket ved forskellige Lovbestemmelser. Den kgl. grønlandske Handel gav i Tiden før Krigen et ganske godt Overskud, men under Krigen ødelagdes den ganske og havde siden svært ved igen at rette sig. Imidlertid holdt man den oppe af Hensyn til Missionen, for de Menneskers Skyld, der var i Handelens Brød og for i det hele at kunne beholde Kolonierne. Men da Underskuddet stadig voksede, begyndte man at faa alvorlige Betænkeligheder. Saa steg heldigvis Priserne paa de grønlandske Produkter fra Midten af Tyverne saa meget, at der fra omtr. 1830, en Række Aar, var et gennemsnitligt aarligt Overskud paa henved 30,000 Rdlr. Ogsaa Handelen paa Færøerne gav Overskud. Hvalfiskefangst under Grønland dreves ogsaa fra Danmark for privat Regning og synes at have svaret sig meget godt.

Handelen paa Island var 1786—87 frigivet for alle danske Undersaatter. At gaa videre og give den fri for alle Nationer fraraadedes af Grosserersocietetet baade for den danske Handels og for Islændernes egen Skyld, og det skete da heller ikke. Derimod fik Islænderne Lov til selv at udsende Varer med egne Skibe til fremmede Steder og der-

fra forskrive Varer, ligesom der aabnedes fremmede Handelsskibe en begrænset Adgang til Landet, væsentlig for at Nordmændene kunde komme til at forsyne Øen med Trælast og andet Tømmer.

Om *den vestindiske Handel* udtalte Kommercekollegeiet faa Aar efter Krigen, at »efter den kinesiske Handels næsten totale Standsning her, er Sukker ikke alene den fornemste, men endogsaa den frem-



198. Skonnert, kryssende under Hjelm.
Fra E. Hannover: Maleren Eckersberg.

for andre meget prædominerende Artikel, som Danmark for Tiden har at tilbyde Handelen i Østersøen, og næppe kan nogen enkelt Artikel bringes til samme Betydenhed for Danmark i den østersøiske Omsætning, da Tehandelen er forstyrret af Nordamerikas tiltagende Handelsflaade, og den med ostindiske vævede Varer er fortrængt af de engelske Maskinarbejder«. Kollegiet tilføjede, at København burde kunne afsætte langt mere end de 10 Mill. Pd. St. Croix Sukker, det nu solgte til Nabolandene, og maatte kunne bringe østersøiske Varer ud oversøisk, hvor det hentede Sukkeret. Hele denne Handel »kunde og burde næst den indenlandske Omsætning være Danmarks vigtigste«. Sandt var det, at Sukkerhandelen var af stor Betydning

for os. I Slutningen af 18. Aarhundrede havde de københavnske Sukkerraffinaderier gjort udmærkede Forretninger ved Udførselen af raffineret Sukker. Nu var det gaaet tilbage for Raffinaderierne, der havde ondt ved i Udlandet at konkurrere med Hamborgerne og Englænderne, og som derfor ønskede at støttes af Regeringen, ikke blot til Udførsel af St. Croix Sukker, — af hvilket der aarlig indkom til Landet c. 20 Mill., som dog kun for Halvdelens Vedkommende forbrugtes her, medens c. 10 Mill. Pd. aarlig gik til Sverige, Norge og Østersølandene —, men ogsaa til Genudførsel af indførte fremmede Raasukkere, og dette Ønske blev efterkommet, idet Transitafgiften (1817) bestemtes til 1 % af alle Sukkere, hvorved man dog kun tilfredsstillede de handlende, men ikke ganske Raffinaderierne. Senere reguleredes Sukkerhandelen yderligere ved en Række Bestemmelser.

Men i Foraaret 1821 fremkom der fra Købmændene i Flensborg et af forhenværende Guvernør Oxholm støttet Andragende om, at Byen ligesom København maatte faa Ret til Udførsel af St. Croix Sukker, og samtidig ansøgte Planterne i Vestindien om, at alle Stæder i de danske Stater maatte faa Ret til fri Ind- og Udførsel af Sukker. Dette Ønske modsatte Grosserersocietetet sig, idet det, under Henvisning til at Tankerne om Frihandel vandt stadig mere og mere Indgang, erklærede, at om Kolonierne var erhvervede nu, vilde der intet have været mod Andragendet at indvende. Og om end København, der havde lidt mere end nogen anden Købstad under Krigen, nok kunde fortjene at begunstiges, saa vilde man dog ikke have vovet at anholde om nogen Eneret. Men nu havde København engang sin Eneret til Sukkerhandelen; den havde bestaaet i over et Aarhundrede, og mange Menneskers Tilværelse beroede paa den. Den nulevende Slægt af københavnske handlende havde slaaet Lid til, at den vilde blive bevaret; thi det havde ikke været vanskeligt at forudse, at det maatte blive den eneste ikke-europæiske Handel, der under almindelige Fredsforhold vilde blive Danmark levnet.

Der henvistes videre til, at om denne Eneret hævedes, maatte man lade de kostbare Skibe raadne eller ophugge, thi de kunde ikke sættes ind i nogen anden Fart, og al anden Fart var desuden forbunden med Tab, og til, at de til denne Fart knyttede og uddannede københavnske

Sømænd ved dens Ophør vilde se sig berøvede ethvert Middel til deres Eksistens. Grosserersocietetet turde derfor af Kollegiets Visdom forvente, at man ikke vilde svigte den københavnske Handel. Kommercekollegiet skuffede ikke den viste Tillid. Over for denne Argumentation faldt de to Andragender, men det var jo virkelig ogsaa meget, der stod paa Spil for Hovedstaden. I øvrigt var Grosserersocietetet klar over, at der maatte gøres noget for at komme ogsaa Øerne til Hjælp, og i de følgende Aar gennemførtes en Række Bestemmelser sigtende dels dertil, dels til at lette Udførselen af Sukker fra København. 1823 hævedes saaledes Eksportafgiften af danske Produkter til Vestindien, og der sattes Udførselspræmie for Sukker, der fra København eksporteredes til Udlandet.

Men paa Øerne ønskede man stadig at komme bort fra Monopolet. De højtlevende, til de københavnske Grosserere gældbundne Plantere ventede sig alt af Handelens Frigivelse, og de fandt en baade indflydelsesrig og virksom Støtte i Øernes Guvernør Scholten. I Regeringen var man tilbøjelig til at følge Planterne.

Det betydelige Overskud af Øerne (1820—29 gennemsnitlig 313,000 Rbdl.) var nemlig i de sidste Aar gaaet ned og 1832 blevet til et Underskud paa 14,000 Rbdl. Da Grosserersocietetet ikke var blevet hørt om Sagen, rettede det, skræmmet op af Jac. P. Holm, 29. Novbr. 1832 til Kommercekollegiet en bestemt Indsigelse mod det tilsigtede truende Skridt. Det fik da ogsaa Sagen til Erklæring og værdigt og klogt udviklede det sit Standpunkt. Men der var intet at stille op. Regeringen havde taget sit Parti. Ved Fdg. 6. Juni 1833, der blot henviste til »Tidsomstændighederne«, ophævedes alle bestaaende Forbud og Indskrænkninger med Hensyn til Handel og Søfart paa St. Croix.

Der gjordes den danske Handelsstand nogle mindre Indrømmelser. Af Sukker, der udførtes til Danmark, blev Afgiften ikke saa høj, som naar Sukkeret udførtes til fremmede Steder; ligeledes skulde danske Skibe, paa hvilke der udførtes Sukker, nyde visse Fordele fremfor fremmede. Men disse Indrømmelser forslog ikke til at opretholde Samhandelen mellem Moderlandet og Kolonierne i samme Omfang som tidligere. Medens Tilførselen af Sukker fra St. Croix til Kongeriget og Hertugdømmerne hidtil aarlig havde udgjort en Snes Mill.

Pd., hvoraf det meste til København, sank Tilførselen nu til 9 Mill. Pd.; derimod gik i de følgende Aar c. 13 Mill. Pd. til fremmede Steder.

Om St. Croix vandt ved Forandringen, kan være tvivlsomt, men København tabte. Nogen Transithandel med andet Sukker lykkedes det den ikke at faa, og Handelen med St. Croix Sukker betalte sig ikke længere. En stor Del af Københavns Sukkerhandel gik nu over til Flensborg.

Mellem de mest fremragende blandt Deltagerne i den vestindiske Handel havde L. N. Hvidt været. Han havde ikke faa, til Dels store Skibe i Farten paa St. Croix, var en Tid lang den største Skibsreder i København og gjorde ikke lidt for at faa Dampskibsfarten i Gang. For ham kom den skete Forandring med den vestindiske Handel til at betyde saare meget. Hans Forretning gik saa stærkt tilbage, at han opgav at føre den videre og i Stedet 1835 overtog Stillingen som en af Nationalbankens Direktører.

Medens saa meget andet glippede for den danske Handel i Aarene efter Krigen, beholdt den, idet mindste til Dels, eet Marked, og det var *Norge*, der stadig havde Brug for vort Korn. Ganske vist lykkedes det ikke at holde denne Handel helt i det gamle Spor. Før Krigen fragtedes Kornet til Norge af mindre danske Skibe, som den øvrige Del af Aaret gik til Østersøhavnene, — de norske Skibe var nemlig indrettede til Trælasthandel. Efter Krigen bragte de norske Skibe selv deres Produkter til de østersøiske Havne og indvekslede for disse de fornødne Kornvarer, saa at kun meget faa danske Skibe var beskæftiget dermed. Denne Skildring af Forholdet, der skyldes Grosserersocietetet og har Hensyn til Aarene 1817 og 1818, maa dog tages med et vist Forbehold. I hvert Fald maa den ikke forstaas saaledes, som om Norges Kornforsyning i Hovedsagen var gleden bort fra Danmark. Tværtimod. Saa ringe vort Korn end monne være, saa fandt det dog stadig god Afsætning i Broderlandet. Den gennemsnitlige aarlige Udførsel af Kornvarer var i Aarene 1820—24: 1,600,000 Tdr., hvoraf 900,000 fra Kongeriget, 700,000 fra Hertugdømmerne. Kun 4% af denne Udførsel var formalede Kornvarer eller Malt, Resten uformalet. Den største Udførsel var i Aarene 1824 med 2 Mill. og 1821 med 1,8 Mill. Hovedudførselsstedet var Norge, hvorhen der gennem-

snitlig aarlig udførtes 600,000 Tdr., i 1824 endda over 1 Mill. Derefter fulgte Holland med 300,000, Altona og Hamborg med 244,000, England med 165,000; Resten var spredt. Denne Plads i vor Eksport beholdt Norge Tyverne og Trediverne igennem, og det maa betragtes som et Held for os, at Nordmændene var saa lidet kræsne i deres Fordringer til vort Korns Kvalitet, thi det kunde ellers have været van-



199. Skibe paa Yderreden. Fra E. Hannover: Maleren Eckersberg.

skeligt nok at blive af med det. Andre Steder, hvorhen det naaede, enten man nu tager England eller Sydeuropa, betragtedes det som saa ringe, at man daarlig nok fandt det egnet til Føde for Heste og Muldyr. Endnu i Fyrrerne var det Korn, man tog til Takke med i Norge, urent og skident. De jyske Købmænd, der forhandlede det, brød sig derfor ikke om andet end at faa Tønden fuld for godt Køb.

Men ikke alt vort Korn var af lige daarlig Kvalitet. Navnlig havde det, der af Bønderne betaltes i Skat til Staten, et godt Lov paa sig, hvorfor det ikke var ualmindeligt, at Bestillinger udefra havde Tilføjelsen »fra de kgl. Magasiner«. I øvrigt var man ingenlunde blind for, at Kvaliteten maatte søges forbedret. Allerede 1817 fremhævede Grosserersocietetet Nødvendigheden heraf. Det gjordes gældende, at

saa længe næsten hele Overskuddet af dansk Korn gik til Norge, var der liden Anledning til at sørge for dets kunstige Tørring. Paa den korte Vej derop kom det intet til, og det skulde først bruges om Foraaret, naar det havde ligget paa Loftet hele Vinteren.

Nu burde den danske Regering forandre sin Kornpolitik. Tidligere var det for Norges Skyld i dens Interesse, at Kornet var lavt i Pris. Nu burde det staa i Pris med de Landes, med hvilket det skulde konkurrere. Det vil sige: Kvaliteten burde forbedres, og der burde sørges for Frihed i Omsætningen. Ved forskellige Love fik Kornhandelen virkelig ogsaa Lettelser. Grosserersocietetet nøjedes ikke med at gøre Regeringen opmærksom paa Sagens Vigtighed. Det opfordrede ogsaa Landhusholdningsselskabet til at tage sig af den og henstillede til det at sørge for, at Kornet tørredes paa Produktionsstedet, da en længere Transport til Udskibningsstedet i Reglen fordærvede Kornet. Efter Norges Tab var Spørgsmaalet om Kornets Forædling ved kunstig Tørring et Livsspørgsmaal for det danske Landbrug.

Det maa antages, at Bestræbelserne er lykkedes. Ellers vilde England næppe være blevet saa stor en Aftager, som det efterhaanden blev. I Aarene fra 1827 til 1829 gik aarlig henved 700,000 Tdr. til England, til Norge kun c. 600,000, og denne Prioritet beholdt England nogle Aar ind i Trediverne. I 1828, da den glidende Skalas Indførelse i England lettede Kornudførselen dertil, steg den herfra endog til henved 900,000 Tdr.

Af Smør udførtes der i Tyverne fra den danske Stat c. 50,000 Tdr. aarlig, deraf godt $^2/_3$ fra Hertugdømmerne, henved $^1/_3$ fra Kongeriget. Af det hele Beløb gik 3000—4000 Tdr. til Norge og lige saa meget til England, Resten til Tyskland. Smørret fra Hertugdømmerne har rimeligvis i de Tider overgaaet Kongerigets lige saa meget i Kvalitet som i Kvantitet. I hvert Fald har sikkert meget af det danske Smør været lige saa ringe som en Del af Kornet var det. Fra Ringkøbingegnen, hvorfra der udførtes meget Smør, berettes, at man der samlede Smørret hele Sommeren og først afhændede det om Efteraaret, da Bonden mente at faa mest for det. Det kunde ikke give nogen fin Kvalitet, og der siges da ogsaa om det, at det af den Grund er gammelt og, tilføjes

der, det nedlægges i gamle Dunker, da ny Fjerdinger vanskelig kan erholdes, hvad der vel ikke har bidraget til at gøre det bedre.

I Tyverne og Trediverne var Norge og England de Lande, hvorfra vi fik vor største Tilførsel, saaledes at den var i stærk Stigen for Englands Vedkommende; den faldt paa en forøget Import til Provinserne, især af Kul og Jærn. Ogsaa fra Tyskland var Indførselen meget betydelig og endda i stærkere Stigen end den engelske. Den faldt særlig paa København og hidrørte fra forøget Brændeimport. Hvad Udførselen angaar, gik Norge i Spidsen som langt den største Aftager af vore Produkter. Udførselen til Norge var som Helhed i Tilvækst, men fra København i Aftagende, idet Kornudførselen til Norge for største Delen skete fra Provinsbyerne. Derimod var Københavns Udførsel til England steget ikke saa lidt, ligesom ogsaa Udførselen oversøisk var vokset forholdsvis betydeligt, medens den til Sydeuropa var formindsket stærkt.

Hvad *den indenrigske Omsætning* angaar, var det sørgelige Forhold for Københavns Vedkommende det, at Hovedstaden efter Krigen ikke længere var det Sted, hvorfra Landets Købstæder tog den væsentligste Del af deres Forbrug, og hvorhen de igen sendte deres Produkter, men at den i saa Henseende mere og mere afløstes af Hamborg. Allerede 1822 klager Grosserersocietetet over den hamborgske Konkurrence og over, hvor uheldigt den københavnske Handelsstand er stillet. Kreditten ligger nede, Varehandelen er indskrænket til det daglige Behov, og enhver maa hurtigst muligt skille sig ved sit Produkt, da han ikke har Raad til at oppebie en mulig Bedring af Konjunkturerne. Forædlede Produkter som Sukker, Klæde, Bomuldstøj, og Tobak kunde ikke mere fremstilles, da der manglede baade Kredit og Evne til at betale Raavarerne forud.

Følgen heraf var for København, at den atter fik at føle Hamborgernes Overlegenhed og sin Afhængighed af denne Stad, »hvilken vi i de senere Aar før Krigen mestendels havde unddraget os fra.« Før havde København været Kredityderen, nu skaffede man sig Blankokredit i Hamborg, en paa Grund af Afstanden besværlig, desuden farlig og meget dyr Kredit, der løb op til 10 % pro anno.

Som en Hjælp til lettere at faa Kredit, foreslog Grosserersocie-

tetet Indførelsen af 3 Maaneders indenbys Veksler, hvilket Forslag godkendtes af Regeringen. Men derved kom man ikke bort fra, at Hamborgerne tilrev sig en stadig større og større Del af den danske Provinshandel, at Købstædernes Indførsel gik over Hamborg, og at deres Udførsel gik samme Steds hen. Skønt de fleste danske Provinskøbmænd efter samstemmende Vidnesbyrd ikke stod videre højt i Dygtighed, saa trivedes dog Købstæderne ved Hamborgs Hjælp paa Hovedstadens Bekostning. Fra 1801 til 1840 forøgede deres Folketal med $^3/_5$, Københavns kun med $^1/_5$. Ondets egentlige Rod maatte søges i Adg. 23. April 1817. Ved den havde fremmede igen faaet Ret til at sælge og købe Varer en gros her i Landet, hvilken Ret var bleven ophævet under Krigen, men hverken til at sælge en detail eller til at sælge Varer, de havde tilkøbt sig i Danmark. Grosserersocietetet saa straks, hvilken Fare Bestemmelsen rummede. Næppe en Maaned efter at Anordningen var kommen, henvendte det sig til Kancelliet for at faa Bestemmelsen saaledes begrænset, at slige Køb og Salg kun skulde kunne ske gennem herværende Handelshuse. 1824 kom Societetet tilbage til Sagen, denne Gang støttet af Københavns Magistrat og de 32 Mænd. Man udtalte, at det havde højst skadelige Følger for Byen, at et stedse stigende Antal fremmede rejsende kunde drive uindskrænket Kommissionshandel her i Staden uden Bevilling og uden borgerlige Byrder, og man krævede, at der i hvert Fald skulde paalægges dem Afgifter for denne Ret. Det vilde Kommercekollegiet ikke gaa med til, og Landets Amtmænd var enige med Kollegiet i, at noget saadant ikke burde ske. De hævdede, at fordrev man de fremmede Handelshuse, gav man Provinsernes Købmænd ganske i de københavnske Grossereres Vold. 1832 gav Grosserersocietetet igen sin Misfornøjelse Luft over, at København rundt om i Landet fortrængtes af Hamborg. Man ønskede en Komitee nedsat til at undersøge Forholdene. De fremmede rejsende gik nu uden at betale Afgift fra By til By og saa at sige fra Hus til Hus og søgte de ubetydeligste Kommissioner hos Detaillister, Professionister, ja endog hos Konsumenterne. Klagerne over Hamborgerne gentoges de følgende Aar, uden at det førte til noget. Først ved Fdg. 8. Juni 1839 afgjordes Spørgsmaalet om Afgift af de handelsrejsende. Det fastsattes, at

fremmede handelsrejsende eller indfødte, der rejste for fremmede Handelshuse eller Fabrikanter, skulde betale 80 Rbdl., naar de rejste for eet Hus, og 40 Rbdl. for hvert Hus de yderligere rejste for.



200. En Korvet under Bygning. Fra E. Hannover: Maleren Eckersberg.

Naar Hamborgerne i den Grad havde taget Luven fra København, at de nu forsynede baade Sverige, Norge og de danske Provinser med Varer, var en Hovedgrund, som man i Trediverne blev opmærksom paa, *Øresundstolden*. Denne, der kun svaredes af Varer, som Nord fra førtes gennem Sundet, var efter Freden 1814 fastsat til 1 % af Varens Værdi, men efter at Sedlerne var steget i Kurs og mangfoldige Varer sunket stærkt i Pris, havde Forholdet forandret sig saaledes, at Tolden, der maatte betragtes som en Transitafgift, undertiden løb op

indtil 7 % af Varens Værdi. Dette medførte, at det f. Eks. var 6 % billigere at sende Kaffe fra Hamborg til det indre af Preussen end fra København. Trods Kaffens ringe Værdi i Forhold til dens Volumen kunde det betale sig at benytte den kostbare Landstransport og sende den via Lybæk til Østersøen, og det maatte naturligvis i endnu højere Grad gælde Varer, der med ringe Volumen havde stor Værdi. Man foreslog derfor, at alle Varer, der genudførtes fra København, og som havde betalt Sundtold, skulde have denne godtgjort. Men da det ikke kunde vides, hvilke Varer der var kommet Nord fra, hvilke Syd fra, burde for Fremtiden ogsaa de Syd fra kommende Varer, hvad Sundtolden angik, behandles paa samme Maade som de Nord fra kommende. Men ved Sundtolden vilde Regeringen ikke røre. Der var i Udlandet megen Uvilje mod den besværlige Told, der ydede et saa stort Bidrag til Statens samlede Indtægter, og derfor lod den danske Regering, hvad Sundtolden angik, helst alt uforstyrret blive ved det gamle. Og dog maatte der gøres noget, hvis man ikke helt vilde se København bukke under i Væddestriden med Hamborg. Jo mere Tolden tyngede paa Varerne, desmere ophjalp den Hansastaden, og hver ny Forbedring af Samfærdselsmidlerne paa Halvøen kastede et nyt Lod i Vægtskaalen til Hamborgs Fordel. Det endte med, at København selv med Dampskibet over Kiel kunde skaffe sig sine oversøiske Varer billigere fra Hamborg end ved direkte at hente dem paa Produktionsstederne. Medens Hamborgs Indførsel af Sukker og Kaffe steg stærkt i Aarene fra 1828 til 1835, sank Københavns.

Et Forslag, der fra Grosserersocietetets Side stilledes til Afhjælpning af Misforholdet, vandt ikke Tilslutning hverken i den viborgske eller slesvsigske Stænderforsamling, da man ikke vilde være med til at ødelægge Halvøens Handel til Fordel for Københavns, og saaledes strandede dette Forslag ligesom et andet senere. Endelig fandt Grosserersocietetets Komitee en Udvej, der lod Øresundstolden være urørt og dog gav København den ønskede Haandsrækning i Kampen mod Hamborg. Det fastsattes 1842, at naar Skibe var udgaaet herfra med Ladning oversøisk, skulde der af de oversøiske Ladninger, der bragtes tilbage, godtgøres 25 % i den almindelige Indførselstold. Efter Københavns Handelsstands Ønsker ændredes der 1844 noget i den

trufne Ordning, idet det bestemtes, at »Remissionen«, som denne Godtgørelse kaldtes, skulde ydes med $^1/_4$ af den sædvanlige Indførselstold for Kolonialvarer m. v., der var indladede i oversøiske Havne, naar af disse Skibes Ladning ved Afgangen herfra mindst Halvdelen bestod af indenlandske Varer, dog at Sundtoldens Beløb afkortedes i Remissionen, naar Sund, Bælt eller den slesvigholstenske Kanal ikke var passeret. Sundtolden selv nedsattes og reguleredes samme Aar, saaledes at Afgiften atter blev ansat til 1 % af Varens Værdi.

Om Berettigelsen af denne Foranstaltning havde der været Enighed mellem den roskildske og slesvigske Stænderforsamling, ikke mindre end mellem Grosserersocietetet i København og den flensborgske Handelsforening. Og til dem havde Kommercekollegiet sluttet sig. Københavns tomme Havn og de mange store ubenyttede Pakhuse talte et Sprog, der ikke kunde misforstaas. Desuden var det vitterligt, at medens Fortoldningernes Mængde sank i Hovedstaden, steg de i Provinsstæderne. Men Kollegiet fremhævede dog over for Grosserersocietetet, at ikke blot Sundtolden, men ogsaa Hamborgs udmærkede Beliggenhed for Handelen og dens Købmænds Rigdom, der tillod dem at betale kontant og give Forskud, spillede en Rolle ved den Tiltrækning, som Byen ubestridelig øvede paa de danske Købstæder.

Medens L. N. Hvidt mente, at ved Øresundstoldens Nedsættelse var Handelen bragt tilbage i sin naturlige Gang, ytrede C. N. David Ængstelse for, at Reformen var kommet for sent. Udfaldet syntes dog at give Hvidt Ret. De opnaaede Lettelser maa antages at have gjort deres til, at Københavns Handel, ogsaa den oversøiske, i Fyrrerne tog et nyt Opsving.

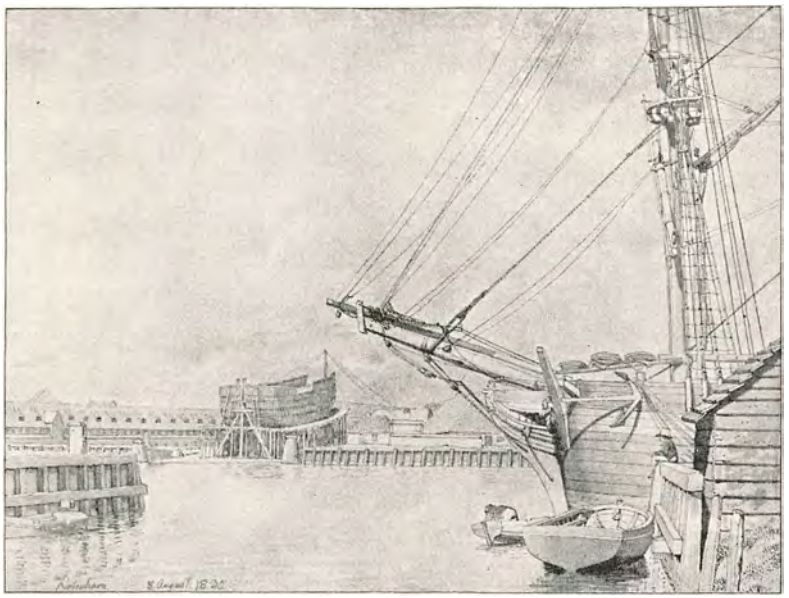
Det er tidligere omtalt, hvilket uhyre *Smugleri* der i Fastlandsspærringens Tid dreves paa Grænsen mellem Danmark og Tyskland, især mellem Altona og Hamborg, i Husum og Tønningen. Naturligvis smugledes der ogsaa i det øvrige Land, ligesom i hele Europa, hvor Smugleriet under den voldsomme Tvang, der øvedes mod al sædvanlig, legitim Omsætning mellem Landene, maatte træde i den regelmæssige Vareudvekslings Sted. Efter den voldsomme Rystelse, Forretningslivet havde været udsat for, var det ikke let at komme i det

gamle Spor, heller ikke her i Landet, og her kom endda den særlige Omstændighed til, at Ophøret af den direkte Tilførsel til Danmark fra de oversøiske Lande maatte virke som en Tilskyndelse til at indsmugle de delvis kostbare og næsten alle med høj Told belagte Artikler, der kom derfra. Endelig kom hertil, at den almindelige Handelsmoral i de Tider ikke stod paa stærke Fødder. Ogsaa den havde under Krigen faaet et Knæk, som den ikke saa let forvandt.

Det er i saa Henseende karakteristisk, hvad Tietgen i sine Erindringer fortæller om den Maade, hvorpaa Kornhandelen dreves. At modtage Korn, siger han, var i den Tid en saare vanskelig Opgave, hvor det ikke engang var nok at have et Øje paa hver Finger. At overlade en Sælger, saaledes som det nu hyppigt sker, selv at afskibe et Parti paa Tro og Love, faldt intet fornuftigt Menneske ind, og der fandtes derfor altid en Modtager. Det hørte imidlertid ikke til Sjældenhederne, naar denne ikke var tilstrækkelig tidligt paa Benene, at der blev kørt et helt andet Parti til Skibet end det antagne, eller at man ved Hjælp af Huller i Lofterne foretog en Ombytning. En af vore mest bekendte Kornmodtagere plejede at sige, at han aldrig var mere ulykkelig, end naar han skulde modtage Korn hos en Mand, der havde Ord for Hæderlighed, og derfor var nødt til at vise ham en vis Tillid, der forhindrede ham i at passe saaledes paa, som lige over for alle andre. Og kom det saa til Syn, kunde man være vis paa, at Synsmændene holdt med Sælgeren: heute mir, morgen dir! Ret fik man aldrig.

Naar det gik saaledes til mellem Købmændene indbyrdes, vil man forstaa, at det ikke betragtedes som nogen Skam at snyde Staten ved Smugleri. Der smugledes da ogsaa snart sagt over alt i Landet, og Smugleriet var sat fuldstændig i System med Mellemmænd, der dannede en Næringsklasse for sig selv. I Købmandsgaardene fandtes hemmelige Rum, hvor de ufortoldede Varer kunde gemmes hen for de visiterende Toldbetjente, og det egentlige Lager befandt sig tit i store underjordiske Rum. Et af Hovedstederne for Smughandelen var Kongeaaen, hvor den dreves af organiserede Bander, der til Tider førte ligefremme Kampe med Toldbetjentene. Hvor groft det her gik til, kan sluttes af en Ytring i Viborg Stænderforsamling, at hvad

der af Brændevin lovlig blev indført fra Slesvig til Nørrejylland, knap var $^1/_{10}$ af, hvad der blev indsmuglet. Det var nu Smugleri i stor Stil. Selvfølgelig trivedes det ogsaa i mindre Format. De Manufakturvarer, Bissekræmmerne forhandlede, var der sikkert oftest ikke betalt Told af, og det samme gjaldt de Silketøjer og Merskums Pibehoveder, der kunde findes paa Bunden af de Tønder Kniplingskræm-



201. Parti fra Larsens Plads. Fra E. Hannover: Maleren Eckersberg.

meres Kramkister. Ogsaa de daarligt aflagte Toldembedsmænd faldt stundom for Fristelsen til at se gennem Fingre med eller ligefrem begunstige Smugleriet, og det var ikke saa helt faa, der i de Aar dømtes til haarde Straffe eller mistede deres Embeder. Toldsvig var ikke heller noget ukendt. Flensborg Mursten udførtes i Sømkasser og fik Afskrivning i Kreditoplaget som for Søm o. s. v.

Der smugledes ogsaa ud af Landet, og dette Smugleri, der i sin værste Form tilhører Tyverne, dreves mest mellem Sjælland og Skaane. Det skal være blevet noget begrænset ved Toldtraktaten 1826 med Sverige-Norge.

Men forinden gav det i København Anledning til Forretning af

et saadant Omfang, at man til Nød forstaar vor Handelsstands Misfornøjelse med de svenske Anstrengelser for at dæmme op for Uvæsenet.

Denne Misfornøjelse gav sig Udslag i, at Grosserersocietetet over for den danske Regering gjorde sig til Talsmand for, at der ikke fra vor Side burde lægges denne for København saa indbringende Handel Hindringer i Vejen. I 1836 gentog dette sig for saa vidt, som der af Societetet blev gjort Indsigelse mod de lovlig voldsomme Forholdsregler, den svenske Regering havde grebet til for at standse Smugleriet. Toldforordningen af 1. Maj 1838 skal have medført, at Smugleriet tabte sig. Med de lavere Toldafgifter blev Risikoen for stor i Forhold til Gevinsten, og samtidig ændredes Begreberne saaledes, at var det før blevet betragtet som noget af en Heltedaad at være en dristig Smugler, saa stemplede det nu sin Mand i den offentlige Mening. Dette er i hvert Fald den Opfattelse Tietgen har, der selv havde oplevet baade Smuglertiden og hvad der fulgte efter. Mærkeligt er det, hvad han fortæller om sin Principal i Odense, der for sin Holdning under Skærmydsler med Konsumptionsbetjentene havde erhvervet sig Tilnavnet »den tapre«. Da han var bleven Raadmand, opgav han Smugleriet. Det ansaas nu ikke længere for passende for ham.

Omkring 1840 begyndte det i flere Retninger at lysne for København. Alt i Trediverne fik de københavnske Grosserere igen en Del af Kornhandelen paa deres Haand. Belærte af Hamborgerne og af dygtige og driftige Provinskøbmænd som *Hagerne*, opkøbte de Korn efter Prøve og Vægt og lod det indskibe fra Provinshavnene direkte til Udlandet i Stedet for som tidligere først at føre det til København. I Fyrrerne knyttedes der paa ny Forbindelser med Ostindien og Sydamerika, efter at alt fra Midten af Trediverne Farten paa Middelhavet var begyndt at tage Opsving. København fik nu en ikke ringe Forretning med Sydfrugter, og allerede i Begyndelsen af Fyrrerne udførtes 1 Mill. Stkr. Oranger aarlig til Rusland, Preussen og Sverige. Samtidig gjorde man de første Fremstød til at tage Kaffehandelen ud af Hænderne paa Hamborgerne. Danske Skibe hjembragte Kaffeladninger fra Brasilien ikke alene til Forsyning af det hjemlige Marked, men ogsaa til Eksport, navnlig til Sverige, hvorhen der i Fyrrerne gik

aarlig c. ½ Mill. Pd. Kaffe fra København. Endvidere udførtes der aarlig 1—2 Mill. Pd. Ris, efter at København havde faaet sin egen Rismølle. Endelig gjorde københavnske Handelshuse de første Forsøg paa ved Siden af Lybækkerne at komme ind med i Handelen med Jærn, russiske Produkter, idet hele hvad der gaar ind under Begrebet Hørkramvarer. For en enkelt handlendes Vedkommende med det Udfald, at hans Forretning endte med at blive den største Jærnforretning i Norden.

Medens det saaledes begyndte at gaa saa smaat opad for København, fortsatte Købstæderne deres Fremskridt i det siden 1814 indslaaede Spor. Dette var Stillingen ved Tronskiftet og Krigens Udbrud 1848.

3. Mellem Kampene.

Tiden mellem de slesvigske Krige var i alle Maader en Opgangstid for den danske Stat og ikke mindst for Kongeriget. Der var en Vækst i vor Næringsliv, hvortil vor Historie hidtil ikke havde kendt noget Sidestykke. Hertil bidrog mange Omstændigheder, ydre saa vel som indre. Først den almindelige Prisstigning, der var en Følge af de rige Guldfund i Australien og Kalifornien, dernæst Ophævelsen af Korntolden i England 1849, og endelig en Række gode Høstaar i Begyndelsen af 50erne, der ophjalp Landbruget mægtigt og gav det sunde Grundlag for en Forøgelse af vor Omsætning med Udlandet. Men hertil kom endnu, at Krigen havde skabt en Følelse af Samhørighed mellem alle Befolkningslag, der vel foreløbig ikke var stærk nok til at overvinde den politiske og sociale Modsætning mellem Bønderne og de andre Samfundsklasser, men som dog fremmede Samarbejdet mellem By og Land og mellem Landsdelene indbyrdes, og som i alle Klasser fremkaldte Ønsket om at naa til Uafhængighed af

Udlandet og især til at bryde det Aag, Hamborg havde lagt paa den danske Handel, og som havde tynget København saa haardt.

Indtil 1857 er der nærmest Fremgang over hele Linien. Saa naar den store Handelskrise os og fremkalder en Standsning i Udviklingen, hvis Følger knap nok kan siges at være overvundne ved Udgangen af Perioden. Aaret 1857 bringer ogsaa Næringsloven og Ophævelsen af Øresundstolden, og maa saaledes siges i mere end een Henseende at sætte Skel.

Allerede i 30erne var der begyndt en Forøgelse af Guldproduktionen ved en mere intensiv Drift af de sibiriske Miner. 1848 opdagedes saa Guldlejerne i Australien og tre Aar efter Lejerne i Kalifornien. I Løbet af et kvart Aarhundrede produceredes nu lige saa meget Guld som tidligere i halvtredje, dog naaedes Højdepunktet i mindre end ti Aar. Følgerne af denne Forøgelse af det ædle Metals Mængde viste sig hurtigt i en Prisstigning, der fra 1852 til 1857 beløb sig til gennemsnitlig 35 %, og Stigningen i Kornets Pris medførte en endnu større i Landejendommenes, der ved Frederik VII.s Død var omtrent dobbelt saa meget værd som ved hans Tronbestigelse.

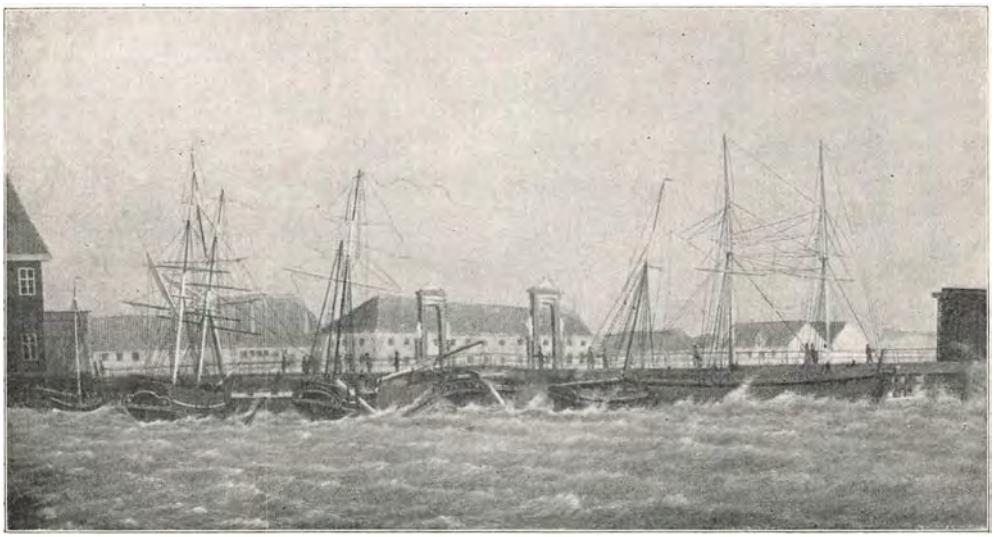
Indførelsen af den glidende Skala i den engelske Korntold 1828 havde vistnok bidraget til, at der kom mere dansk Korn paa det engelske Marked end tidligere, men alligevel var denne Told allerede ved sin Højde en Hindring for fremmed Korns Forhandling i England, og desuden gjorde den af den glidende Skala fremkaldte stadige Usikkerhed med Hensyn til Toldens Størrelse Indførselen af Korn til en meget risikabel Forretning for Importøren, idet det meget godt kunde hænde, at Tolden var steget, maaske endda stærkt, fra Indladningen og til Partiets Ankomst i engelsk Havn, og saa var det Tab for Sælgeren. Paa den anden Side kunde saa ogsaa et uventet Fald i Tolden bringe en uformodet stor Gevinst. Under Trykket af en Misvækst og af den stadig mere om sig gribende Harme over, at de uundværligste Levnedsmidler ved Tolden paa kunstig Maade fordyredes for Fattigfolk til Fordel for de rige Godsejere, satte Robert Peel igennem, at fra Udgangen af 1848 skulde Korntolden nedsættes til en lav, uforanderlig Afgift, der senere helt bortfaldt. Dette, at Priserne steg og samtidig blev faste, gjorde Kornhandelen med England til en gan-

ske anderledes sikker Forretning og gav Mod og Lyst til at gøre Forsøg paa i udstrakt Maalestok at skaffe det danske Agerbrug et Marked i England.

De syv Aar fra 1850—57 gav i Danmark gennemsnitlig over Middelhøst; 1852 og 1854 var endda særlig rige Høstaar, kun 1853 var mindre godt. Samtidig hermed steg Priserne paa Kornet saaledes, at 1851—60 Gennemsnitsprisen paa Rug efter Kapitelstaksten var c. 13 Kr., paa Byg c. 10 Kr. og paa Havre c. 7 Kr., hvilket vil sige, at Priserne paa Korn i disse Aar var 50 % højere end 1841—50 og dobbelt saa høje som 1819—40. Et ligefrem udmærket Aar var 1855, da Priserne steg til for Rug c. 19 Kr., for Byg c. 14 Kr., for Havre c. 10 Kr. Det samme Aar saa ogsaa Kornudførselen fra Kongeriget og Hertugdømmerne stige til $4^1/_2$ Mill. Tdr. Gennemsnitlig var den for Aarene 1852—60 34,000,000 Tdr. aarlig, dobbelt saa meget som tyve Aar tidligere og tre Gange saa meget som i Begyndelsen af 20erne. Af Heste udførtes der 1852—60 aarlig c. 13,000 Stykker, hvilket Antal under Krimkrigen og den italienske Krig steg til 17,000 Stkr. aarlig og mere; af Hornkvæg c. 63,000 Stkr., af Svin endnu kun 48,000 Stkr. og af Smør c. 75,000 Tdr. aarlig. Paa alle disse Punkter var der betydelig Fremgang at notere, størst for Svinenes Vedkommende, af hvilke Udførselen i de sidste tyve Aar var steget med ikke mindre end 300 %, medens Fremgangen for Hestene og Smørret kun var 30 % og for Hornkvæget 50 %. Imidlertid maaler disse Tal ikke paa nogen Maade den virkelige Fremgang, idet de kun tager Hensyn til Kvantiteten og intet melder om Kvaliteten. Og i den Retning havde de sidste Aar et overordentligt stort Fremskridt at opvise siden den Gang, da dansk Byg og Havre stod nederst blandt Kornvarerne paa Londons Kornbørsers Priskurant under Rubrikken »skiden Sæd«. Nu var der vistnok ogsaa tidligere Fremskridt at spore med Hensyn til vort Korns Beskaffenhed, men f. Eks. det, der endnu i 40erne solgtes til de stadig ikke meget kræsne Normænd, var, som før omtalt, hyppig en ringe Vare. Endelig maa endnu bemærkes, at i disse Aar tiltog Udførselen af Hvede og formalet Sæd stærkere end Udførselen af de billigere Kornsorter. Ogsaa Svinenes og Smørrets Kvalitet forbedredes, men det store og afgørende Fremskridt i denne Retning sker først i den følgende Pe-

riode. Dog steg Prisen stærkt ogsaa paa disse Produkter og var 1852—60 c. 40% højere end i det foregaaende Tiaar.

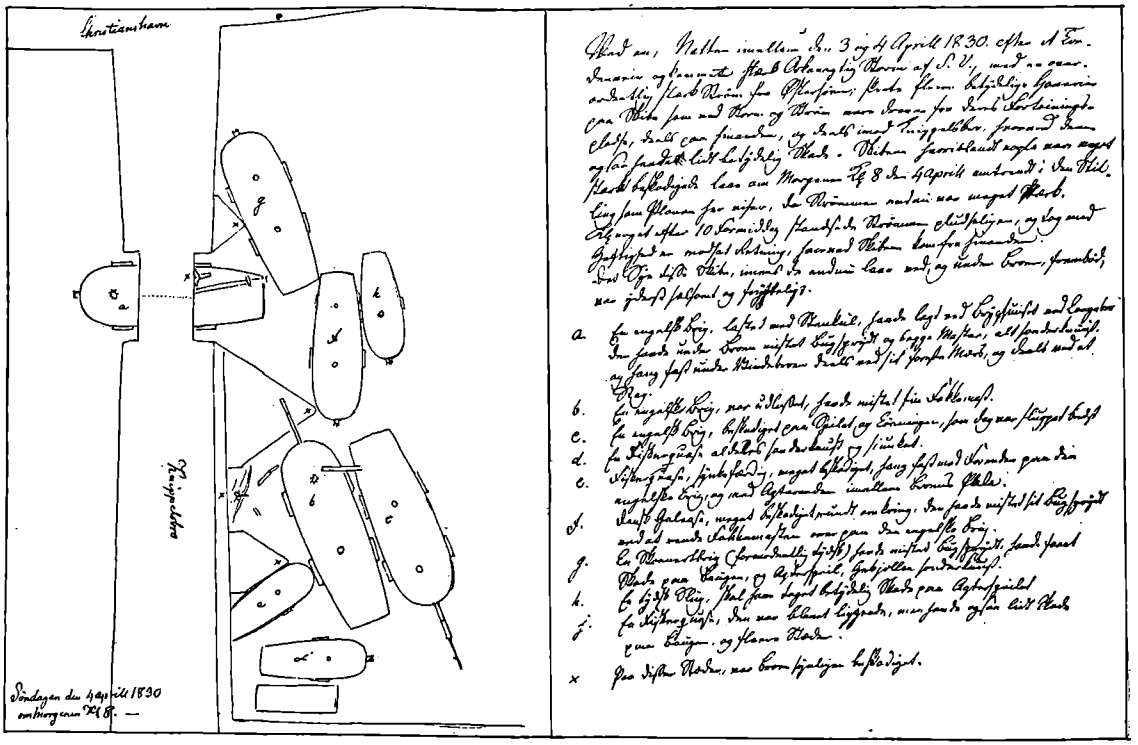
Medens vore Købstæder i Tiden mellem 1814 og 1848 havde været i Opkomst, havde København derimod, som tidligere paavist, af mange Grunde staaet i Stampe. Efter Krigen begyndte den at komme med. Den fik mere Del i Kornhandelen, der tidligere overvejende havde



202. Havarier ved Knippelsbro under Stormen d. 4. April 1830. Efter Maleri som er optaget efter Strømkæntringen Kl. 10, se modstaaende Anmærkning.

været paa Provinskøbmændenes Hænder, og den afløste i ikke ringe Grad Hamborg som det Sted, hvorfra Købstæderne hentede deres Forsyning af de store Konsumartikler. Denne Forskydning var begyndt allerede inden Krigen, idet Hamborg 1847 inddroges i den fra England udgaaede Handelskrise, der fremkaldtes dels af store Jærnbanespekulationer, dels af en Række Fallitter mellem Kornkøbmændene. Uberørt af denne Prisbevægelse kunde Københavns Børs ikke blive. Fra c. 15 Kr. Tønden i September 1846 var Hveden i Maj 1847 naaet op i en Pris af c. 35 Kr. for i Juli 1848 at falde til c. 12 Kr. og de andre Kornsorter i Forhold dertil. København var dog endnu for lidt af et Kornmarked til, at det hele her kunde have nogen videre Betydning, men i England fremkaldte den voldsomme Stigning og det tilsvarende

endnu stærkere Fald som sagt mange Fallitter, og Hamborgerkøbmænd, der havde været inde med denne Spekulation, rystedes stærkt, ikke mindst de Firmaer, der gav sig af med at handle paa Danmark. Derigennem brødes for en Del Forbindelsen med vort Land, og Krigen,



203. Eckersbergs Plan over Havarierne ved Knippelsbro d. 4. April 1830.
Fra E. Hannover: Maleren Eckersberg.

Omskrivning af Eckersbergs Optegnelse til ovenstaaende Plan.

Ved en, Natten mellem 3. og 4. April 1830, efter et Tordenvejr opkommet stærk orkanagtig Storm af S.V., med en overordentlig stærk Strøm fra Østersøen, skete flere betydelige Havarier paa Skibe, som ved Storm og Sø var drevne fra deres Fortøjningspladser, dels paa hinanden og dels imod Knippelsbro, hvorved denne ogsaa havde lidt betydelig Skade. Skibene, hvoraf nogle var meget stærkt beskadigede, laa om Morgenen Kl. 8 d. 4. April omtrent i den Stilling, som Planen her viser, da Strømmen endnu var meget stærk. Kl. noget efter 10 Formiddag standsede Strømmen pludselig og tog med Hæftighed en modsat Retning, hvorved Skibene kom fra hinanden. Det Syn, disse Skibe, imens de endnu laa ved og under Broen, frembød, var yderst sælsomt og frygteligt.

a. En engelsk Brig, lastet med Stenkul, havde lagt ved Bryghuset ved Langebro; den havde under Broen mistet Bugspryd og bægge sine Master, alt sønderknust, og hang fast under Vindebroen, dels ved sit forreste Mærs og dels ved sit Stag.

b. En engelsk Brig, nær udlosset, havde mistet sin Fokkemast.

der ogsaa ellers stillede os i saa stærk en Modsætning til Tyskland, tilskyndede yderligere den danske Handelsstand til at gaa egne Veje og søge at frigøre sig fra Afhængigheden af Hamborg. Ogsaa de store københavnske Købmænd var godt nok klare over, at nu var deres Bys Besøgelsestid inde, og de forstod at benytte sig deraf. De gav gerne Provinskøbmændene Forskud og paatog sig Salget af deres Udførselsvarer. Samtidig gjorde Regeringen sit til, at vi kunde udnytte de Chancer, Forholdene i England bød os. Allerede 1848 var der aabnet direkte Dampskibsforbindelse mellem Hjerting og Aarhus paa den ene Side og London paa den anden.

Som Følge af den efter Krigen stadig tiltagende Forbindelse mellem Hovedstaden og Provinskøbstæderne, voksede den indenrigske Skibsfart i disse Aar ikke saa lidt, medens den for 1848 havde været i Tilbagegang. Medens der 1852 fra indenlandske Steder (Hertugdømmerne medindbefattet) til Kongeriget ankom c. 200,000 Skibe med en Bestuvning af 210,000 Tons, var Antallet af Skibe 1856 henved 28,000 og Bestuvningen henved 310,000 Tons, altsaa for Bestuvningens Vedkommende en Stigning paa op imod 50%. For Københavns Vedkommende var Forholdet et lignende. Antallet af ankomne Skibe steg i disse Aar fra c. 4,200 til c. 6,400 og Bestuvningen fra 82,000 til 126,000 Tons. Men 1857 kom Omslaget, og Grunden hertil var, at Danmark reves med ind i den store Handelskrise, der fra Amerika bredte sig over Vesteuropa. Den begyndte ganske smaat med, at en lille Bank i Ohio 24. August 1857 standsede sine Betalinger. Men det var kun Forvarslet for Uvejret. I Oktbr. brød det løs i New York og Boston, og allerede den 14. s. M. meldes det fra disse to Byer, at

c. En engelsk Brig, beskadiget paa Spejlet og paa Lønningen, som dog var sluppet bedst.
d. En Fiskerkvase, aldeles sønderknust og sunket.
e. Fiskerkvase, synkefærdig, meget beskadiget, hang fast med Forenden paa den engelske Brig og med Agterenden mellem Broens Pæle.
f. Dansk Galease, meget beskadigt rundt omkring; den havde mistet sit Bugspryd ved at rende Fokkemasten om paa den engelske Brig.
g. En Skonnertbrig (formodentlig tysk) havde mistet Bugsprydet, havde faaet Skade paa Boven og Agterspejlet, Hækjollen sønderknust.
h. En tysk Slup skal have taget betydeligt Skade paa Agterspejlet.
j. En Fiskerkvase, der var blevet liggende, men havde ogsaa lidt Skade paa Boven og flere Steder.
× Paa disse Steder var Broen synligen beskadiget.

alle Banker paa een nær har maattet indstille deres Betalinger og lukke Kontorerne. Fra Amerika, hvor Krisen skal have voldet mere end 5000 Falliter, naaede den over Frankrig og England Hamborg, hvor et stort Handelshus 26. Oktbr. standsede sine Betalinger. I London og Hamborg, der var en betydelig Vekselplads, rasede Krisen værst. Vi kunde umulig undgaa at blive paavirkede heraf. Endnu var vore Købmænd, ligesom for øvrigt de norske og svenske, gennem Blankokrediten, saa afhængige af de hamborgske Firmaer, at om der ikke ydedes Hjælp, vilde de rives med i Faldet. Hvad København angik, kom hertil, at de større Handelshuse, særlig efter at der var opstaaet Privatbanker rundt omkring i Landet, havde begyndt at give Provinskøbmændene betydelige Blankokreditter, og denne Kreditgivning voldte ikke lidt Bryderi, da Krisen kom.

Naturligvis steg Diskontoen. Paa Højdepunktet skal den i New York have naaet 18 à 24 %. I London satte Englands Bank 9. November Diskontoen til 10 %, medens Privatdiskontoen var 12 %, i Hamborg var den 12. November 9½ %. I København noteredes 2. November og 12. December 10 %, men efter 1. December blev der næsten ingen Forretninger gjort, og Nationalbanken, som hele Tiden noterede 7 %, diskonterede ingen ny Veksler, men omsatte kun de gamle.

Først sidst i November begyndte man herhjemme at forstaa, at der var Fare paa Færde. Man havde været forberedt paa, at der i denne December Termin kunde blive lidt flere Vanskeligheder end de sædvanlige Terminsbesværligheder, men herudover nærede man ingen Frygt, og der var i Virkeligheden, i alt Fald efter Tietgens Fremstilling i hans »Erindringer«, heller ingen Grund til Ængstelse. Der var, siger han, intet Land i Verden, som i Forhold til sine Forpligtelser var bedre stillet end Danmark. I den Grad var det altsaa lykkedes i de trange Aar at fæstne vor Stilling. Naar det dog gik galt, skyldtes det Finanserne og Nationalbanken. De, og særlig Finanserne, gjorde efter Tietgens stærke Ord, hvad de kunde, for at alt skulde blive saa galt som muligt.

Det vil sige, de vaklede og famlede i Stedet for resolut at gribe ind med Anvendelse af de betydelige Midler, der stod til deres Raadighed. Allerede først i November havde dog »Berlingske Tidende« gjort

opmærksom paa, at Nationalbanken burde træde til og i Overensstemmelsen med Oktroien give Udlaan paa Varer, af hvilke Pakhusene var fulde. Enkelte saadanne Laan skal ogsaa være blevet ydet, og det er muligt, at de har hjulpet den københavnske Handelsstand til at komme over det værste.

Det var egentlig heller ikke herfra Faren truede. Det var fra Hamborg, der syntes at ville rive os med i Faldet, og der var særlig et enkelt Hus H. Pontoppidan & Co., som det gjaldt om for enhver Pris at holde oppe, forbi dets Forbindelser rakte over hele Danmark, fra Nationalbanken og Finansministeriet til de unge Provinsbanker og de større Provinskøbmænd, der nød stor Blankokredit hos det. Tietgen har i sine Erindringer med berettiget Selvfølelse givet en malende og dramatisk Skildring af, hvorledes det lykkedes ham, den 28aarige nybagte og uprøvede Privatbankdirektør at holde Huset oven Vande og saaledes løse den Opgave, som de ældre, erfarne Finansmænd var veget tilbage for. Her fik han Ilddaaben, men det blev for Resten ikke den eneste Tjeneste, han ved den Lejlighed kom til at yde sit Land. Den 18. December blev der vedtaget en Lov om »den midlertidige Laanekasse«, der, uden at være bunden til bestemte Regler, skulde yde Bistand til Private og andre, som havde Bistand behov. Til Fyldestgørelse af sin Opgave fik Kassen anvist 300,000 Pd. Sterl. af Øresundsfondens Midler. Men de var anbragt i Sterling Veksler, og det var rede Penge, man havde Brug for. Da Nationalbanken ikke kunde gøre Udvej for Kontanter før i Løbet af nogle Dage, maatte man atter ty til den unge Direktør og hans Bank, og til største Forbavselse for Kassens Bestyrelse tilbød han med kortest mulige Varsel at lægge Pengene paa Bordet. Som det ypperlige Hoved han var, havde han indset, dels at der ikke saa hurtig vilde blive Brug for alle Pengene, saa at han kunde gøre Regning paa nogen Respit, dels at ikke faa af Pengene snart igen vilde vende tilbage til Privatbankens Kasse, og Udfaldet gav ham mere end Ret. Laanekassen kom aldrig af med mere end Halvdelen af de 300,000 Pd. Sterl. Da Folk saa, at de kunde faa deres Penge, vilde de ikke hæve dem. Tilliden var vendt tilbage, og mange bortgemte Dalere listedes atter frem fra de Chatoller, hvor de midlertidig havde forstukket sig, og kom paa ny Omsætningen til gode.

Allerede i Januar Maaned nedsatte Privatbanken Diskontoen, og i Aarets Løb trak det næste sig igen til Rette inden for den danske Forretningsverden. Men der gik, som det senere skal vises, lang Tid, inden de sidste Dønninger efter Krisen lagde sig.

For dansk Forretningsliv fik Krisen den Betydning, at den endelig og afgørende brød Hamborgs Overvælde over det danske Marked. Det var store Tab, der i Hamborg var lidt ved de danske Forretningsforbindelser, men vi var jo heller ikke kommet skadesløst derfra, og nu klagede man fra bægge Sider over den spildte Mælk.

Hamborgerne, der i det hele var tilbøjelige til at give andre Skylden for Krisen og dens Ulykker, paastod, at Tabene skyldtes de danske Kredittagere; fra dansk Side hævdedes med sikkert ikke ringe Ret, at Kreditgiverne i dette Tilfælde havde mindst lige saa megen Skyld. De hamborgske handelsrejsende havde aldrig været kræsne i Valget af Midler, naar det gjaldt at skaffe sig Kunder, men det synes, som om de i Aarene efter Krigen, da den københavnske Konkurrence begyndte at blive følelig, har været endnu mere paagaaende end nogen Sinde tidligere. I talrige Bladartikler gjorde man op med hinanden. En saadan, som en københavnsk handlende fik optaget i »Hamburger Nachrichten«, og som gengaves i »Fredericia Avis« for 11. Marts 1858 har Interesse, fordi den giver et godt Billede af de hamborgske handelsrejsendes Færd her i Landet. Artiklen hævder, at den foregivne eller ofte virkelig stedfindende Usoliditet hos de danske Manufakturhandlere var af ægte hamborgsk Oprindelse. De hamborgske handelsrejsende forledte ved Tilbud om Kredit danske handlende til Indkøb over deres Forbrug og forførte paa samme Maade unge Mennesker. Derefter fortsættes: Derved opstaar især i Smaabyerne flere Manufakturister, end der kan bestaa, og Enden derpaa bliver Insolvens, som dog ikke afskrækker Hamborgerne fra at gentage samme Manøvre, thi den danske Forretning er, hvor slet den end til sidst ender, dog fortræffelig skikket til foreløbig at gøre Penge. Hamborgeren trækker nemlig straks ved Varernes Aflevering lange Veksler paa den danske Debitor, som denne vel i Følge Skik og Brug ikke akcepterer, men dog skriftlig anerkender til Indløsning ved Forfaldstid, og danske Bankhuse giver da Forskud paa dette dem til Indkassering overgivne

Papir. Omkostningerne ved denne Trafik regnes naturligvis med til Indkøbsprisen, men Hamborgernes Hovedøjemed at faa rede Penge er naaet og det maaske seks eller ni Maaneder før Vekslens Forfaldstid. Den moralske Skyld for den omtalte danske Usoliditet og Insolvens falder saaledes for en stor Del paa Hamborg, og Kreditgiveren har



204. De tre Søstre ved Nybørs med Finnernes fra 1587 privilegerede

i det mindste lige saa stor Skyld som Kreditmodtageren.

Hvor en Forretningsforbindelse som her af bægge Parter opfattes som tabbringende, vil den, naar Modsætningen som her tilmed blev uddybet af frisk national Uvilje, være vanskelig at bringe paa Fode igen, og saaledes forstaas det let, at de danske Købstæders Forsyning med Varer efter Krisen i endnu højere Grad end tidligere gled fra Hamborg over til København.

Tidligere Handelskriser i det 18. Aarhundrede havde kun paavirket Danmark lidt. Krisen 1825 bragte maaske et enkelt dansk Bankierhus til Fald, Krisen 1847 paaførte enkelte danske Kornhuse Tab, men

mange større Forretninger havde vi den Gang endnu ikke, og da de danske Detailhandlere nærmest kun var Hamborgernes Agenter, fik Hamborg ikke alene Fortjenesten, men maatte ogsaa bære Risikoen.

1857 var det anderledes. Vi var naaet til større Selvstændighed, havde egne direkte Forbindelser og arbejdede dels med egen Kapital,



Losseplads og Børsen. Efter Fotografi 1896 af Bering Liisberg.

dels med ret betydelig Kredit. Derfor maatte vi ogsaa selv bære vor Del af Tabene, og at vi gjorde det, viser Antallet af Falliter 1857 og 1858, der i København var henholdsvis 87 og 91 mod 41 i 1856 og 51 i 1859. I hele Landet var Antallet af Falliter og Opbud for Tiden 1. November 1857 til 10. Maj 1858 225, af hvilke 83 faldt paa København, 106 paa Jylland, Resten paa det øvrige Land.

Det var vel i og for sig ikke saa særdeles meget, og de fleste af dem var vel heller ikke af stort Omfang, men det følte s som en Ulykke, som noget af en Katastrofe. Sagen var her paa det økonomiske Omraade som paa det politiske, at den stadig fortsatte Fremgang gennem

en Række Aar var gaaet os til Hovedet, havde skabt en Tryghedsfølelse, en Tillid til Fremtiden, der lod os overvurdere, hvad vi virkelig evnede. Vi glemte, at selv om vi havde arbejdet os godt ud af Uføret, var vi dog endnu ikke noget kapitalstærkt Land. Men saa snart det opdagedes, at vi havde vovet os for langt ud, trak vi Foden til os igen og faldt tilbage paa den tilvante Nøjsomhed og Tarvelighed. Dette ses af, at Forbruget af Varer som Sukker, Te, Kaffe, Vin, Sydfrugter og Silke, der var steget stærkt i de gode Aar, 1858 sank ikke lidt. Kun for en enkelt Luksusvares Vedkommende, Tobakken, var det stadig stigende. Men ogsaa Forbruget af Nyttevarer som Stenkul, raa Metaller, Jærn gik tilbage, hvad der synes at vidne om, at Foretagelsesaand og Driftighed havde faaet et Knæk. Hvad der foreligger om Handelens og Søfartens Stilling i de sidste Aar af Frederik VII.s Regering gaar ganske i samme Retning. Ogsaa her viser Tilbageslaget sig ganske klart, og først ved Periodens Slutning er man saa nogenlunde kommen ind igen i det gamle Spor. Medens Værdien af den samlede Ind- og Udførsel til Kongeriget 1855 havde været c. 118 Mill. Kroner, sank den 1858, efter et ringe Fald de to foregaaende Aar, til c. 89 Mill. og naaede først 1863 op over 1855 med 124 Mill. Kroner. Og det var vel at mærke Indførselen, der sank stærkest. Den gik fra c. 86 Mill. Kr. i 1856 ned til c. 56 Mill. 1858, og var i 1863 med c. 79 Mill. end ikke naaet op paa Højden med 1856. Udførselen sank i Aarene 1856—58, hvor den aarlig var paa omkring 32 Mill., noget fra det særlig gode Aar 1855, hvor den havde været paa 40 Mill., men den rettede sig, med nogle Svingninger, i Aarene efter 1858 hurtigere end Indførselen, og naaede 1863 til det virkelig ret betydelige Tal 45 Mill. Tager man Ud- og Indførselen for det samlede Monarki under eet, bliver Billedet vel et lignende, men det ser dog ud til, at Krisen har været mindre følelig i Hertugdømmerne end i Kongeriget.

Ogsaa Skibsfarten fik et Smæk, som det tog Tid at komme over. Medens der 1856 til Kongeriget var indkommet c. 13,400 Skibe med en Bestuvning af 600,000 Tons, og deraf til København c. 3,300 med en Bestuvning af 254,000 Tons, var Tallene 1862 endnu kun henholdsvis 12,000 med 544,000 Tons og 2,200 med 241,000 Tons. Ser man paa hele Tidsrummet under eet, er det iøjnefaldende, at der mel-

lem de to slesvigske Krige var en betydelig Opgang i Handelsomsætningen med Udlandet. 1847 havde den samlede Ind- og Udførsel fra Kongeriget kun haft en Værdi af 74 Mill. Kr., hvoraf Indførselen udgjorde c. 49 Mill., Udførselen c. 25 Mill. 1863 var Tallene 124,79 og 45 Mill. Kr.

Mærkeligere og interessantere end disse Tal, er dog de samtidige, der viser Forskydningen af vort Samkvem med England og Hamborg. 1847 var Værdien af Omsætningen med England 14 Mill., 1863 c. 42 Mill. Kr. Af disse var igen 1847 Indførselen til Danmark paa 4,6 Mill., Udførselen herfra paa 9,4 Mill. 1863 var Indførselen steget til c. 23 Mill., Udførselen til 19 Mill. England havde altsaa i de seksten Aar omtrent fordoblet sit Forbrug af danske Varer, medens vort Forbrug af engelske Varer næsten var blevet fem Gange saa stort som 1847. Ogsaa Omsætningen med Hamborg steg i disse Aar, men langt mindre stærkt. 1847 havde Værdien af den ialt 12,4 Mill. Kr., der udelukkende faldt paa Indførselen, 1863 var den 17,6, hvoraf Indførselen beløb sig til 16 Mill. Kr., medens vi kun udførte til Hamborg for 1,6 Mill. Kr. Men der havde heri været stærke Svingninger. Ingen Sinde havde Indførselen derfra været helt standset, men den var i Krigsaarene gaaet ned til c. 2—3 Mill. Kr. aarlig, og der udførtes intet dertil. Først efter Krigen fik vi lidt Udførsel til Byen, men den kom aldrig til at betyde noget synderligt. 1862 og 1863, da den var højst, naaede den aarlig kun til 1,6 Mill. Kr. Derimod steg Indførselen derfra fra 1850, hvor Værdien af den endnu kun var 3,2 Mill. Kr. til den 1856 naaede 18,8 Mill. Kr. 1858 faldt den til 11,8 Mill., steg 1861 til 18 Mill. men var 1863 igen sunket til 16 Mill. Procentvis var vor Indførsel fra Hamborg 1847 25,3, fra England 9,5; 1862 var Forholdet: fra Hamborg 22,9, fra England 24,5. Samtidig var vor Udførsel til England 1847: 37,2, 1862: 41,2, til Hamborg 1847: 0,7, 1861: 4,4.

Medens Indførselen fra Hamborg under Frederik VII.s Regering tiltog omtrent i samme Forhold som vor samlede Indførsel, steg Indførselen fra England langt stærkere. Derimod tabte Indførselen fra de fleste andre Lande i Betydning, ogsaa den fra Sverige og Norge, skønt den fra disse to Lande ingenlunde var ringe. Hvad Udførselen angaar, steg den til Hamborg forholdsvis stærkt, men naaede aldrig

noget videre Omfang. Udførselen til England tiltog omtrent i samme Omfang som den øvrige Udførsel, hvad ogsaa gjaldt Norge. Anderledes derimod med Sverige.

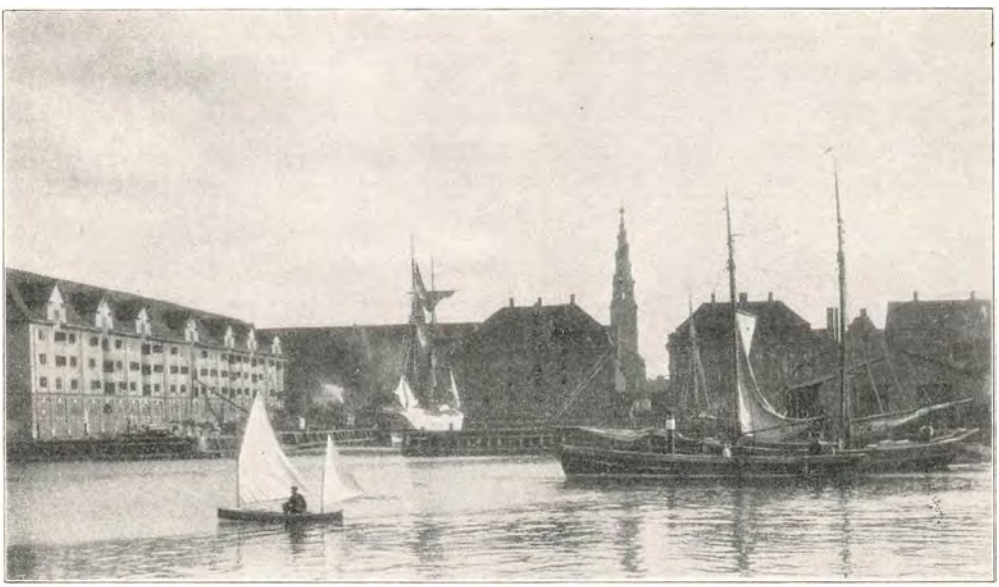
Den ret betydelige Kaffeimport fra København til Skaane, der var begyndt i Fyrrerne, udvidedes efterhaanden ogsaa til andre Artikler, navnlig Kolonialvarer, men ogsaa Manufaktur. I Begyndelsen af Halvtredserne gik der aarlig herfra til Skaane omkring 1 Mill. Pd. Kaffe og Sukker eller mere og c. 50,000 Pd. Manufakturvarer. I Begyndelsen af Tresserne var denne Udførsel vokset til c. 3 Mill. Pd. Kaffe, 4 à 5 Mill. Pd. Sukker og 100 à 150,000 Pd. Manufakturvarer, og Stigningen fortsattes i Halvfjerdserne. Mellem Danmark og Sverige var der overhovedet siden Treaarskrigens Slutning en stadig øget livlig Forbindelse. 1854 udførtes for første Gang en større Mængde Landbrugsprodukter fra Sverige til Danmark; der udførtes da 860 Heste, 2000 Stkr. Hornkvæg og 2300 Tdr. Smør foruden en Del Korn. Dermed begyndte den Transithandel med Landbrugsprodukter fra Sverige over København, der efter 1864 skulde faa saa stor Betydning.

Falbe-Hansen sammenfatter i »Danmarks Statistik« godt en Menneskealders Udvikling ved at sige, at fra 1826 til 1862 var Danmarks Udførsel til Norge, Rusland og Frankrig, Spanien og Portugal aftagen eller dog ikke tiltagen, hvorimod Udførselen til Sverige var vokset til det dobbelte og Indførselen vokset til det femdobbelte. Af Danmarks Indførsels-Handel var kun Indførselen fra Frankrig, Spanien og Portugal mindre i 1862 end i 1826; Indførselen fra alle andre Lande var derimod tiltaget; stærkest viser Indførselen fra England, der var vokset til over det tidobbelte, og Indførselen fra Sverige, der var vokset til det firdobbelte. Indførselen fra Amerika var ligeledes vokset til det firdobbelte, Indførselen fra Preussen til det tredobbelte, og Indførselen fra Rusland og Norge omtrent til det dobbelte.

Vor Søfart stod vel endnu noget i Stampe, men i vor Handel havde der været Vækst og Udvikling, og vor Omsætning var kommen ind i et sundt Spor. Vor Indførsel til eget Forbrug oversteg ikke, hvad vi evnede; og vor Udførsel bestod væsentlig kun i, hvad vi selv tilvirkede, vort Landbrugs Produkter; der var en stærk Stræben efter

at tilvirke saa ren og god en Vare som muligt, om vi end endnu var langt borte fra den Tid, da vi gennem Samarbejdet af Videnskabsmænd og Agerdyrkere i den Retning skulde naa op mod det ypperste, af hvad der i det hele lod sig præstere.

Medens der ellers paa alle Punkter under Frederik VII.s Regering var Fremgang for dansk Skibsfart og Handel, fik en enkelt Gren



205. Asiatisk Kompagnis Plads. Efter Fotografi 1896 af Bering Liisberg.

af den, der siden Fyrrerne var vokset frem til en ikke ringe Størrelse, et Stød, den ikke siden kom ud over. Der sigtes herves til den nordjyske *Skudehandel* (se S. 408 fg.). Det er tidligere omtalt, hvilken Rolle den spillede under Krigen med England. Efter 1814 begyndte den saa smaat igen, men var foreløbig kun af ringe Betydning. Norge var jo nu Udland, og mange Landforretninger, ogsaa af Strandhandlerne, der havde staaet i Forskud for Bønderne, kunde ikke klare sig under det vældige Prisfald og gik fallit. Men fra 1826 tog Skudehandelen igen Opsving. Handelstraktaten med Norge lettede Adgangen til dette Land, Landbrugsprodukterne kom paa ny i Pris, og Bøndernes Købeevne steg. Handelen paa Hamborg og Altona optoges paa ny, og hvor stor Betydning den havde, ogsaa i disse nordligste Egne af

Landet ses af, at der i Reglen ogsaa med Norge afregnedes i Mark Banco. En særlig Grund til denne Afregningsmaade var, foruden det bekvemme i at have et fælles Omsætningsmiddel, de betydelige Omkostninger ved at trassere Veksler paa Norge. Endnu 1849 var Forholdet det, at en tre Maaneders Veksel paa 500 Speciedaler, trasseret paa Christianssand og diskonteret i Hjørring kun gav 929 Rdlr. i Nettoprovenu og altsaa kostede 71 Rdlr. i Renter og Omkostninger.

Ved Aar 1826 var Skudehandlen i Thisted Amt kun ringe, men i Vendsyssel voksede den. Skuderne var maaske nok færre end før, men de fleste var større end tidligere, og desuden fragtedes mange norske Fartøjer, ja adskillige kom, uden at være fragtede, for at sælge Trælast til de Handlende. De vigtigste Handelspladser var *Lønstrup*, *Løkken* og *Blokhus*.

Aarene 1840—56 var Skudehandelens gyldne Tid. I Begyndelsen af Fyrrerne fik flere af Skudehandlerne udvidet Handelsprivilegium, det vil sige Ret til at handle med almindelige Købmandsvarer, dog skulde de tage deres Kolonialvarer fra Købstædernes handlende, — hvad naturligvis ikke overholdtes. I Virkeligheden fik de fleste af de store Vestkystforretninger en betydelig Del af deres Varer fra Hamborg. Norge var stadig Hovedmarkedet. Forbindelserne naaede der fra Bergen i Vest over Stavanger og Christianssand lige til Christiania. Maaske var Handelen ikke mindst paa de mellemliggende Smaastæder. Men saa stærk havde den vokset sig, at der handledes ikke blot paa København og paa Hamborg, men paa Newcastle, Hull, London og undertiden paa Stettin og Riga. Intet Under, at de smaa Vestkystbyer blev Købstæderne ret farlige Konkurrenter.

Hvad der handledes med? Mest med alle Slags Fødevarer (Korn, Smør, Flæsk, Kød, Kvæg og Svin, Malt, Gryn, Æg og Fjerkræ), endvidere med Huder og Skind, Ben, gammelt Jærn, Kartofler, Voks, Mjød, Uld, Hvergarn, Dynevaar og Vadmel. Fra Norge indførtes Tømmer, Jærn, Tjære, Salt m. m., fra England og Hamborg Kul, Tobak, Fajance, Farvevarer, Kolonial- og Manufakturvarer. Manufakturvarer maatte rigtignok ingen af Strandhandlerne handle med undtagen Klitgaard i Blokhus, der havde faaet Bevilling dertil 1850.

Løkken var den største af alle Handelspladserne paa Kysten. Med

sine teglhængte Gaarde og store Kornmagasiner lignede den en lille Købstad. Omkring 1850 skal den en Tid have haft 11 Fartøjer, hvoraf to Skonnerter. Den var paa een Gang Medbejler til og Udhavn for Hjørring, hvis meste Ind- og Udførsel gik over den; saaledes fik Hjørring Jærnstøberi Kul og Jærn ad den Vej. Men ogsaa i *Blokhus* og *Lønstrup*, var der store Forretninger. Om en saadan i sidstnævnte By berettes, at den i Halvtredserne havde en Skonnert til Englandsfart og tre Slupper til Norgesfarten. Foruden Maltgøreri, de store Forretningslokaler og Oplagsrum hjemme, hvoraf et Hus alene til Ben, havdes et tre Etages Pakhus ved Stranden. Der var Ovne til at tørre Kornet, da man saa ikke behøvede at kaste det om Vinteren. Den Havre, der udførtes til England, svovledes, hvorved den blev smuk gul. Kornhuset var 120 Alen langt og 16 Alen bredt. Der omsattes c. 14,000 Td. Korn, saa Kornforretningen alene gav Arbejde til ikke faa Mennesker. Foruden Chefen var der i øvrigt i Forretningen ansat en Fuldmægtig, tre Betjente, en Dreng, en Pakhuskarl, en Saltkarl og en Gaardskarl. Men naar Udskibning fandt Sted medvirkede ved Skibningen c. 70 Mennesker om Dagen. Desuden havde Forretningen sine Kommissionærer og Agenter i England og navnlig i Norge.

Maalt med Nutidsforhold kan vel Vestkystens Storforretninger ikke betragtes som særlig betydelige, men i Datidens Danmark og under de givne Forhold tør de nok kaldes noget af et Særsyn og opfattes som Vidnesbyrd om en mer end almindelig Driftighed og Dygtighed hos Vendsyssels Strandboer.

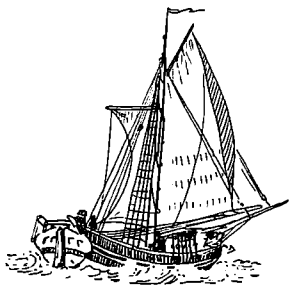
Krigen 1848—50 bragte nogen Forstyrrelse ogsaa i disse Forhold. Blankokreditten opsagdes i Foraaret 1848 ligesom 1807, hvoraf Følgen var, at en Snes Handelshuse i disse Egne fallerede, hvad ikke kunde undgaa at berøre Vestkysthandelen. Men det kom den ret hurtig over. Derimod voldte Krisen 1857 mange af Strandhandlerne, der havde Forbindelser baade med Hamborg og Norge, store Tab; dog ogsaa det vilde man sikkert have kunnet bære, men saa kom Næringsloven af 1857, og den gav Strandhandlerne det første Grundskud, idet Oplandet fyldtes med Høkere, medens de gamle Handelsgaarde ved Kysten begyndte at tømmes for Bøndervogne. Høkerne kunde dog ikke sejre i Konkurrencen, saa længe Bønderne skulde til Strandhand-

leren efter Tømmer eller for at levere Tiendekorn, som disse købte af Tiendeejerne. Desuden mødte Strandhandlerne Fjenden paa hans egen Grund ved at udsende Opkøbere, der rejste rundt i Landet for at opkøbe Smør, Uld og Skind. I det hele var det en ret forbitret Kamp, der førtes med Høkerne, og af hvilken Bønderne høstede Fordelen. Hvem der vilde have sejret, er vanskeligt at sige, men 1871 aabnedes Vendsysselbanen, og den gav Vestkysthandelen Dødsstødet. Lønstrup og Løkken overfløjedes af Hjørring, Blokhus af Brønderslev og Aalborg. Samtidig ophørte Bønderne at sælge deres Korn, og for deres Svin og Fedestude var Norge ikke Markedet. Det Smør og det Kød, man i sin Tid havde prakket de lidet kræsne Nordmænd paa, havde tidt været en slem Vare, Kødet stundom af selvdøde Kreaturer, efter hvad der sagdes, og Smørret som det kunde blive, naar det efter længe at have ligget usolgt i England, hentedes hjem igen, æltedes om og fik en dygtig Tilsætning af Salt. Nu var det fine Varer, der skulde leveres. Smørret, Kvæget og Svinene gik over Frederikshavn eller Aalborg til England eller Tyskland, og Tømmeret fik man billigere ad samme Vej end ved at hente det direkte fra Norge. Følgen blev, at de store Købmandsgaarde paa Vestkysten kom til at staa tomme. Endnu 1896 gik en Skude fra Lønstrup og een fra Løkken Nord paa, men *Skudehandelens* Saga var omme.

Omtrent lige saa uheldige Følger, som Næringsloven havde for Skudehandelen, havde den næsten samtidige *Ophævelse* af *Øresunds*tolden for *Helsingør*. Mange Familier i Byen ramtes haardt, og en ligefrem Udvandring fra den begyndte. Saa stærkt formindskedes Indbyggertallet, at 25 Aar efter var Byen end ikke naaet op til de lidt over 9000 Indbyggere, den havde haft 1855.

Men den enes Død den andens Brød. Hvad der var en Ulykke for Helsingør, blev et Led i Kæden af de Begivenheder, der skulde hjælpe København op. Efter Nedsættelsen i 1842 var Øresundstolden vel ikke længere den absolute Hindring for den københavnske Handels Opkomst, den tidligere havde været. Men det betød dog i mange Retninger ikke lidt for Hovedstaden helt at blive den kvit. Endnu var København ikke meget mere end Landets største Købstad, en By paa 155,000 Indbyggere, der inden for sine Volde drømte

om fordums Herlighed og om, hvad den muligvis i Fremtiden skulde naa til at blive. Imidlertid begyndte den allerede at vikle sig ud af Svøbet. For at lette Omsætningen med Varer, for hvilke Kreditoplaget ikke gjaldt, eller som det ikke gav den tilbørlige Frihed i Handelen med Udlandet, navnlig visse Arter Manufakturvarer, Droguer og Specerier samt de saakaldte »Kurze Waaren«, indrettedes der 1851 paa Københavns Toldbod et *Frilager*. 1849—51 havde der været store Planer fremme om at gøre København til en Frihavn, men de gik foreløbig i deres Moder igen; heller ikke Grosserer A. W. Andersens vidtskuende og storstilede Plan fra Slutningen af Halvtredserne om at forlænge Havnen mod Syd og tilvejebringe et Skibsløb gennem Kalvebodstrand til Køgebugt lod sig gennemføre til Trods for den Tilslutning, den fra alle Sider mødte. Men var det saaledes kun smaa Skridt fremad man gjorde, var Tegnene til Opgang dog umiskendelige. 1845 var Københavns Flaade saa langt nede som ingen Sinde siden Krigen. Den talte, Dampskibene medindbefattet, kun 251 Skibe med knap 29,000 Tons Drægtighed; men alt 1857 var den vokset til 312 Sejlskibe og 14 Dampskibe med en Drægtighed af 43,360 Tons. I oversøisk Fart havde Byen allerede 1851 71 Skibe, hvilket jo maatte siges at være et meget stort Fremskridt i knap 10 Aar fra 1842, da Antallet kun var 10. I det hele blev det mere og mere klart, at efter at de værste Hindringer for Københavns Opkomst var fjernede, laa Fremtiden den aaben. Det gjaldt kun at benytte de rige Muligheder.



SEJLADSEN PAA KULDEN OG PAA VARMEN

1. Sejlads og Handel paa Nordhavet og de nordlige Bilande.

I Middelalderen og langt ind i den nyere Tid var den Opfattelse almindelig, at Nordhavet var et lukket Hav, der — i Nord begrænset af et mægtigt Fastland, Grønland — strakte sig i en stor Bue fra Egnen Sydvest for Island helt over imod Norge. Vel havde allerede Vikingerne omsejlet Norges Nordpynt og var trængt helt ind i Hvidehavet, men endnu i Begyndelsen af det 17. Aarhundrede ser man paa Landkortene (S. 232—33) Grønland aflagt som et Land, der kun ved et forholdsvis smalt Stræde var skilt fra det nordlige Norge.

Nordhavet betragtedes som et dansk-norsk Hav, der i Øst begrænsedes af Norge og Finmarken, i Nord og Vest af det kun lidet kendte Grønland, der, skønt gammel dansk-norsk Besiddelse, midlertidigt var afskaaret fra Forbindelse med Moderlandet. I Nordhavet laa de dansk-norske Øer Færøerne og Island, som tillige med Finmarken i lange Tider var de eneste Steder, der var Genstand for Besejling saa vel fra Danmark som fra de øvrige søfarende Nationer. Hertil kom en Del Sejlads, særlig af Englændere og Hollændere til Murmans-Kysten og Egnen om Hvidehavet, hvor de forsøgte at drive Handel med Russerne, uden at være henvist til Sejladsen gennem de danske Farvande.

De første Efterretninger om Land Nord for Norge skyldes Englænderen *Hugh Willoughby*, der 1553 paa en Opdagelses- og Handelsrejse imod Nordøst angav at være kommet til et af Is omgivet Land, ved hvis Kyst Havet var saa grundt, at en Baad ikke kunde lande. Hvor dette

Land ligger er aldrig bleven opklaret. Den Nation, der har Æren af første Gang at hæve Sløret for det mystiske, imod Nord liggende Land, er Hollænderne. Da disses stærkt drevne Søhandel i europæiske og ostin-



206. Ældste Billede af Eskimoer 1577. Efter Historia Navigationis Martini Forbisseri.

diske Farvande i Slutningen af det 16. og Begyndelsen af det 17. Aarhundrede led et betydeligt Afbræk paa Grund af Krigen med Spanierne, søgte de nye Virkekredse og satte blandt andet stor Kraft ind paa muligvis at finde en Vej til Ostindien Nord om Europa og Asien, den saakaldte Nordøstpassage. Denne Opgave, som først blev løst i 1878—

79 af *A. Nordenskiøld*, blev allerede taget op af Hollænderne i 1594, idet to paa privat Bekostning udrustede Skibe gik paa Opdagelsesrejse Nord om Norge. Det lykkedes dem at komme ind i Kara Havet, hvor de fandt aabent Vand, og overbevist om, at de allerede havde fundet Vejen til Kina, vendte de tilbage til Holland, hvor man straks vedtog at udsende syv lastede Skibe for at aabne den ny Handelsforbindelse. Denne Rejse mislykkedes dog ganske. I 1596 udrustedes en tredie Ekspedition, som fik stor Betydning for Kendskabet til Nordhavet. Ekspeditionen lededes af *Willum Bärentz* og *Jacob van Heemskirk*. De opdagede Bjørne Øen (Beeren Island), som fik sit Navn efter en stor Bjørn, der blev dræbt paa denne Ø, og fandt nogle Dage senere et tidligere ukendt Land, som de troede hang sammen med Grønland, og som senere fik Navnet Spitsbergen. Efter forgæves at have søgt at komme Nord om det ny Land, vendte de tilbage til Bjørne Øen, hvor Skibene skiltes. Bärentz sejlede Øst over mod Novaja Semblia; efter lang Tids Kamp med Isen lykkedes det ham at komme Nord om Øen til Østkysten, hvor han maatte overvintre og døjede meget af den strenge Kulde. Aaret efter maatte Besætningen søge tilbage i Baade. Paa Rejsen led de meget; Bärentz selv døde paa en Isflage, medens det lykkedes en Del af Mandskabet at komme til Kola, hvor de traf Ekspeditionens andet Skib og kom hjem med dette. Dette Skib havde fra Bjørne Øen forsøgt at sejle Nord over langs Østkysten af Spitsbergen, men maatte vende om for Is.

Spitsbergens Opdagelse blev epokegørende, idet den gav Stødet til den mægtige Hval- og Hvalrosfangst, som har været drevet i Nordhavet siden Begyndelsen af det 17. Aarhundrede, og bevirkede, at de nordeuropæiske Magter kom i Strid om Retten til denne øde og ubeboede Øgruppe, der største Delen af Aaret ligger indeklemt under Polarisens knugende Favntag fra den 76. til den 81. Bredegrad. Om den nærmere Udvikling af denne Strid og af Hvalfangsten omkring Spitsbergen henvises til Afsnittet om Hvalfangst.

Om Nordhavets vestlige Del vidste man, at det var fyldt af vældige Ismasser, der var i stadig Drift Syd efter. Man anede, at Grønlands Fastland laa inden for disse Ismasser, men hvorledes dets Figuration var, og om det var beboet eller ej, vidste man intet. Øen *Jan Mayn*, der ligger imellem Spitsbergen og Island, blev opdaget i 1611 af en hollandsk Hval-

fanger af samme Navn. Den blev i den nærmeste Tid derefter benyttet en Del af Hollænderne som Støttepunkt for Hvalfangerne.

Davisstrædet var som nævnt i V. Afsnit genopdaget i 1585, og Vestkysten af Grønland besejledes første Gang fra Danmark i 1605 af en Ekspedition under *Godske Lindenow*'s Kommando; men Østkystens Drivismasser trodsede ethvert Forsøg paa at komme i Land paa denne Kyst, til Trods for at der gentagne Gange udsendtes Ekspeditioner med dette Maal for Øje. Ifølge Beretning fra Hvalfangere er det ikke sjeldent, at disse paa deres Fangstrejser i Isen er kommet saa langt Vest paa, at de har set Grønlands Kyster. Det berettes saaledes, at *Lambert* allerede i 1670 har set Grønlands Kyst paa 79° n. Br., altsaa lige over for Spitsbergen, og i 1661 har den danske Hvalfangerkommandør *Volqvard Boon* (senere Raadmand paa Føhr) første Gang opdaget Scoresby Sund paa 70° n. Br.



207. Sir Hugh Willoughby. Efter Maleri i Greenwich.

Blandt de mange Ekspeditioner, som har forsøgt at komme i Land paa Østkysten, maa særlig nævnes *David Dannells* Rejse i 1652, fordi det paa denne lykkedes ham at komme den sydlige Del af Østkysten nærmere end noget Sejlskib i hele den lange Sejlskibsperiode har kunnet præstere. Ekspeditionen bestod af to Skibe, udrustede under Kong



208. Simon van Salingens Kort (1601) over Nordeuropa. Fra Anecdota cartographica.

Frederik III, der havde givet Generaltoldforvalter *Henrik Møller* Privilegium paa tredive Aar til at besejle Grønland og drive Hvalfangst i de nordlige Farvande. Dannell sejlede Nord om Island og stod over imod Grønland, hvor Isforholdene dette Aar har været særdeles gunstige. Paa c. 65° Br. (omtrent ved det nuværende Angmagsalik) kom han 2. Juni tæt ind under Landet, før han mødte Isbarrieren; han fulgte denne tæt under Grønlandskysten til Kap Farvel, hvorefter han gik op i Davisstrædet til forskellige af de vestgrønlandske Fjorde. Paa Hjemrejsen søgte han igen op langs Østkysten og kom denne nær paa 1 Mils Afstand, men stadig uden at kunne komme i Land. Rejsen forløb særdeles gunstigt, idet han forlod København 8. Maj og allerede 13. September var tilbage i Sundet; men i økonomisk Henseende var den meget ufordelagtig, endskønt han foruden Handel med Eskimoerne paa Vestkysten drev Hvalfangst. Rejserne fortsattes i 1653 og 1654, men Kompagniet med sit trediveaarige Privilegium maatte derefter opløses.

Den Omstændighed, at man ikke paa Grønlands Vestkyst fandt Rester af den gamle nordiske Befolkning, i Forbindelse med nogle Forvanskninger paa de senere udgivne Kort over Grønland, havde fremkaldt den urigtige Opfattelse, at de gamles Østerbygd havde ligget paa Østkysten. Alle Forsøg paa at komme i Land her i det 18. Aarhundrede, strandede dog paa den ustandselige Strøm af vældige Drivismasser, som trodsede alle Anstrengelser, og først i det 19de og Begyndelsen af det 20de Aarhundrede er det lykkedes ved Dampskibsekspeditioner i Forbindelse med Baad- og Slæderejser at kortlægge Østgrønlands Kystlinie, uden at dette dog er kommet den almindelige Skibsfart eller Søhandel til gode. Kun paa et Sted paa denne udstrakte Kystlinie er det med den nuværende Tekniks Midler lykkedes at gennemføre en nogenlunde regelmæssig Besejling, det er paa den i 1894 anlagte danske Koloni *Angmagsalik*, som ligger paa c. 65° n. Br. inden for det Sted, hvor Dannell i 1652 kom Kysten ganske nær.

Medens man i vore Dage ved Sejlads paa Grønland forbinder Tanken med Sejlads paa Vestkystens Kolonier, var dette ikke Tilfældet i ældre Tider. Oprindelig troede man, at Spitsbergen var en Del af Grønland. Man kaldte derfor Sejladsen i Havet om Spitsbergen og Jan Mayn for Sejlads i de grønlandske Farvande eller Sejlads under Grønland, i

Modsætning til Sejladsen paa Vestkysten, der kaldtes Sejlads paa Davisstrædet (Straat Davis). Denne Omstændighed giver hyppigt Anledning til Forveksling særlig i de ældre Beretninger, og det saa meget mere som Hval- og Sælfangere, Traditionen tro, har bevaret denne Udtryksmaade til de seneste Tider.



209. Russiske Lodijer, Skindbaade, se S. 94. Efter Stik i G. de Veers Waerachtige Beschrijving, 1595.

Sejladsen paa Nordhavet var i det 17. og 18. Aarhundrede forbundet med store Farer og Besværligheder, som ikke skyldtes de barske Naturforhold alene. Nordsøen og Atlanterhavet var til Tider oversvømmet af Fribyttere, — »Dünkerkerne« og de nordafrikanske Sørøvere var de mest frygtede — som tumlede sig frit paa Søen og betragtede ethvert Handelsskib som god Prise. Men de nøjedes ikke med hvad de traf paa Søen, men gik i Land og plyndrede paa Kysterne. De gæstede saaledes i 1607 Island og Færøerne og bortslæbte Indbyggerne hundredevis. I nær Slægt med disse Fribyttere var Kaperne, som i de

forskellige Krige i denne Periode udrustedes af de krigsførende Magter og som var meget nærgaaende ogsaa imod neutrale Skibe. Naar Krigen var endt, havde adskillige af Kaperne gjort saa gode Forretninger og fundet saa stort Behag i dette Haandværk, at de optraadte som Sørøvere.

Landevejene var dengang Verden over i en maadelig Forfatning, og Samfærdsel, selv over en nok saa lille Landstrækning, var tung og besværlig. Erkendelsen af Havets store Betydning for Danmark—Norge var i fuldt Maal gaaet op baade for Frederik II.s geniale Statsmand, Peder Oxe og for den Konge, vi fremfor alle kalder Søkongen. Christian IV satte som bekendt al sin Kraft ind paa at udvikle vor Flaade og skaffe gunstige Forhold for Danmarks Handel og Søfart. Resultatet udeblev heller ikke, og hvor utroligt det end lyder for Nutiden, er det dog en Kendsgerning, at Danmark en Tid havde Herredømmet paa Havet i hele Nordeuropa. Det var lykkedes Peder Oxe at faa Sundtolden omlagt og i sin nye Form anerkendt af alle Nationer. Danske Orlogsskibe ansaas for berettigede til at undersøge, om Skibe, som de mødte i Søen, var »ærlige Handelsmænd« eller Fribyttere. Alle Skibe fandt sig i at stryge Topsejlet for danske Orlogsmænd, og alle fandt sig i, at Sejlads Nord om Norge til Skt. Nicholas (Arkangel), af den danske Regering opfattedes som en Omgaaen af Øresundsfarten, hvorfor den i gunstigste Tilfælde forlangte, at saadanne Skibe skulde betale Told som i Øresund.

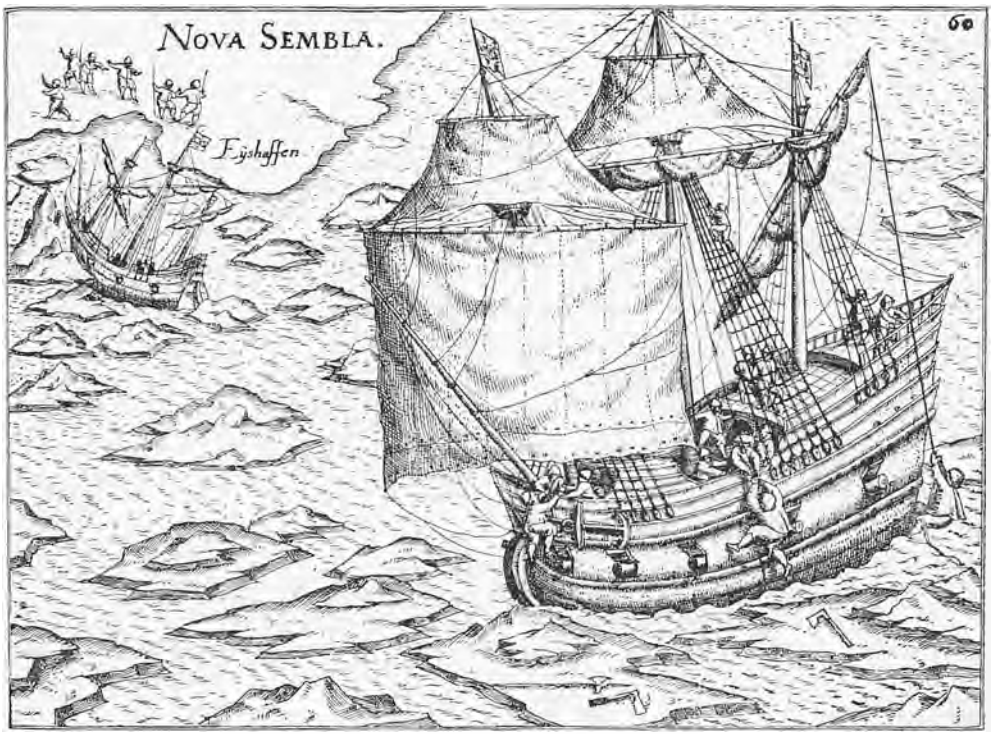
Disse Fordele medførte ogsaa Forpligtelser, og blandt disse var den, saa vidt muligt at holde Farvandene fri for Fribyttere, den vanskeligste. At rense særlig de nordlige Farvande for disse var umuligt; men den danske Regering udsendte dog aarligt Krigsskibe med dette Formaal for Øje, og adskillige Kampe udkæmpedes mellem disse og Fribytterne, skønt Christian IV klagede over, at Kaptajnerne paa de udsendte Skibe ofte viste sig fejge og helst undgik Sammenstød. Udsendelsen af Krigsskibe bidrog dog i høj Grad til at hæve den danske Sømagt, saavel direkte i det almindelige Omdømme, som indirekte ved den gode Uddannelse Besætningerne herved fik. Landets Evne og Adkomst til at optræde som Herrer paa Havet voksede herved, selv om det ikke kunde hindres, at danske Handelsskibe blev anholdt og opbragt, endog af venskabelige Nationers Orlogsfartøjer; navnlig havde Biskayerne for Skik at tvinge

neutrale Skibe til at sejle i deres Ærinde, hvad der i Christian IV.s Regeringstid fremkaldte idelige Vanskeligheder med den spanske Regering.

Danmarks Handel og Sejlads paa Nordhavet koncentrerede sig paa følgende Punkter: Nordlandene i Norge, Island, Færøerne, Grønland og Hvalfangsten i de nordlige Have. Denne sidste er behandlet i et særligt Afsnit og skønt de forskellige Handeler ofte griber ind i hinanden, har man valgt i den følgende Fremstilling at behandle hver af de nævnte Strækninger for sig.

Skulde Herredømmet over alle »Rigets Strømme«, som under Frederik II og Christian IV spillede en saa stor Rolle i Danmarks Politik, kunne opretholdes, og skulde Sundtolden virkelig kunne udstrækkes til at gælde ogsaa for Skibe, der sejlede paa Farvandene heroppe og som Nord om Norge søgte Handelsforbindelse med Rusland, var det uundgaaelig nødvendigt for den danske Stat at udsende Krigsskibe til Nordlandene, dels for som omtalt, at holde Farvandene rene for Fribyttere, dels for at bistaa ved Afgifternes Indkrævning og dels endelig i Anledning af Grænsestridigheder med Sverige om Retten til Finmarken. De afsides liggende Farvande gav rig Lejlighed til Overgreb fra Englændere og Hollændere, der satte sig fast i Fjordene, drev ulovligt Fiskeri og Handel og hyppig paa Fribyttervis røvede og plyndrede. Der var derfor nok at tage fat paa for Krigsskibene, og disse, som i Reglen — trods al Omhu fra Kongens Side — var mangelfuldt udrustede, døjede meget ondt, dels af ufuldkommen Proviant og dels af det stormfulde Vejr, som hyppigt raser langs disse Kyster. Til disse Ekspeditioner maa henregnes Christian IV.s bekendte Nordlandsrejse i 1599, hvor den unge Konge fungerede som Skibschef, for selv personlig at lære denne yderste Grænse for sine Lande at kende. Om Rejsen og dens Æventyr henvises til Afsnit V.

Handelen paa Nordlandene blev i 1586 overdraget til en Del af Københavns Borgere, som fik kongelig Tilladelse til at sejle derop med Skib og Gods for at bringe Indbyggerne de nødvendige Tilførseler og indhandle samt udføre saadanne Varer, som der ikke havdes særlig Brug



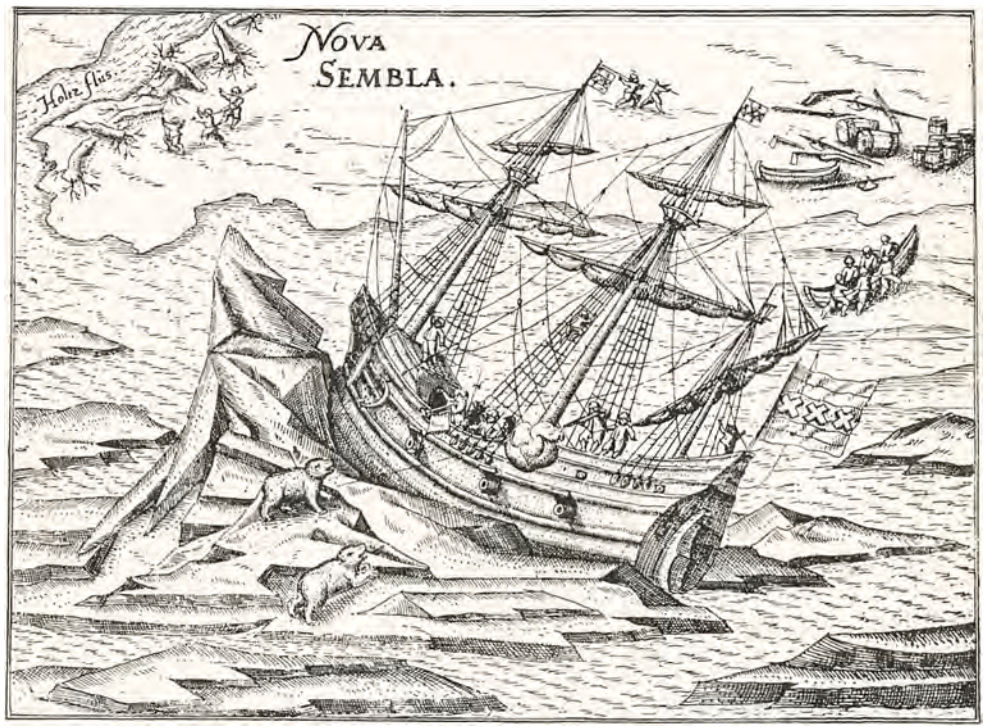
210. Fludseligt Isbrud. Alle Mand om Bord. Efter Stik i G. de Veers Waerachtige Beschrijving, 1595.

for paa Stedet. De til denne Fart udrustede Skibe fik udstedt Søpas, i hvilke det anførtes om Skibene havde Tilladelse til at sejle Nord om Vardøhus.

Der udstedtes paa denne Maade Søpas til to, tre, eller fire Skibe om Aaret. I Reglen var det Byens Borgmestre og Raadmænd, der fik denne Tilladelse, men undertiden udrustedes Skibene af flere Borgere, der var i Kompagniskab om samme Skib. Udbyttet af denne Handelsvirksomhed har formentlig været ret godt, i alle Tilfælde ser man, at Tilladelsen i Reglen gives de samme Mænd flere Aar i Træk. Af de betydeligste

blandt disse maa nævnes *Mikkel Vibe* og *Johan Braem*, der foruden Sejlads paa Nordlandene udrustede Kapere og drev Hvalfangst under Spitsbergen og Finmarken.

Handelen gik paa denne Maade det meste af det 17. og Begyndelsen af det 18. Aarhundrede, men i 1733 indtraf der en betydelig Forandring,



211. En Pinke i Besæt. Efter Stik i G. de Veers Waerachtige Beschrijving, 1595.

idet al Handel paa Nordlandene blev lagt under det allerede 1602 oprettede og med mange Privilegier udstyrede *islandske Kompagni* under Navnet *det islandske finmarkske Kompagni*. Dette Selskabs Historie er nærmere behandlet nedenfor, under Island; her skal kun anføres, at Kompagniet i Længden ikke kunde trives. I 1759 maatte Staten overtage Handelen for kongelig Regning.

Regeringen havde den mærkelige Opfattelse, at de fjerne Kolonier og Handelspladser var særlig egnede til Anbringelse af uheldige Personer, som man ikke gerne vilde beholde i Hjemlandet. De vestindiske

Øer blev under Christian V lyksaliggjort med Skibsladninger af Straffefanger fra Danmark og Norge, og paa samme Maade blev senere Finmarken benyttet som Straffekoloni for visse mandlige og kvindelige Forbrydere, der var dømt til Slaveri. De blev hensat til Arbejde i Fiskerlejerne og skaffede selvfølgelig Kompagniet mange Ærgrelser og Vanskeligheder. Kompagniet gjorde opmærksom paa, hvor uheldig denne Slavekoloni virkede paa de indfødte i Fiskerlejerne, og at Folk, der havde begaaet grove Misgerninger ikke duede til det Arbejde, der krævedes, men at deres Ondskab kom til at gaa ud over andre, og at Resultatet kun blev, at man blev tvunget til at underholde en hel Hob unyttige Folk. Den eneste Indrømmelse, der blev gjort, var at Kongen lovede at iagttage, at ej for mange Delinkventer blev afsendt til Fiskerlejerne i Finmarken.

I henved fire Aar blev den finmarkske Handel drevet af Staten, men i 1763 overgik den til *det kgl. oktroierede Almindelige Handelskompagni*. Dette Kompagni var allerede dannet i 1746 med Brask og Bram og under store Forventninger om en glimrende Fremtid. Efter at Regeringen dette Aar havde sluttet en Freds- og Venskabstraktat med Sørøverstaten Algier, ventede man store Resultater af Handelen paa Middelhavet og Levanten. Planen var at forsyne fremmede med andre fremmedes Varer, samt at faa alle de i Danmark fornødne Varer fra første Haand. Kompagniet, hedder det, skulde indrettes til at navigere fra København og omliggende Lande til Stederne paa Vesterleden, Middelhavet og Levanten, hvorhos det med Tiden skulde overtage Hvalfangsten, oprette Kontorer og Faktorier i Nordlandene og have Forraad og Oplag af alle mulige Varer i København. Kompagniet fik store Friheder og Begunstigelser, og det havde en glimrende Start. Aktiekapitalen var paa 500.000 Rdl. fordelt paa 1000 Aktier, Tegningen gik strygende og Folk priste sig lykkelige ved at have faaet en Aktie; men Resultatet var sørgeligt, — man fik i nogle og tyve Aar aldrig en Skilling i Udbytte, endskønt Kompagniet stadig udvidedes. I 1750 overtog det den grønlandske Handel, i 1763 som nævnt den islandsk-finmarkske Handel, men intet hjalp. Det førte en hensygnende Tilværelse og blev ophævet i 1774.

Aarsagerne til dette uheldige Udfald var forskellige. Der sagdes, at

Kompagniets Handel blev slet eller uredeligt administreret; der indtraf forskellige Søulykker og det fjendtlige Forhold til Spanien, der i 1753 førte til et diplomatisk Brud, viste sig meget uheldigt for Kompagniets Trivsel. Sygdom blandt Faarene paa Island og mislykket Fiskeri ved Finmarkens Kyster opslugte en Del af Selskabets Midler, og en stor Del af disse tabtes ved Hvalfangst. I 1774 indløste Staten Kompagniets Aktier for 300 Rdl. pr. Stk. og den islandske, grønlandske og finmarkske Handel blev atter kongelig under »*Direktionen for de forenede kongelig Grønlandske, Islandske, Finmarkske og Færøske Handeler*«. Det var ikke med sin gode Villie, at Staten overtog disse Forretninger; den indbød til Dannelsen af et Interessentskab, men da ingen tegnede sig, maatte den selv beholde det hele og tage de store Tab, der fulgte med.

Under Direktionen udrustedes i denne Periode et stort Antal Skibe til Hvalfangst saa vel i Nordhavet som i Davisstrædet, men til trods for at store Kapitaler blev sat ind paa at fremme dette Erhverv, gik Foretagendet fuldstændig i Stykker, som detailleret beskrevet under Afsnittet Hvalfangst.

Efterhaanden som Aarene gik, blev Underskuddet større og større, saa Finanskassen stadig maatte yde store Tilskud; man blev til sidst ked af det hele og frigjorde Staten saa vidt dette var muligt. Handelen paa Island blev frigivet for alle danske Undersaatter fra Begyndelsen af 1787 (se Island) og fra 1. Juni 1789 fik alle, baade kongelige Undersaatter og fremmede, Lov til at handle paa Finmarken.

Fra Islands Bebyggelse og langt ind i Middelalderen var Sejladsen paa Island ret livlig og besørgedes af Islænderne med deres egne Skibe. Det berettes endog, at der et Aar var 300 Islændere i Nidaros paa een Gang, for at hente deres Fornødenheder; de var altsaa selv Indehavere af den udenlandske Handel, medens dog en Del norske Købmænd jævnlig søgte derop. Efterhaanden blev de islandske Skibe færre

og færre. Islænderne gik lidt efter lidt ud af Spillet som Søfarere og da de i Aarene 1262—64 sluttede en særlig Overenskomst med den norske Konge Hakon den Gamle, blev det i denne fastsat, at seks norske Handelsskibe skulde besejle Landet med de nødvendige Handelsvarer, en Bestemmelse som tydelig peger paa Tilbagegang i Islændernes egen Skibsfart.

Efter det 13. Aarhundrede begyndte ogsaa Englænderne og Hansestæderne at tage Del i Sejladsen paa Island. Forholdet imellem disse fremmede og Islænderne var ikke godt, og gentagne Gange kom det til Spektakler og blodige Overfald.

I 1547 blev Københavns Borgmestere og Raad, som det hedder, »forlenet med Island og Vespenø (Vestmanøerne) med disse Landes Indtægter, Told og al Kongens og Kronens Rente og Rettighed paa ti Aar for en aarlig Afgift, imod at de skulde lade Landet besejle fra København, og sende en god forfaren Mand direkte dertil, som skulde blive der og føre Tilsyn med, at der »vederfores Indbyggerne Ret efter Norges Lov.«

Det var en stor Begunstigelse, Københavns Magistrat her havde faaet, idet dens Foged styrede Island med samme Myndighed som en kongelig Lensmand. Men indre Uroligheder paa Island, foraarsaget ved religiøse Stridigheder i Anledning af Reformationens Indførelse, forvoldte Magistraten store Vanskeligheder, ligesom hamborgske og lybske Købmænd viste Fogeden aabenbar Trods.

Kong Christian III lod nu udruste en Flaade paa fem Krigsskibe, af hvilke København stillede det ene; men da Flaaden i 1551 naaede derop, var Vanskelighederne blevet løst, idet Hovedpersonerne var bleven dræbt under de lovløse Tilstande, som herskede paa Øen. Christian III blev hyldet og Reformationen indført, men Begivenhederne havde til Følge, at det københavnske Regimente paa Island ophørte. Kongen sendte en Lensmand *Poul Hvitfeld* derop, men Magistraten beholdt sine Handelsfriheder og fik, som en Slags Erstatning for det tabte, *Vespenø* med al Told og anden kongelig Rettighed imod en Afgift af 200 Rdl. aarlig. I 1557, da de ti Aar var omme, ophørte Magistratens Eneret til Handel paa Island, men flere af Københavns Borgere fik i Stedet Privilegium paa at besejle een eller flere Havne. Den væsentligste Handel paa Island blev dog

drevet af fremmede Købmænd, særlig Hamborgere, Lybækkere, Bremere og Hollændere, der havde forpligtet sig til at forsyne Landets Indbyggere med Fornødenheder og herved opnaaede ikke ringe Fordel.

I Begyndelsen af det 17. Aarhundrede begyndte de større Handelskompagnier at florere, i henved to Aarhundreder var det dem, der beherskede Søhandelen fra Danmark. Det første større Kompagni var det *islandske Handelskompagni*, der stiftedes d. 20. April 1602 og indførte Monopolet paa Island. Af Finnur Jonsson (De danske Atlanterhavsøer S. 9) bliver denne Begivenhed betegnet som en af de største Ulykker, der har ramt Island, værre end Uaar, Polaris, Vulkanudbrud o. s. v., idet Islands egentlige Lidelseshistorie først begynder hermed.



212. Seydisfjord.

De mindre danske Interessentskaber, som i de senere Aar havde besørget Sejladsen paa Island, blev sammensmeltet til oven nævnte Kompagni, der fik tolv Aars Eneret til Handel paa Island, imod en aarlig Afgift til Kongen. Kompagniet havde sit Sæde i København, Malmø og Helsingør, og de islandske Havne fordeltes mellem disse saaledes, at den først nævnte By havde seks, de to andre hver syv. Kompagniet skulde forsyne Øen med alle nødvendige Varer og fik mange Forskrifter om dets Forhold over for Indbyggerne. Kongen forbød det saaledes at indføre tysk Øl. Der maatte alene indføres dansk Øl, saa vel »godt, velbrygget og velsmagende« som »gement Øl«. Det maatte ikke lade sine Købesvende overvintre i Hobetal, men kun en, højst to i hver Havn o. s. v.

Da de tolv Aar var forløbne, blev Privilegiet fornyet paa elleve Aar, dog saaledes, at København fik elleve Havne, Malmø to og Helsingør otte. Senere udvidedes Privilegiet til ogsaa at omfatte Færøerne og Vespenø. I 1631 fik Kompagniet Ret til at drive Hvalfangst og Kaperi i de nordlige

Have, med Tilladelse til at opbringe fremmede Skibe, der kom for nær under Landet, hvorhos det blev forbudt Islænderne at handle med andre. Hamborgerne har stadig været slemme Konkurrenter, og for muligvis at ramme Hamborg og lette Afsætningen af de islandske Varer blev Hovedoplagsstedet for disse flyttet til Glückstad, og der blev holdt strengt over, at Varerne først skulde tilbydes Indlandet i fjorten Dage, før de blev falbudt paa det hamborgske Marked.

Trods alle Begunstigelser vilde Handelen ikke rigtig trives, sandsynligvis fordi fremmede, særlig engelske og hamborgske Købmænd, gik Kompagniet i Næringen og tog Broderparten af Gevinsten. Fra Island lød der uophørlige Klager over Misbrug af Monopolet og over at Kompagniet leverede ubrugelige Varer m. m. Tiderne blev trange, Sørøverne forulempede Skibene, man formaaede ikke at besejle alle Havnene, og henimod 1640 synes Selskabet noget nær at have været i Opløsningstilstand. Senere er det dog kommet paa Fode paa ny. Privilegiet blev fornyet 1654, men efter Københavns Belejring fik en Del Borgere i København Privilegier til Handel paa enkelte Havne, og een af dem paa Hvalfangst under Island i tyve Aar. Dette førte til en Proces, som foranledigede, at det islandske Handelskompagni ophævedes 7. Marts 1662, skønt det ejede 18—20 svære Skibe, en ret betydelig Kapital, eget Kompagnihus, stor Reberbane, Smedie o. s. v. I Svenskekrigen havde det uhindret udført sin Sejlads paa Glückstad og solgt sine Varer med Fordel i Hamborg, Holland eller andet Steds. Grunden til Opløsningen var vistnok nærmest den, at Kompagniet ikke holdt det Antal Defensionsskibe, som Regeringen havde forlangt.

Den 31. Juli samme Aar blev der dannet et *nyt islandsk Kompagni* under Ledelse af Præsident *Hans Nansen* og den ansete Købmand *Jonas Trellund* med Privilegium paa tyve Aar. Island blev delt i fire Fjerdedele, og i hver Fjerdedel overdroges Handelen til en enkelt Købmand, der dog kunde tage saa mange Interessenter med, som han fandt for godt. Kompagniet betalte en samlet Sum af 4000 Rdl. i Forpagtningsafgift om Aaret, og Handelen blev drevet med Fordel trods Havenes Usikkerhed, men Monopolet blev ogsaa overholdt med yderste Strenghed og blev mere og mere forhadt paa Island. I 1680 undergik Kompagniet en ny Forandring; der oprettedes et *nyt islandsk Kom-*

pagni med Privilegium paa i tyve Aar at handle paa Island og Færøerne og fiske i 4 Mils Afstand fra Kysterne; saafremt nogen handlede herimod, skulde deres Varer og Skibe være forbrudt til Kompagniet. Der blev fastsat en Takst, hvorefter der skulde sælges og købes; Indbyggerne maatte ikke handle med andre end Kompagniets Fuldmægtige under deres Formues Fortabelse eller endog Straf paa deres Person, efter Sagens Beskaffenhed, i Jærn paa Bremerholm. Kompagniet har sikkert haft store Indtægter og været til stor Fordel for København. Det synes ikke, at Kompagniets Privilegium er bleven overholdt, thi inden de tyve Aars Udløb er hver Havn eller Plads paa Island med omliggende Distrikt bleven bortforpagtet imod en aarlig Afgift til forskellige Købmænd i København. Da Indtægterne ved Handelen var betydelige, blev der i 1702 fastsat en ny Takst, der var en Del gunstigere for Islænderne, men naturligvis medførte Klager fra Købmændene. I Anledning af disse blev der fra 1705 tilstaaet Kompagniet en betydelig Nedsættelse i den aarlige Afgift, imod at Fødevarer og Nødvendighedsartikler skulde sælges billigere.



213. Akureyri ved Øfjord.

Den stykkevise Bortforpagtning viste sig efterhaanden ufordelagtig i flere Henseender, og fra 1733 samledes det hele igen under et sluttet Kompagni »*Det Islandsk-Finmarkske Kompagni*«. Dette Kompagni har sikkert gjort gode Forretninger, thi Afgiften, som fra Begyndelsen var sat til 8000 Rdl. aarlig, blev efter ti Aars Forløb forhøjet til det dobbelte. Vanskelighederne for Kompagniet var dog store, Hollænderne drev ulovlig Handel efter en udstrakt Maalestok, og Islænderne foretrak langt Handelen med disse, dels paa Grund af stadigt voksende Uvillie imod det danske Handelskompagni, og dels fordi Hol-

lænderne bød gunstigere Vilkaar. De danske Skibe gik i Reglen ikke fra København før sent hen i April Maaned, medens over halvhundrede hollandske Hukkerter og Galioter tidlig om Foraaret mødte paa Pletten og opkøbte den bedste Stokfisk, saa de danske Handlende maatte nøjes med det, de andre havde vraget. Der klagedes fra Island over, at Kompagniet misbrugte sit Monopol og leverede slette Varer. For at beskytte Handelen og Fiskeriet, sendte den danske Regering i 1740 en Fregat til Island og Færøerne, som hjembragte seks hollandske Fiskehukkerter, der var konfiskeret af Retten paa Island og solgtes i København. En Kadet og fem Matroser, som havde besat en syvende Hukkert, blev overmandet af de om Bord værende Hollændere og ført til Amsterdam, hvor man holdt dem i Fængsel. I København tog man Repressalier ved at fængsle de dertil bragte Hollændere, og udvirkede paa den Maade, at alle blev sat paa fri Fod.



214. Reykjavik, set fra Land.

I de nærmest følgende Aar blev Forholdene om muligt værre, idet Kompagniet til Side satte alle Hensyn til Islændernes Tarv. Inden for Kompagniet selv havde Forholdene udviklet sig saaledes, at dette var gaaet over paa de københavnske Hørkræmmeres Hænder, hvis Lavsbestemmelser udelukkede alle andre Købmænd. De gamle islandske Købmænd blev uden videre sat ud af Handelen, naar de ikke havde tjent som Drenge og Svende i Hørkræmmerlavet. I en Erklæring forfattet af Generalprokurør *Stampe* i 1756 om Hørkræmmernes Forsyndelser imod Indbyggerne paa Island, som jo ikke maatte handle med andre end Kompagniet, staar: »Dette (Kompagniet) havde nemlig i de fiskeløse og for Islænderne særdeles haarde Aaringer ikke forsynet Landet med et tilstrækkeligt Antal Mel og Kornvarer, men derimod med Brændevin, Tobak og Kramvarer til Overflod; det havde bortført al den Tørfisk, det kunde bekomme, saaledes at Indbyggerne led Nød, det havde

uden videre undladt at besejle nogle af Havnene, solgt bedærvede Varer for gode og brugt urigtig Maal og Vægt.« Til sidst blev Klagerne saa talrige og overvældende og Kompagniets Underbalance saa stor, at Staten i 1759 maatte overtage Handelen og, ligesom den færøske, drive den for kongelig Regning under Overopsyn af den energiske og dygtige Købmand *Niels Ryberg*. Denne Ordning varede



215. Vestmann-Øerne.

kun i fire Aar, thi fra den 15. August 1763 blev Monopolet paa den islandsk-finmarksk-grønlandske Handel givet til det i 1746 dannede »*almindelige Handelskompagni*« imod en aarlig Forpagtningsafgift af 7000 Rdl. til Kongens Kasse. Kompagniets Ophævelse i 1774 er omtalt foran (S. 465).

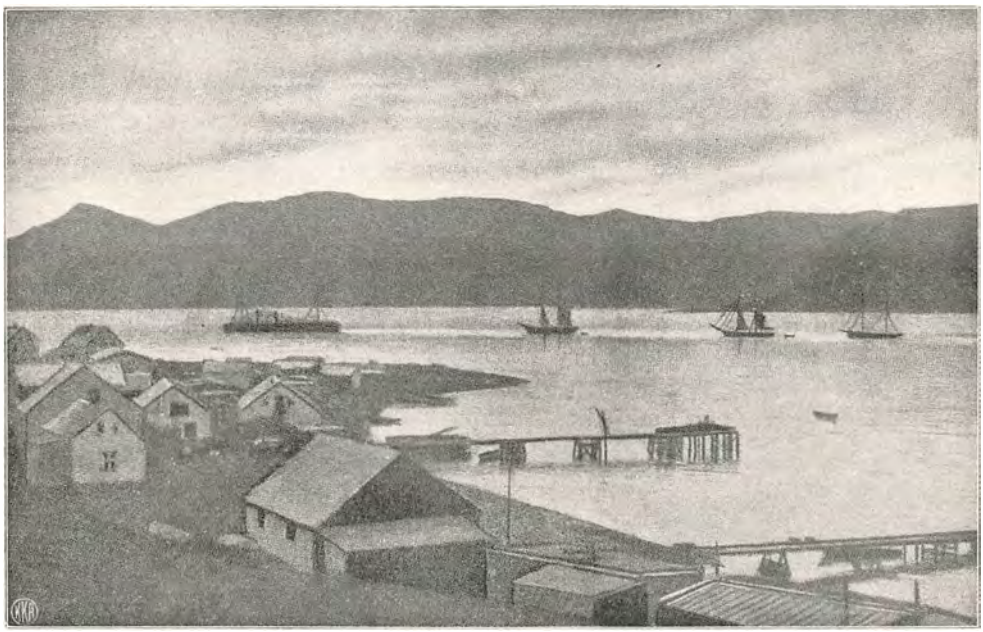
Den danske Handels-Søfart tog i øvrigt betydeligt til i Tresserne af dette Aarhundrede. Den vestindiske Handels Frigivelse, Udvidelse af Handelen i Østersøen og den store Søkrig mellem Frankrig og England fremmede Fragtfarten i høj Grad, men Krigen bragte paa den anden Side store Vanskeligheder, idet den gav de krigsførende Magters Kapere frit Spil. De neutrale Skibe respekteredes lige saa lidt som de

fjendtlige. Navnlig var de engelske Kapere meget hensynsløse og opbragte mange danske Skibe. Reklamationer hos Regeringen i London var frugtesløse, saa man maatte lade Handelsskibene konvoiere af Krigsskibe. Det i 1756 afsluttede bevæbnede Neutralitetsforbund mellem Danmark og Sverige fik paa Grund af indbyrdes Uenighed og modstridende Interesser ikke den tilsigtede Betydning.

I 1780 afsluttedes derimod Forbund med Sverige og Rusland om gensidig Beskyttelse »væbnet Neutralitet«, ved hvilken de respektive Lande forpligtede sig til at lade Handelsskibene konvoiere af Orlogsskibe, som med Magt skulde modsætte sig det hensynsløse Kaperi og hævde Grundsætningen: »frit Skib gør fri Ladning«.

Efter det almindelige Handelskompagnis Undergang i 1774 maatte Staten igen, om end nødtvungent, overtage de forskellige Handeler paa Nordhavet. De sluttedes sammen under een *Direktion for de forenede kongelige grønlandske, islandske, finmarkske og færøske Handeler*, der foruden den anden Virksomhed drev Hvalfangst i Nordhavet og Davisstrædet for kongelig Regning. Under Afsnittet Hvalfangst er der gjort Rede for dette fuldstændig mislykkede Foretagende, som bragte Staten saa store Tab, at man til sidst maatte opgive det Hele. Fra Begyndelsen af 1787 blev Handelen paa Island givet fri for alle Kongens Undersaatter, og de kongelige Handelssteder paa Island bortsolgtes efterhaanden, væsentlig til københavnske Handelshuse. Adskillige københavnske Købmænd og Skibe fra Norge og Hertugdømmerne optog Handelen og fik en Række Begunstigelser. I den kgl. Handels Tid havde Indførselen fra Island haft en Værdi af c. 200,000 Rdl. aarlig, hvoraf over Halvdelen kom paa Fisk, og derefter de største Beløb paa Strømper og Vanter. Efter 1787 blev Omsætningen noget lignende, men medens Staten havde tabt, tjente Købmændene. Islænderne var derimod i høj Grad utilfredse med Byttet. I 1796 indkom der Klager, underskrevet rundt om paa Øen, saa vel af Embedsmænd som andre Indbyggere. Man beklagede sig over, at Købmændene betalte for lidt for Islændernes Varer og tog for meget for deres egne; de sørgede ikke for at Øen forsynedes med det nødvendige, og de forurettede Indbyggerne ved forkert Maal og Vægt. De ønskede at faa fri Handel ogsaa for fremmede og Understøttelse for Islænderne til selv at sætte Handelsfore-

tagender i Gang. Tonen i denne Klage var særdeles bitter og lidenskabelig, hvorfor Regeringen tog den meget unaadig op, og især harmedes man over at Embedsmændene havde skrevet under. Efter at have undersøgt Sagen fandt man ikke Klagerne begrundede og afviste dem i 1798, idet man erklærede, at det vilde være en Forurettelse af de



216. Nordfjord paa Island.

kongelige Undersaatter, saafremt man gav fremmede Ret til Handelen, og man udtalte, at Undersøgelserne havde vist, at det ny Handelssystem i Virkeligheden havde været til Gavn for Island, idet man i saa Henseende henviste til Folketallets Forøgelse.

Forholdene blev i alt væsentligt uforandrede endnu i en lang Periode, og først ved Lov af 15. April 1854 ophævedes Monopolet, idet Handelen blev frigivet for Købmænd ogsaa af fremmede Nationer. Her saa vel som paa Færøerne viste den kommende Periode, hvilken Ulykke Monopolet havde været for Island; der havde i det 17. og 18. Aarhundrede været Tilbagegang paa saa godt som alle Omraader. Fattigdom og Elendighed var almindelig, og det tog lang Tid at bringe Befolk-

ningen paa Fode igen, men Fremgangen i det 19. Aarhundredes sidste Halvdel var meget betydelig.

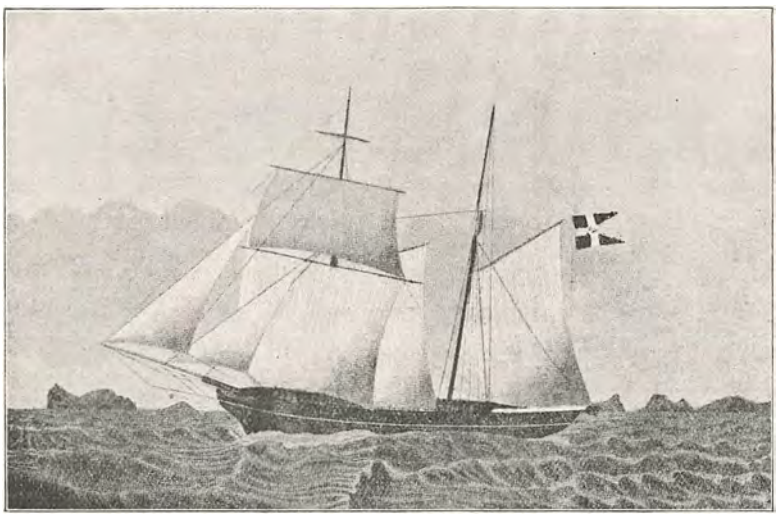
Fiskeriet under Islands Kyster har altid været et af de betydeligste Fiskerier i Verden, og Kystfiskeriet, d. v. s. Fiskeri med aabne Baade har fra Landets første Bebyggelse været en af dets Hovednæringsveje, men det er saa godt som udelukkende drevet af Islænderne selv. Havfiskeriet paa de store Fiskebanker under Island er derimod lige fra det 15. Aarhundrede drevet af fremmede Nationer, særlig Hollændere, Englændere og Franskmænd, der hyppig var meget nærgaaende imod den islandske Befolkning og indbyrdes ragede i Klammeri, saa at disse Nationer maatte udruste Orlogsskibe for at holde Justits. Dansk Deltagelse i dette Fiskeri har aldrig været af særlig Betydning. I Begyndelsen af det 19. Aarhundrede og særlig efter Monopolets Ophævelse, begynder Islænderne selv at deltage i Havfiskeriet med større Fartøjer, og fra denne Tid at regne har det taget et umaadeligt Opsving, men Beskrivelsen heraf falder udenfor Rammen af denne Artikel.

Sejladsen paa Island frembyder ikke saa store Farer, som Sejladsen paa Færøerne. Vel er Havet Syd for Island hærget af stærke Storme og hele Sydkysten blottet for Havne og Stoppepladser, men paa de øvrige Kyster findes store, dybe Fjorde tæt ved hinanden, hvor Skibe uden særlige Vanskeligheder kan søge ind og finde ret gode Ankerpladser. Tidevandsstrømmen er vel betydelig, men dog langt fra saa rivende som i de færøske Sunde.

Nordkysten kan undertiden være stærkt belemret med Polar-Is, der kan optræde i saa store Mængder, at al Sejlads forhindres, og i særligt slemme Isaar kan Isen endog blokere Østkystens Fjorde. I Reglen indtræffer denne Isblokade kun om Foraaret, saa at Havnene kan besejles længere hen paa Sommeren.

I dette Værks Afsnit V er der gjort Rede for *Grønland*'s Genopdagelse i Slutningen af det 16. og Begyndelsen af det 17. Aarhundrede. Det

varede dog længe inden denne Opdagelse fik nogen reel Betydning for den danske Skibsfart og Handel. Vel ser man allerede i 1616, at der dannes Hvalfangerselskaber, hvoraf et under Navnet »*det grønlandske Kompagni*« fik Eneret til at fange Hvaler under Grønland, hvormed man den Gang mente Spitsbergen (se Afsnittet Hvalfangst). I 1652 dannedes igen et grønlandsk Kompagni med tredive Aars Privilegium, der under David Dannells Kommando udsendte Ekspeditioner til Grønland,



217. Islandsk Postskonnert fra omkr. 1855.

baseret dels paa Handel og dels paa Hvalfangst, men allerede efter tre Aars Forløb maatte det indstille sin Virksomhed, da den ikke betalte sig.

Ogsaa paa Sejladsen i Davis-Strædet (Straat Davis) kom Hollænderne de Danske i Forkøbet. Allerede 1616 opdagede de Cumberland Island paa Østsiden af Davisstrædet og tog Grønlands Vestkyst i Besiddelse for Generalstaterne, hvorfor de kaldte Landet »Statenland« og Sydspidsen for »Statenhoek«. De udrustede et betydeligt Antal Skibe, der drev Hvalfangst og handlede med de Indfødte. Efterhaanden havde de faaet Indpas langs hele Grønlands sejlbare Vestkyst helt op forbi 70° n. Br. og havde sat sig saa fast her, at det syntes haabløst at konkurrere med dem fra de nordiske Riger. Fra Aar 1715 foretog den hollandske

Hvalfanger *Feykes Haan* Hvalfangst i disse Egne, og allerede fra 1719 foreligger der en hollandsk Beskrivelse af Grønland og dets Indbyggere samt Kort over Davisstrædet fra hans Haand, som vidner om et meget nøje Lokalkendskab til saa vel Landet som dets Indbyggere; dette Værk har saameget større Interesse, som det er første Gang der fremkommer en fyldig og paa grundigt Kendskab til Eskimoerne bygget Efterretning om Land og Folk.

Det første alvorlige danske Kolonisationsforsøg, som ledede til en fast og stadig Forbindelse mellem Grønland og Danmark, blev foretaget i 1721 af Grønlands Apostel *Hans Egede*. Motivet til denne Rejse var ikke Handel, men Mission, idet hans Bestræbelser gik ud paa at bringe Evangeliet op til sine gamle Stammefrænder, som man ikke havde hørt fra i flere hundrede Aar, men hvis Efterkommere han bestemt ventede at finde. Han fandt dem ikke, men derimod kom han i Forbindelse med den hedenske eskimoiske Folkestamme, som boede langs hele Vestkysten, og han viede som bekendt sit Liv til at prædike Evangeliet for disse halvvilde Mennesker.

Han fik forinden sin Afrejse dannet »*Det oktroierede grønlandske Kompagni*«, hvis Hovedsæde var i Bergen. Det søgtes fremmet ved et Tvangslotteri, en almindelig Kontribution fra Rigerne og lignende overordentlige Foranstaltninger. Trods alle kunstige Midler trivedes Kompagniet ikke; allerede i 1727 opløstes det, Kongen overtog Handelen og besluttede at udvide de der anlagte Kolonier. Bestyrelsen overdroges til Admiralitetet, og i de nærmest følgende Aar udsendtes flere af de kgl. Skibe til Grønland med Mandskab til Kolonierne og til Hvalfangst, ligesom det bestemtes, at seks islandske Familier skulde bosættes ved hvert af Etablissementerne. Da Kong Frederik IV døde i 1730, og Kolonisationen ingen Fremgang havde haft, bestemte Kong Christian VI, at alle Danske i Grønland skulde hjemkaldes og Kolonierne ophæves. Det lykkedes dog Hans Egede at omstemme Kongen, og i 1734 blev Besejlingen overladt til Købmand *Jakob Severin*, som fik et aarligt Tilskud, først 2000, senere 5000 Rdl., imod at han skulde underholde Missionen og sørge for Handelens Opkomst. I Begyndelsen blev Handelen beskyttet af et Krigsskib, men fra 1738 udrustede Severin selv med kongelig Tilladelse og Understøttelse D e f e n s i o n s s k i b e , der førte dansk Or-

logsflag og Vimpel, var bestykket med Kanoner fra Tøjhuset og havde Lov til at bemestre sig »de hollandske Lurendrejere«, som drev ulovlig Handel paa Grønlands Kyst eller blot fandtes indtil en Afstand af 10—15 Mil fra Land.

Straks fra den første Tid havde de Danske mange Vanskeligheder at



218. Natsinguat Kako. Grønland.

overvinde med Hollænderne, der betragtede sig som Landets retmæssige Ejere, efter i flere Aar uhindret at have drevet Handel med Eskimoerne, hvorfor de ikke vilde vige Pladsen for den danske Kolonisation. Flere af de af Hans Egede anlagte Hvalfanger-Stationer blev tagne af Hollænderne, nedbrændt og ganske ødelagt. I 1739 opbragte Severin fire hollandske Skibe, men Hollænderne tog Repressalier og Følgen blev langvarige diplomatiske Stridigheder og heraf følgende Rustninger.

Handelen paa Grønland betalte sig ikke, skønt den paa alle Maader blev støttet af Regeringen med ekstraordinære Tilskud og Gaver. Seve-

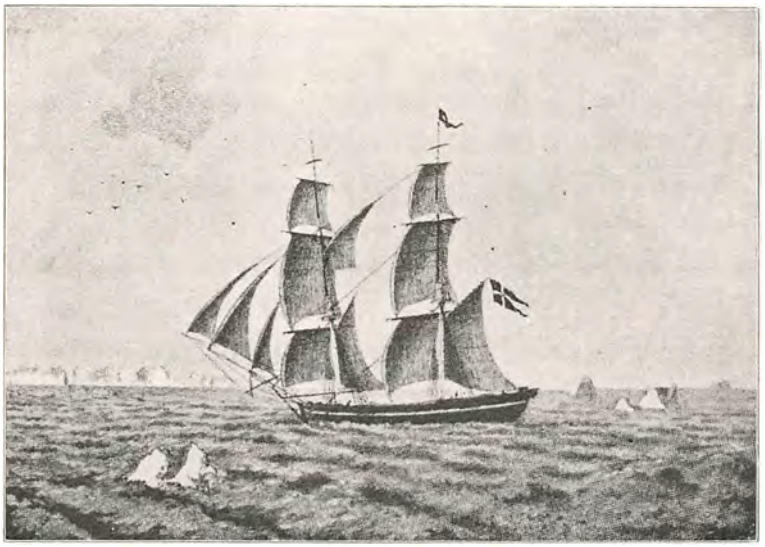
rin fratraadte Handelen i 1750 og døde fire Aar efter som en forgældet og fattig Mand.

Monopolhandel og Mission gik i 1750 over til »*det almindelige Handelskompagni*« (se Pag. 471) med det samme aarlige Tilskud af 5000 Rdl. fra Kongens Kasse, der dog fra 1756 forøgedes til 7000 Rdl. Men hverken Handelen eller den i Forbindelse dermed drevne Hvalfangst betalte sig, og ved Kompagniets Opløsning i 1774 blev det opgjort, at den grønlandske Handel medførte et aarligt Tab af over 107.000 Rdl. Handelen blev derefter igen kongelig Monopolhandel, hvad den har været siden den Tid, om end under forskellige Direktioner, først sammen med den islandske, finmarkske og færøske Handel, og, efterhaanden som de to første udskiltes, under samme Direktion som den færøske.

I 1775 var Løsenet Hval- og Robbefangst. Englænderne og Hollænderne havde tjent store Summer paa denne Fangst, det samme maatte kunne ske i Danmark. Man ansaa Robbefangst og Grønlandshandel som det eneste og sikreste Middel til at drage Nytte af Havets Skatte, og Staten besluttede derfor at udruste Hvalfangerskibe og drive Hval- og Robbefangst i det Store. Foretagendet blev sat i Forbindelse med den grønlandske Handel; store Magasiner og Trankogerier blev anlagt i København, en Mængde store og smaa Skibe, de saakaldte »Hækbaade« blev bygget og i Aarene 1776—1782 udsendtes ikke mindre end 123 Skibe, der fangede 204 Hvaler. Skønt dette Udbytte var yderst ringe og Tabet stort, vedblev man at fastholde Planen, overbevist om, at Fangsten dog til syvende og sidst vilde give Overskud. Det bevirkede, at Tusinder af Hænder blev sat i Bevægelse, men Udbyttet udeblev.

For at opnaa en gunstig Ordning af Handel og Mission paa Grønland, blev der ført lange og indviklede Forhandlinger. Tabene i 80erne var meget store, navnlig paa den med de kgl. Skibe drevne Hval- og Robbefangst. Denne blev derfor opgivet i 1789, og Skibene blev solgt. At opgive Handelen paa Grønland nu vilde være at prisgive Grønlænderne; man frygtede for at overlade Handelen til private, da disse sandsynligvis vilde udnytte de paa et meget primitivt Standpunkt staaende Indbyggere og derved ødelægge Kolonierne. Man besluttede derfor i 1790 at prøve følgende Ordning i ti Aar. Handelen skulde vedblive at være

et kongeligt Monopol, og Missionen skulde opretholdes. Til Raadighed for Driften stilledes et Grundfond paa 250.000 Rdl., som skulde forrentes med 4 %. Af det derefter fremkomne Overskud skulde $^2/_3$ tilfalde Staten og Resten fordeles blandt Handelens Embedsmænd som Opmuntring for Iver og Paapasselighed. Denne Ordning viste sig heldig. Efter de første fem Aars Forløb havde der været et Overskud paa



219. Briggen »Hvalfisken«, som sejlede paa Grønland fra 1801—1900. Efter Maleri fra omkr. 1840.

95.000 Rdl. efter at Renten var betalt. Handelen var drevet med en halv Snes Skibe og der var indført Varer fra Grønland for omkring 100.000 Rdl. om Aaret. Noget lignende Resultat kom man til efter de ti Prøveaars Forløb, og man besluttede derfor at fortsætte, idet man dog var saa forsigtig at nedsætte Embedsmændenes Procenter af Overskudet noget. Fald i Priserne paa de grønlandske Varer, særligt Tran og Hvalfiskebarder, bevirkede vel at Handelen af og til gav Underskud, men i det store Hele lykkedes det at bevare et rimeligt Overskud.

Paa denne Maade er Handelen fortsat lige til den seneste Tid, og skønt Monopolhandelen efterhaanden faldt bort for Finmarken, Færøerne og Island, til stor Gavn for disse Lande, er den stadig vedligeholdt for Grønland, ikke for at skaffe Handelen Fordele, men udeluk-

kende for at gavne det lille eskimoiske Samfund, som paa Grund af det arktiske Klimas Strenghed saa godt som udelukkende er henvist til at leve sit Liv paa eskimoisk Vis, ved Jagt og Fiskeri fra de grønlandske Kajakker, og tillige for at skærme dem mod de med Verdenskulturen følgende epidemiske Sygdomme, der, som Erfaringen har vist, bortriver en stor Del af Befolkningen, saafremt de faar Indpas deroppe.

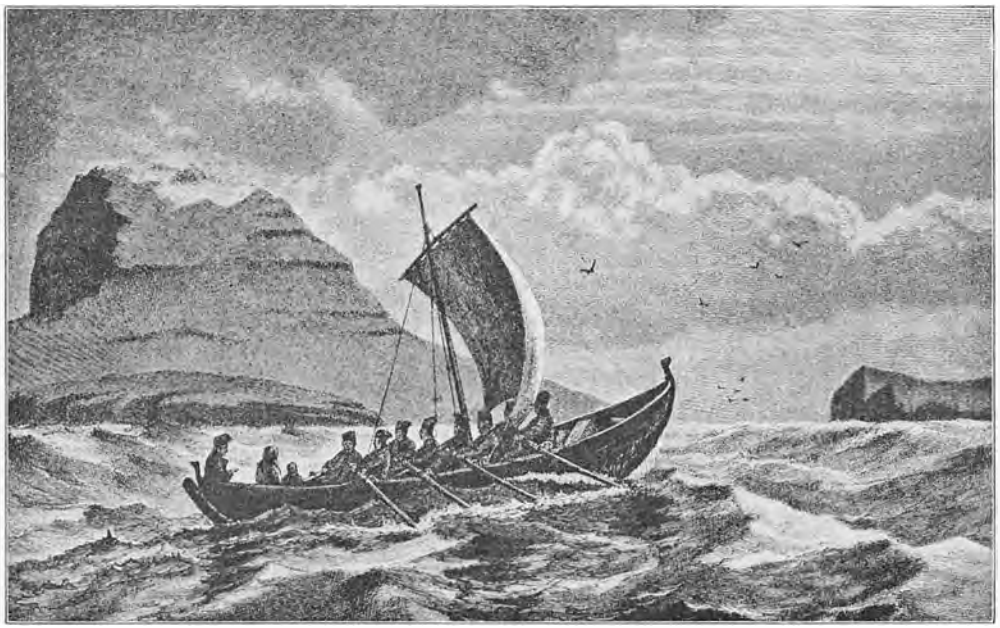
Devisen for den kgl. grønlandske Handel har derfor været »Grønland for Grønlænderne«, og ved Fastsættelsen af administrative Bestemmelser har man sat Grønlændernes Vel i første Række og Hensynet til Handelens Udbytte i anden Række.

S e j l a d s e n paa Grønland frembyder og har altid frembudt store Vanskeligheder, foraarsaget ved de umaadelige Ismasser, som hyppigt blokerer en stor Del af Grønlands Kyster. Langs Østkysten findes det naturlige Afløb for al den Is, der er dannet i det store Polarhav (Storisen). Den gaar som en ustandselig Strøm ned langs Østkysten og hindrer dennes Besejling, runder Kap Farvel og søger derefter op i Davisstrædet i større eller mindre Masser og i større eller mindre Afstand fra Land, idet den undertiden om Foraaret kan naa helt op til Kolonien Godthaab paa 64° n. Br. Den i Davisstrædet Nord fra kommende Is (Vestisen), søger ned langs Nordgrønlands Vestkyst og kan blokere de herværende Havne til langt ind i Juni Maaned. Hertil kommer de mægtige Isfjælde, som ved Sommerens Nærmelse skyder ud fra Vestgrønlands storslaaede Isfjorde, og som til enhver Tid af Aaret kan findes hvor som helst i Davisstrædet, og som smaa klippefulde Smaaøer driver Syd paa med Havstrømmene. Ofte baner de sig Vej op imod Vinden, idet af og til store Stykker Is losner sig og falder ned fra Siderne (»Kalver«, som det kaldes) og bevirker, at Isfjældet vælter omkuld og foraarsager en voldsom Bølgebevægelse og et Oprør i Vandet, som kan være skæbnesvangert for Skibe, der tilfældigvis findes i Nærheden. Hertil kommer, at man i Davisstrædet hyppigt overfaldes af Taage og usigtbart Vejr, som gør det vanskeligt for Skibsførerne at holde sig i Afstand fra de omkring drivende Isfjælde og Ismasser. For saa meget som muligt at undgaa de Syd for Kap Farvel liggende Storismasser, maa Skibe derfor gaa 25 til 30 danske Mil uden om dette Forbjærg, før de søge op i Strædet, men altid maa de være forberedt paa at komme ind i Isen

og tage de dermed følgende Knubs. Skibe i denne Fart har derfor altid været særligt stærkt byggede og stærkt fortømrede, omtrent som Hvalfangerne ved Grønlands Østkyst (se Afsnit om Hvalfangst). Foruden de almindelige Sømandsegenskaber har Sejladsen paa Grønland derfor altid fordret Kendskab til Sejlads i Is og et øvet Øje til paa Himmelens Farve at kunne se, hvor der findes aabent Vand og hvor der ligger store Isflager, samt til i Taage og Tykning at have paa Følelsen, naar man nærmer sig Isfjælde og andre Farer for Sejladsen. Statsmonopolet paa Sejladsen paa Grønland har bevirket, at den kgl. grønlandske Handel altid har haft Skibsførere, som ved mangeaarig Øvelse har været fortrolig med Farerne ved denne Sejlads; denne Omstændighed og de altid vel vedligeholdte, stærkt fortømrede Skibe har bevirket, at den danske Skibsfart paa Grønland har været gennemført med forholdsvis ringe Tab, til Trods for de for Sejladsen paapegede Vanskeligheder, men ikke sjældent er det hændet, at Sejlskibene paa Grund af Isforhold og andre Vanskeligheder har været nødsagede til at overvintre i Grønland.

Handelen paa Færøerne havde i Middelalderen været fri, men gik efterhaanden mere og mere over i Hænderne paa de hanseatiske Købmænd i Bergen. I 1556 gav Christian III Borgmesteren i København *Mikkel Skriver* ikke alene Eneret paa Handelen, men tillige Forlening af Øerne, saaledes at han oppebar Kronens Rente og Rettighed imod at aflægge aarligt Regnskab og yde Kongen tre Fjerdedele af Indtægterne ved sit Købmandskab. Ved et kgl. Brev til Indbyggerne blev det bestemt, at han havde de samme Rettigheder som den tidligere kgl. Lensmand. Han beholdt dog kun denne begunstigede Stilling i tre Aar og afløstes i 1559 af *Anders Jude*. Det var naturligvis forbundet med Fare at lægge saa stor Magt og Myndighed i enkelt Mands Haand, og som det var at vente indløb der Klager fra Færingerne over, at de blev forurettede og meget ilde behandlede. At Klagerne har været berettigede viser sig ved,

at Kongen afsatte ham som Lensmand i 1565. Ikke destomindre fik han i 1569 sammen med en anden københavnsk Købmand Privilegium paa at besejle Færøerne i fire Aar, men Klagerne over Forurettelse og for høje Priser fortsattes. I 1571 blev Øerne derfor henlagt under Bergenshus, og Indbyggerne selv fik Bevilling paa Handelen. Denne Frihed varede dog



220. Færingbaad under Nolsø. Efter Maleri af Chr. Blache.

kun i to Aar, idet det paa Grund af Sørøvernes frække Optræden viste sig vanskeligt for Indbyggerne at forsyne Øerne regelmæssigt med de nødvendige Varer. Handelen blev derfor i nogle Aar overdraget til en stor hamborgsk Købmand, men i 1578 bestemte Kongen, tilskyndet hertil af sin Rentemester *Christoffer Valkendorf*, at løse Vanskelighederne ved at drive Handelen paa kongelig Regning. Paa denne Tid kom den berygtede og berømte Kaper og Fribytter, Færingen *Mogens Hejnesøn* til at spille en fremtrædende Rolle ved Øernes Besejling. Han havde forstaaet at sætte sig i Gunst hos Kongen, i saa høj Grad, at han ved forskellige Intriger fik udvirket, at Valkendorfs ovennævnte Forslag

allerede Aaret efter dets Ikrafttræden blev hævet, og at Besejlingen af Færøerne blev givet ham som Privilegium i Forening med nogle Medredere i Bergen. Til Besejlingsretten var knyttet Oppebørselen af Kronens Indtægter. Desuden fik han Ret til at udruste et Skib paa orlogsvis og angribe de Sørøvere, som han mødte, men han maatte ikke overfalde »den søfarende Mand, som var paa sin retfærdige Rejse«. For at støtte Kongens Forordning om Afgifter af Skibe, der Nord om Norge gik til det Hvide Hav, fik han endvidere Tilladelse til i aaben Sø frit at angribe enhver Hollænder, som agtede sig til Rusland Nord om Norge, at erobre Skibet og føre det til Bergen, idet Halvparten af Udbyttet skulde være Kongens og Halvparten Mogens Hejnesøns. Med disse Privilegier var Mogens Hejnesøn i Virkeligheden udnævnt til kongelig eneberettiget Sørøver i Nordhavet, og han forstod at udnytte denne privilegerede Stilling. Han var uden Tvivl en dristig og dygtig Sømand, der som de gamle Vikinger tumlede om paa Havet i bestandig Kamp, altid rede til at vove en Dyst, medens han overlod Handelen paa Færøerne til sine Medredere i Bergen.



221. En Otteaaring fra Vestmanhavn.

Det varede ikke længe, inden Rygterne om hans Færd kom Kongen for Øre; men med en utrolig Dristighed talte han sin Sag og fik atter Kongens Naade ved et Løfte om at genfinde Grønland ved egne Midler. Generhvervelsen af Grønland havde længe været Kong Frederik II.s kæreste Tanke. Flere Gange havde han søgt at sende Ekspeditioner derop, men hver Gang var de mislykkedes, og Mogens Hejnesøn vidste nok, hvad han gjorde, da han fremsatte dette Tilbud. I 1581 fik han en Ekspedition udrustet, dog kun ved at udpine den færøske Befolkning paa det skændigste. Selve Ekspeditionen er uden Tvivl bleven ledet med den Mogens Hejnesøn særegne Iver, og det lykkedes ham ogsaa at faa Grønlands Jøkler i Sigte. Da Isen imidlertid hindrede ham i at naa ind

til Kysten, gik han længere imod Nordøst i den Tro, at Østerbygden maatte ligge her, men her mødte han Vanskeligheder baade af Is og Storm og maatte til sidst opgive Forsøget.

For at bevare Retten til Sejlads paa Færøerne maatte Mogens Hejnesøn fra 1581 gaa i Kompagni med en Købmand i Hamborg og en Borger i København, idet de tilsammen fik Privilegium paa fem Aar. Forskellige alvorlige Retssager trak sammen om Mogens Hejnesøns Hoved, og allerede i 1583 blev den kongelige Tilladelse til at besejle Færøerne taget fra ham. Fra 1585—1587 optræder han som Kaperkaptajn i hollandsk Tjeneste, hvor han paa sørøvervis bemægtigede sig flere engelske Skibe, skønt der ikke var Krig imellem Holland og England. I 1587 vendte han tilbage til Danmark, men Aaret efter døde hans Beskytter Kong Frederik II. Han selv blev, ved hans gamle Modstander, Christopher Valkendorfs Indgriben, fængslet i København for Sørøveri og i Januar 1589 dømt til Døden og halshugget paa Københavns Slotsplads. Saa stor Indflydelse havde dog Mogens Hejnesøns Venner, at de Aaret efter skaffede ham Æresoprejsning, idet hans Lig blev opgravet og hæderlig jordet i den til Ørslev Kloster hørende Kirke; Valkendorf derimod maatte trække sig tilbage fra sine Embeder.

Mogens Hejnesøn lever endnu den Dag i Dag paa Færøerne i sine Landsmænds Hjerter. Hans Fejl er glemt, hans Dyder mindes, og om ham fortælles og synges der i de lange Vinteraftener, naar gamle og unge samles, og mangen Færing hidleder endnu sin Herkomst fra ham, der af mange betragtes som Øernes ypperste Mand siden Sagaernes Dage.

I Slutningen af det 16. og Begyndelsen af det 17. Aarhundrede var Handelen paa Færøerne i Hænderne paa forskellige Rederier bestaaende af københavnske, bergenske og hamborgske Borgere, idet de dog fortrinsvis besejledes fra Bergen.

I 1620 blev Handelen paa Færøerne henlagt under *det islandske Kompagni*, som ophævedes 1662, (se S. 468), hvorefter Handelen paa Færøerne paa ny udskiltes og som Monopol blev givet til Rentemester *Christoffer Gabel* og senere overdraget til hans Søn *Frederik Gabel*. Disse Mænd havde tillige Øerne i Forlening, saa at de kontrollerede sig selv, hvad der naturligvis gav Anledning til mange Klager.

I 1680 blev Handelen paa Færøerne igen lagt ind under det *islandske*

Kompagni, men denne Gang under et nyoprettet Kompagni, der fik Eneret til i tyve Aar at handle paa Island og Færøerne og fiske i fire Mils Afstand fra Kysterne. Med Hensyn til dette Kompagnis Virksomhed henvises ligeledes til det under Island anførte.

Ledelsen af de to Handeler under samme Kompagni gav ofte Anled-



222. Grindearbejde i Thorshavn, Færøerne.

ning til Klager, og man besluttede sig derfor i 1708 til at drive den færøske Handel som et kongeligt Monopol med Skibe, udrustede af Staten. Denne Forandring viste sig at være til stor Fordel for Færingerne, da deres Interesser lettere og bedre blev varetaget af Staten, end af de private Kompagniers Mænd; men til Fordel for Staten har Forandringen næppe været. I øvrigt var Sejladsen paa de nordlige Bilande under den langvarige store nordiske Krig meget vanskelig, saa at den til Tider endog helt strandede.

Handelen blev drevet af en fastlønnet Købmand og en Handelsforvalter paa Øerne, der solgte Korn og andre Varer til Indbyggerne og

modtog disses Produkter igen efter en bestemt Takst. I København blev de færøske Varer solgt paa Børsen ved offentlig Auktion. Dog undtoges herfra de færøske Strømper, der blev leveret til Hærens Regimenter til en fast Pris. I Gennemsnit havde den kongelige Kasse i denne Periode en aarlig Indtægt af 7500 Rdl. af denne Handel.



223. Parti fra Østerø, Færøerne.

I 1762 indgav den energiske og dygtige Købmand *Niels Ryberg* et Andragende om at faa den færøske Handel i Forpagtning. Han havde i længere Tid vist en levende Interesse for Fiskeriernes Opkomst og havde blandt andet for egen Regning drevet Kabliovfiskeri under Island. Regeringen vilde ikke indlade sig paa at bortforpagte Handelen paa Færøerne, men gav ham dog det følgende Aar Tilladelse til at indrette et Handelsetablissement paa Strømø.

Da *det kgl. oktroierede almindelig Handelskompagni* opløstes i 1774 (se Side 478) blev den færøske Handel slaaet sammen med den island-

ske, grønlandske og finmarkske Handel under fælles kongelig Direktion. I 1786 blev Handelen paa Island givet fri for danske Undersaatter, og i 1787 blev Handelen paa Finmarken frigivet for alle, hvorimod den kgl. Handel paa Færøerne og Grønland vedblev at bestaa endnu i lang Tid. Den færøske Handel drejede sig paa denne Tid ikke om



224. Klaksvig, Norderøerne, Færøerne.

store Beløb. Fra Færøerne indkom aarlig Varer for 30—40.000 Rdl., hvoraf langt den vigtigste Del var Strømper, c. 100.000 Par om Aaret, medens Indførsel af Fisk var yderst ringe. Til Øerne indførtes Varer til et noget mindre Beløb, saa at Handelen hvert Aar gav et lille Overskud. Taksterne blev af den Grund i 1790 ændret til Fordel for Indbyggerne, og samtidig besluttede man at give Handelen fri fra 1796 at regne. Frigivelsen blev dog ikke til noget den Gang, da Handelen stadig gav en lille Fortjeneste, og fra 1798 kom den under samme Direktion som den grønlandske med en Handelsforvalter i

Thorshavn, indtil 1836 Øernes eneste Udsalgssted. Dette Aar blev der oprettet to nye Udsalgssteder i *Trangisvaag* (Suderø) og *Klaksvig* (Norderøerne) og senere endnu et i *Vestmanhavn*.

I Begyndelsen af det 19. Aarhundrede arbejdede den bekendte Færing, Skibsfører Poul Nolsø († 1809) meget ihærdigt for Indførelse af Frihandel; men først ved Lov af 1855 blev Handelen givet fri fra 1856 at regne. Hvor stor en Velgerning dette var for det lille færøske Samfund, ses bedst ved den uhyre Fremgang dette bevirkede, det ene Handelssted rejste sig ved Siden af det andet. Fiskerskibe blev bygget og indkøbt fra Udlandet, Udviklingen i økonomisk Henseende gik frem med rivende Hastighed, og Befolkningen, som i Aar 1801 kun talte 5,265, var ved Folketællingen i 1901 15,230, eller omtrent tredoblet i Løbet af et Aarhundrede.

Samfærdselen med Omverdenen var under den kongelige Styrelse yderst ringe. Forbindelsen mellem Øerne og København opretholdtes kun ved Monopolhandelens Skibe, et Par mindre Skonnerter, som kun i nogle faa Maaneder, fra Maj til lidt ind i September, besejlede Øerne. Kun undtagelsesvis, naar der var Plads, kunde Passagerer komme med Skibene, der frembød et Minimum af Bekvemmelighed og Resultatet blev, at der meget sjældent saas rejsende paa Færøerne, eller Færinger i Danmark.

Sejlads paa Færøerne vanskeliggøres en Del ved Taage og Regntykning i Forbindelse med ualmindeligt stærke Tidevandsstrømme, som løber langs Kysterne og i de mange Sunde mellem Øerne. I Thorshavn findes, efter Middeltallet af 30 Aars Iagttagelser, 278 Regndage om Aaret, og en Nedbør af 1570 mm. (Danmark har gennemsnitlig 164 Regndage og en Nedbør af 614 mm). Taage er ligeledes meget almindelig. Der skelnes paa Færøerne mellem tre Slags Taage: »Skadda«, der kun ligger paa Toppen af Fjældene, »Podlamjorkje«, der ligger dybere nede, uden dog at naa Havets Overflade og »Mjørkje«, der ligger over Bygd og Hav. Denne sidste Slags Taage hviler tungt og mørkt over Øerne og er hyppig saa tæt, at man ikke kan se en Skibslængde fra sig. Den er navnlig fremtrædende om Sommeren og indtræffer gennemsnitlig hver tredie Dag i den varmeste Aarstid. Naar Sejlskibe kommer ind

i denne, er de vanskeligt stillede, fordi den stærke Tidevandsstrøm kan føre dem store Strækninger bort fra den Plads, hvor de formoder at være.

Tidevandsstrømmene optræder meget regelmæssigt efter Maanens Stilling, saa lokalt kendte Folk paa faa Minutter nær ved Besked med, naar Strømmen vil skifte paa de forskellige Steder. Hyppigt findes der



225. Midvaag, Vangø, Færøerne.

Idvande tæt under Kysten, som lokalt kendte Folk kan drage Fordel af. Strømhastigheden kan i de snævre Sunde undertiden være saa stor (8 til 10 Knob), at selv velsejlende Skibe umuligt kan arbejde sig op imod den.

Til disse Vanskeligheder kommer hyppige, stærke Storme, som ofte indtræder ganske pludseligt, men til Gengæld kun er kortvarige. Naar Stormen blæser i modsat Retning af den, hvori Tidevandsstrømmen løber, rejser der sig en saa vældig Sø, at man kun faa Steder i Verden ser Mage dertil. Brændingen kan under saadanne Omstændigheder kastes over 100 Fod op ad de lodrette Klipper, og Skibe eller Baade har meget ondt ved at klare sig.

De mod Havet vendende Kyster bærer rige Vidnesbyrd om Brændingens umaadelige Magt, og ve de Skibe, som i Nattens Mørke eller i Taage og Tykning af Strømmen føres for nær Klipperne; de bliver uundgaaeligt knust, og Mandskabet er redningsløst fortabt.

Foruden den ovenfor anførte Søfart og Søhandel paa Nordhavet, har der i det 17. og 18. Aarhundrede været en betydelig Sejlads paa Spitsbergen og tilgrænsende Have med Hval- og Robbefangst for Øje. Alt vedrørende denne Fangst vil blive behandlet under Afsnittet »Hvalfangst« hvortil henvises.

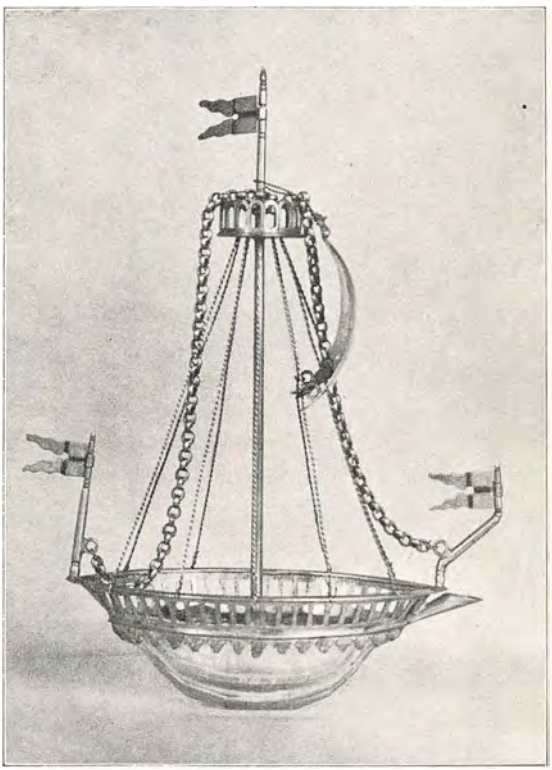
2. Den ostindiske Sejlation og Handel.

a. 1622—1732.

I det 16. og 17. Aarhundrede ansaas det for en nødvendig Betingelse for at kunne drive Handel paa oversøiske Lande at være i Besiddelse af Kolonier. Der maatte benyttes store, armerede, stærkt bemandede Skibe for at overvinde de Farer, man kunde møde, thi Søen vrimlede af Kapere og Sørøvere, og skulde Rejsen ikke blive alt for langvarig og kostbar, maatte der paa Bestemmelsesstedet samles Varer i tilstrækkelig Mængde. Men en saadan Ophobning af Varer maatte man i disse temmelig lovløse Tider beskytte med væbnet Magt og derfor eje Grund og Befæstninger paa Stedet. De store søfarende Nationer, Portugiserne, Spanierne, Hollænderne og Englænderne skaffede sig efterhaanden talrige og store Kolonier og monopoliserede Handelen paa disse, og for dem, der vilde være med i Legen, var der ikke andet for end efter Evne at følge deres Eksempel.

I det 16. Aarhundrede var Spanien og Portugal ene om Søhandelen paa de fjerne Verdensdele i Syd, Øst og Vest. Men da andre søfarende Nationer i Europa begyndte at gøre dem Rangen stridig, ønskede Danmarks unge og energiske Konge, Christian IV, at ogsaa hans Land

skulde have Del i de Rigdomme, som denne Handel bragte til Huse, og Ostindien var det første af de varme Lande, han kastede sine Øjne paa. Ganske naturligt, thi herfra havde allerede i Slutningen af det 16. Aarhundrede Hollænderne begyndt at bære Rigdom hjem; Handelsforbindelsen mellem Danmark og Holland var meget livlig, og mange Danske sejlede med hollandske Skibe og kunde berette om de Skatte, som hjemførtes fra det fjerne Østen.



226. Christian IV.s Natlampe. Rosenborg.

I Aaret 1616 oprettedes i København det *ostindiske Kompagni* eller som Kongen kaldte det, *den indianske Sejlation*. To Aar efter afsejlede Ove Giedde med en Eskadre til Ostindien, erhvervede Tranquebar paa Koromandelkysten og sluttede Handelstraktat med Kejseren af Ceylon, og fra den Tid har danske Skibe i stedse stigende Tal befærdet de ostindiske og senere ogsaa de kinesiske Farvande. Handelen paa Vestindien og Guinea var ligeledes Genstand for Kongens Tragten, men det var dog først efter hans Død, den blev virkeliggjort.

Det er intet Under, at Afsendelsen af en Ostindiefarer den Gang var en stor Begivenhed; Kongen selv og Kompagniets Direktion tog med stor Højtidelighed, med Gudstjeneste og Salut, Afsked med Skib og Folk, og naar de vendte hjem efter et Par Aars Forløb, var Glæden stor.

Sejladsen paa disse fjerne Lande var den Gang ingen Børneleg; allehaande Farer lurede paa Skibet og dets Besætning, og mangt et Skib og mangen Sømand gik tabt paa de lange Farter. Men kom Skibet velbehol-

dent hjem, medbragte det en Rigdom af sjældne og kostbare Sager og Beretninger om mærkelige Oplevelser, som kastede Æventyrets Glans over disse Togter og lokkede nye Folk ud trods Bevidstheden om de Besværligheder og Farer, der truede.



227. Christian IV.s Kompas 1595. Rosenborg.

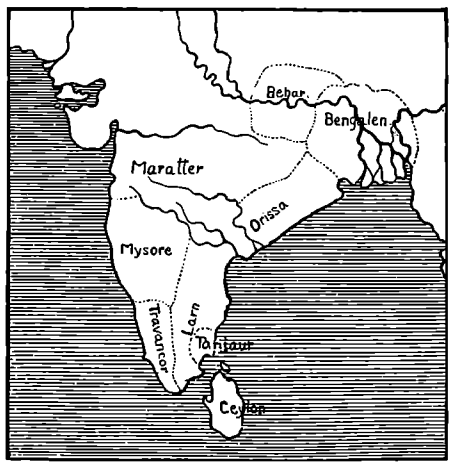
De Vanskeligheder, der var at kæmpe med, var mange og forskellige. Søkortene over de fjerne Have var yderst mangelfulde, og det samme gjaldt de nautiske Hjælpemidler, hvormed man kunde bestemme Skibets Plads. Bredden kunde ganske vist findes med nogenlunde god Nøjagtighed, men til Bestemmelse af Længden havde man kun Bestikket, og da man i Begyndelsen ikke kendte noget til Havstrømningernes Retning og Styrke, blev Bestikket ofte meget galt. Beliggenheden af Grunde og Skær kendte man ikke meget til, og det var egentlig snarest forbavsende, at saa mange Skibe slap helskindet fra Turen.

For Besætningernes Vedkommende var det daarlig Mad og Drikke med deraf følgende Sygdomme, der gjorde lyst i Rækkerne. Foruden Grød og Brød var Saltmad det eneste, der kunde bydes paa i Søen; ferske Provisioner og andre Forfriskninger kunde kun faas faa Steder under Vejs, og Skørbugen var derfor en hyppig Gæst om Bord. Drikkevand var det heller ikke let at faa paa Vejen uden stort Tidsspilde, og holde sig friskt og godt i den lange Tid, Rejsen ofte tog, kunde det ikke.

Brændevin kunde ganske vist holde sig og medførtes ogsaa i rigeligt Maal, men var det end en nok saa elsket Vare, erstatte Vand kunde det ikke.

Ove Gieddes Togt til Ostindien og hans og Roland Crappés grundlæggende Arbejder for den danske Handel herude er foran omtalt (S. 294 fg.). Her skal nu gives en Fremstilling af den indianske Sejlations videre Udvikling.

Under hans Admirals lange Fraværelse havde Christian IV ikke tabt Interessen for den ostindiske Handel. Han skænkede Kompagniet et stort Hus i København, blev ikke træt af at opmuntre alle velstillede Folk til at gøre Indskud og udnævnte sin syvaarige, uægte Søn, Christian Ulrik Gyldenløve til Kompagniets Præsident med en aarlig Løn paa 300 Rdlr.



228. Kort over de større Fyrstendømmer i Forindien 1618. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Indskuddene i Kompagniet beløb sig i 1624 til ialt 189,614 Rdlr., men der trængtes til en hel Del mere, og det kneb aabenbart med at skaffe Resten til Veje; i alt Fald skrev Kongen den 4. August dette Aar til Kansleren Christian Friis: »Om dy 50,000 Dl. haffuer jeg Skreffuid frummoder (d. v. s. Fru Moder) till, som ted Ostindianske companie begerer, dog ued jeg icke, om hun uyll faa pengene vd andenstedtz, elleroch fleere att bringe tilueye ued jeg icke Paa denne tyd«. Og Aaret efter, da Danmark indlod sig i Krig med Tyskland, ophørte Indskuddene ganske.

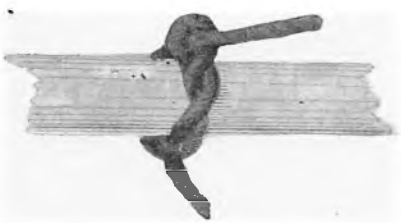
Et godt Billede af den ostindiske Handels Trivsel vilde man faa gennem en fuldstændig Fortegnelse over de Skibe, som fra Danmark sendtes til Ostindien, og som kom tilbage derfra; men en saadan er det desværre ikke muligt at fremskaffe; der haves kun ret spredte Oplysninger fra denne Periode.

Allerede før Gieddes Hjemkomst havde man paabegyndt Udrustning af nogle Skibe, og i April Maaned 1622 afgik Skibet »Vandhunden«

til Ostindien og i Oktober »Christianshavn«. »Vandhunden« blev konvoieret indtil de kanariske Øer af Orlogsskibet »Nældebladet«, da man frygtede de tyrkiske Sørøvere, hvorimod »Christianshavn« sejlede alene.

»Christianshavn« var et Skib med 88 Mands Besætning og en ualmindelig god Sejler. Om Togtet har vi en samtidig Beretning, som senere vil blive meddelt.

Det havde en heldig Rejse og naaede efter mindre end et Aars Forløb Tranquebar, hvor den af Giedde ansatte Henrik Hess var Kommandant paa Dansborg og Interimsguvernør, medens Crappé var sejlet til Danmark med »Kiøbenhavn«, som kom hjem i 1622 med en værdifuld Ladning Peber.



229. Et Tømmerstik.

I Marts 1623 afsejlede Skibene »Perlen« og »Jupiter« fra Helsingør til Ostindien under Kommando af Roland Crappé, der nu havde faaet kongelig Udnævnelse til »General og Commendent« over Dansborg og de øvrige Besiddelser i Ostindien. »Perlen« var et Skib paa 500 Læster og havde en Besætning paa 143 Mand foruden Officererne og deres Tjenere, »Jupiter« var en Del mindre. De havde ligesom »Christianshavn« en god og hurtig Rejse og naaede Tranquebar paa mindre end et Aar. Sundhedstilstanden var god paa Overrejsen, men i Indien blev mange af Besætningen syge, hvilket tilskreves alt for hyppig Nydelse af stærke Drikke.

De kom i rette Tid til Tranquebar, for her saa det i Øjeblikket temmelig broget ud for de Danske. I Oktober 1623 havde Naiken af Tanjour forlangt en Del Bly udleveret af Henrik Hess uden Regning, og da Hess nægtede at udlevere det, blev Naiken saa fornærmet, at han gav sin Feltherre, Calicut, Ordre til at indtage Dansborg og dræbe Besætningen. Efter Islænderen Jon Olafssons Beretning skal Calicut have haft en Hær paa 4000 Mand med 1000 Elefanter, 1000 Kameler og 1000 Heste, men det er vel nok stærkt overdrevet. Han indesluttede imidlertid Dansborg, men vovede dog ikke at angribe Fæstningen, der var blevet sat i den efter Omstændighederne bedst mulige Forsvarsstand, og Belejringen varede ved lige til Slutningen af Marts Maaned, da der i Løbet af to

Dage ankom ikke mindre end tre danske Skibe, nemlig »Vandhunden« fra Tenasserim, hvor den havde overvintret, »Perlen« og »Jupiter« fra Danmark. Saa blev Calicut betænkelig og hævede Belejringen, og Crappé fik hurtig sluttet Fred og Venskab med Naiken med gensidig Udveks-



230. En engelsk Gallej fra omkr. 1600. Fra Sailing ships, London 1914.

ling af Gaver, hvoraf en af dem, som Naiken sendte Kongen af Danmark, var en Seng af Elfenben med kostbare Tæpper, vurderet til 10,000 Rdlr.

I September 1623 afgik »Christianshavn« fra Tranquebar til Danmark med fuld Ladning, og kom hjem efter kun otte Maaneders Rejse. Samme Aar kom et engelsk Skib til Carical, der ligger lidt Syd for Tranquebar, og bad Naiken om Tilladelse til at handle i Landet, men han afslog det efter at have raadført sig med Crappé. Englænderne fandt sig meget fredeligt deri, idet de sagde, at saa kunde de handle et andet Sted.

I 1624 udsendtes Skibene »Nattergalen« og »Christianshavn« fra Danmark til Ostindien. Samme Aar, i September Maaned, afgik »Perlen« fra Tranquebar til Danmark med en Ladning, der bestod af $3^1/_2$ Læst Peber, Kattuns- og Silketøjer, Indigo og Juveler, ialt vurderet til 10 Tønder Guld.

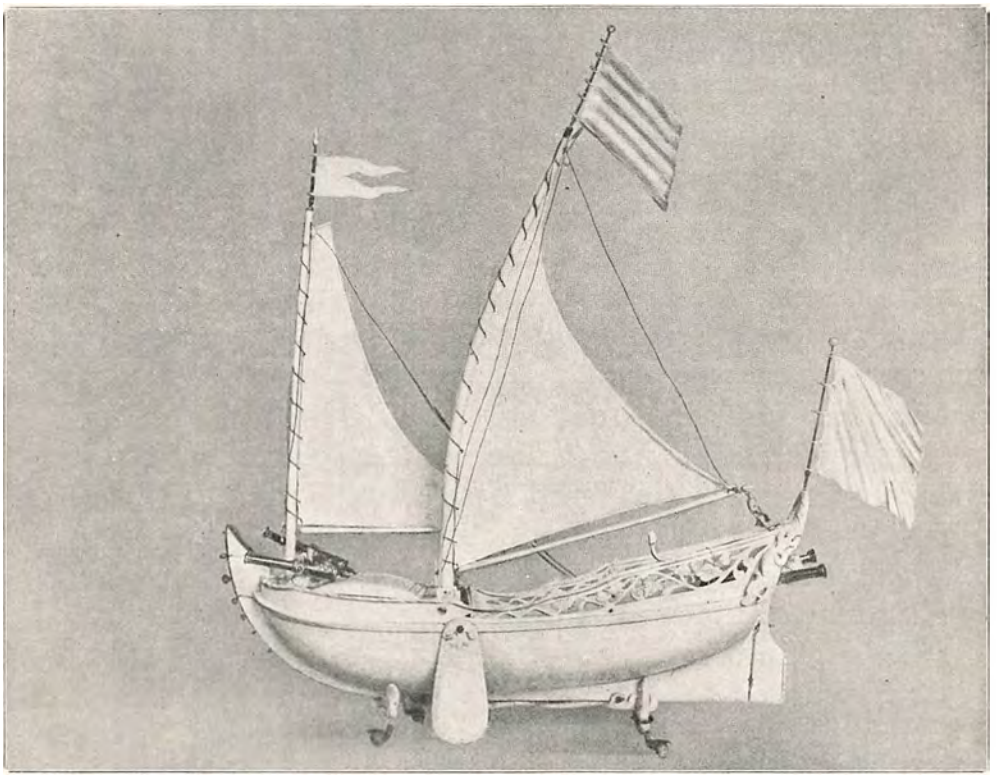
Om »Perlen«s Hjemrejse har man en livlig, andetsteds i dette Værk i Uddrag meddelt Beretning. Det led stort Havari i spanske Sø og kom i en meget ynkelig Forfatning ind til Youghal paa Irlands Sydkyst, hvor det maatte ligge et helt Aar, før det var saa vidt repareret, at det kunde sejle hjem til København.

»Jupiter«, der jo var kommet til Tranquebar sammen med »Perlen«, fik en endnu tristere Skæbne. Det strandede i 1625 paa den bengalske Kyst og blev plyndret af de indfødte; en Del af Besætningen druknede, andre blev myrdede, og kun nogle faa Stykker, som blev holdt tilbage som Fanger, blev senere løskøbte. Skibet var vurderet til 20,000 Rdlr. og Ladningen til 150,000 Rdlr., saa det var et alvorligt Tab. Aaret efter strandede ogsaa »Nattergalen« paa den bengalske Kyst under en Orkan, og Mandskabet blev taget til Fange; men det lykkedes dog at faa dem alle løskøbte for 20,000 Rdlr.

I 1625 udsendtes »Posthesten« til Ostindien, i 1629 Orlogsskibet »Flensborg« og Jagten »Falken«, i 1630 Fløjten »Fortuna« og i 1633 Jagten »Caritas«; men i øvrigt haves der ikke Oplysninger om flere Skibe før i 1635. Det er dog sandsynligt, at der er blevet udsendt adskillig flere, selv om Danmarks uheldige Deltagelse i Trediveaarskrigen har slugt Landets Indtægter og derved vanskeliggjort Udrustningen af Skibe til den fjerne, ostindiske Handel; der foreligger i alt Fald en Meddelelse fra en Præst, der kom hjem fra Tranquebar, om at der efter Gieddes Rejse og indtil Aaret 1637 kom 22 Præster til Tranquebar, og da der næppe har været flere end en Præst med hvert Skib, er det rimeligt at antage, at der i dette Tidsrum er kommet mindst 22 Skibe fra Danmark.

Handelen i Ostindien havde imidlertid god Fremgang under den energiske og kloge Crappés Ledelse. Han foretog en Mængde Rejser derude og oprettede Kontorer rundt omkring, saaledes i Macassar paa Celebes, i Japara paa Java, i Sucadana og Mattam paa Borneo, i Pipley og Ba-

lasore i Bengalen og i Masulipatam paa Koromandelkysten. Handelen paa Celebes og Java var særlig indbringende, da man der med stor Fordel kunde afsætte Bomuldstøjer fra Koromandelkysten og i Stedet for faa møntet og umøntet Guld, Salpeter, Indigo, Krydderneliker, Silke,



231. Model af en Lystbaad, omkr. 1650 udført i Elfenben af J. J. Nordmand. Rosenborg.

Diamanter og Bomuldsgarn. Derimod blev det ikke til noget med Handelen paa Ceylon, trods Ove Gieddes yderst fordelagtige Traktat med Kejseren af Candy, og Crappé mente allerede i 1624, at Grunden hertil var de indfødtes Utroskab og Bedragerier.

Men Crappé gjorde dog de indfødte Uret, thi Grunden var den, at Portugiserne hurtig bredte sig paa Øen og efterhaanden satte sig i Besiddelse af hele Kysten. Allerede i 1622 byggede de en Fæstning i Trinquenamale, altsaa det Land, som Kejseren havde overladt Kongen af

Danmark, og den blev bestykket med Kanoner, som Portugiserne fiskede op fra det i 1621 strandede danske Skib »Christian«. Senere kaldte Kejseren Hollænderne til Hjælp, og de hjalp ham saa grundigt, at de fra 1637 til 1656 helt fortrængte Portugiserne og selv satte sig fast paa næsten hele Kysten og beholdt den.

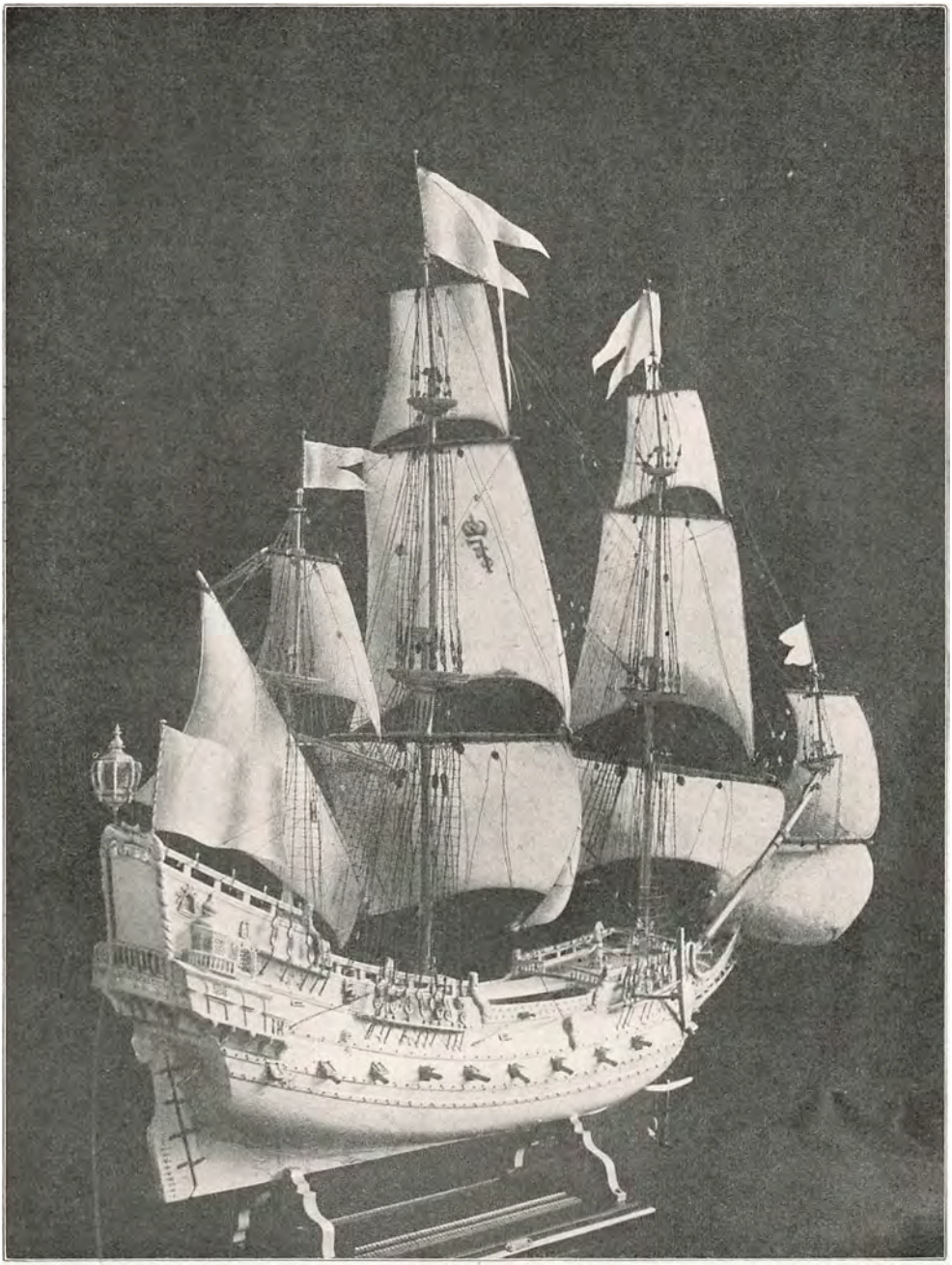
Tranquebar selv var kun en Landsby med et meget ringe Omraade, der ikke frembragte noget; det var Fæstningen Dansborg, som gav den Betydning. Her kunde de Varer oplagres i Sikkerhed, som bragtes ind fra de forskellige ostindiske Pladser, indtil de kunde sendes hjem til Danmark. Fra Tanjour fik man ogsaa adskilligt, navnlig Bomuldstøj, der tilvirkedes i selve Landet, og Peber som Naiken skaffede fra Cotschin paa Vestkysten. Naiken døde i 1626, og 119 af hans Hustruer blev brændt sammen med Liget; han efterfulgtes paa Tronen af sin Søn, Rambadra, der stillede sig meget velvillig over for de Danske og endog kort efter sin Tronbestigelse aflagde et Besøg i Tranquebar med et Følge paa 100 Mand for at bese Dansborg.

Dansborg beskrives i 1623 af Bøsseskytten Jon Olafsson som muret og herligt udrustet med en Rundel paa hvert Hjørne. Midt paa Mønstringspladsen stod en Kirke, og langs Indersiden af Voldene fandtes Beboelseshuse for Embedsmændene og Besætningen og desuden Pakhuse. Den var bestykket med 80—90 Kanoner 9pundige og 4½ pundige. Denne Fæstning viste sig ved adskillige Lejligheder yderst nyttig for de Danske.

Crappé beklagede sig stadig over, at de Skibe, der kom ud fra Danmark, var for smaa og daarlige; Grunden hertil var Pengemangelen hjemme. Allerede i 1627 sendte Kompagniet en Skrivelse til Kongen,

Den store Lighed mellem danske og engelske Orlogsmænd paa denne Tid (se Bill. S. 495) hidrører fra, at Christian IV havde taget en Del skotske Skibsbyggere i sin Tjeneste. Det er navnlig David Balfour, Daniel Sinclair og James Rubbins, der har bygget den Række Orlogsmænd, som gjorde Danmarks Sømagt berømt, og af hvilke enkelte vakte en saadan Opsigt under Christian IV.s Besøg i England 1606, at Folk kom rejsende langvejs fra til Themsen for at se dem.

Paa »Norske Løve«, som en gunstig Skæbne har bevaret for Eftertiden i Jacob Jensen Nordmands skønne Elfenbensmodel paa Rosenborg, er Spejlet i Modsætning til ældre Skibe med Omgang eller Galleri under Gillingen (se f. Eks. S. 495) glat. Overløbet, Forbindelsen mellem Skanse og Bak, er endnu gennembrudt Røstværk, og Mærsene runde i Modsætning til det paa Agterkant afskaarne Mærs, som kom i Brug i det 18. Aarhundrede. Modellen er, paa Grund af Tandens Form, for *narrow-beamed*, for smal i Forhold til Længden.



232. Orlogsskibet »Norske Løve« bygget 1632 af Daniel Sinclair. Efter J. Jensen Nordmands Elfenbensmodel paa Rosenborg. (Se S. 498.)

hvor der klagedes over Handelens slette Tilstand, og i 1634 blev det opgjort, at Kompagniet skyldte Kongen 156,000 Rdlr. »paa hvilken Sum de allerydmygst begære Afslag«.

I 1634 kom der et rigt lastet Skib hjem fra Ostindien, og samme Aar blev det »til Handelens Fortsættelse og Opfriskelse« paalagt alle gejstlige og verdslige i København at gøre Indskud i Kompagniet, hvorved der indkom 181,083 Rdlr.; det lykkedes da ogsaa at faa afsendt to Skibe til Indien, »St. Anna« og »St. Jakob«, og af disse kom »St. Anna« hjem to Aar senere med en Ladning Kryddernelliker, der blev solgt med stor Fordel i Holland og forskellige Østersøhavne. Med dette Skib kom Crappé til København, efter at have indsat Berndt Pessart som Overhoved for Handelen i Ostindien.

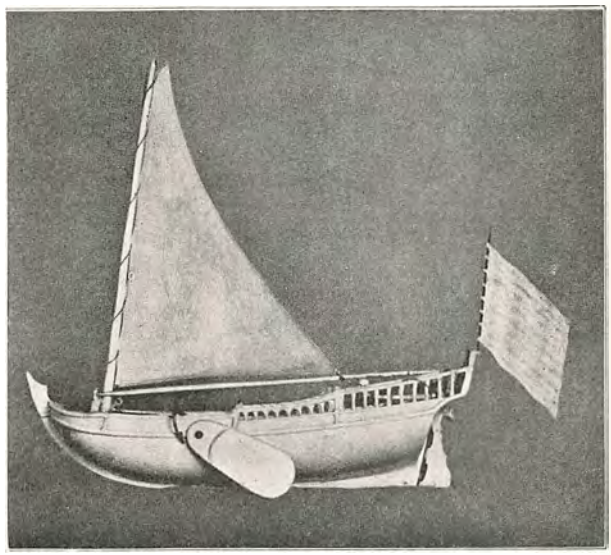


233. Christian IV.s Skibslygte. Rosenborg.

Crappés Nærværelse og den gode Fortjeneste, som »St. Anna« havde bragt, pustede nyt Liv i Kompagniet. Der blev, i 1639, udnævnt nye Direktører, eller som de kaldtes, Bewindhebbere, deriblandt Crappé, som allerede i 1634 var blevet ophøjet i Adelsstanden, og som nu skulde blive i København, og en Mand fra Helsingør, Vilhelm Leyel, der i en Aarrække havde gjort Tjeneste ved den hollandske Handel i Batavia og Persien, og som blev udset til Overhoved for Kompagniet i Ostindien. Samme Aar udsendtes to Skibe til Ostindien under Leyels Kommando, »Christianshavn«, hvor han selv var om Bord, og »Solen«, kommanderet af Claus Rytter.

De to Skibe blev under en Storm ved Teneriffa i Marts Maaned 1640 skilt fra hinanden; »Solen« kom dog lykkelig og vel til Tranquebar, men »Christianshavn« havde lidt saa meget, at den maatte gaa ind til Sante Cruz paa Teneriffa for at reparere. Her lod den spanske Guvernør Skibet beslaglægge under Paaskud af, at ingen andre end Spaniere og Portugisere maatte sejle til Ostindien, men han tillod dog Leyel at rejse til Madrid for at forelægge sin Sag for Hoffet der. Det traf sig nu saa

heldigt, at Christian IV netop dette Aar havde sendt Hannibal Sehested til Spanien som Ambassadør i et vigtigt Anliggende, og det lykkedes denne i Forening med Leyel at udvirke, ikke alene at Skibet blev frigivet, men ogsaa at Guvernøren paa Teneriffa blev afsat, og at Spanien gik ind paa at udrede en Skadeserstatning paa 100,000 Rdlr. Disse Penge kunde Spanien dog ikke betale kontant, men i Stedet for tilstodes der toldfri Udførsel af 25,000 Læster Salt, og dette var for Danmark omtrent dobbelt saa meget værd. Først i Marts 1643 kom Leyel afsted fra Teneriffa med »Christianshavn«, og i September naaede han Tranquebar.



234. Baadmodel fra omkr. 1650, udført i Elfenben af J. J. Nordmand. Rosenborg.

Rytter havde efter sin Ankomst til Tranquebar med »Solen« ikke Held med sig. Alt var i Uorden paa Grund af Pessarts Uduelighed, og der var intet Forraad af Varer. Det tog ham 19 Maaneder at faa samlet en Ladning fra forskellige Pladser i Indien, og i denne Tid blev han to Gange anholdt for Gæld, som Pessart havde stiftet. Da »Solen« endelig var kommet afsted, strandede den paa Hjemrejsen i Kanalen, men Ladningen blev dog bjærget.

Under Pessarts Styre blev Forholdet til de indfødte Magthavere i Bengalen værre og værre, og i 1642 blev Logen i Pipley angrebet, plyndret og ødelagt; Kompagniets Tab derved ansloges til 5 Td. Guld. Samme Aar blev »St. Jakob« forsat af Vind og Strøm op i den bengalske Bugt; den strandede, og hvad der drev i Land, blev røvet af Bengalerne, der endda dræbte Størstedelen af Besætningen. Kontorerne i Balasore og Masulipatam maatte ogsaa opgives.

Pessart erklærede da Stormogulen, der herskede over Bengalen, Krig og udrustede Kapere, som gjorde nogle Priser, deriblandt et større Fartøj, som i flere Aar derefter drev Handel under dansk Flag.

Da Leyel kom til Tranquebar med »Christianshavn«, havde Pessart netop afsendt to Skibe for at drive Handel, det ene til Bantam, det andet til Macassar, og selv var han med et tredie Skib afgaaet til Emeldy, der var en Havn i Golkonda. Leyel fulgte straks efter, dels for at undersøge Handelsforholdene og dels for at se Pessart paa Fingrene, men Pessart slap fra ham og sejlede tilbage til Tranquebar. Leyel hørte paa sin Vej adskilligt uheldigt om Pessart, hvorfor han sendte Bud til Tranquebar med Ordre til at arrestere ham; men Pessart, der var kommet først og havde et Parti blandt Beboerne for sig, arresterede Budet og gav Ordre til, at Leyel ikke skulde anerkendes som Øvrighed og ikke engang have Adgang til Byen. Selv lejede han et portugisisk Skib og bragte alle Kompagniets Bøger og Penge og alle Fortets Kanoner og Vaaben om Bord, hvorefter han gik til Søs i den Hensigt at sejle til Japan og gøre Forretninger der for egen Regning. Men Skæbnen indhentede ham; hans Skib blev opbragt af Hollænderne og erklæret for Prise, men blev dog Aaret efter frigivet; Pessart selv flygtede ind i Landet, hvor han blev dræbt af de vilde.



235. Baadmodel fra omkr. 1650, udført i Elfenben af J. J. Nordmand. Rosenborg.

Kort efter Pessarts Afrejse kom Leyel til Tranquebar, hvor Beboerne efter Pessarts Ordre nægtede at have noget med ham at gøre og at lade ham komme i Land, og da de ikke lod sig tale til Rette, maatte han ligefrem blokere Byen og forhindre Tilførsel af Levnedsmidler. Da Beboerne var blevet tilstrækkelig sultne, faldt de tilføje og sendte Underhandlere om Bord, og da disse havde set Leyels kongelige Forholdsordrer, aabnede de straks Byen for ham og bad om Tilgivelse.

I Tranquebar fandt Leyel alt i den sørgeligste Forfatning. Fæstningen var forfalden og blottet for alt, der var ingen Penge, ingen Varer og intet Regnskab, men en betydelig Gæld, og Afgiften til Naiken var ikke betalt. Leyel viste sig imidlertid at være Mand for at oprette det forsømte; han fik Handelen paa forskellige indiske Pladser i Gang, dels med »Christianshavn« og dels med et Par Smaaskibe, der forefandtes; selv med Ceylon blev Handelen genoptaget. Dansborg blev bygget op næsten fra Grunden, og da det var i Orden, tog han fat paa Krigen med Stormogulen; der blev kapret adskillige værdifulde bengalske Skibe, og det var nok til Dels med disse, Handelen dreves. Det var en indbringende Krig, men den var ikke human; Fangerne blev ganske vist døbte, men straks efter solgte som Slaver for 5 à 10 Piastre Stykket. En af Priserne var et Skib paa 250 Læster og førte 9 Kanoner; en anden naaede Leyel netop at faa vel udrustet til Handelen under Navnet »den lille Elefant«, da den strandede under en Orkan.

Kolonien blomstrede op under Leyels dygtige Administration og tiltog betydelig i Indbyggerantal, særlig fordi han tillod Portugiserne, der i stort Antal blev fordrevne af Hollænderne fra forskellige Steder paa Kysten, at nedsætte sig i Tranquebar; de byggede endog en stor Kirke i Byen.

Leyel forsøgte ogsaa at udstrække Handelen til Kina og Manilla, men Forsøget mislykkedes, idet det udsendte Skib blev opbragt af Spanierne.

Trods al Fremgang følte Leyel sig dog efterhaanden trykket af, at der ingen Skibe kom ud fra Danmark, hvis Foretagsomhed var lammet af Krigen med Sverige. Han beklagede sig flere Gange derover og foreslog endog Kongen, at der skulde gives fremmede Nationer Tilladelse til at handle paa og i Ostindien under dansk Flag mod en billig Afgift; men dette Forslag blev ikke bifaldet. Hans Iver og Interesse kølnedes dog ikke; men just som han en Gang, i 1648, var i Færd med at afsejle til Bantam med »Christianshavn« paa en Handelsekspedition, gjorde Officererne Oprør imod ham, afsatte ham og valgte en Mand, Poul Hansen Corsøer, til Overhoved i hans Sted.

Oprørerne beskyldte Leyel for at have tilvendt sig en Del af Kompagniets Penge, men han synes at have kunnet bevise sin Uskyldighed, thi han fik, efter at være naaet hjem til Danmark vistnok med et hol-

landsk Skib, tilstaaet en aarlig Pension, der ganske vist var meget beskeden i Forhold til de Tjenester, han havde ydet Landet, nemlig i Pengeværdi 80 Rdlr.

Om Livet om Bord i en af de første Ostindiefarere har vi en samtidig Beretning af en af Deltagerne, Bøsseskytten Jon Olafsson. Den meddeles her i Uddrag.

Jon Olafssons Togt til Ostindien i Aarene 1622—25.

I Aaret 1622 gik Islænderen Jon Olafsson til Indien som Bøsseskytte i Kompagniskibet »Christianshavn«. Efter at have gjort Tjeneste i nogen Tid paa *Dansborg* i Tranquebar, vendte han i 1624 tilbage med »Perlen«, og har fra denne Færd efterladt en meget livlig Beskrivelse af sine Oplevelser.

Han fortæller, at tre Dage før Afrejsen blev Besætningen ved Trompeter og Trommehvirvler kaldt op paa Kompagniets Gaard (se Bill. S. 325), hvor Kongen og mange fornemme Folk var forsamlede. Her blev de mønstrede og tagne i Ed, hvorefter »Kongen takkede os paa sine og Kompagniets Vegne, formanede os alle til et gudfrygtigt Levned, til ærlig Troskab og sædelig Færd og mandig Daad, Danmarks Rige og dets berømmelige Regering og Indbyggere til Ære og varigt Ry, samt enhver af os selv til Hæder og Berømmelse, til godt og ærligt Navn, saa at vi hverken gav Kristne eller Hedninger Anledning til Forargelse og Bespottelse af Herrens Navn, eller Lejlighed til at omtale os ilde.

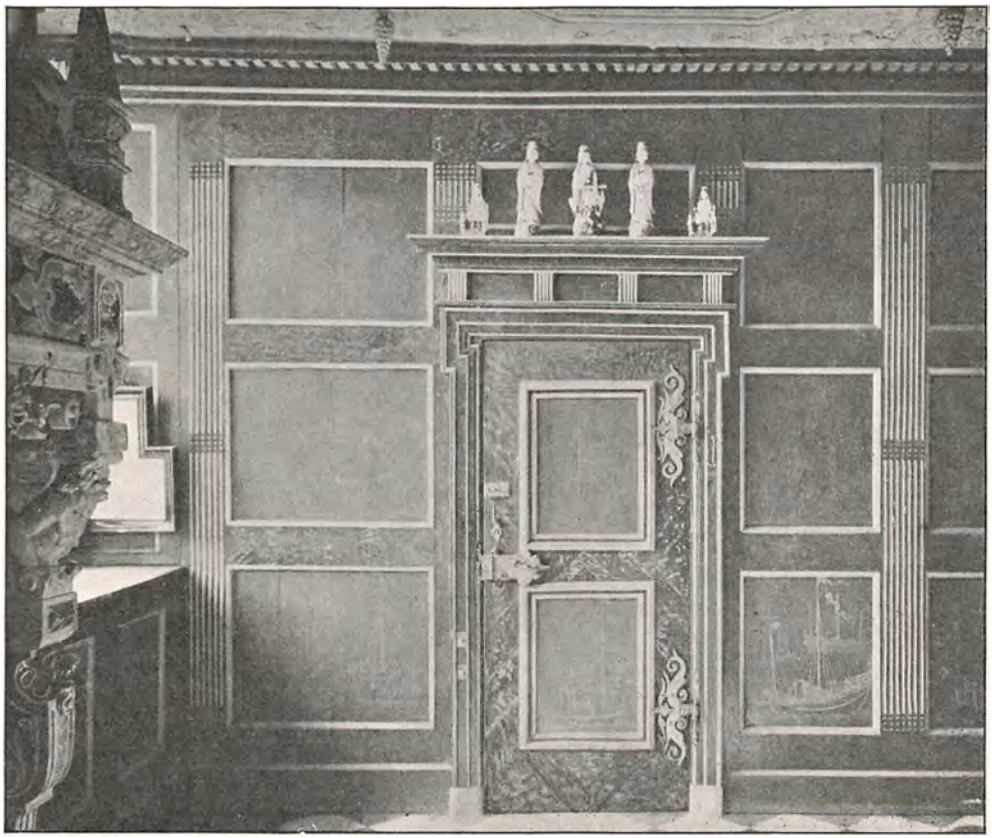
Da Kongen havde endt denne Sermon og faderlige Paamindelse, nedbad han med blottet Hoved Himlens Velsignelse over os til Søs og til Lands, hjemme og ude, og til hans elskelige Ord og gode Ønsker svarede alle Amen«.

Den første Dag om Bord begyndte med Morgensang og Bøn; en af Kompagniets Direktører sejlede med til Helsingør og holdt ved Afskeden en opmuntrende Tale til Besætningen.

Paa Rejsen til Indien hændte der egentlig ikke noget videre, men det fremgaar af Beretningen, at en Sømand allerede den Gang kunde befinde sig vel og føle sig tilfreds om Bord, naar han var en flink og kraftig Mand, der kunde sætte sig i Respekt hos Kammeraterne; naar der var en dygtig, human Kaptajn om Bord, og naar, vel at mærke, Vind og

Vejr føjede sig saa gunstig, at der kunde skaffes frisk Vand og fersk Kød, naar det var nødvendigt.

Mandskabet inddeltes i tre Kvarterer, Kongens Kvarter, Prinsens Kvarter og Hertug Ulriks Kvarter, der skiftevis forrettede alt forefal-



236. Væg i Christian IV.s Arbejdsværelse paa Rosenborg.

Da Christian IV i 1615 tog sit endnu ikke helt færdige »Lysthus« i Brug, udstyrede han, optaget, som han var, af Tanken om det fjerne æventyrlige Østen og af Planer om at sende Skibe derud og hente Rigdomme hjem der ude fra, sit Arbejdsværelse med Efterligninger af kinesiske Flod- og Landskabsbilleder i Træpanelets Fyldninger, og med ægte kinesiske Porcelænsfigurer over Dørene og Vaaben paa Væggene. Allerede 1623 betegnes dette Værelse, der endnu til Dels har bevaret sit oprindelige Udstyr, som det kinesiske Værelse. Et andet Udtryk for disse Christian IV.s kinesiske Interesser, som senere blev et almindeligt Sværmeri i Europa, turde være Dragetaarnet paa hans Børs.

dende Arbejde om Bord og i Land. I Spidsen for hvert Kvarter stod en Kvartermester, der tillige var Baadsmand. Endvidere sattes Folkene

i Bakker, syv i hver, der skulde indtage deres Maaltider sammen, og af de syv Mand valgtes den ene, en retskaffen og gudfrygtig Mand, til Baksforstander til at holde Orden i Bakken under Maaltiderne. Hver Mand fik paa Køddagene, Søndag, Tirsdag og Torsdag to Skaalpund Kød til to Maaltider, og paa de fire andre Dage, Fiskedagene, to Pund tør Fisk til Middag og Aften; til hver Bakke blev der udvejet et Skaalpund Smør til Dyppelse og desuden til hver Mand en Pot Gryn paa Fiskedagene og en Pot Ærter eller Bønner paa Køddagene. Om Lørdagen fik hver Mand 3½ Pund Brød og 1 Pund Smør. Af Drikkelse fik hver Mand Middag og Aften en Pægl Vin og en Gang om Dagen 1½ Pot Øl, indtil det blev surt, derefter en Pot Vand i Stedet for.

Forplejningen, der vel har været den samme i andre Ostindiefarere, var altsaa meget rigelig, om end ikke meget afvekslende; det var først, naar Vandet blev fordærvet eller slap op, og naar man i lang Tid ikke kunde faa fersk Kød til Afløsning af det salte, at Trængslerne begyndte; men paa »Christianshavns« Udrejse gik alting godt.

Mandskabet i Ostindiefarerne var ofte af temmelig blandet Beskaffenhed; Drukkenskab og Slagsmaal hørte til Dagens Orden, og Opsætsighed var ikke sjælden, saa der maatte strenge Midler til at haandhæve Disciplinen. Paa »Christianshavn« synes dog Tonen at have været meget god, selv om der af og til maatte tages haardt fat.

Paa Begyndelsen af Togtet var der saaledes en Mand, der trak Kniv mod en af Kammeraterne, og Straffen herfor var, at han skulde nagles til Stormasten ved at faa Kniven stukket gennem sin højre Haand. Han var ogsaa allerede ført hen til Stormasten, men da det var hans første Forseelse, og alle bad for ham, blev Straffen ændret til 80 Slag Tamp.

Da de nærmede sig Berberiet, var de svært bange for Tyrkerne, men de mødte da heldigvis ingen; derimod havde de en Nat en slem Forskrækkelse. Der blev pludselig opdaget Land forude, og derover blev Rorgængeren saa forskrækket, at han slap Roret og vilde løbe ned for at redde sine Penge, saa Skibet var nær løbet paa Land. I sidste Øjeblik blev det reddet ved, at et Par behjærtede Mænd sprang til og greb Roret; det maa have været en stor Lettelse for Besætningen, thi »i denne Udkant af Berberiet lever der Menneskeædere, der lægger Mennesker paa Jærnrister og steger dem til Føde«, skriver Jon Olafsson.

Kaptajnen vilde have den forsømmelige Rorgænger hængt, men da han var Hollænder og Købmændenes Landsmand, slap han med Tamp.

Ved »Caput de Bona Sperantia« opdagede de tre store Skibe og blev meget bange for, at det skulde være Franskmænd, »men mellem Franskmændene og os var der Fjendskab paa den Tid, jeg kan dog ikke huske, af hvilken Grund vor og deres Konge var uenige«. Det viste sig dog heldigvis at være Englændere, og skønt deres Chef først var meget fornærmet paa Kaptajnen paa »Christianshavn«, fordi han ikke vilde stryge Flaget, blev de dog snart gode Venner og drak med hinanden til langt ud paa Natten.



237. Terrin af kinesisk Porcelæn, hjembragt 1621 af Ove Giedde. Rosenborg.

Paa en rund sølvforgyldt Plade, der dækker det meste af Laaget, med dettes Knop som Midtpunkt, læses følgende: »Anno 1621: Da Kong CHRISTIAN Den fierde Ved Ofve Gede Til Tommerup Lod Trangebar i Indien Til Dannisborg Danne Da Sametid af Porcelien Blef Smeltet denne Kanne. Som nu er komen i god Beholt udi Pr. S. H. vold 1723 Da denne Blef foræred af Camer Herr Wilhelm Carl Wind«. Terrinen har altsaa faaet sit forgyldte Sølvbeslag i 1723, da den blev foræret Prinsesse Sophie Hedvig af Kmh. W. C. Vind.

»Christianshavn« fyldte Vand ved Kap, men fik intet fersk Kød, da Kafferne var temmelig fjendtligsindede; derimod var de indfødte paa Madagaskar og de majottiske Øer meget venlige og skaffede Skibet en Overflod af Køer, Høns og de dejligste Frugter; Jon Olafsson fik 13 Kurve Frugt, men da de efter tre Dages Forløb blev fordærvede, maatte han med Taarer i Øjnene kaste dem over Bord, idet han ønskede, at de alle i et Nu maatte forsvinde op til Island.

Han fortæller, at Indiefarerne ved Sokotra ofte møder smaa ægyptiske og arabiske Skibe, som de konfiskerer, og en Del af Mandskaberne, der er Sørøvere og Mordere, bliver aflivede; Indiefarerne gør ofte der stort Bytte, men »Christianshavn« var ikke saa heldig.

Da Skibet velbeholdent kom til Tranquebar, skulde Jon Olafsson sammen med flere andre af Mandskabet afløse nogle af Fortet Dansborgs Besætning, for at disse kunde komme hjem; de blev der et Par

Dage forhindrede i at gaa i Land af en stor Søslange, der laa mellem Skibet og Kysten, og den ansloges til at være 900 Alen lang, saa det var ikke saa underligt, at der var stor Rædsel og Skræk om Bord.

I Efteraaret 1624 skulde Jon Olafsson sejle hjem med Kompagniskibet »Perlen«, men kort før Afrejsen hændte der ham en stor Ulykke. En Dag i September Maaned, medens »Perlen« endnu laa ved Tranquebar, blev der, som det saa ofte skete, saluteret fra Fæstningen, og da

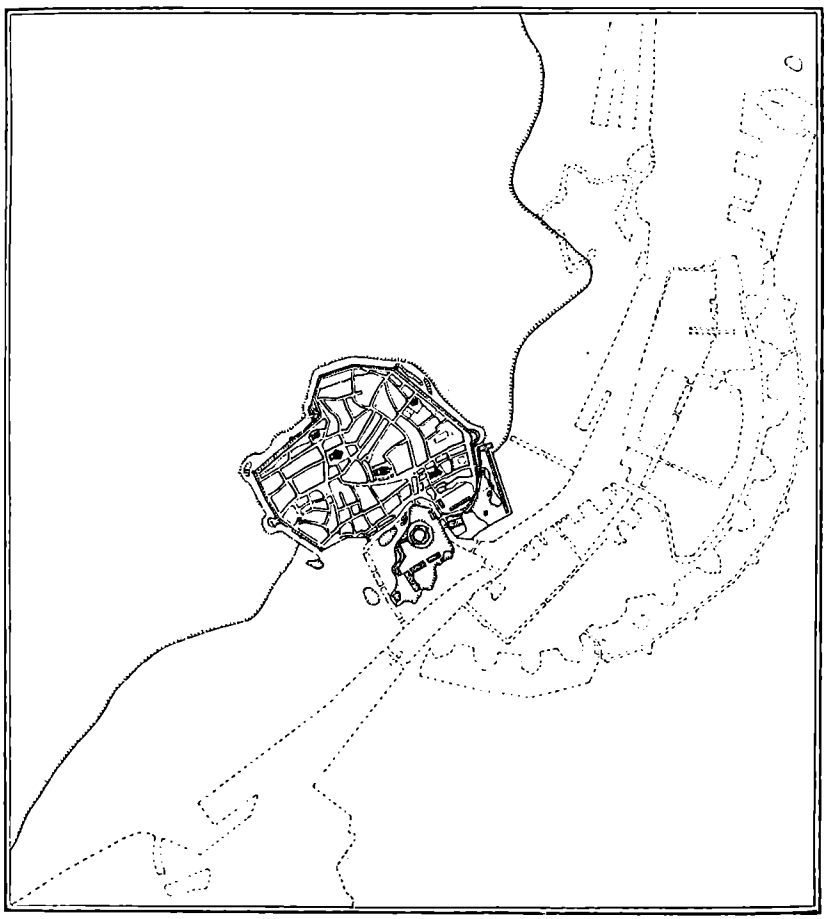


238. Parti fra Havnen (omkr. 1630) mellem den overbyggede Dæmning til Knippelsbro til venstre og Nikolai Kirke til højre. I Forgrunden Udfyldningsarbejderne paa Christianshavn. Midt i Baggrunden Holmens Kirke, tidligere Smedie, Toldbod og Navigationsskole. Den lille Opbygning paa Taarnets Tag blev sat op i 1615, for at Styrmandslærlingene kunne staa der og maale Solhøjden.

der var en almindelig Ordre til, at Skibene altid skulde svare med ligesaa mange Skud, gik Olafsson til Kanonerne og begyndte at skyde; men da han havde affyret 18 Skud og var ved at lade en af Kanonerne igen, gik Skuddet af, medens han med Sætteren førte Forladningen ind. Han blev frygtelig tilredt slynget 60 Favne bort fra Skibet og sank efter sin egen Mening tilbunds paa 100 Favne, men kom dog op igen »ved Guds naadige Bistand og ved Hjælp af sine Ben« og blev bjærget af et forbiroende Fartøj. Trods sin elendige Tilstand ønskede han dog at sejle hjem med »Perlen«, da han længtes efter Island, og efter store Lidelser

og et langt Sygeleje, hvor han blev omhyggelig plejet og venligt behandlet af alle om Bord, kom han paa Benene igen.

Hjemrejsen gik længe udmærket; men saa hændte det en Dag, da



239. Københavns Havns Udvidelse 1600—1900. Efter Tegning af Havnebygmester H. V. Møller.

Under den i første Halvdel af Christian IV.s Regering stadig tiltagende Skibsfart paa Hovedstaden, blev den gamle Havn, selv med den Udvidelse den havde faaet i »Revieret« (se S. 347), snart for lille. For at sikre Havnen mod Øst og skaffe Bolværksplads til et stort Antal Skibe anlagde Kongen i 1618 Havnestaden Christianshavn og flyttede faa Aar senere Toldboden og dermed Havnens Grænse ud til sin nuværende Plads, samtidig med at han i Børsen gav Handels- og Havnelivet i Hovedstaden et baade praktisk og prægtigt Midtpunkt.

Under Christian V blev Nyhavn udgravet og den store Dæmning lagt paa Rævshalen. Og inden for denne opstod saa i Tidens Løb Nyholm, Flaadens Leje, Christiansholm og de store Pladser med Værfter og Havne paa Christianshavn.

de godt og vel havde passeret Berberiet, at Folkene paa selve Palmesøndag begyndte at lege og danse paa indisk, hedensk Maner, som naar Tempelpigerne danser for Afguderne. Jon Olafsson blev meget vred derover, irettesatte Deltagerne og forbød dem denne »Djævelens Leg«, og Natten efter havde han en rædsom Drøm, hvori en af Folkene kom til ham med en stor Kniv og fortalte, at han havde faaet Befaling af Gud til at dræbe alle om Bord undtagen ham selv. Dette tog han for et ondt Varsel og meddelte Kaptajnen sin Frygt, og allerede Dagen efter kom ogsaa Ulykkerne væltende ind.

Om Morgenen paa Ulykkesdagen, den 12. April, blæste det op til en forrygende Storm. Mærssejlene blev bjærgede, men Fok og Stagsejl blæste i Stumper og Stykker, og da de vilde stryge Stængerne, skørede Stormasten, gik over Bord og knuste i Faldet en af Tømmermændene. Noget efter blev Skibet ramt i Stævnen af en vældig Sø, der knækkede Bugsprydet; Fokkestaget sprang, og Fokkemasten gik over Bord; men det lykkedes heldigvis Folkene at faa baade For- og Storriggen kappet og at klare Vraggodset fra sig.

Søerne brød i vældige Masser ind over Skibet, en af Baadene blev skyllet bort, og med alle 13 Pumper i Gang kunde de ikke holde Skibet læns, saa de troede, deres sidste Time var kommen. Der blev da blæst til Bøn og ringet med Klokken; Skibspræsten holdt en smuk Prædiken, og der blev sunget et Par Salmer, »Med Glæde og Tak fa'r jeg nu hen« og »Naar i største Nød vi staa«, og derefter gik de til Pumperne igen. Om Eftermiddagen rev en svær Ankerkæde sig løs forude paa underste Dæk, den var 300 Favne lang og vejede 80 Pd. pr. Favn, og under Skibets voldsomme Bevægelser blev den kastet længere og længere agterud og slog mod bægge Skibets Sider, saa man troede, de skulde knuses. De holdt dog, men al Provianten var stuvet paa dette Dæk og blev sammen med meget andet fuldstændig ødelagt af Kæden; Vin, Smør, Kød, Ærter, Gryn, Tran og Tjære flød imellem hinanden, og kun Vandet og lidt Brød, der laa i Lasten tillige med den ostindiske Fragt, undgik Ødelæggelsen. Til sidst, men desværre for sent, lykkedes det at faa Kæden surret.

Endelig om Aftenen blev Roret revet bort af Søerne, og de troede alle, at Skibet nu var redningsløst fortabt, men saa stilnede det af.

Næste Dag nærmede et lille Skib sig »Perlen« og sejlede rundt om den, men skønt de raabte til det om Hjælp, turde det ikke komme helt hen til dem, og det sejlede bort igen. Besætningen var nu ganske fortvivlet, de var 150 Mil fra nærmeste Land, uden Sejl og Ror og blottede for Proviant.

Ved en grundig Undersøgelse viste det sig, at foruden rigeligt Drikkevand havde de et Fad Fedt i Behold og lidt Brødsmuler, der dog var temmelig fordærvede af Kakerlakker, og desuden en levende Hjort og et indisk Svin, som skulde bringes hjem, saa en lille Tid kunde de holde Livet oppe. Og snart lykkedes det dem at rejse en Nødmast og hejse et Raasejl baade paa denne og paa Mesanmasten, samt at faa rigget et Nødror.



240. Et Pælestik.

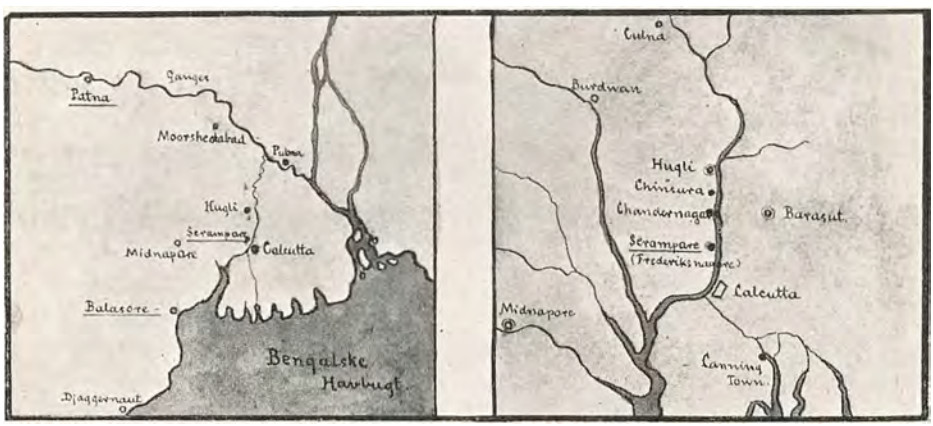
I otte Uger arbejdede de sig frem mod England, og i den Tid døde 15 af de bedste Folk af Vattersot; den 22. Maj fik de endelig Scilly Øerne i Sigte, men da Natten nærmede sig, turde de ikke blive ved med at holde mod Land. Næste Dag var Landet forsvundet, og de fik en haard Storm af NV., der varede i otte Dage og kostede dem deres Nødror. Da Stormen endelig lagde sig, vidste de ikke mere, hvor de var; de loddede saa og fik Bund paa 28 Favne, hvorefter de lod Ankeret falde og Sejlene fire ned; men de kunde ikke beslaa Sejlene, da der kun var tre Mand paa Benene, Resten var for udmattede til at forlade Køjerne.

Næste Morgen var Vejret sigtbart, og da de nu til deres store Glæde opdagede, at der var Land i Sigte ikke langt borte, affyrede Jon Olafsson 15 Kanonskud, hvorved der blev hidkaldt en Lods fra Land. Det var et sørgeligt Syn, der mødte ham om Bord; næsten alle Mand var dødssyge af Sult, saa de end ikke kunde hente sig Vand, og af Føde havde Lodsen ikke andet med end en uopskaaren Torsk, der straks blev kogt hel og uddelt til de 117 Mand, der endnu var i Live.

Det var ved Youghal paa Irlands Sydkyst, »Perlen« havde naaet Land.

Beboerne bragte hurtigst mulig Hjælp, baade af Føde og Mandskab; de fik snart Skibet bragt i sikker Havn og Mandskabet i Land, hvor de nød den bedste Pleje. Men mange af dem døde af de udstaaede Lidelser.

Hjemme i Danmark var Interessen for den ostindiske Handel imidlertid helt ebbet ud. Den ulykkelige Krig med Sverige, der endte 1645 med Freden i Brømsebro, havde forarmet Landet, og Folk vilde ikke risikere Resterne af deres Penge paa noget saa usikkert som Ekspedi-



241. Kort over Byerne ved Hugli. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

tioner til Ostindien, selv om Handelen under gunstige Omstændigheder kunde være yderst indbringende. De to sidst udsendte Skibe havde jo ikke bragt nogen Gevinst hjem, »Christianshavn« blev derude, og »Solen« strandede. Fra 1643 og til 1668 kom intet dansk Skib til Tranquebar, og da man efter Christian IV.s Død ikke saa nogen Mulighed for at faa Handelen vækket til Live, ophævedes det ostindiske Kompagni i 1650. Rigsraadets Indstilling herom lød som følger: »Efterdi det Ostindiske Compagnie ikke længer kand erholdis, mens aff sig selff forgaar, eller aff andre bliffuer occuperit, och ingen angiffuer sig som videre ville indligge, da siunis Os underdanigst raadeligt att dett vorder det dyriste och best skee kand, soldt och afhent«. De ostindiske Sager blev derefter henlagte under kgl. Kommissarius Poul Klingenberg.

Poul Hansen Corsøer, der fulgte efter den energiske og dygtige

Leyel som Overhoved i Tranquebar, var desværre ganske uduelig. Han kom straks i Strid med Naiken af Tanjour, der endog i 1648 angreb og belejrede Tranquebar. Angrebet blev dog afslaaet ved Portugisernes og de indfødtes Hjælp, og Belejringen hævet; men Kolonien forfaldt, Handelen sygnede hen, de forskellige Loger og Kontorer gik tabt; selv Kaperkrigen med Bengalen gav intet Udbytte, og Kolonien var Undergangen nær, da han døde i 1655. I hans Periode fik Kolonien ikke anden Opmuntring hjemme fra end to Breve, hvori man med Beklagelse meddelte Officererne paa Dansborg, at man paa Grund af »de besuærlige Tiders Tilstand, saavelsom denne uformodelig mellem de Hollandske og Engelske opstandne Søkrig og deraff foraarsagede Vsickerhed« intet kunde gøre, ligesom man lod dem vide, og at de skulde henvende sig til Poul Klingenberg, da »Bewindthebberne« var afgaaet ved Døden.

Efter Poul Hansens Død valgte Beboerne i Tranquebar Eskild Andersen Kongsbakke til Overhoved og Kommandant. Han var i 1643 kommet ud som menig Soldat med Leyels Skib »Christianshavn« og havde siden den Tid gjort Tjeneste paa Dansborg; men han har altsaa aabenbart forstaaet at gøre sig afholdt og agtet, og han gjorde ikke den Tillid, man viste ham, til Skamme. Da han overtog Styret, var der ingen Kanoner paa Fæstningen og hverken Penge eller Vareforraad, men kun et gammelt Skib og kun faa Danske tilbage. Fra 1665 var han den eneste, og ham alene kan vi takke for, at Danmark bevarede Tranquebar i en af Landets vanskeligste Perioder. For at skaffe Penge til at arbejde med gik han paa Kapertogt med det gamle Skib; det lykkedes ham at tage flere bengalske Priser, hvis Ladninger og Besætninger han solgte, og med Skibene fik han Handelen i Gang paa Java og andre Steder. Naiken af Tanjour belejrede flere Gange Tranquebar, men det lykkedes Eskild Andersen at afslaa alle Angreb og til sidst at faa sluttet Fred. Trods alle Vanskeligheder fik han saaledes Kolonien ganske godt paa Fode. Byen blev omgivet med en vaad Grav og til dels ogsaa med Mure, Fæstningen blev forsynet med Kanoner, som han selv lod støbe, og da han i 1669 overleverede Kolonien til sin Eftermand, var der baade Varer og Ammunition og en Pengebeholdning paa 19000 Pardu.

Eskild Andersen sendte flere Beretninger hjem med Anmodning om Understøttelse, og da det ikke hjalp, fik han til sidst, i 1668, en Hol-

lænder, der tjente i Negapatnam, til at rejse til Danmark for at give sine Opfordringer større Eftertryk.

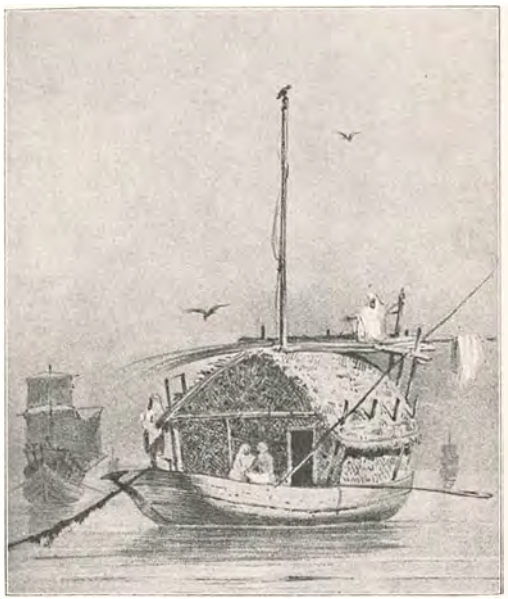
I Danmark havde man i 1658 søgt at faa Folk til at gøre nye Indskud i den ostindiske Handel, men forgæves, og tre Aar senere var man saa langt nede, at Kongen solgte Fæstningen Dansborg med omliggende Distrikt samt det tidligere Kompagnis Huse, Skibe og Varer for 80,000 Rdlr. til en hamborgsk Købmand, Duarte de Lima. Salget maa være gaaet tilbage, for Tranquebar forblev alligevel i dansk Besiddelse. Men efter den ulykkelige Krig med Sverige og Enevoldsmagtens Indførelse i 1660 tog Regeringen sig med stor Iver af Landets Opkomst. Eskild Andersens hollandske Udsending havde da ogsaa Held med sig. Allerede samme Aar, han kom til København, udsendtes Fregatten »Færøe« under Kommando af Kaptajn Sigvart Adelaer med Penge og med omtrent 100 Personer, der var bestemt for Tjenesten i Ostindien; blandt disse var der en ny Kommandant for Dansborg, Henrik Eggers, som dog havde Ordre til at dele Le-



242. Christian IV. Stik af Halveg efter van Manders Maleri omkr. 1640.

delsen af Kolonien med Eskild Andersen og med Adelaer, saa længe denne blev derude.

Der har vistnok paa den Tid været Planer oppe om at sælge Tranquebar til Holland; i alt Fald omtaler den franske Minister Colbert i 1669 i et »Mémoire pour le commerce des Indes orientales«, hvor han foreslaar Ludvig den XIV at købe Kolonien, at det hollandsk-ostindiske Kompagni havde »parlé pour achepter des Danois le dit chasteau, lequel le roi de Danemark abandonnera à bon compte«. Men Planerne blev ikke til noget.



243. Transportbaad paa Gangesfloden. Fra Sten Bille: Galateas Jordomsejling.

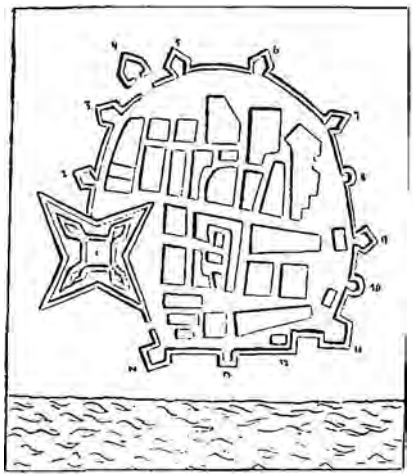
»Færøe« kom til Tranquebar i 1669, og det lykkedes Adelaer, formodentlig ved rundelige Gaver, at bevæge Naiken til at bekræfte Freden og afstaa Landsbyerne Poreiar, Tillali og Erikutanchery med Omegn til Tranquebar uden Forhøjelse af Afgiften; kort efter sejlede han til Java og afsluttede en Handelstraktat med Kongen af Bantam og oprettede en Loge der. I 1670 kom han hjem med Fregatten, der havde en god Ladning, særlig Peber, og samme Aar oprettedes i Danmark et nyt ostindisk Kompagni.

Den 28. November 1670 blev der givet Oktroi paa 40 Aar, og den 9. December samme Aar udstedt et Reglement for det nye ostindiske Kompagni. Indholdet af Oktroiens 14 Punkter var følgende:

1) Der bevilges Kompagniet Ret til i Kongens Navn at slutte Alliancer og føre Forhandlinger med Kongerne i Indien og andre Stater samme Steds; samt til, naar det angribes, at føre Krig med dem til Handelens Beskyttelse og Udvidelse. Men hvis det generes af europæiske Stater, skal det indhente Kongens Forholdsordre, før det kommer til Yderlig-

heder, med mindre det virkelig angribes med Vaaben og Vold. Kompagniet maa oprette Fæstninger, Loger og Kontorer, hvor det findes formaalstjenligt og det kan komme overens om det med de lokale Regeringer.

2) Kongen forbeholder sig Fortet Dansborg, men Kommandanten og Garnisonen maa ikke drive Handel eller indlade sig i Krig uden Kompagniets Samtykke.



244. Plan over Trankebar omkr. 1700, udskaaret paa et Strudsæg i Nationalmuseet. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Kompagniet skal nyde al Indtægt af Dansborg og Byen Tranquebar, men til Gengæld underholde Garnisonen og vedligeholde Fortet saa stærkt besat, som da Fregatten »Færøe« kom dertil, mindst med 200 Mand, hvide og sorte. Det skal endvidere betale den aarlige Afgift til Naiken af Tanjour.

Kompagniet maa udsende Betjente til Indien eller antage og afsætte saadanne derovre, som det finder rigtigt.

3) Alle Fordringer fra det gamle Kompagnis Tid er det nye uvedkommende.

4) Kongen tilstaar Kompagniet aarlig i de første seks Aar i Fredstid to af sine dertil egnede Skibe til Fragtfart paa Indien og vil selv bekoste Udrustningen af dem. Ved Skibenes Hjemkomst skal Kompagniet i Fragt betale 100 Rdlr. pr. Læst à 4000 Pd. undtagen af Kobber, Tin eller tungt Træ, der regnes for Ballast.

Kongen vil udlaane af sine Søfolk til Kompagniets Skibe, og disse faar Tilladelse til at føre Orlogsflag.

5) De Personer, som Direktørerne ansætter som Præster (da det kunde »være at forhaabe, at mange af Indianerne, naar de ret blive underviiste, skulde fra den hedenske Vildfarelse kunne omvendes«), og disse faar Løfte om Understøttelse og Forfremmelse ved deres Hjemkomst.

6) Søfolkene, baade paa Kongens af Kompagniet befragtede og paa dets egne Skibe, underlægges Direktørerne.

7) Kompagniet faar Eneret til Fart og Handel hinsides Kap det gode Haab paa de Pladser, Loger og Kontorer, som tilhører eller tilstaas Kompagniet, og de, som krænker denne Ret, skal have Skib og Gods forbrudt til Kompagniet. Alle Priser, som tages af Kompagniets egne eller befragtede Skibe, skal tilhøre Kompagniet med Undtagelse af en Tiendedel, som tilkommer Rigsadmiralen.

8) Der kan ikke gøres Arrest i Kompagniets Skibe eller Gods.

9) Kompagniets Skibe faar Toldfrihed for alle Varer, som behøves til Udrustning og udgaaende Ladning; men af de Varer, som hjemføres skal der svares 1 % af dem, der atter udføres, 2½ % af dem, der bliver i Landet.



245. Jerusalemskirken. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

10) Kompagniet maa have eget Maal og Vægt, dog overensstemmende med det i København brugelige.

11) Kompagniet maa have sin egen Domstol, og dennes Domme skal staa lige med Højesterets.

12) Kompagniet maa selv udnævne sine Direktører, men de skal i Forvejen være Participanter og have indskudt 2000 Rdlr.

13) Haandværkere og Søfolk i Kompagniets Tjeneste skal være fri for Lavs-Afgifter, og, naar de er borte paa Rejser, skal baade de selv, deres Hustruer og Børn være fri for alle borgerlige og kommunale Afgifter.

14) De, der fører Kompagniets Forretninger, maa bruge det kongelige Segl.

Der udnævntes seks Direktører, af hvilke den fornemste var General-Admiral Cort Adelaer.

Foruden disse Privilegier skænkede Kongen Kompagniet Skibe og Varer til en Værdi af c. 79,000 Rdlr., medens Interessenternes Indskud beløb sig til 163,000 Rdlr. Kongen udvirkede endvidere, at Regeringen i Holland, der paa den Tid var allieret med Danmark, gav Kommandanten i Cap Ordre til at lade danske Skibe uhindret proviantere der.

Om Sejladsen paa Indien i den første Tid efter det nye Kompagnis Oprettelse haves følgende Oplysninger:

1670	December	»Phønix« afgaaet til Tranquebar.
1671	December	Et Skib afgaaet »velbeladen«.
1672	April	Et »velberustet Skib med tjenlig Last og Vare« afgaaet.
	August	»Phønix« hjemkommet.
	November	Et Skib afgaaet.
1673	September	Et Skib hjemkommet.
	November	Et Skib afgaaet.
1674	Juni	»Phønix« hjemkommet.
1676	September	To Skibe hjemkommet.

Disse Oplysninger er jo fattige, thi i Virkeligheden var der en livlig Forbindelse mellem Danmark og Indien i Halvfjerdserne, der besørgedes af Skibene »Norske Løve«, »Flyvende Ulv«, »Phønix«, »Hvide Fortuna«, »Christianshavn«, »Havhesten« og »Dansborg«, medens de mindre Skibe »Friderich«, »Christianus Quintus« og »Jupiter« besørgede den mellem-indiske Trafik.

Efter »Færøes« vellykkede Besøg i Indien tog Handelen et godt Opsving under en dygtig Overkøbmand, Bruns, Ledelse, og der blev oprettet Kontorer forskellige Steder, saaledes i Masulipatnam, Vinelapatnam og Visinapatnam; men Forholdene i selve Tranquebar var til at begynde med ret uheldige, idet Eggers tilsidesatte Eskild Andersen og ikke selv forstod at haandhæve Ordenen. I 1672 udnævntes da Sigvart Adelaer til Overhoved for Kompagniet i Indien; han afrejste dertil samme Aar og fik snart bragt Orden i Sagerne. Han indledede Fredsforhandling med Stormogulen og den ham underlagte Nabob af Bengalen, og i 1674 kom Freden i Stand. Kompagniet frafaldt Fordring om Skadeserstatning, medens Naboben frafaldt Krav i Anledning af de nogle og tredive

Priser, de Danske havde taget; Kompagniet fik atter Ret til at anlægge Loger og Kontorer i Bengalen og til toldfri Handel i Balasore og Pipley. To Aar senere fik Kompagniet ogsaa Ret til at anlægge Loger ved Ganges og Hugli Floderne, og i 1677 tiltraadtes Overenskomsten af Stormogulen, der dog fordrede, at de Danske, ligesom Englænderne, skulde betale 2½ % i Told af alle ind- og udgaaende Varer. I 1679 udstrakte Adelaer ogsaa Handelen til Philippinerne.

Men Blomstringstiden varede kun kort. I 1680 mistede Kompagniet ikke mindre end tre Skibe, »Dansborg«, »Haabet« og »Oldenborg«, der alle strandede, og Forbindelsen mellem Danmark og Indien ophørte i nogle Aar. I 1682 blev Sigvart Adelaer afløst som Overhoved af Kaptajn Aksel Juel, en Brodersøn af Admiral Niels Juel, og under hans Styre gik det rask tilbage. Han kunde ikke arbejde sammen med de øvrige Danske i Indien, og ogsaa den indfødte Foged, Ramma Naiken, blev forurettet paa mange Maader. Da der ikke kom Hjælp hjemme fra, maatte han af Pengemangel afskedige mange af Kompagniets Betjente, og de indfødte blev i høj Grad udpinte med Skatter, hvorfor mange flyttede bort fra dansk Omraade. Han blev saa forhadt, at der endog blev planlagt et Oprør imod ham, men det blev opdaget, og Hovedmændene blev straffede paa det grusomste. I Bengalen begyndte Regeringen igen at lægge den danske Handel alle mulige Hindringer i Vejen, og den skal endog have været Skyld i, at »Christianshavn« blev Vrag efter at være grundstødt i Nærheden af Balasore. Kort efter erobrede Hollænderne Bantam og forjog de Danske, og Logerne i Balasore, Portonovo og Masulipatnam gik ligeledes tabt.

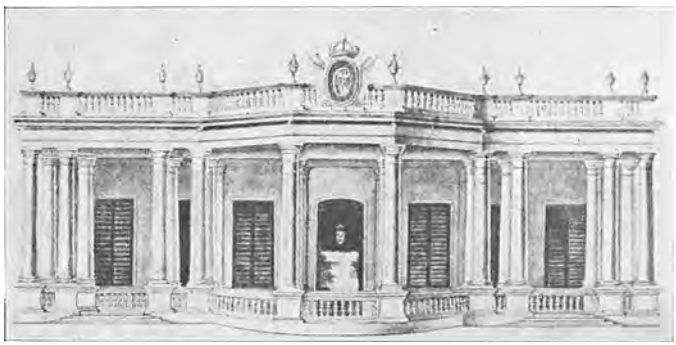


246. Bethlehems Kirken i Poreiar. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Rygtet om de slette Tilstande naaede omsider København, og skønt det ogsaa her var daarlige Tider, fik man dog udrustet to Skibe »Den flyvende Ulv« og Fregatten »Antoinette«, der sendtes til Indien med Oberst-

løjtnant Wulff Henrich von Calnein, som var udnævnt til »kgl. Obercommisarius« og skulde undersøge og ordne Forholdene derude. De to Skibe afgik fra Danmark i 1685.

Da Calnein i 1686 kom til Tranquebar, tog han med stor Iver og Dygtighed fat paa sin Opgave. Juel blev afsat, og hans Bo konfiskeret, Tranquebars indre Forhold blev ordnede, og Calnein erklærede den bengalske Regering Krig. Det lykkedes ham at tage en Del Priser, hvoriblandt fire større Skibe, og da han i 1687 forlod Ostindien, hjemførte han foruden de to Skibe, han drog ud med, tillige en af Priserne, som var bleven døbt »Gyldenløve«, og et Skib »Haabet«, som han havde ladet bygge i Indien. To andre af Priserne, der fik Navnene »Dansborg« og »Elefanten«, gjorde i lang Tid Tjeneste i Indien under dansk Flag. Calnein blev saa afholdt og anset af Tranquebars Beboere, at de ansøgte Kongen om at faa ham tilbage, men dette blev dog ikke til noget.



247. Guvernørboligen i Trankebar. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Paa Hjemrejsen maatte Calnein med »Flyvende Ulv« løbe ind til Kingsall i Irland, da Skibet under en Storm havde mistet sit Ror, og her ventede han, til der fra Danmark blev udsendt et Par Fregatter til at konvoiere ham hjem, da de europæiske Farvande paa den Tid gjordes meget usikre af de tyrkiske Sørøvere.

Efter Calneins Tid kom der atter god Gænge i Handelen paa Indien, og der blev gjort meget for Tranquebars Opkomst og Udvidelse. Der byggedes en ny, anselig Kirke, Zionskirken, og Fæstningsværkerne om Byen blev betydelig forbedrede, hvad der særlig skyldtes Claus Vogdt, der blev Overhoved i 1695; de gode Forsvarsforhold i Forbindelse med Vogdts Mildhed og Retfærdighed gjorde ogsaa, at adskillige indfødte flyttede fra Tanjour til Tranquebar. En af de vigtigste Handelsartikler

var paa den Tid Slaver, som især udførtes til Atschin paa Sumatra; i 1796 afgik saaledes paa en Dag to Skibe med ikke mindre end ca. 1800 Slaver. Ialt havde Kompagniet i Aarene 1688—1697 en ren Gevinst paa 217,747 Rdlr.

Endelig i 1698 blev der sluttet Fred med Bengalen, ifølge hvilken bægge Parter, ligesom sidst, frafaldt Erstatningskrav, og de Danske fik de tidligere Handelsrettigheder. Der blev erhvervet en Grund ved Hugli-floden og bygget en Loge, som fik Navnet »Dannemarksnagore«.



248. En tampet eller kattet Ende.

Den 29. Oktober 1698 udstedte Christian den V en ny Oktroi paa 40 Aar for det ostindiske Kompagni, som bekræftedes Aaret efter af Frederik den IV. Den var i nær Overensstemmelse med Oktroien af 1670, men Kompagniet fik nu ogsaa Ret til at udnævne Kommandanten paa Dansborg. Som Afgift til Kongen skulde Kompagniet, foruden samme Told som tidligere, levere 100,000 Pd. Salpeter eller for hver 100 Pd. 8 Rdlr., hver Gang der kom Ladning hjem til en Værdi af over 150,000 Rdlr. Ledelsen skulde besørges af fem Direktører, hvoraf de to skulde være kgl. Ministre eller Embedsmænd i de tre første Rangklasser, to Købmænd og en enten Købmand eller Embedsmand; endvidere af en Bestyrelse paa fem à ti »Hovedparticipanter«.

Denne Oktroi fik i 1704 et Tillæg, hvorefter Kompagniet for Fremtiden ikke var bundet til København, men dets Skibe kunde lade og losse i alle Havne i Danmark, Norge og Hertugdømmerne.

Tranquebar var omkring Aar 1700 blevet en ret betydelig By; der var ganske vist kun 200 à 300 Europæere, men en talrig Befolkning af Indiere, »Malabarer«, Muhamedanere, »Mohrer« og Blandingsfolk, »Portugisere«. Foruden Zionskirken var der i Tranquebar en katolsk Kirke, en Moske og fem Pagoder, og i Poreiar to Moskeer og tolv Pagoder. Og der fandtes baade Lærredsvæverier, Sæbesyderier og Garverier. Kolonien styredes af et Overhovede, som ved sin Side havde »det sekrete Raad«, der bestod af de fornemste af Kompagniets Købmænd, og derunder

var der et ret betydeligt Antal Embedsmænd, Betjente og Soldater.

Men der var ikke rigtig Liv i Handelen, skønt der kom adskillige Skibe ud fra Danmark, og flere mindre Skibe holdtes i regelmæssig mellem-indisk Fart. Overhovederne manglede Energi og tænkte mest paa at berige sig selv. Fra 1699—1709 var Kompagniets Gevinst endnu 189,665 Rdlr., men efter den Tid gik det helt ned ad Bakke, og Grunden hertil var, foruden den daarlige Ledelse derude, uheldige Forhold i Danmark, hvor den store nordiske Krig og Pesten lagde Hindringer i Vejen for Udrustning af Skibe; hertil kom, at flere af Kompagniets bedste Skibe forliste.



249. Kongensgade i Trankebar med Jerusalems Kirken til venstre og Missionens Seniorat til højre. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Værst gik det i Dannemarksnagore, hvor der dog i 1711 efter forskellige ganske uduelige Overhoveder var kommet en energisk og dygtig Mand, Attrup, til Roret. Forbindelsen mellem Logen og Tranquebar ophørte efterhaanden, Attrup maatte laane Penge hos de indfødte, og da han ikke i rette Tid kunde betale dem tilbage, brugte Bengalerne Magt. Logens Landdistrikt blev plyndret, og Logen selv, der var befæstet og bestykket med 22 Kanoner, blev i 1714 indesluttet fra Landsiden.

Attrup fattede da en dristig Beslutning; han lod alle Logens Værdisager bringe ned i Fartøjer paa Floden, og en Nat, da et stort bengalsk Skib kom sejlende ned ad denne, roede han med alle sine Folk ud til det og erobrede det, bragte alle Værdisagerne om Bord og sejlede til Tranquebar. Skibet, »Fattiromany«, med Ladning var meget værdifuldt; det blev omdøbt til »Frederikshaab« og sejlede indtil 1721 mellem Indien og Danmark.

Dagen efter tog Bengalerne Logen i Besiddelse, men de har aaben-

bart fundet, at de havde gjort en daarlig Forretning, thi allerede to Aar efter tilbød de at give Logen tilbage mod at faa »Fattiromany« udleveret. Logen blev virkelig ogsaa tilbagegivet til de Danske, men der blev intet gjort for at genoptage Handelen paa Pladsen, og »Fattiromany« blev ikke tilbageleveret, men tvertimod til sidst solgt til Portugiserne. Efterhaanden døde saa de mere overordnede Funktionærer i Dannemarksnagore, Afgiften til Bengalen blev ikke betalt, og Logen faldt af sig selv tilbage til Naboben.



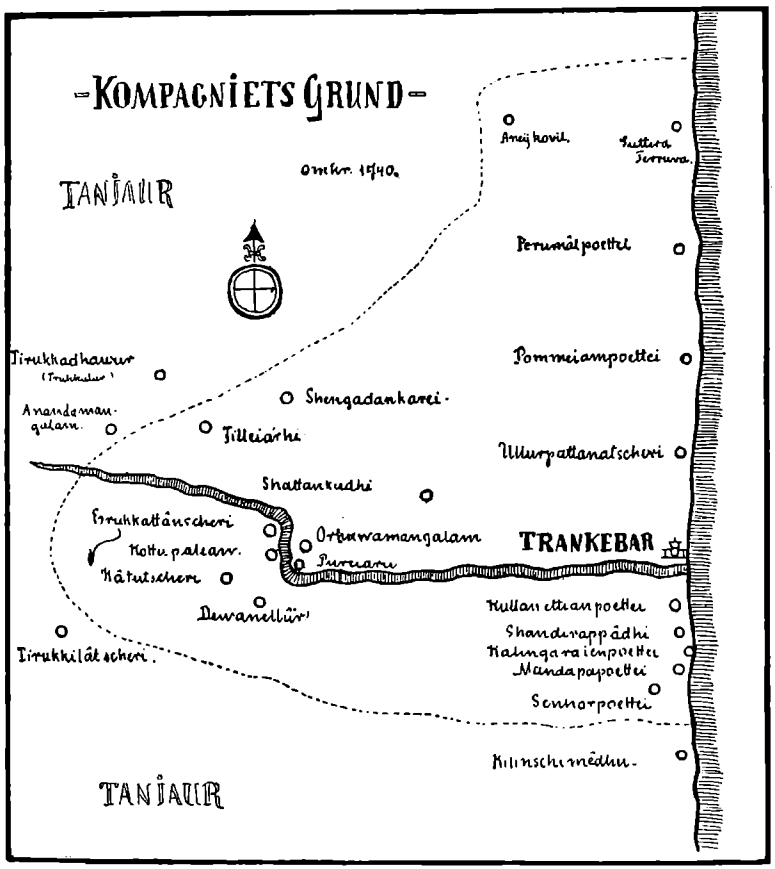
250. Nikobar Hytte. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Fra 1707-1716 var Johan Sigismund Hassius Overhoved i Tranquebar, og der var i hans første Aar noget Liv i Handelen, men den sygnede snart hen igen. Hassius var uduelig og regerede Kolonien med stor Haardhed og Vilkaarlighed. Han fik dog i 1715 Tranquebars Omraade forøget med Landsbyen Tevanour mod et Tillæg i Afgiften til Rajahen af Tanjour paa 100 Rupier aarlig. I hans Tid udsendtes der en Del protestantiske Missionærer til Tranquebar, medens Præsternes Missionsvirksomhed før den Tid væsentlig havde indskrænket sig til Daab af de bengalske Fanger, umiddelbart før de blev solgte som Slaver.

De første Missionærer kom til Tranquebar i 1706 med Skibet »Sophia Hedvig«, og skønt de blev alt andet end venligt modtagne, fik de dog allerede Aaret efter bygget en lille Kirke, Jerusalemskirken, og døbt nogle indfødte. Megen Fremgang havde de dog ikke i den første Tid; dels mødte de Modstand fra Katolikkernes Side, og dels kom de paa en spændt Fod med Hassius; først efter dennes Afgang som Overhoved kom der Fart i Tingene; der byggedes en større Jerusalemskirke i Stedet for den gamle, Missionærerne byggede en Papirmølle og fik deres eget Trykkeri i Tranquebar, hvor der blandt andet trykkedes en Bibeloversæt-

telse, og Missionærernes Virksomhed udstraktes ud over Koloniens Grænser, saaledes til Madras. Den lutheranske Mission i Indien er udgaaet fra Tranquebar.

Hassius maatte i 1716 rejse til København i Anledning af adskillige



251. Kort over Kompagniets Grund omkr. 1740. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

berettigede Anklager, der var rejst imod ham; men ved at overlade en Del af sin Formue til Dækning af Omkostningerne fra Krigen med Sverige klarede han alle Vanskelighederne og blev endog adlet under Navnet Lillienpalm.

Hassius Efterfølger var ikke i Stand til at puste nyt Liv i Handelen, væsentlig fordi Kompagniet i København manglede Kapital og derfor

ikke kunde støtte Kolonien. I 1726 blev Attrup, der tidligere havde været i Dannemarksnagore, Overhoved i Tranquebar, men heller ikke han kunde paa Grund af Pengemangel udrette noget; for at skaffe det nødvendigste maatte han optage kostbare Laan og sælge »Fattiromany« og forspildte derved Udsigten til at genoprette det gode Forhold til Bengalen.

I Danmark havde man i 1721 givet danske Privatfolk, »andre particulaire Interessentere«, Tilladelse til at handle paa Ostindien mod at svare en Afgift til Kompagniet; men denne Afgift var for lille til at bringe Kompagniet paa Fode; der blev paa denne Maade i det hele taget kun udsendt et Par Skibe. Da det viste sig umuligt at rejse Kapital i Danmark, forsøgte man at faa Interessenter i Udlandet; men England og Holland satte sig derimod, og der blev ikke noget ud af det. Endelig, den 28. April 1729 gav Kompagniet op og frasagde sig al Handel og videre Udredning af Skibe; dets Status blev gjort op, og det viste sig, at det havde en Gæld paa 150,000 Rdlr.

Kongen overtog derpaa Kolonien. Der blev givet nogle Købmænd Koncession paa Handelen paa Indien, og der blev af disse udrustet to Skibe til Ostindien og to til Kina. En af Kinafarerne forliste ganske vist paa den irske Kyst, men de andre Skibe kom hjem med rige Ladninger, hvad der havde til Følge, at Interessen for denne Handel atter vaagnede.

Et halvhundrede Aar efter at Jon Olafsson har nedskrevet sin Beretning om Togtet med »Christianshavn«, har vi en Beretning om

Orlogsskibet »Oldenburgs« Rejse til Indien 1672—75.

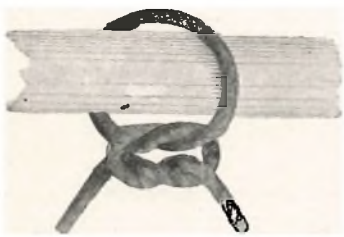
I Aaret 1672 udsendtes Orlogsskibet »Oldenburg«, der havde 36 Kanoner og 154 Mands Besætning, til Java for at opfriske Forbindelsen med Bantam, og over dette Skibs langvarige og besværlige Togt har Ober-Chyrurgus, I. P. Cortenmünde, ført en omstændelig Dagbog.

Afrejsen, den 23. April 1672, fejredes som sædvanlig med stor Højtidelighed; alle Admiralitetsherrerne var om Bord hele to Gange og blev fint beværtede af Kaptajnen og Ober-Købmanden, Mandskabet blev taget i Ed, der blev holdt Taler og saluteret og endelig holdt Gudstjeneste, og saa begyndte Rejsen. Allerede ved Helsingør var der en Soldat, der stak en Matros i Haanden med sin Kniv, og han skulde altsaa

nagles til Masten med Kniven gennem Haanden; men der gik saa mange i Forbøn for ham, at han slap for den strenge Straf; i Stedet for maatte han springe fire Gange fra Storraaen i Søen og modtage 50 Slag Tamp.

Da man passerede Kullen, maatte efter gammel Sømandsskik alle, der ikke før havde passeret dette Sted, enten betale »Hønsepenge« eller springe fra Storraaen i Søen, og det samme gentog sig senere, da Skibet passerede Portugal.

I Skagerak havde man en lille Forskrækkelse, idet man hørte heftig Skydning og troede, at der leveredes et Søslag, saa Skibet blev gjort klart til Kamp. Men det viste sig at være en meget fredelig Skydning; det var nemlig et engelsk Krigsskib med den engelske Ambassadør i København om Bord, der holdt Fest. Da Skibene mødtes, blev der saluteret og raabt Hurra; den engelske Legationssekretær kom om Bord i »Oldenburg« paa tjenstligt Besøg, og her blev han saa heftigt »beskudt med Bachi Kanoner«, at han vendte tilbage i en meget omtaaget Tilstand.



252. En Raabaandsknob.

Lasten maa have været daarligt stuvet, thi da Skibet i Skagerak fik nogen Kuling, opdagedes det, at det var for rankt, saa det maatte gaa ind til Hitterø for at indtage mere Ballast, og først den 2. Juni kunde Skibet sejle videre.

Forplejningen var i Begyndelsen udmærket. Mandskabet fik baade fersk og salt Okse-, Svine- og Faarekød, god Stok- og Klipfisk, Grød, Ærter, Ost og Smør og dertil Øl samt Brændevin Morgen og Aften. Officererne havde en Mængde gode Spisevarer, og især rigelig med vaade Varer; men der blev taget saa kraftigt fat straks, at det snart begyndte at knibe med Provianten.

En Dag, da Skibet sejlede Vest for Afrika, saa man sig pludselig forfulgt af fire Skibe og gjorde »klart Skib«; det var to tyrkiske Kapere med to Priser, men da Tyrkerne saa, hvor godt armeret og bemandet »Oldenburg« var, forsvandt de skyndsomst igen. Ved de kanariske Øer var de nær strandede; det var nemlig Taage, da de nærmede sig, og de opda-



253. Et fransk Fregatskib under Sejl omkr. 1710. Efter Renard.

gede først Land, da de var meget langt inde. Alle bad da af ganske Hjerte og gav Penge til de fattige for at bevæge Gud til at hjælpe dem. Det frugtede; de fik snart en gunstig Vind, der førte dem fri af Landet.

Der blev aabenbart drukket tæt paa Turen. En Dag var Højbaadsmanden og fire Matroser nede i Sejlkøjen for at arbejde, men i Stedet for tømte de et Anker Brændevin, hvad der blev honoreret med 200 Slag Tamp til Højbaadsmanden og 160 til hver af de andre. En anden Gang havde tre Mand beruset sig og blev lagt i Lænker i Gallionen; her slog den ene sig løs og vilde springe over Bord, men blev forhindret deri og reddet. Han fik til Skræk og Advarsel 100 Slag Tamp »for at straffe Legemet, fordi det havde villet forraade Sjælen«.

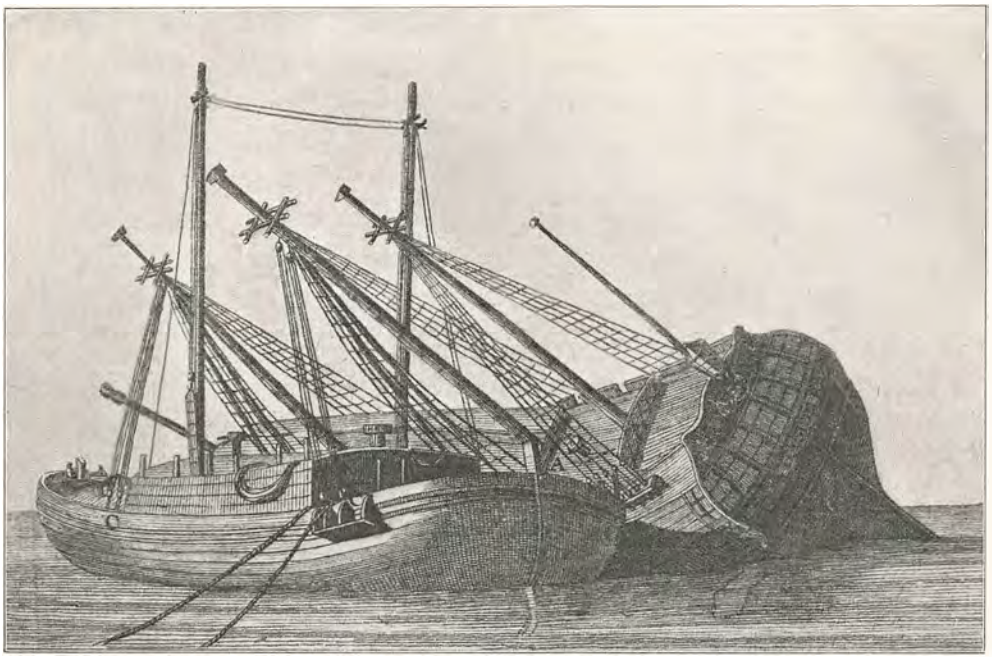
Om den megen Brændevin svækkede Besætningens Modstandskraft er ikke godt at vide, men Sundhedstilstanden om Bord lod meget tilbage at ønske; der døde i Oktober Maaned ikke mindre end 10 Mand, og i November 24, og da de endelig naaede Cap, maatte de sende 36 Mand i Land, der var angrebne af Skørbug. Tilstanden kunde dog være meget værre; de mødte saaledes i Cap et hollandsk Skib, der var for hjemgaaende, og det havde af en oprindelig Besætning paa 150 Mand kun 20 tilbage.

Ober-Chirurgen havde ved Cap et meget ubehageligt Æventyr. Han kom efter et lystigt Lag i Klammeri med en Hollænder og saarede ham med sin Kaarde, hvilket havde til Følge, at han blev arresteret og »paa Grund af formildende Omstændigheder« dømt til følgende: Sværdet skulde paa Retterstedet svinges over hans Hoved, den højre Haand skulde afhugges, han skulde arbejde nogle Aar som Bandit paa en lille Ø og endelig betale 500 Rdlr. i Bøde.

Det var jo temmelig slemt, men da han en kort Tid havde gruet ved Tanken, blev han af Hensyn til Kongen af Danmark pardoneret med: at betale Rettens Omkostninger, at tilfredsstille Patienten og Chirurgen, (det blev 176 Rdlr.) og at blive kølhalet tre Gange. Kølhalingen blev endda, da det kom til Stykket, kun udført een Gang, paa et lille Skib der kun stak 8 Fod, og efter Eksekutionen blev han rigelig trakteret med Mad og Drikke.

Akkurat et Aar efter Afrejsen fra København naaede de Bantam, hvor de traf en større hollandsk Flaade, og baade Hollænderne og Sul-

tanen af Bantam behandlede dem med største Venlighed. Der var under Opholdet ved Bantam en Kvartermester, der drak sig fuld og yppede Kiv med en anden, og da han ikke kunde komme den anden til Livs, svor han paa, at 2000 Millioner Djævle skulde tage ham, hvis han ikke fik Hævn og fik sit Ønske opfyldt. Om Aftenen, da han end-



254. Et Fregatskib, kølhalet ved en Kølhalingspram omkr. 1710. Efter Renard.

nu ikke havde faaet Hævn, kastede han sig i Vandet og druknede. »Dette til Advarsel for alle, som bander og sværger«.

Ved Bantam og der i Nærheden laa de over et halvt Aar, før Ladningen, der bestod af Peber, Rhabarber, Kattun, Sukker, Salpeter m. m., var indtaget. Det lange Ophold om Bord i det varme Klima var ikke behageligt. Luften om Læ var rædsom, og hverken Spuling, Rygning eller Stænken med Eddike hjalp; der var da ogsaa megen Sygdom, og 38 Mand af Besætningen døde i denne Ventetid.

Da de saa endelig kom af Sted, havde de ugunstigt Vejr og kom ingen Vegne; omsider grundstødte Skibet faa Mil fra Bantam og var nær blevet Vrag, men blev dog med megen Møje bjærget med As-

sistance af nogle hollandske Krigsskibe og bragt til Batavia til Reparation. Højbaadsmanden blev ved denne Tid dømt til Døden, fordi han havde pryglet Ober-Skipperen, men da han havde opført sig godt under Grundstødningen, blev han benaadet med at springe ni Gange fra Raaen og faa 2000 Slag Tamp. Kort efter døde han, hvad man ikke kan forundre sig over.

Midt i Februar 1673 var »Oldenburg« endelig igen sejlklar, og Hjemrejsen begyndte for anden Gang. Nu gik der nogle Maaneder uden større Oplevelser, men da de nærmede sig Cap, fik de megen Modvind og Storm, saa det til sidst besluttedes at gaa til St. Mauritius og der afvente en bedre Aarstid. Her naaede de en god Ankerplads i Carpentiers Bugten og befandt sig ganske som i Paradis; der var Kvæg, Vildt, Fisk og Frugt i Overflod, godt Vand, og en elskværdig hollandsk Guvernør, og Selskab manglede ikke, da der kort efter ankom et hollandsk Skib, som ogsaa havde maattet vende om paa Vejen til Cap.

De nød nu Livet med Fester og Jagtture, indtil Aarstiden ansaas for gunstig til at fortsætte Rejsen, og med Sorg i Sinde forlod de det gæstmilde Sted i Begyndelsen af December. Rejsen til Cap forløb meget hurtigt, og tredje Juledag ankrede »Oldenburg« i Taffel-Bay, hvor der laa flere hollandske Skibe, der alle havde haft en haard Rejse fra Batavia; et af dem havde paa Rejsen af en Besætning paa 124 Mand mistet 94 af Blodgang, Vattersot og Feber. Medens »Oldenburg« laa her, ankom der en hollandsk Handelsflaade fra Batavia paa ni store Skibe med en Ladning, hvis Værdi ansloges til 7 Millioner Gylden, og der ventedes endnu 16 hollandske Skibe fra Ostindien, et godt Bevis paa det hollandsk-ostindiske Kompagnis Storhed.

Kaptajnen paa »Oldenburg« blev enig med den hollandske Admiral om at slaa Følge hjemad, og i Begyndelsen af Februar gik de til Søs i Flok og Følge; da det imidlertid snart viste sig, at »Oldenburg« var de andre Skibe langt overlegen i Sejlads, listede det en Nat af fra de andre, men fra det Øjeblik begyndte Ulykkerne at hjemsøge Skibet. Under Linien fik de en voldsom Varme, der foraarsagede megen Sygdom om Bord. Kaptajnen døde, og der opstod Stridigheder om, hvem der skulde være hans Efterfølger, og under disse fik de et umiskendeligt »Tegn paa Guds Vrede«. Skønt det var blikstille, faldt nemlig pludselig baade For-

og Storstangen ned paa Dækket, mærkelig nok uden at saare nogen af Besætningen. Kaptajnens Lig blev imidlertid sænket i Havet under behørige Æresbevisninger, og omsider blev man enig om at vælge hans Afløser; men det gik kun smaat fremad, Provianten begyndte at slippe op, og i Vandet, der lugtede som Skarn, var der tommelange Orm, Sygeligheden tog til, og i April Maaned døde 16 Mand af Vattersot.

I Begyndelsen af Maj, da de befandt sig et Sted Vest for Irland, lod den nye Kaptajn Besætningen kalde sammen, og enhver lovede at give en Maaneds Gage til en Lysekrone til en Kirke i det første kristne Land, Gud vilde føre dem til; men deres Prøvelser var ikke forbi endnu. Midt i Maaneden fik de en haard Storm, under hvilken Storraaen knækkede, og Skibet fik en betydelig Læk paa et Sted, hvor Tømmermanden ikke kunde komme til, saa de maatte pumpe til Stadighed for at holde Skibet nogenlunde læns. Vejret holdt sig stormfuldt og usigtbart, og Mandskabet var yderlig udmattet af Sult og Arbejde ved Pumperne. I Begyndelsen af Juni, da der kun var 12 Mand, der endnu kunde holde sig paa Benene, blev Kursen sat paa Færøerne, og kort efter var de i Taagen paa et hængende Haar strandede paa en Klippeø, der pludselig opdagedes forude. I sidste Øjeblik fik de drejet klar; nu lettede Taagen, og de slap gennem et Sund; ved at affyre Kanonskud fik de hidkaldt Folk fra Land, der omsider fik lodset dem ind til Thorshavn, hvor de fik at vide, at den hollandske Flaade som de havde forladt, var kommen hjem for tre Uger siden.

I Thorshavn fik de 54 Færinger om Bord til Forstærkning af Besætningen, hvorefter de fortsatte Rejsen, og endelig, efter et Ophold i Norge, naaede de i August Maaned København, hvor Kongen selv kom om Bord for at ønske dem velkommen hjem og udtrykke sin Glæde over at gense dem.

b. Det kgl. oktroierede Asiatiske Kompagni. 1732—1778.

Christian den VI var meget optaget af den ostindiske Handel, og da den almindelige Interesse efter de sidste heldige Togter ogsaa var i Stigning, blev der oprettet et nyt Kompagni, der fik Navnet »Det kgl. oktroierede Danske Asiatiske Compagnie«, med Oktroi af 12. April 1732 paa 40 Aar.

Oktroien var ikke meget forskellig fra de tidligere, men i en samme Aar udstedt Konvention var der Bestemmelser angaaende Kompagniets Midler, der skulde give det en solidere finansiel Basis. En af Grundene til de tidligere Kompagniers regelmæssigt indtrædende Pengemangel, var nemlig den, at hele Overskuddet i de gode Tider blev udbetalt til Interessenterne, og intet blev henlagt til de daarlige Tider.

Nu skulde Kapitalen bestaa af det f a s t e Fond, den egentlige Aktiekapital paa 400 Aktier à 250 Rdlr., men Interessenterne kunde yderligere ved hvert Skibs Udredning indskyde saa meget eller saa lidt, de vilde, hvorved der dannedes det saakaldte l ø b e n d e Fond. Af det faste Fond maatte der ikke udbetales større Udbytte end 5 % aarlig, det øvrige Overskud deraf skulde anlægges i Handelen; til det faste Fond skulde yderligere henlægges alle Indtægter af de indiske Besiddelser, 5 % af de til Indien udgaaende Varers Værdi og 10 % af Returladningernes Værdi. Det faste Fond skulde først og fremmest benyttes til Indløsning af det gamle Kompagnis faste Ejendomme.

Bestyrelsen skulde vælges af Participanterne og bestaa af fem Direktører, nemlig en høj Rangsperson som Præsident, en lovkyndig Rangsperson og tre Købmænd, samt af fem Hoved-Participanter, der skulde være Direktionens Konsulenter og have Adgang til Kompagniets Bøger, Pakhuse og Skibe.

Fra denne Tid dreves Handelen paa Indien ret regelmæssigt, og der udsendtes hvert Aar Skibe fra Danmark. Selv om det ikke manglede paa Uheld, — af de 114 Skibe, som udsendtes i denne Periode, forliste 16, — og selv om der blandt Guvernørerne ogsaa var sorte Faar, var

Handelen gennemgaaende meget indbringende; hertil bidrog ikke mindst, at Danmark i hele Perioden var forskaanet for Krige.

Navnene paa de Skibe, der i denne Periode udsendtes til og kom hjem fra Indien og Kina, samt Værdien af de udgaaede og hjemkomne Ladninger vil fremgaa af den nedenstaaende Tabel.

Aar	Udsendte Skibe til		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.	Hjemkomne Skibe fra		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.
	Kina	Indien		Kina	Indien	
1731 og 1732	.....	Wendela ..... Dr. Anna Sophie Grev Laurvig ... Kronprinsen	304			
1733	.....	Frederik IV	90			
—	Slesvig	.....	140			
1734	.....	Kronprinsen	110	.....	Wendela ..... Dr. Anna Sophie Grev Laurvig ... Kronprinsen ...	559
—	.....	.....	.....	.....		
—	.....	.....	.....	.....		
—	.....	.....	.....	.....		
1735	.....	Wendela	110	.....	Frederik IV	172,8
—	.....	.....	.....	Slesvig	.....	557,2
1736	Kongen af Danmark	.....	150	.....	Kronprinsen	192,5
—	.....	Frederik IV				
1737	Slesvig	.....	140	.....	Wendela	182,6
—	.....	Kronprinsen	86,5	Kongen af Danmark	.....	413,3
—	.....	Wendela	—			
—	.....	.....	.....	.....	Frederik IV (forlist)	
1738	.....	Prinsesse Lovise.	140	.....	Kronprinsen	161,5
—	Kongen af Danmark	.....	160	Slesvig	.....	446,8
—	.....	.....	.....	.....	Wendela (forlist)	
1739	Slesvig	.....	170	Kongen af Danmark	.....	473,7
—	.....	Prinsesse Charlotte Amalie ..	130			
1740	Kongen af Danmark	.....	180	.....	Prinsesse Lovise.	288
—	Dronningen af Danmark	.....	180	Slesvig	.....	463
—	.....	Prinsesse Lovise.	140			
1741	.....	Prinsesse Charlotte Amalie ..	110	.....	Prinsesse Charlotte Amalia ..	220,1
—	Kronprinsen af Danmark	.....	180	Kongen af Danmark	.....	527,2

Aar	Udsendte Skibe til		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.	Hjemkomne Skibe fra		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.
	Kina	Indien		Kina	Indien	
1741	Slesvig	.....				
1742	Dronningen af Danmark	.....	175,3	Dronningen af Danmark	.....	321.1
—	Kongen af Danmark	.....		.....	Prinsesse Lovise.	244,3
—	.....	Dokken	100	Slesvig (forlist)		
—	.....	Prinsesse Lovise.				
1743	.....	Prinsesse Charlotte Amalia ..	86	.....	Prinsesse Charlotte Amalia ..	251,9
—	Christiansb. Slot	.....	195	Kronprinsen	.....	444,5
—	Kronprinsen	.....		Kongen af Danmark (forlist)		
1744	.....	Tranquebar	110	.....	Dokken	240,8
—	.....	.....	.....	Dronningen af Danmark	.....	591,7
—	.....	.....	.....	.....	Prinsesse Lovise (forlist)	
1745	.....	Dokken	100	Christiansb. Slot.	.....	482,1
—	Dronningen af Danmark	.....	115,7	Kronprinsen		
—	Kiøbenhavn	.....	160	(forlist)	Prinsesse Charlotte Amalia ..	236,7
—	.....	Kronprinsen af Danmark	130	.....	Tranquebar (forlist)	
—	Fyen	.....	200			
—	Christiansb. Slot.	.....	180			
1746	.....	Elephanten	129,3	Kongen af Danmark (forlist)		
—	.....	.....	.....	.....	Dokken	269,5
—	.....	.....	.....	Kiøbenhavn	.....	515,8
1747	Kongen af Danmark	.....	220	.....	Kronprinsen	349,8
—	Kronprinsen	.....	220	Christiansb. Slot.	.....	1113,2
—	.....	Dokken	135	Fyen		
—	.....	Kiøbenhavn				
1748	Fyen	.....	240	.....	Elephanten	361,9
—	Christiansb. Slot.	.....	220	Kongen af Danmark	.....	903,2
—	.....	Elephanten				
—	.....	Kronprinsen	140	Kronprinsen		
1749	Dronningen	.....	240	.....	Dokken	353,4
—	Kongen af Danmark	.....	240	.....	Kiøbenhavn (forlist)	
—	.....	.....	.....	Fyen ..... Christiansb. Slot.	.....	945,9

Aar	Udsendte Skibe til		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.	Hjemkomne Skibe fra		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.
	Kina	Indien		Kina	Indien	
1749	.....	.....	.....	.....	Elephanten (forlist)	
1750	.....	Dokken		.....	Kronprinsen	324,2
—	Kronprinsen	.....	240	Dronningen.....		
—	Fyen	.....	260	Kongen af Danmark	.....	902,1
—	.....	Kronprinsen				
—	Christiansb. Slot.	.....		.....	Dokken (forlist)	
—	Dronningen	.....	250			
1751	Kongen af Danmark	.....	240	Kronprinsen	.....	1120
—	Prinsesse Lovise.	.....	250	Fyen		
—	Prinsesse Wilh. Caroline.....	.....	150	Christiansb. Slot (forlist)		
—	.....	Nældebladet	208	.....	Kronprinsen	
—	.....	Bornholm	192		(forlist, Ladningen bjærget)	
1752	Kronprinsen	.....	250	Dronningen	.....	573,6
1753	.....	De tre Prinsesser	120	Kongen af Danmark	.....	1430,8
—	Dronning Sophie Magdalene ...	.....	250	Kronprinsen		
—	Juliane Marie ...	.....	250	Prinsesse Wilh. Caroline.....	.....	340;6
—	.....	Trankebar	100			
1754	Pr. W. Caroline..	.....			Nældebladet	
—	Pr. Lovise	.....	270		Bornholm	
—	Frederik & Lovise	.....	120	.....	De tre Prinsesser	710,9
—	.....	De tre Prinsesser	125		Rigets Ønsker ..	
					Prins Christian..	
—	.....	.....	.....	Dronning Sophie Magdalene....	.....	736,2
				Juliane Marie...		
1755	Juliane Marie...	.....	280	.....	Syndermanland .	314,2
—	.....	Kiøbenhavn	100	Prinsesse W. Caroline (forlist).		
—	.....	.....	.....	Pr: Lovise	.....	479,8
1756	.....	Dr. Sophie Magdalene	50	.....	Fr. & Lovise	769,9
					Trankebar	
—	Kongen af Danmark	.....	270		De tre Prinsesser	
—	.....	Grev Moltke....	200	Juliane Marie ...	.....	501,9
1757	Pr. Lovise	.....	250	.....	Dr. Sophie Magdalene	175,8
—	.....	Dr. Sophie Magdalene	200	Kongen af Danmark	.....	696,2
—	Juliane Marie ...	.....	230			

Aar	Udsendte Skibe til		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.	Hjemkomne Skibe fra		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.
	Kina	Indien		Kina	Indien	
1758	Kongen af Danmark		160,2		Kiøbenhavn	301,6
—	Kronprinsen		160	Pr. Lovise		710,9
1759	Pr. Lovise		170		Grev Moltke	374
—	Juliane Marie		232		Dr. Sophie Magdalene	
—	Grev Moltke		170			
—		Trankebar	16,5	Juliane Marie		574,9
1760		Kronprinsen	200	Kongen af Danmark Kronprinsen Pr. Lovise		1306,3
1761	Kongen af Danmark		260	Juliane Marie Grev Moltke		1020
—	Pr. Frederik		300			
—					Trankebar	237,1
1762	Dr. Sophie Magdalene		185		Kronprinsen	474,8
—		Grev Moltke	200	Kongen af Danmark		692
—		Debora	136,9			
—	Pr. Lovise		295			
—	Kongen af Danmark		266			
1763	Juliane Marie		248	Pr. Frederik		1508,1
—	Pr. Frederik		445,2	Dr. Sophie Magdalene		
—					Grev Moltke (brændt)	
—					Trankebar (taget af Maratterne)	
1764	Kronprinsen		250	Pr. Lovise		1687,7
—	Dr. Sophie Magdalene		368	Kongen af Danmark		
—	Juliane Marie		363,2	Juliane Marie		
—		Grevinde Moltke	150			
1765	Fredensborg Slot		450	Kronprinsen Pr. Frederik		1277
—		Kronprinsen	256;8			
—					Debora	193,8
1766	Dr. Sophie Magdalene		400	Dr. Sophie Magdalene		1218,8
—	Pr. Frederik		450			
—		Rigernes Ønske	235,6	Juliane Marie		
					Grevinde Moltke	238,5
1767		Kronprinsen	154	Fredensborg Slot		702,3
—	Fredensborg Slot		404		Kronprinsen	365,1

Aar	Udsendte Skibe til		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.	Hjemkomne Skibe fra		Ladn.s Værdi i 1000 Rdlr.
	Kina	Indien		Kina	Indien	
1768	.....	Grevinde Moltke	40,4	Dr. Sophie Magdalene ..... Pr. Frederik	.....	1257,9
1769	Pr. Frederik	.....	20,8	.....	Rigernes Ønske..	894,6
—	Dr. Sophie Magdelene	.....	362,4	Kronprinsen	.....	
—	.....	Dr. Caroline Mathilde	34,5	Fredensborg Slot	.....	665,2
1770	Kongen af Danmark	.....	352,9	Dr. Sophie Magdalene	.....	
—	Fredensborg Slot	.....	320,7			
—	.....	Kronprinsen	73,7	.....	Grevinde Moltke	894,6
1771	Kongen af Danmark	.....	309,7	Fredensborg Slot		
—	.....	Dr. Caroline Mathilde	112	Kongen af Danmark	.....	120,6
—	Fredensborg Slot	.....	300,8		Dr. Caroline Mathilde ..... Pr. Lovise	35,1
—	.....	.....	.....	.....		
Ialt	66 Skibe	45 Skibe	19667	58 Skibe 6 forliste	56 Skibe 10 forliste	39701,8

Af de hjemkomne Ladninger blev der atter til fremmede Lande udført for 30,886,900 Rdlr.s Værdi.

Om Skibenes Drægtighed haves ingen nøjagtige Oplysninger, men smaa var de ikke. Ostindiefarerne havde en Besætning paa 80 à 100 Mand, Kinafarerne 130 à 150 Mand.

Handelen var Genstand for en ikke ringe Kritik; man ankede over, at en Mængde rede Penge gik ud af Landet, fordi der ikke havdes Eksportvarer nok til at forsyne Kompagniets Skibe med udgaaende Ladninger, og til Gengæld fyldtes Københavns Pakhuse med unyttige Luksusvarer fra Kina og Indien. Men Kritikken maatte dog forstumme over for den Kendsgerning, at kun den mindste Del af de hjembragte Varer blev i Landet, medens store Mængder solgtes til Udlandet med udmærket Fortjeneste. I Christian den VI.s Tid hjembragtes der fra Kina og Indien Varer for i alt c. 9,2 Million Rdlr., og deraf udførtes der til Udlandet for

c. 6,4 Million, eller mere end Danmarks hele Kornudførsel indbragte i samme Tidsrum.

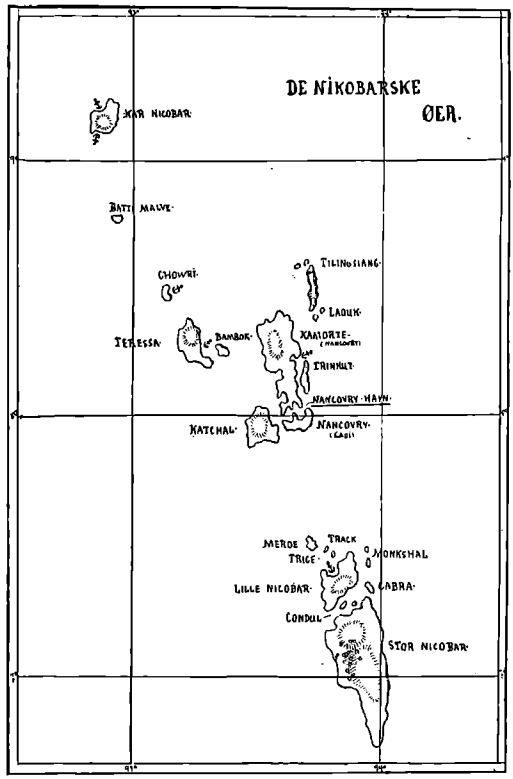
I 1737 var det f a s t e Fond, som oprindelig var paa 100,000 Rdlr., ved Hjælp af de Afgifter, der var tillagt det, vokset til 300,000 Rdlr. eller 750 Rdlr. pr. Aktie. Dette blev anset for tilstrækkeligt, hvorfor det blev bestemt, at de nævnte Afgifter for Fremtiden skulde tjene som Udbytte af det faste Fond. I 1755 besluttede man dog at fordoble det faste Fond, altsaa til 600,000 Rdlr. Hele Kompagniets Fortjeneste i de 40 Aar var c. 4,2 Million Rdlr. eller gennemsnitlig 105,000 Rdlr. pr. Aar.

For at vise sin Erkendtlighed for al den Hjælp og Beskyttelse, som Regeringen havde ydet Kompagniet, og vel ogsaa for at opmuntre den til yderligere Anstrengelser, rejste det i Aaret 1768 den smukke Rytterstatue af Kong Frederik den V paa Amalienborg Plads, udført af Franskmanden Saly; Bekostningen var 407,080 Rdlr. 45 Sk., foruden 1000 Rdlr. aarlig til Kunstneren.

Tranquebars Territorium var i Periodens Begyndelse endnu kun lille og kunde ikke nær selv producere den Mængde Bomuldsvarer, som udførtes dels til Sumatra og Malakka, dels ogsaa til Europa, hvorfor Guvernørerne stadig søgte at udvide det. I 1739 lykkedes det virkelig at faa Rajahen af Tanjour til at overlade Kompagniet en Del nye Landsbyer, Aneykovil, Suttera, Terruva, Kattucherry, Comora og Cattalei Alleadei mod en aarlig Afgift paa 1050 Pardu, men det forslog endnu ikke, og Guvernørerne anmodede derfor stadig Kompagniet i Hjemlandet om Hjælp til Udvidelser.

Omkring Midten af Aarhundredet hjemsøgtes Tanjour af Borgerkrig, og Rajahen havde ondt ved at klare sig over for sin Medbejler til Magten. Han henvendte sig da til de Danske i Tranquebar om Hjælp og lovede til Gengæld store Begunstigelser. Men Guvernøren turde ikke hjælpe paa egen Haand, dels fordi Franskmændene i Indien havde taget Parti imod Rajahen, dels fordi den danske Militærstyrke kun var ringe. Guvernøren anmodede derfor Hjemlandet indtrængende om Forstærkning, baade af Soldater og Penge, og man bestemte sig da ogsaa til at imødekomme Anmodningen. I Slutningen af 1751 afsendtes Orlogsskibet »Nældebladet« og Fregatten »Bornholm« til Tranquebar med 350

Mand Infanteri om Bord, men de havde ikke Held med deres egentlige Mission. De led meget af Sygdom paa Overrejsen, ved Ankomsten var 48 af Soldaterne døde og 60 syge; Soldaternes Fører døde faa Dage efter. Paa den Tid var Borgerkrigen i Tanjour endt, og Rajahen var ikke videre venlig stemt mod de Danske, fordi de ikke havde hjulpet ham.



255. Kort over Nikobarerne. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Under Orlogsskibenes Ophold i Indien sendtes der en ualmindelig pompøs Ambassade, bestaaende af 6—700 Mennesker, til Rajahen med Gaver fra den danske Konge og for at underhandle om Landudvidelser for Tranquebar. Der opnaaedes ikke stort. Men ved Hjælp af den Sum 100,000 Rdlr., Skibene havde haft med fra Danmark, blev der oprettet en Loge i Calicut, der var et af Hovedudførselsstederne for Peber, og der blev indledet Underhandlinger med Bengalen om Oprettelsen af en Loge der. Skibene gjorde ogsaa et Togt til Sumatra og fornyede Venskabet med Kongen af Atschin, og i Slutningen af 1753 afgik de til Danmark efter at have mistet saa mange Folk af Sygdom, at de maatte hyre en Del hollandske Søfolk i Cap for at naa hjem.

Forhandlingerne med Bengalen trak i Langdrag og afsluttedes først 1755. Men endnu medens de stod paa, fik flere af Kompagniets Skibe udmærkede Ladninger der; og de Danske opnaaede samme Ret som Hollændere og Franskmænd til at anlægge Loger og drive Handel i Ben-

galen, Behar og Orissa mod at betale en Afgift paa 2½ % af alle ud- og indgaaende Varer. Der erhvervedes en Grund i Serampur ved Hugli-floden, ikke langt fra Calcutta, og her blev der bygget en Loge, som fik Navnet Frederiksnagore, og et lille Fort.

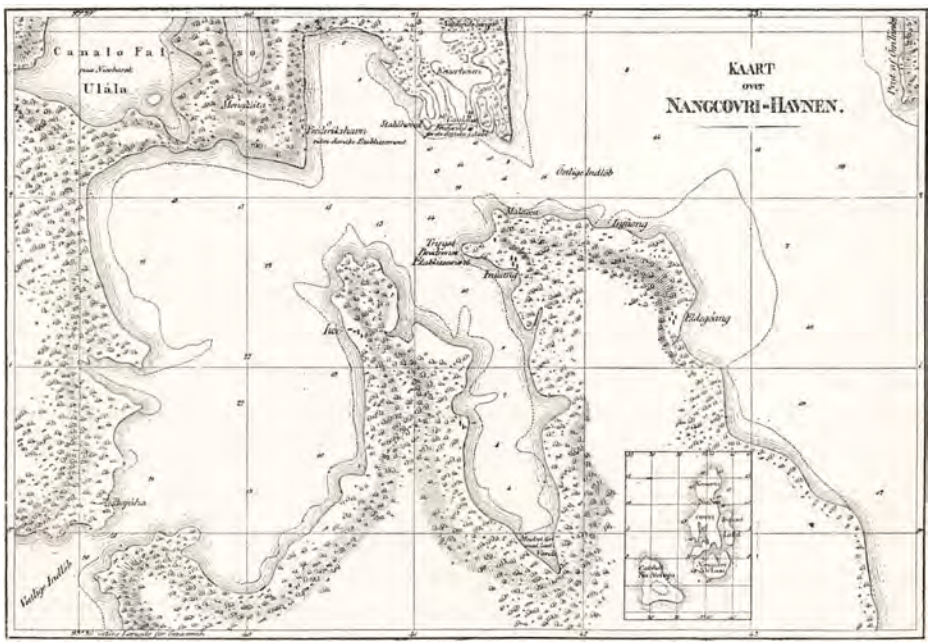
Frederiksnagore havde udmærkede Betingelser som Handelsplads; der tilvirkedes i den nærmeste Omegn store Mængder af Bomulds-, Lærreds- og Silkevarer, og der var god Afsætning for europæiske Produkter. Floden Hugli var sejlbar for Kompagniets største Skibe, saa de kunde ankre tæt ved Logen. Logens Territorium var til at begynde med ganske lille, men tæt befolket, og ikke faa europæiske, særlig franske Familier flyttede dertil, da der paa denne Tid var Krig mellem Frankrig og England. I Logens første Aar førte Englænderne, hvis Hovedplads, Calcutta, var i stærk Vækst, Krig mod Stormogulen med vekslende Held, og det danske Omraade blev jævnlig foruroliget af indfødte Bander, ligesom Englænderne optraadte meget overmodigt og anmassende over for de Danske.

Under de urolige Forhold var det en stor Mangel, at det danske Opland var altfor lille til at kunne forsyne den talrige Befolkning med Levnedsmidler, og da dertil kom, at Englænderne snart fik Overtaget over de indfødte og kunde antages at ville sætte sig i Besiddelse af hele Landet rundt om Logen, indsaa man, at det var nødvendigt at sørge for Udvidelser i Tide. Det lykkedes da ogsaa allerede i 1759 at opnaa en meget betydelig Tilvækst, idet de Danske fik overdraget hele Landsbyen Serampur samt Ackna og Pirapur, saaledes at det danske Omraade, med nogle senere Smaaforøgelser, udgjorde henimod 2 Kvadratmil. Deraf var kun lidt over en Femtedel bebygget, medens Resten var Haver, Rismarker og Fiskedamme; og herfor skulde der kun betales en Skat paa 1600 Rupier. Adskillige Europæere flyttede snart hertil, og allerede i Begyndelsen af Tresserne byggedes en katolsk Kirke i Kolonien.

I 1763 var Forholdet til Englænderne rent galt, idet disse paastod, at de Danske spillede under Dække med Franskmændene, og under et intetsigende Paaskud, — et Par engelske Sipoys, der havde lavet Optøjer i Serampur, var blevet straffede med Prygl, — indesluttede og blokerede de Kolonien i nogen Tid. Ogsaa Stormogulens Regering op-

traadte temmelig anmassende over for de Danske og krævede højere Afgifter, men følte sig dog ikke stærk nok til at føre Sagen igennem.

Endvidere havde Kompagniet det Uheld i 1763 at miste ikke mindre end tre Skibe; Snauen »Haabet« blev jaget paa Land af Sørøvere, der Dagen efter erobrede Skibet »Tranquebar«, og »Grev Moltke« brændte,



256. Kort over Nancovrihavn. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

saa Kompagniet havde ondt ved at vedligeholde Forbindelsen med Frederiksnagore, hvilket havde til Følge, at de indfødte Købmænd og Væver ikke kunde komme af med deres Varer. Endelig blev Kolonien i 1765 hjemsøgt af en Orkan, hvorved en stor Del af Omraadet blev sat under Vand, og en Mængde Huse styrtede sammen.

I denne Periode var Frederiksnagore svækket af den af de forskellige Uheld følgende Pengemangel, men Kolonien kom snart igen til Kræfter under et energisk Overhovede, Tyrholms, Ledelse. Englænderne fik igen nok at gøre med at bekrige Bengalen, og den danske Kolonis Handel og Skibsfart drog megen Fordel af sin Neutralitet. Der flyttede sta-

dig en Del Europæere til Omraadet, Væverierne blomstrede, og flere større industrielle Foretagender paabegyndtes; der oprettedes saaledes et Diamantsliberi og et større Sirtstrykkeri, og mange nye Bygninger opførtes.

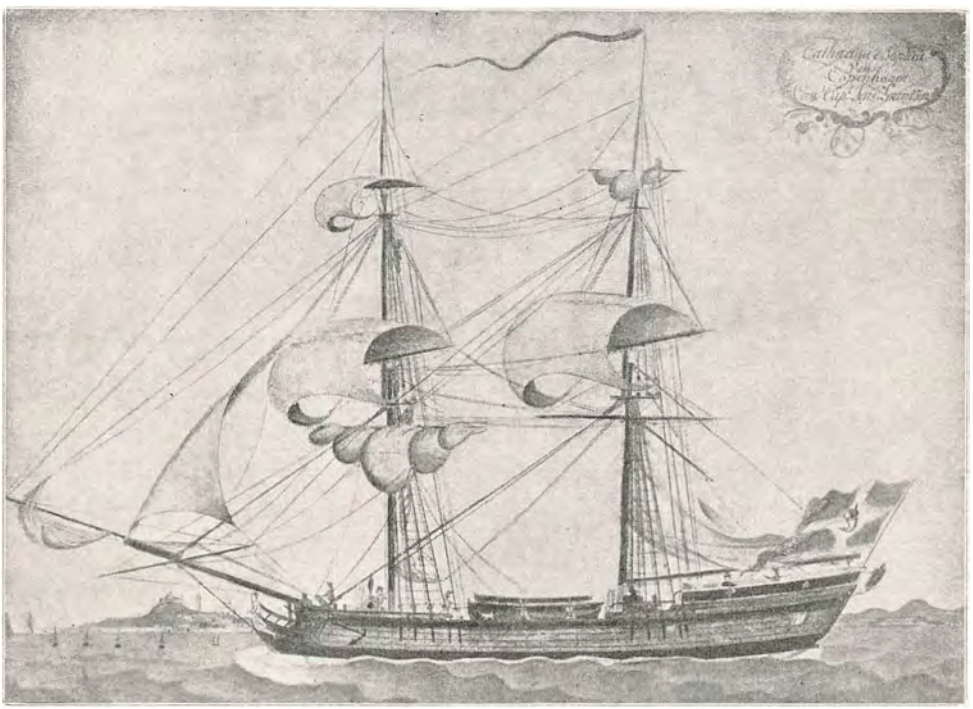
Skønt der efter Tyrholms Død, i 1767, kom nogle Aar, hvor Kolonien stod i Stampe under forskellige, mere eller mindre uheldige Overhoveder, blomstrede dens Handel og Industri dog atter snart op, og Frederiksnagores Betydning og Indbyggerantal blev endog langt større end Tranquebars.

I Balasore blev der i 1763 atter anlagt en dansk Loge, der dog ikke fik megen Betydning, og i 1773 blev der købt en Grund og bygget en større Loge i Patna ved Ganges, der viste sig at være en udmærket Handelsplads.

I Tranquebar var Forholdet til Rajahen af Tanjour imidlertid efter »Nældebladets« og »Bornholms« Afrejse fra Indien stadig spændt for ikke at sige fjendtligt. I 1756 afsatte Guvernementet i Tranquebar en Indier, Perumal, der efter Rajahens Ønske var blevet Foged i et af Koloniens Grænsedistrikter; han havde røvet noget Kvæg fra Kolonien og drevet det ind paa tanjoursk Omraade, og da Kvæget trods alvorlig Opfordring ikke atter blev udleveret, søgte de Danske at tage det tilbage med Magt. Men dette tog Rajahen saa ilde op, at han lod sin Hærfører rykke mod Tranquebar med en Hær paa 4000 Mand. En lille dansk Styrke paa 55 Mand blev omringet i Tillali og angrebet; trods tapper Modstand blev den overvældet, over 40 Mand blev dræbt, deriblandt Føreren, Kaptajn Hesselberg, og kun en dansk Soldat slap uskadt derfra; men af Rajahens Hær skal der være faldet 300 Mand. En anden dansk Styrke paa 100 Mand og med seks Kanoner blev omringet i en tanjoursk Grænseby, som den havde besat i Anledning af Kvægrovet, men den slap efter nogle Dages Forløb tilbage til Tranquebar uden Tab. Hele det danske Omraade, uden for selve Tranquebar, blev nu besat af Indierne og plyndret, og Byen blev belejret.

Tranquebar var imidlertid blevet sat i Forsvarsstand; dens Fæstningsværker var heldigvis paa dette Tidspunkt i god Orden, de europæiske Borgere blev bevæbnede, og en Del indfødte hvervedes som Soldater. Der blev sendt Bud til Franskmændene i Pondicherry om Hjælp,

og de sendte ogsaa hurtig to Skibe af Sted med omtrent 700 Mand, men Skibene blev paa Vejen standsede af en engelsk Eskadre og maatte vende om, skønt der ikke den Gang var Krig mellem Frankrig og England. Nogle Dage efter at Belejringen var begyndt, kom heldigvis Skibet »København« til Tranquebar fra Danmark, og en Del af Besætningen



257. Briggen »Catharina og Sophia«, Kom. Kap. Jens Lorentsen af København. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

blev straks sendt i Land til Forstærkning af Garnisonen; omtrent samtidig kom der 150 Sipoys til Hjælp fra Karikal, og noget senere 60 franske Sipoys fra Portonovo. Den tanjourske Hær trak sig nu tilbage, og de Danske kunde atter besætte hele Grænsen; men næsten alt var blevet ødelagt.

Samtidig med at de Forhandlinger med Bengalen, der resulterede i Anlæget af Frederiksnagore, stod paa, bestemte man sig i Tranquebar til at søge Udvidelse andet Steds, nemlig paa *Nicobarerne*, der endnu ikke var besat af nogen europæisk Nation. Allerede i Begyndelsen af Aar-

hundredet havde Kompagniets Skibe af og til i Orkantiden søgt Læ i de gode, naturlige Havne, der findes mellem disse Øer, og enkelte Smaaskibe fra Tranquebar havde hentet Ladninger af Kokos- og Arecanødder der, saa man vidste god Besked om Øernes store Frugtbarhed og frodige Plantevækst, men man vidste ogsaa, at Klimaet var i høj Grad usundt.

I 1723 havde man for første Gang sendt et større Skib, »Grev Laurvig«, til Nicobarerne for at overvintre og indtage Ladning. Det fik ogsaa hurtig en god Ladning, men maatte efter nogle Ugers Ophold atter forlade Øerne, da mange af Mandskabet bukkede under for Feberen. Ved Skibets Tilbagekomst til Tranquebar var Kaptajnen og 22 Mand af Besætningen døde.

I 1755 afsendtes ikke destomindre en større Ekspedition til Nicobarerne, ialt 83 Mand, med Skibene »Kongen af Danmark« og »Ebenezer«. De havde straks et lille Uheld, idet de, efter at have været ganske tæt ved Nicobarerne, af Vinden blev forsat til Sumatras Kyst, men de naaede dog efter tre Maaneders Forløb igen Øerne, hvor de løb ind i Sundet mellem Stor-Nicobar og Lille-Nicobar og fandt en fortrinlig og vel beskyttet Ankerplads ved Udløbet af en lille Flod paa den førstnævnte Ø. Man begyndte straks at rydde Plads, hvad der var et meget brydsomt Arbejde, da Urskoven gik helt ud til Kysten og var meget tæt og uigennemtrængelig; men allerede kort Tid efter Ankomsten blev det, paa Grund af den lange Overrejse, knapt med Provianten, saaledes at »Ebenezer« maatte sendes til Atschin efter mere. Uheldigvis blev »Ebenezer« paa Tilbagevejen overfaldet af en Orkan, saa det meste af det indkøbte Gods, blandt andet en Del levende Kreaturer, maatte kastes over Bord, og den var i en temmelig ynkelig Forfatning, da den atter naaede Nicobarerne.

Trods dette nye Uheld og forskellige Kævlerier mellem Kolonisterne lykkedes det dog at faa bygget nogle Hytter og en lille Skanse, der blev bestykket med otte Kanoner, og den 1. Januar 1756 indviedes Kolonien, der fik Navnet Ny Danmark. De indfødte Vilde stillede sig velvilligt over for Kolonisterne og syntes ikke at interessere sig for, hvem der havde Højhedsret over deres Øer; de kendte maaske deres Forbundsfælle, Feberen.

Et Par Uger efter den højtidelige Indvielse forlod Skibene Øerne, og

allerede i Marts var en halv Snes af Kolonisterne døde, og næsten alle de øvrige angrebne af Nicobarfeberen. Det lykkedes dem at faa sendt et Bud med et engelsk Skib til Tranquebar om den triste Tilstand, og da dette indtraf, laa netop »Ebenezer« klar til Afgang til Nicobarerne med en For-



258. Kolonien Frederikshøj paa Nancovry, Nicobarerne. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

stærkning paa 42 Mennesker (deraf 11 Slaver og 2 Slavinder); »Ebenezer« afgik i Slutningen af Marts og bragte Løfte med om en snarlig yderligere Hjælp. Ved Ankomsten til Ny Danmark fandt man kun en Trediedel af de oprindelige Kolonister i Live, men man tog dog fat paa at udvide Rydnings- og Plantningsarbejdet.

Det varede længe med næste Hjælpeekspedition, da Rajahen af Tanjours Overfald paa Tranquebar gav Guvernementet andet at tænke paa; men omsider, i August 1756, kom der dog en Styrke paa 61 Mennesker af Sted med Skibet »Kiøbenhavn«, og blandt disse var der et — noget fordrukkent — Overhoved og en Missionær. Denne Ekspedition havde

Bemyndigelse til, hvis det fandtes ønskeligt, at flytte Kolonien til Nancovry Havnen, det er Sundet mellem Øerne Kamorte og Nancovry, og da den i Ny Danmark kun fandt 35 af Kolonisterne i Live og de fleste af disse endda var syge, besluttede man straks at flytte, og efterlod kun et Par Mand til at passe de Syge.

I Nancovry Havn fandt man en fortræffelig Ankerplads og gode Handelsbetingelser; saaledes fik man 200 Kokosnødder for en Favn Lærred. Der blev hurtig taget fat paa Opførelse af Pakhuse og Hytter, men Feberen tog ikke mindre hurtig fat. Man kom dog saa vidt, at man den 18. Oktober kunde indvie den nye Koloni, der fik Navnet *Ny Sjælland;* men allerede ved Juletid var der kun 24 af Kolonisterne i Live. Blandt de døde var Overhovedet. »Ebenezer« blev nu sendt til Tranquebar for at opnaa Tilladelse til atter at ophæve Kolonien; »Kiøbenhavn« gik kort efter ogsaa derfra.

Guvernementet vilde dog gøre endnu et Forsøg og sendte i Maj Maaned 1757 »Ebenezer« med et nyt — fordrukkent — Overhoved og et Par Mand til Nicobarerne. Først anløb de Ny Danmark og tog næsten alle de endnu levende Kolonister og alt Godset om Bord; der efterlodes kun et Par Mand som Vagt ved Flaget. Derefter gik de til Nancovry Havnen og gik straks i Gang med at bygge et stort Pakhus, men atter tog Feberen fat og bortrev blandt andre det nye Overhoved. Efterhaanden som Kolonien svækkedes, blev de vilde mere og mere nærgaaende og fjendtlige, og til sidst, i August Maaned samlede de sig endog i store Skarer for at overfalde den. Kolonisterne var for svage og udmattede til at forsvare sig virksomt; de indskibede sig derfor i »Ebenezer«, tog Kanonerne og det rørlige Gods med om Bord og afsejlede til Atschin for at samle Kræfter, men efterlod dog seks Mand som Vagt i Pakhuset.

Paa Vejen til Atschin sprang et Par Mand over Bord af Fortvivlelse; i Atschin deserterede et Par Stykker, og nogle døde, saaledes at der nu kun var 37 Mand tilbage af alle de Kolonister, der var sendte til Nicobarerne. Efter at være kommet nogenlunde til Kræfter, besluttede man at vende tilbage til Nicobarerne for at hente de efterladte Folk og ophæve Kolonien paa egen Haand; men Uheldet havde ikke forladt dem; »Ebenezer« strandede paa Kysten af Stor-Nicobar og blev Vrag. Folkene reddede sig i Land med noget Gods; men dette blev røvet af de vilde. Fol-

kene spredte sig saa for at friste Livet, og enkelte af dem slap virkelig bort med fremmede Skibe. De fire Mand i Ny Danmark var imidlertid blevet dræbt af de vilde, og om de seks Mand i Ny Sjælland har man intet hørt senere.

Skønt dette første Kolonisationsforsøg havde en saa ulykkelig Udgang, vilde Kompagniet i København dog endnu ikke opgive Nicobarerne. Det lykkedes Direktionen i 1760 at faa nogle »mähriske Brødre«,



259. Øen Bambuka, Nicobarerne. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Hernhuter, til at rejse til Indien, dels som Missionærer og dels for at kolonisere Nicobarerne; men paa Grund af de Vanskeligheder, Kompagniet havde i Bengalen i den første Halvdel af Tresserne, og de Tab, det havde lidt under Stridighederne med Rajahen af Tanjour, og vel ikke mindst, fordi det ulykkelige Udfald af de foregaaende Ekspeditioner just ikke virkede opmuntrende paa Folk derude, blev der først i 1768 sendt et Skib til Øerne, medførende seks mähriske Brødre, seks hvide og seks indfødte Soldater.

De slog sig ned paa den sydlige Side af Nancovryhavnen og begyndte straks at bygge et Pakhus og at opdyrke Jorden. Da Brødrene levede meget maadeholdent og fornuftigt og var meget arbejdsomme, var Helbredstilstanden nogenlunde god, men der døde dog i Aarets

Løb to af Brødrene og to Soldater. Næste Aar sendte Guvernementet atter et Skib til Stedet med Kolonister, denne Gang en dansk Officer som Overhoved med ialt 26 Ledsagere, men denne Ekspedition havde ikke Held med sig. Feberen angreb de nyankomne, en Del af dem flygtede, andre, deriblandt Overhovedet, døde, Forbindelsen med Tranquebar var uregelmæssig, Handelen viste sig lidet lønnende, og endelig, i 1772 opgav Guvernementet Koloniseringen og overlod det til Brødrene for egen Regning at fortsætte med Handelen og Opdyrkningen.

Brødrene blev af og til rekrutterede fra Tranquebar, og det lykkedes virkelig disse flittige og nøjsomme Mennesker at holde sig paa Stedet; de vedligeholdt Plantningerne og byggede sig endog et Stenhus, men om større Udvidelser kunde der ikke være Tale, og heller ikke Missioneringen blandt de vilde vandt nogen Fremgang. Saaledes stod Sagerne, da den danske Regering i 1777 overtog alle Kompagniets Besiddelser i Indien.

I 1763 blev den kloge og energiske P. H. Abbestée Guvernør i Tranquebar. Hans første Regeringsaar var vanskelige nok. I 1663 mistede Kompagniet, saaledes som allerede omtalt, tre af sine Skibe i Indien, og Aaret efter angreb Rajahen af Tanjour atter Tranquebars Omraade og belejrede Byen, men det lykkedes at faa ham til atter at trække sig tilbage ved Hjælp af Naboben af Carnatic, der var Rajahens Lensherre, og med hvem Abbestée stod paa en venskabelig Fod. Paa denne Tid begyndte Englænderne for Alvor at bekrige de indiske Fyrster, der ogsaa indbyrdes bekæmpede hverandre, men Abbestée forstod stadig at holde sig neutral og bevare Venskabet med de tilgrænsende Magthavere. Tranquebar nød godt af sin neutrale Stilling; adskillige rige Folk nedsatte sig paa Omraadet, Handelen trivedes fortræffeligt, og det lykkedes endog Abbestée at skaffe Kolonien en betydelig Udvidelse, idet han fik Naboben af Carnatic, der imidlertid havde erobret Tanjour, til for 90 Aar at afstaa seks Landsbyer i Tirulatcherrys Distrikt fra Tanjour mod en aarlig Afgift paa 6500 Pardu. Sagen kom dog først endelig i Orden nogle Maaneder før Abbestees Afgang i 1775.

Tranquebar havde efterhaanden naaet en ikke ringe Udvikling. I Slutningen af Halvfjerdserne var Antallet af Beboere paa det danske Omraade c. 30,000; deraf boede c. 5000 i selve Tranquebar By. Byen havde

fra Søsiden et meget smukt Udseende, med mange anselige Bygninger, omgivne af stedsegrønne Træer. Der fandtes tre Kirker, Zionsskirken, Jerusalemskirken og en katolsk Kirke; endvidere var der syv indiske Pagoder og seks Moskeer. Byen var paa Landsiden omgivet af en Mur og en dyb Grav og paa Søsiden beskyttet med Pallisader. Dansborg var et firkantet Murstensfort, omgivet af en tør Grav med Pallisader.

Hele Koloniens Omraade, med Undtagelse af de seks sidst erhvervede Landsbyer, var omgivet med en Grav, der var ikke mindre end 80,000 Fod lang. Den betydeligste af Landsbyerne paa Omraadet var Poreiar, der havde lige saa mange Indbyggere som selve Tranquebar; her fandtes en protestantisk Kirke, Betlehems Kirken, en katolsk Kirke og en Moske.

Omraadet var meget frugtbart og veldyrket; der dyrkedes navnlig Ris, men ogsaa en Del Bomuld; Lærred, Kattun, Sirts og Ris var da ogsaa i Hovedsagen Koloniens eneste egne Frembringelser. Derimod der var en betydelig Transithandel med mangfoldige forskellige Varer.

I Aaret 1772 udløb Kompagniets Oktroi, og en ny blev udstedt, gældende for 20 Aar fra den 12. April 1772. Den adskilte sig paa et meget væsentligt Punkt fra den gamle, idet det nu tillodes alle Undersaatter i Danmark, Norge og Hertugdømmerne at sejle og handle paa Tranquebar og Bengalen, eller i det hele taget hinsides Kap det gode Haab, dog med Undtagelse af Kina; men Handelen skulde ske med danske Skibe og fra danske Havne. Det paalagdes ethvert saadant privat Skib at medtage til Forhandling for 3000 Rdlr. indenlandske Varer, og det skulde erlægge en Rekognition til Kompagniet.

Rekognitionen blev fastsat for udgaaende Skibe til enten 2 % af de indladede Varer og Penge eller 15 Rdlr. pr. Kommercelæst af Skibets Drægtighed, efter Rederiets Valg, og for hjemkommende Skibe til 8 % af de hjembragte Varer.

Det tillodes endvidere Indbyggerne i Tranquebar og i Indien at drive Handel baade paa Kompagniets Faktorier og fra eet Sted i Indien til et andet mod en vis Afgift; men denne Bestemmelse blev to Aar senere forandret til, at alle i Tranquebar, Bengalen eller i andre af Kompagniets Besiddelser boende Købmænd fik Ret til at sende Ladninger af ostindi-

ske Varer til København mod at erlægge samme Afgifter som for andre private Ekspeditioner fra indenrigske Havne.

Kompagniet selv skulde med hvert til Indien bestemt Skib udføre for 3000 Rdlr. indenlandske Varer og med hvert til Kina bestemt Skib for 4000 Rdlr. Det skulde til den kongelige Kasse betale en Rekognition paa 5000 Rdlr., naar der i eet Aar kom eet Skib hjem, 8000 Rdlr. naar der kom to, og 10,000 Rdlr. naar der kom tre.

I en samme Aar udstedt Konvention blev Aktiernes Antal fastsat til 4800 Stk. à 500 Rdlr.

I Aaret 1775 udsendtes de første private Skibe til Indien, »Grev Bernstorff« og »Minerva«, og Aaret efter ankom de første indiske private Skibe til København, »Prinds Frederik« og »Tranquebar«.

Efter Frigivelsen af Handelen tog denne et meget betydeligt Opsving; men Interessenterne i Kompagniet var ikke tilfredse med at have faaet Konkurrence, saa meget mere som den Rekognition, den private Handel betalte, ikke var tilstrækkelig til i Forening med Indtægten af Kolonierne — Forpagtningsafgift af Risavlen, Toldafgifter m. m. — at dække Udgifterne til Gager, Forrentning af Indkøbskapital af Ejendommene og Vedligeholdelse af Dansborg. Regeringen besluttede da, i Forstaaelse med Kompagniets Direktion, at lade Staten selv overtage Kolonierne, og dette realiseredes i 1777.



260. En Takling.

c. Det asiatiske Kompagni under Staten. 1777—1800.

Den 14. Marts 1777 blev en foreløbig Overenskomst, angaaende de ostindiske Besiddelsers Overgang til Kronen, undertegnet; den blev vedtaget paa en Generalforsamling den 23. April og endelig fastslaaet ved en Cessionsakt af 1. August. Den indeholdt blandt andet følgende Bestemmelser:

For Kompagniets faste Ejendomme i Ostindien skulde der betales

det 170,000 Rdlr., og for de Magasiner og Pakhuse, som derved kom i kongelig Besiddelse, skulde Kompagniet betale en bestemt Leje.

Kompagniet skulde beholde fri Handelsret paa samtlige Etablissementer og Loger i Indien og Bengalen og ikke betale større Afgifter af sine Returvarer end bestemt i Oktroien.



261. Det kgl. asiatiske Faktori i Kanton. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Private Rederes Rekognition og Afgift skulde være:

1) af udgaaende Varer, der indtoges i København, ½ %, og af Varer, der indtoges undervejs, 2 % i Indien.

2) Af Returvarer skulde til Kompagniet erlægges 3 % af Auktionsprisen, til den kgl. Kasse 1 % i Indien og 2 % i København.

Af direkte Ekspeditioner fra Indien til København skulde der til Kompagniet betales 4 % af Auktionsprisen, til den kgl. Kasse 2 % i Indien og 2 % i København foruden den sædvanlige Told af 2 % af alle indiske og kinesiske Varer.

Til kongelig Guvernør valgtes Peter Herman Abbestée, der i 1775 havde forladt Ostindien for at blive Meddirektør for Kompagniet i Kø-

benhavn. Han afsejlede i Slutningen af 1777 fra København med Kompagniskibet »Juliane Marie« sammen med en Del nye kongelige Betjente, og omtrent samtidig afsejlede den nye Justitiarius med »Rigernes Ønske«.

De ostindiske Besiddelser skulde ligesom tidligere regeres af Guvernementet i Tranquebar, og dette skulde bestaa af Guvernøren, Justitiarius, Finansraaden og Fæstningskommandanten.

Militæret kom til at bestaa af 1 Kompagni paa 120 europæiske Infanterister, 1 Kompagni paa 40 europæiske Artillerister, 40 Laskarer (indfødte) og 2 Sipoy-Kompagnier (med danske Kompagnichefer).

I Løbet af 1778 kom Efterretningen om Krigen mellem England og Frankrig til Indien. Englænderne erobrede Pondicherry og Mahé fra Franskmændene, som derefter allierede sig med den mægtige *Hyder Ali*,



262. Københavns Red 1759. Efter en Haandtegning i det kgl. Bibliotek.

Medens det samlede Guvernement skulde træffe Bestemmelse angaaende Ansættelse og Afskedigelse af de øvrige Embedsmænd i Ostindien, tilkom det Guvernøren alene at begynde Underhandlinger med fremmede Magter og træffe de nødvendige Foranstaltninger under Krig og Oprør.

Justitiarius havde Tilsyn med Rets-, Kirke- og Skolevæsen. Der blev oprettet to Underretter, *Bytinget* for Europæere og *Sorte Ret* for de indfødte.

Finansraaden havde Regnskabsvæsenet og Forpagtningssagerne under sig. Kompagniet havde i Tidens Løb tiltaget sig en Del Monopoler, saaledes navnlig Handelen med Tobak og Spiritus, og disse Monopoler overgik nu til Staten, der bortforpagtede dem til ikke ringe Fordel, baade for den indiske Kasse og for Finansraaden.

der beherskede næsten hele den sydlige Del af Forindien, og Krigsuroen bredte sig over hele Landet.

Denne Krig gav de dansk-ostindiske Kolonier og den danske Handel en glimrende Chance, og Chancen blev benyttet. Dansborg, som Kompagniet de nærmest foregaaende Aar havde ladet forfalde, blev sat i fuldstændig Stand, og Antallet af Kanoner blev forøget. Der oprettedes to nye Sipoykompagnier, og der udsendtes stadig Patrouiller for at holde Hyder Alis Strejfkorps borte fra Tranquebars Omraade. Og hvad der var det vigtigste, Abbestée forstod at holde gode Miner med bægge de krigsførende Parter, Neutraliteten blev bevaret, og adskillige fremmede søgte Beskyttelse i Tranquebar.

Kompagniet var heldigvis i Stand til at drage Fordel af Krigskon-

junkturerne, da det for en Gangs Skyld havde Penge disponible efter Salget af Kolonierne til Staten; ogsaa de private Redere benyttede sig af de gode Tider og udsendte en Mængde »particulære Ekspeditioner«.

Hvilket Opsving Handelen tog under den engelsk-franske Krig, og hvorledes den efter Krigen igen sank tilbage til sin oprindelige Størrelse vil klart fremgaa af den vedføjede Tabel over udgaaede og hjemkomne Kina- og Ostindiefarere i Aarene 1772—1791 incl.

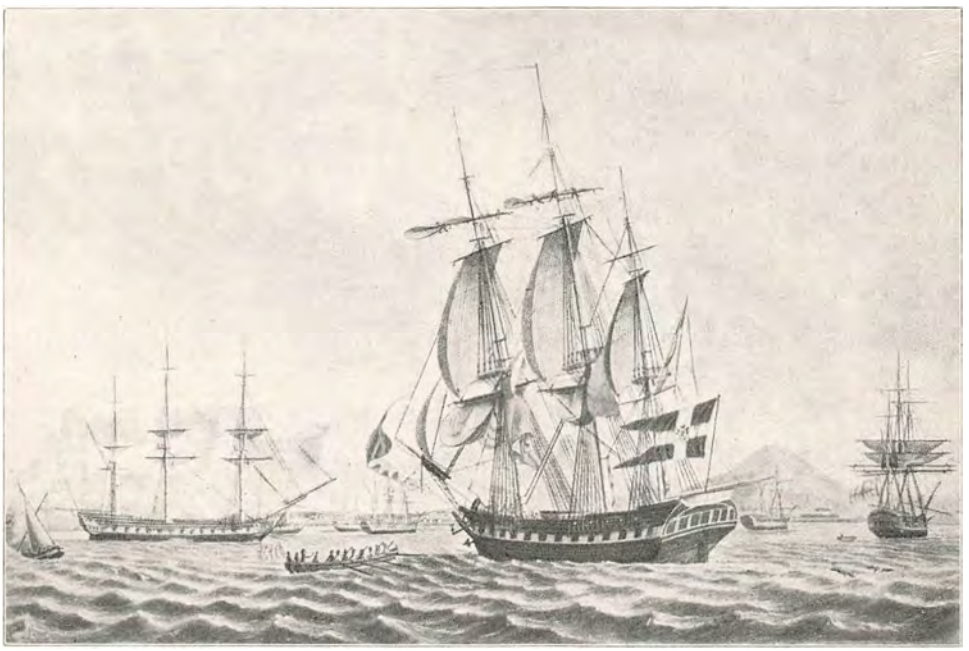
Den danske Handel paa Kina og Ostindien i 1772—1791.

Aar	Udgaaede Skibe til			Værdi af Ladninger i 1000 Rdlr.	Skibe forlist	Hjemkomne Skibe fra			Værdi af Ladningerne for	
	Kina	Ostindien				Kina	Ostindien		danske Undersaatter	udenl. Undersaatter
		Kompagn.s	Particulære				Kompagn.s	Particulære		
1772	2	1	0	522,4	0	2	1	0	1260,4	
1773	2	2	0	525,6	0	2	1	0	1308,1	
1774	2	2	0	498,4	0	2	1	0	1156,9	
1775	2	1	2	589,5	0	2	1	0	1077,3	
1776	1	2	1	364,1	0	2	1	2	1423,3	625,7
1777	3	2	1	898,0	1	2	2	2	2296,5	
1778	1	1	2	485,1	0	2	0	2	1888,5	
1779	2	2	2	808,8	0	1	1	1	1401,1	
1780	3	3	4	1227,8	1	3	2	4	3492,9	752,6
1781	4	1	9	1869,1	2	2	2	0	2964,6	
1782	3	5	8	1827,6	4	2	2	5	6294,3	397.2
1783	3	2	14	2258,8	1	5	1	8	5965,0	1805,1
1784	3	2	6	1449,9	0	2	3	4	3367,0	2256,1
1785	2	2	6	1048.6	0	3	2	15	6120,4	1311,4
1786	1	3	4	932,2	1	2	1	7	3786,1	1192,5
1787	3	1	4	1682,3	0	2	2	6	4707,3	506,6
1788	0	2	6	316,7	1	3	2	4	4055,0	593,8
1789	2	3	0	1930,8	1	2	2	2	3900,2	
1790	0	2	5	452,9	0	1	1	2	1862,4	180,9
1791	1	2	4	1053,5	0	1	2	0	2250,0	
I alt				20742,1					60577,3	9621,9
									70199,2	

I Værdien af de udgaaede Ladninger er ikke medregnet de particulære Skibes efter 1784, da disses Værdi ikke findes angivet i Toldregistrene, og i Værdien af de hjemkomne Ladninger er Føringsgodset — det, der hjemførtes af Besætningerne — ikke medregnet.

Af de hjemkomne Varer genudførtes atter for 59,472,900 Rdlr.

Udbyttet af Kompagniets Aktier var i Tiaaret 1774—1784 følgende: 1774 og 75: 50 Rdlr., 1776: 25 Rdlr., 1777: 36 Rdlr., 1778: 35 Rdlr., 1779 og 80: 50 Rdlr., 1781: 75 Rdlr., 1782: 150 Rdlr., 1783 og 84: 100 Rdlr., det steg altsaa under Krigen til 30 %, og naturligvis blev der spekuleret stærkt i Aktierne i den Tid. I 1778, før Spekulationen begyndte,



263. Kompagniskibet »Christianshavn« under Indsejling til det gode Haabs Forbjærg. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

var Værdien af en Aktie 800 Rdlr., men den steg i 1781 til 1900 Rdlr for to Aar senere atter at falde til 1150 Rdlr.

Det var unægtelig gode Tider for Kompagniet, saaledes at det endog uden Rystelser kunde komme over en meget pinlig Historie i 1783, da der opdagedes en Kassemangel paa c. 324,000 Rdlr.

Den Fordel, den ostindiske og kinesiske Handel bragte Landet i Aarene 1772—1784, kan anslaas til ikke mindre end 16 à 18 Millioner Rdlr.

Tranquebars Territorium undergik i denne Periode forskellige Forandringer. Forpagtningen af Tirulatsherrys seks Landsbyer blev ophævet, fordi Rajahen af Tanjour, der var bleven genindsat som Regent, ikke

vilde godkende den af Carnatics Nabob afsluttede Kontrakt; men Kolonien fik til Gengæld en anden, ganske vist midlertidig Udvidelse. Guvernementet laante i 1785 Rahajen af Tanjour en større Pengesum, 32,500 Stjernepagoder, c. 80,800 Rdlr., og denne overdrog som Pant Guvernementet Tiruvidikally-Distriktet med 19 Landsbyer mod en Forpagtningsafgift paa 9000 Pardu. Forpagtningen skulde vare i 10 Aar, derefter skulde Laanet tilbagebetales, eller Pantet forfalde.

I *Frederiksnagore* blomstrede Handelen under den fransk-engelske Krig i ikke mindre Grad end i Tranquebar. Ved Koloniens Overgang til Kronen blev Ole Bie, der i 1776 var blevet Kompagniets Overhoved paa Pladsen, udnævnt til kongelig Resident, og dermed til første Mand for de forskellige Loger i Bengalen. Disse styredes af et Raad i Frederiksnagore, der bestod af den kgl. Resident, Chefen for Tropperne og en Raadmand. Det var i øvrigt ikke nogen stor Styrke, Chefen for Tropperne havde at raade over; hele Garnisonen bestod af et halvt Hundrede Sipoys under Kommando af et Par danske Officerer og Underofficerer.

Der blev ikke gjort saa lidt for Kolonien; saaledes byggedes en solid Mur omkring Logen, og ved Kanalanlæg fik man en Del hidtil uopdyrket Land under Kultur. Kolonien havde i 1782 ikke mindre end c. 11,000 Indbyggere, men deraf var kun c. 200 Europæere, og af disse var kun et Mindretal Danske.

Skibsfarten paa Frederiksnagore og de mindre bengalske Loger i Patna og Balasore var i denne Periode meget betydelig. Der ekspederedes i Aarene 1779—1787 53 Skibe til København, deraf 8 af Frederiksnagores egne Beboere; Ladningernes Værdi var c. 18½ Million Rdlr. Mange Englændere og Franskmænd sendte baade Varer og Penge til Europa med de danske Skibe. Ole Bie selv var en foretagsom Mand; han havde i 1782 tre store Skibe i Fart paa København, og en Tid lang forpagtede han Toldindtægterne paa Huglifloden af Englænderne; men han havde snart Uheld med sine Forretninger, saa han endog i Aarene 1785—87 blev suspenderet fra sit Embede for at klare for sig i København.

I 1787 havde Frederiksnagore det Uheld, at Shanock-Bankerne, der laa neden for Byen og hidtil ikke havde været nogen Hindring for Sejladsen, under en voldsom Orkan svulmede op, saaledes at de store Ski-

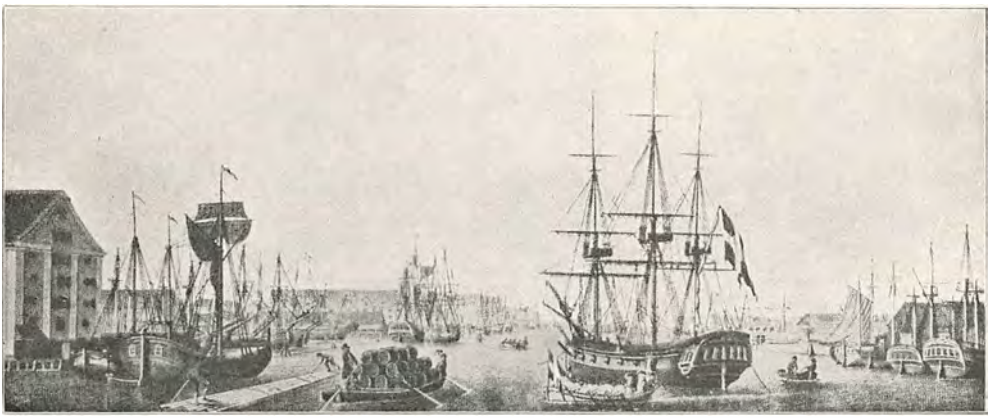


264. Frederik V.s Rytterstatue paa Amalienborg Plads. Rejst af Det asiatiske Kompagni 1768. Modelleret af J. Saly og støbt af P. Gor. Fotografi af Jul. Lind.

be ikke længere kunde komme helt op. Dertil kom, at Englænderne blev mere og mere ubehagelige Naboer, og da Handelens Højkonjunktur ophørte med Krigen, var Frederiksnagores Blomstringstid snart forbi.

I Halvfemserne kom nogle engelske Baptist-Missionærer til Kolonien, da de ikke havde fundet Støtte i de engelske Besiddelser, og de grundede her den senere bekendte »Serampur-Mission«, byggede et Seminarium og anlagde en botanisk Have.

I Tranquebar blev Abbestée, der var bleven gammel og havde søgt



265. Billede af Københavns Havn omkr. 1760 set mod Nord fra Nyhavns Hoved. En Kinafarer i Forgrunden. Efter et Billede i Vindings Samling.

Afsked, i 1788 afløst som Guvernør af Nordmanden Peter Anker, der ved sin Tiltrædelse fandt Tilstanden i Kolonien mindre heldig i flere Retninger. Baade Embedsmændene og Kompagniets Folk havde under Abbestées senere Regeringsaar vænnet sig til at tage rigelig mod Gaver og Bestikkelser og levede meget ufredeligt med hverandre. Anker tog med stor Energi fat paa disse Forhold, hvad der skaffede ham mange Fjender blandt de Danske, der beklagede sig over ham i København, men Ankers Hæderlighed og Dygtighed viste sig hævet over enhver Tvivl.

Særlig forstod Anker, til Held for Danmark, at vedligeholde et godt Forhold til Englænderne, hvis Magt i Indien stadig voksede. Det engelske ostindiske Kompagni havde støttet Rajahen af Tanjour mod Naboboen af Carnatic og derved sikret ham Tronen, men det forlangte til

Gengæld en meget høj Tribut, som Rajahen havde ondt ved at betale. Han henvendte sig derfor i 1788 atter til det danske Guvernement om et større Laan, og Anker tilstod ham det efter at have sikret sig, at den engelske Guvernør i Indien ingen Indvendinger havde at gøre der-



266. Fuldskibet »Tre Venner« af København. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

imod. Laanet var paa 60,000 Stjernepagoder (c. 120,000 Rdlr.) og skulde tilbagebetales efter 12 Aars Forløb, og som Pant overlodes to store Distrikter, Trikulur og Trikulacherry, der ialt omfattede 44 Landsbyer, til Tranquebar; Indtægten af disse Distrikter ansloges til at svare til Renten, 12 %, af Laanet. Desuden laante Anker Rajahen 20,000 Stjernepagoder mod, at Forpagtningen af de i 1785 overdragne Landsbyer forlængedes med fem Aar.

Anker haabede, at alle disse Penge aldrig vilde blive tilbagebetalte,

saaledes at den store Forøgelse af Kolonien kunde blive varig; men Forretningen var i øvrigt i sig selv ikke daarlig, da Rentefoden for Laanene var 12 %, medens den danske Regering hidtil havde kunnet laane Penge i Holland til 4 %. Og dertil kom, at man kunde gøre Regning paa, at Indtægterne af de forpagtede Distrikter, under en fornuftig dansk Administration, vilde blive betydelig større, end de var ved Overtagelsen.

Med Militæret i Tranquebar var det i de sidste Aar af Abbestées Regering gaaet stærkt tilbage. Officererne var daarligt lønnede, og de, der gik ud til Indien, var derfor gennemgaaende af ringe Kvalitet og tog sig ikke af Mandskabets Uddannelse; Tilgangen af menige danske Soldater var utilstrækkelig, og Regeringen i Danmark opfordrede endog Anker til at afskedige de to Sipoykompagnier. Men da Forholdet til Rajahen ikke var særlig godt, og det atter trak op til Krig mellem Englænderne og Hyder Alis Søn og Efterfølger, Tippo Saib, fulgte Anker ikke Regeringens Opfordring, men forøgede tværtimod Sipoystyrken med 60 Mand. Da saa Krigen mellem Englænderne og Tippo Saïb brød ud, kunde Anker lægge Besætning ud paa forskellige Steder af Koloniens Omraade til Beskyttelse mod omstrejfende Bander og dog, ved Hjælp af frivillige Korps, holde en nogenlunde betryggende Garnison i selve Byen.

Tippo Saib var alt andet end venlig stemt mod de Danske, navnlig fordi Kompagniet havde solgt en af hans Fjender, der var allieret med Englænderne, nogle Kanoner med Ammunition, hvorimod det havde afslaaet at sælge Vaaben til ham; i 1791 forlød det endog, at han vilde angribe Tranquebar med en betydelig Styrke; men heldigvis for os holdt Englænderne ham stadig Stangen.

Efter Udbruddet af Revolutionskrigene allierede Franskmændene i Indien sig aabenlyst med Tippo Saib, efter før den Tid at have støttet ham underhaanden. Men Englænderne var stadig de stærkeste; de erobrede i 1793 Pondicherry og flere andre franske Kolonier, og, da Holland var blevet erobret af Frankrig, ogsaa de hollandske Kolonier i Forindien. Tilførslerne til Englands Fjender i Indien kunde nu kun ske over Tranquebar, og Englænderne begyndte derfor at se paa de Danske med alt andet end blide Øjne, hvorimod Tippo Saib slog om og søgte at komme paa en god Fod med dem. Man kan let tænke sig, hvor vanskelig Ankers Stilling under disse Forhold var, men det lykkedes ham at be-

vare Freden med Englænderne, der endelig i 1799 erobrede Tippo Saibs Hovedstad, Seringapatnam, og Tippo selv faldt i Kampen.

I Aaret 1800 udløb Fristen for de Laan til Rajahen af Tanjour, hvortil Forpagtningen af de nye Distrikter var knyttet, og da Englænderne



267. Det asiatiske Kompagnis Bygninger paa Christianshavn opført 1738 og 1781. Fotografi af Jul. Lind.

nu var de egentlige Herrer i Landet, sørgede de for, at Laanene blev betalt tilbage, saaledes at Tranquebar atter mistede de 53 Landsbyer.

Det asiatiske Kompagnis Oktroi var udløbet i 1792, men blev straks fornyet for 20 Aar uden nævneværdige Ændringer. Skønt Handelen efter Ophøret af den nordamerikanske Frihedskrig atter gik noget tilbage, var den dog stadig meget lønnende; Udbyttet af Kompagniets Aktier i Perioden 1785—1800 var gennemgaaende c. 8 %, lavest var det i 1794, 2 %, men ved Aarhundredets Slutning var det atter vokset til 10 %

aarlig. Værdien af de fra Kina og Ostindien hjemkomne Varer var i 1785—91 c. 30½ Million Rdlr. 1797—99 c. 15½ Million.

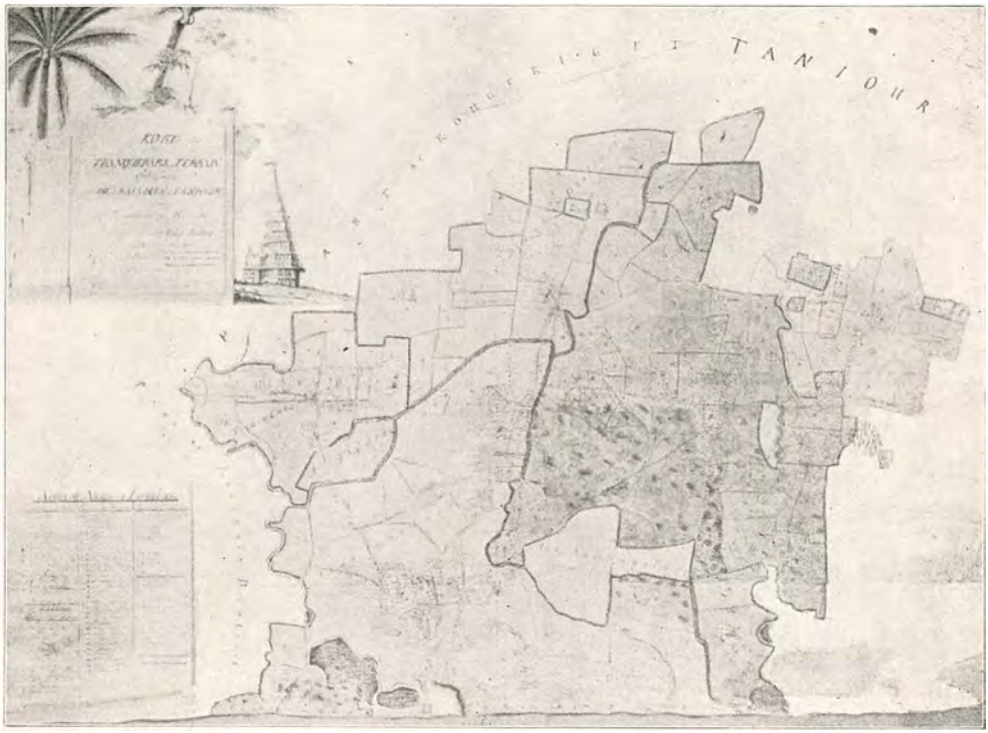
Da Kronen i 1777 overtog de danske Besiddelser i Ostindien, bestemte man sig til igen at prøve paa at faa noget ud af *Nicobarerne*, der fem Aar tidligere var blevet opgivne af Kompagniet. Guvernøren i Tranquebar fik Ordre til at søge at fremme Handelen paa Øerne og at udnævne en af de mähriske Brødre til kongelig Resident. Det bestemtes at sætte et Skib i Gang mellem Øerne og Tranquebar og at anvende 5000 Rdlr. aarlig paa Kolonien i Nancovryhavnen. Enhver, der havde Lyst, fik Frihed til at nedsætte sig paa Øerne, og der lovedes eventuelle Nybyggere gratis Udlevering af Grund, Hjælp til Anskaffelse af Materialer og Fritagelse for Skat i to Aar. Der sluttedes Kontrakt med de mähriske Brødre om Levering af Tømmer og Kalk til Tranquebar, hvor der var Mangel paa Bygningsmaterialer, og man haabede derved at faa noget af Skovene paa Nicobarerne ryddet og derved Klimaet gjort mindre usundt. Endelig besluttede man at sende to europæiske Underofficerer og 10 Sipoyer derover. Men før alle disse Planer kom til Udførelse, kom der en Mand i Vejen med en Slæde.



268. Parti af Nancovry Havn. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Den 6. Juni 1778 kom en østrigsk Fregat »Giuseppe und Maria Teresa« under Kaptajn Bennet til Nancovryhavnen for at tage Nicobarerne i Besiddelse. Da den to Aar tidligere forlod Østrig, vidste man der, at det danske Kompagni i 1772 havde opgivet Øerne, og nu havde Østrig faaet Lyst til dem. Før Fregattens Ankomst havde de derværende mähriske Brødre faaet at vide, at den danske Konge havde overtaget Kolonierne, og de protesterede derfor mod Østrigernes Besættelse af Øerne;

men det brød Kaptajn Bennet sig ikke om; han satte Folk i Land og lod dem opføre et Blokhus ved Kanlaha, omtrent paa det Sted, hvor fordum *Ny Sjælland* havde ligget, hejste det østrigske Flag paa det og forsynede det med Kanoner og en Besætning paa tre Europæere og 10 Negre og



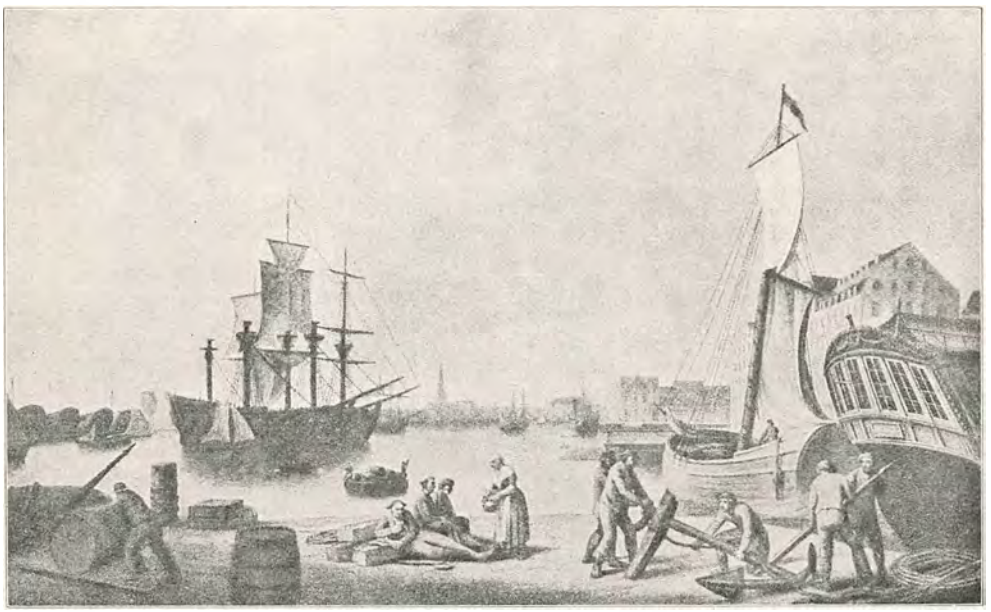
269. Kort over Trankebars Grund 1800. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

sejlede bort. Af Europæerne døde for øvrigt de to i Løbet af faa Dage.

Da man endelig fra Tranquebar fik sendt et Skib til Nicobarerne og ved dets Tilbagekomst fik Meddelelse om den østrigske Besættelse, protesterede Guvernør Abbestée naturligvis over for den højstkommanderende Østriger i Indien, men denne henviste til, at de Danske i 1772 havde opgivet Øerne, og mente i øvrigt, at de to Nationer nok kunde være der paa en Gang. Østrigerne i Kanlaha fik et Par Gange Forstærkninger tilsendt og hejste deres Flag forskellige Steder ved Nancovry Havnen, men naar undtages, at de ikke vilde fortrække, opførte de sig meget

venskabeligt over for den danske Koloni og tilbød den endogsaa militær Beskyttelse i 1781, da Pladsen besøgtes af formentlige Sørøvere, men den danske Resident afslog dog denne Venlighed.

Bægge Kolonierne førte en i bogstavelig Forstand hensygnende Tilværelse, indtil Guvernementet i Tranquebar endelig i 1784 mandede sig op til at foretage noget alvorligt. Snauen »Dansborg« udrustedes



270. Københavns Havn set fra Toldboden omkr. 1800. Efter Maleri af C. F. Christensen.

med 6 Svingbasser og sendtes med forøget Besætning til Nancovryhavn for at opløse den østrigske Koloni. Da »Dansborg« naaede Havnen, var der kun fire af de østrigske Kolonister i Live; de nægtede ganske vist at nedtage Flaget, men fulgte frivillig med til Tranquebar, hvorefter de Danske nedhalede det østrigske Flag og sendte Vaaben og Gods fra Kanlaha til Tranquebar.

Nu var de Danske altsaa atter Eneherrer paa Nicobarerne, men de havde ikke megen Glæde deraf. Fra Tranquebar sendtes der en à to Gange om Aaret et mindre Skib til Nancovryhavn med Proviant og Afløsning for Vagten, og det førte Kokosnødder med tilbage, men den Smule Handel kunde ikke dække Udgifterne. Jævnlig maatte der ogsaa

sendes en ny Resident derover, da Levetiden paa Stedet stadig var meget kort. Medens Tranquebar i 1801 var okkuperet af Englænderne, blev Vagten paa Nicobarerne overladt til sig selv, men i 1802 kom der atter Skib med Proviant og noget Mandskab. I 1805 fik Nancovryhavn Besøg af en engelsk Kaper, der under Paaskud af, at der var Krig mellem England og Danmark, forjog den danske Vagt og plyndrede Kolonien, men Aaret efter genoprettedes Vagten paa ny. Fra 1807 blev Kolonien atter overladt til sig selv, indtil den to Aar senere blev anløbet af et engelsk Skib, der overførte et Par af de endnu levende af Vagtmandskabet til Tranquebar. Men Englænderne brød sig ikke om at besætte Øerne; den danske Sergent Ditzen, der ønskede at forblive paa Stedet, fik Lov dertil sammen med en Sipoy.

Hvordan det gik Ditzen, ved man ikke, men Sipoyen levede endnu, da man mange Aar efter, i 1831, atter sendte en dansk Ekspedition til Nicobarerne fra Tranquebar.

d. De ostindiske Kolonier 1800—1807.

Omkring Aarhundredskiftet bestod Militærstyrken i Tranquebar af 76 europæiske Soldater, hvoraf en Del var Udlændinge, og 300 Sipoys. Baade Dansborg og Forsvarsværkerne omkring Byen var forfaldne; den danske Regering vilde ikke bevilge Midler til Vedligeholdelsen, og Kolonien var kun i slet Forsvarsstand, da Krigen med England brød ud. I Løbet af Aaret 1800 fik man i Tranquebar Efterretninger om det spændte Forhold mellem Danmark og England, og da man fik at vide, at Danmark havde sluttet det væbnede Neutralitetsforbund med Sverige og Rusland, var man ikke i Tvivl om, hvor det bar hen; adskillige Skibsredere i Tranquebar og Frederiksnagore solgte deres Skibe for at undgaa Tab, og Anker, der indsaa det haabløse i at ville modstaa et eventuelt Angreb, traf i Tide Forberedelser til at overgive Kolonien.

I Maj Maaned 1801 fik den engelske Generalguvernør Ordre fra

Hjemlandet til at besætte de danske Kolonier, og den 12. samme Maaned ankrede to engelske Orlogsmænd, Fregatten »Braave« paa 44 Kanoner og Korvetten »Albatros« paa 16 Kanoner ud for Tranquebar med 200 Mand engelske Tropper om Bord, samtidig med at en Afdeling Tropper over Land marcherede mod Tranquebar fra Madras for at indeslutte Byen fra Landsiden. Overmagten var altsaa saa stor, at der ikke kunde tænkes paa Forsvar, især i Betragtning af Fæstningsværkernes forfaldne Tilstand. Da Anker blev opfordret til Overgivelse, samtykkede han derfor og sendte den engelske Øverstkommanderende sine Kapitulationsbetingelser. Samme Dag besatte Englænderne Dansborg og hejste det engelske Flag. De danske Skibe, der var i Øjeblikket kun tre Ostindiefarere, hvoraf det ene tilhørte Kompagniet, blev beslaglagt.

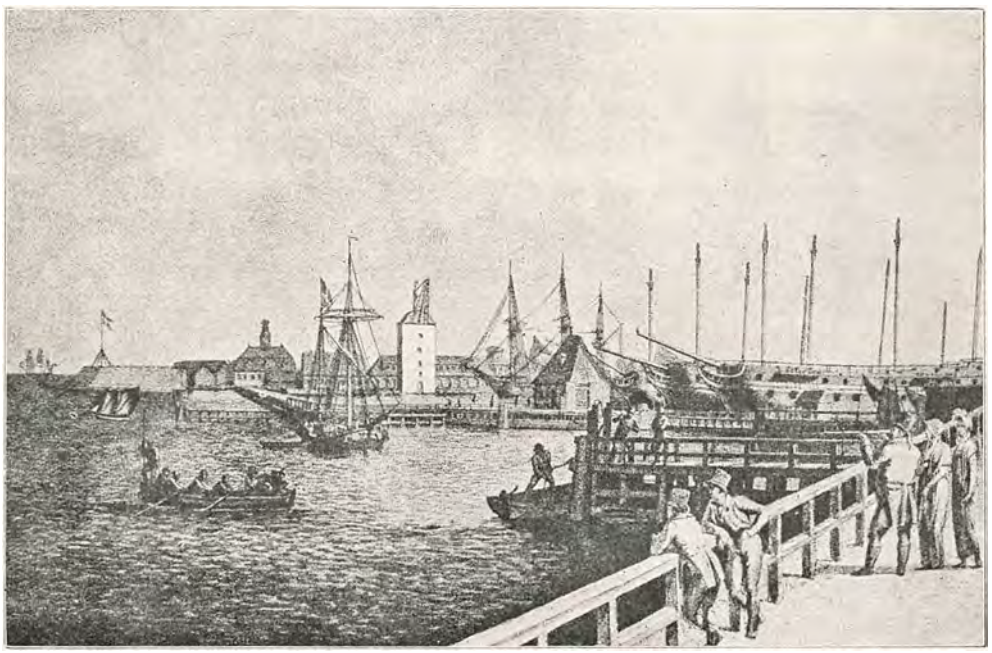
Kapitulationsbetingelserne, der var meget gunstige for de Danske, blev anerkendte af den engelske Generalguvernør; de danske Love skulde vedblive at gælde, alle offentlige Sager skulde stadig styres af de danske Embedsmænd, alle fremmede, der havde søgt Tilflugt i Kolonien, skulde stadig nyde samme Beskyttelse som hidtil, og de danske Officerer skulde have Gager, lige med de engelske Officerer, udbetalt af det engelske Guvernement. Kun blev der ansat en engelsk Inspektør til at holde Regnskab med Koloniens Indtægter og Udgifter, der alle skulde henholdsvis tilfalde og udbetales af England.

Nogle Maaneder efter Overgivelsen fik Anker hjemmefra Ordre til at sætte Kolonien i Forsvarsstand og forsvare den mod Englænderne til det yderste; men det var jo, heldigvis, lidt sent.

I Frederiksnagore gik det paa ganske lignende Maade. Byen blev den 8. Maj 1801 omringet af en engelsk Styrke og meget høfligt opfordret til Overgivelse, og da Bie kun havde 44 Sipoyer, samtykkede han straks og opnaaede lignende Kapitulationsbetingelser som Anker i Tranquebar. De øvrige Loger i Indien blev efterhaanden ogsaa besatte med Undtagelse af Balasore, fordi den laa i Orissa, der var et af Englænderne uafhængigt Land.

Da Danmark i Juni Maaned tiltraadte den Konvention, der var sluttet mellem England og Rusland, var Krigen forbi, og det bestemtes, at de danske Kolonier skulde tilbagegives, men det varede en Stund, før Underhandlingerne herom blev afsluttede. I Februar 1802 blev de beslag-

lagte danske Fartøjer frigivne, og i Juli ankom de første danske Skibe til Tranquebar fra København. Den 19. Juli blev Frederiksnagore højtideligt tilbageleveret til Bie, det engelske Flag blev strøget, og Dannebrog hejst under Salut paa 27 Skud, hilst med Frydeskrig af Indbyggerne, og den engelske Besættelsesstyrke afmar-



271. Udsigt fra Toldbodbommen 1803. Efter Tegning af Eckersberg.

cherede. Den 17. August skete paa samme Maade Tilbageleveringen af Tranquebar og kort efter ligeledes af de forskellige Loger.

Den danske Statskasse havde i og for sig kun haft Fordel af Okkupationen, Kolonien havde intet lidt, og det sædvanlige aarlige Underskud paa 30,000 Rdlr. var sparet.

Efter Tilbagegivelsen kom alt i Kolonierne i den gamle Gænge; Handelen begyndte atter, men da Englænderne nu var Eneherrer baade til Søs og til Lands, kunde de Danske ikke staa sig i Konkurrencen, og de gyldne Tider kom ikke tilbage. Værdien af de Varer, der i Aarene 1800—1806 hjembragtes til Danmark var c. 26½ Million Rdlr., der hjemkom i 1803 16 Skibe fra Ostindien og Kina, i 1804 10, i 1805 23 og

i 1806 18. Kompagniets Udbytte var de første Aar efter Krigen endnu 16 %, men det dalede efterhaanden til 6 % i 1806.

Tranquebar havde paa denne Tid en ret vanskelig Periode, dels paa Grund af flere Aars Tørke, og dels fordi Englænderne anlagde saa mange Kanaler i Tanjour, at Vandmængden paa Tranquebars Omraade aftog i en betænkelig Grad. I 1806 tog Anker sin Afsked, og Kontreadmiral G. S. Bille udnævntes til hans Afløser, men paa Grund af de urolige udenrigspolitiske Forhold kom han foreløbig ikke afsted. Guvernementet i Tranquebar lededes derfor efter Ankers Afrejse af Finansraaden Peter Hermansen, da den anden Krig med England brød løs.



272. Et dobbelt Halvstik.

I Frederiksnagore gik det de første Aar efter Tilbagegivelsen meget godt, der blev endog opført en lutheransk Kirke i Serampur. Men det spændte Forhold mellem Danmark og England lagde snart ogsaa her sin døde Haand over Handelen. I 1805 døde Ole Bie og blev afløst af Jacob Kræfting.

I Begyndelsen af 1808 naaede Krigstilstanden for anden Gang de danske Kolonier i Ostindien. Den 28. Januar blev Frederiksnagore omringet af en engelsk Styrke; en Afdeling marcherede uden videre ind i Serampur, afvæbnede Vagten og besatte Logen, saa der blev ingen Tid til Kapitulation; alle Danske blev gjort til Krigsfanger, men fik dog Lov til paa Æresord at færdes frit paa Territoriet. Den 12. Februar ankrede et engelsk Linieskib, »Russel«, paa 74 Kanoner paa Tranquebars Rhed og opfordrede Interimsguvernøren til Overgivelse, hvad han straks indvilgede i, men han opnaaede dog samme Kapitulationsbetingelser som ved Besættelsen i 1801.

Skønt Krigen ikke kom overraskende, var der denne Gang ikke faa danske Skibe i Ostindien, og de blev nu alle beslaglagt. I Tranquebar laa Briggerne »Nancy«, »Charlotte« og »Sophie«, i Frederiksnagore Barkene »Valdemar« og »Lille Cathrine« og Briggerne »Marie« og »Freja«, paa andre bengalske Pladser Barkene »Elisabeth«, »Marie«, »Norske Bonde«, »Holsten« og »Nymphen« og Briggen »Louisa« samt de tre Kompagniskibe »Holstein«, »Kiøbenhavn« og »Prinsen af Augustenborg«.

Ogsaa fra det 18. Aarhundrede har vi Beretninger om et Par Togter, der giver gode Billeder af Sømandens strenge Liv.

»Elefanten«s Togt til Ostindien i 1748—50.

»Elefanten« afgik fra København til Ostindien i Slutningen af December 1748. Den førtes af en ualmindelig raa og brutal Kaptajn, Ober-Styrmanden kan heller ikke have glædet sig ved synderlig Agtelse; han sad fængslet fra Midten af April til de midt i September naaede Tranquebar, sigtet for Tyveri. Mandskabets Tilværelse har derfor ikke været lystelig.

Indtil de i Maj Maaned 1749 naaede Cap, gik dog alting godt, men paa Vejen herfra til Tranquebar tog Sygdommen fat blandt Mandskabet i en saadan Grad, at 39 døde og 36 maatte lægges i Land i Tranquebar. Aarsagen til denne Sygdom var, at der aldrig blev spulet eller gjort rent, og der derfor var den frygteligste Stank om Bord. Kaptajnen vilde intet gøre for de syge, han gav dem ingen ordentlig Forplejning og kun en Pot Vand om Dagen, skønt der var fuldt op baade af Proviant og Vand. Naar Præsten og andre bad ham lindre de syges Nød og Elendighed, svarede han blot »over Bord med de Hunde jo før jo heller; de skal dog Fanden i Vold, saa er det lige saa godt først som sidst«.

I Tranquebar fik »Elefanten« en halv Snes friske Folk fra et andet Kompagniskib »Cron-Princessen« og gjorde derefter en Tur til Sumatra, og i Begyndelsen af Marts 1750 begyndte den højst ulykkelige Hjemrejse fra Tranquebar.

Allerede Dagen efter at Hjemrejsen var begyndt, blev Vandet sat paa Ration, 1½ Pot til Underofficererne og 1 Pot til de gemene, og faa Dage senere blev der sat halv Ration paa Smør. Det gik kun smaat fremad, snart i Storm og snart i Stille; i Begyndelsen af Maj blev Smørrationen indskrænket til ½ Pd. om Ugen, og selv Officererne blev sat paa Ration med Vand. Skørbugen tog fat, og Døden begyndte at indfinde sig. Det blev foreslaaet Kaptajnen at søge ind til Madagaskar, men han vilde fortsætte til Cap, og midt i Juni maatte Vandrationen formindskes til ½ Pot om Dagen. Bespisningen blev indskrænket til to Maaltider om Dagen i Kahytten og et for Folkene; de gjorde natur-

ligvis Vrøvl, men skønt der var Proviant nok, turde Kaptajnen ikke give dem mere af Frygt for, at Tørsten saa skulde forøges.

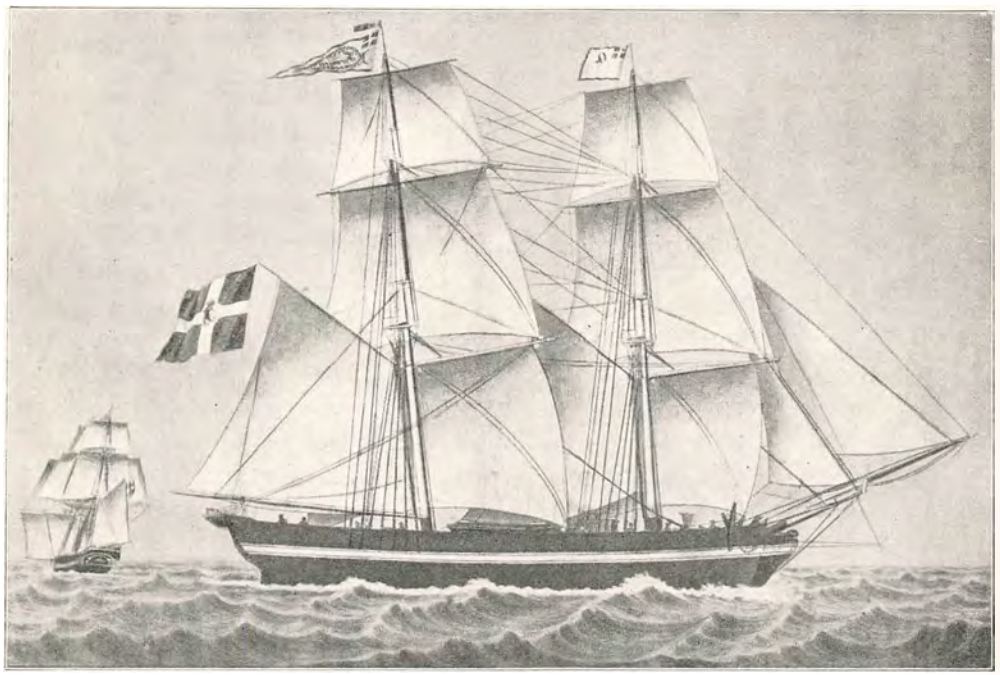
Til at begynde med blev de døde sænkede i Havet med Salut og Højtidelighed, men snart blev Dødsfaldene saa hyppige, at alt Ceremoniel ophørte, og de døde blot blev surrede ind i Køjerne og kastede over Bord.

I Slutningen af Juni var der næsten ikke mere Drikkevand i Skibet; Kaptajnen, der var syg og sengeliggende, lod saa Mandskabet kalde sammen og opfordrede dem til at bede til Gud om en gunstig Vind og en lykkelig Rejse og give en Gave til Vor Frelsers Kirke paa Christianshavn; der blev indsamlet omtrent 90 Rdlr., men desværre hjalp det ikke.

Den 2. August blev det sidste Vand brugt til en Ret Grød, og Kaptajnen uddelte denne og den følgende Dag noget Rødvin af sin private Beholdning til Folkene; men de var nu saa udmattede af Sult og Tørst, at de knap kunde staa paa Benene, og flere faldt om, ramt af Slagtilfælde. Den 4. August nægtede Folkene at modtage Rødvin, men forlangte »med grædendes Taarer«, at Kaptajnen skulde søge nærmeste Land for at faa Vand, og efter nogen Modstand samlede han Skibsraadet og det blev besluttet at efterkomme Anmodningen. Den følgende Aften kom man til Ankers ½ Mil fra Land; men det viste sig desværre at være en høj, klippefuld Kyst med en smal Forstrand, hvor Brændingen gik saa højt, at det var umuligt at faa Fartøj i Land. Folkene gik nu atter til Kaptajnen og bønfaldt ham om at gaa nærmere ind, hvad han ogsaa gjorde, men Brændingen kunde de dog ikke komme igennem. Den 8. August slap seks Mand i Land paa en Flaade, og man begyndte saa om Bord at lave flere; der var otte Mand, som ikke vilde vente, de bemægtigede sig en af Flaaderne og roede ind efter, men omkom alle i Brændingen.

Derefter besluttede Besætningen at sætte Skibet paa Land, men maatte opgive det paa Grund af Stille. De gav sig saa til at søge i Skibet, om der ikke skulde findes noget drikkeligt, og der blev virkelig fundet omtrent 100 Flasker Vand, Vin og Brændevin, som var gemt af Ober- og Understyrmanden. Folkene blev saa rasende, at de straks vilde kaste de to Styrmænd over Bord, men lod sig dog tale til rette af Kaptajnen.

Om Aftenen kom Skibet i Drift og begyndte at hugge i Grunden, men det lykkedes Officererne og Underofficererne at faa sat et Par Sejl og komme fri af Grunden; Folkene nægtede at arbejde, da de var bange for, at de skulde til Søs igen. Næste Dag forlangte Folkene bestemt, at Skibet skulde sættes paa Land, og til sidst gav Kaptajnen



273. Briggen »Formica« 1807. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

efter, Ankertovet blev kappet, og der styredes ind i en Bugt, som man mente egnede sig til Landsætningen. Men uheldigvis stødte Skibet paa et Skær omtrent en Kabellængde fra Land og stod urokkelig fast, og Chaluppen, som var fortøjet agter, blev knust. Først den 11. August lykkedes det, efter mange forgæves Forsøg, der havde kostet tre Mand Livet, at faa en Trosse i Land, og ved Hjælp af nogle hollandske Kolonister, som kom til Stede paa Stranden, reddedes alle de endnu levende af Besætningen, 78 Mand, i Land over Trossen i Løbet af nogle Dage. Da den sidste Mand var reddet, brækkede Skibet midt over, og faa Dage efter var de sidste Rester af Vraget forsvundet i Bølgerne.

Landsætningsstedet var Fleshbai, i Nærheden af Mosselbai paa Caplandet. De Skibbrudne blev i nogen Tid indlogerede hos Kolonisterne, indtil de var kommet til Kræfter, og derefter rejste de over Land til Cap. I November Maaned anløb det danske Kompagniskib »Dokken« Cap for udgaaende og fik elleve Mand af »Elefantens« Besætning om Bord; disse elleve kom dog aldrig hjem, thi »Dokken« forsvandt efter Afrejsen fra Cap, og man har intet hørt om den siden. Resten af »Elefantens« Besætning kom hjem med forskellige hollandske Skibe.

»Juliane Marie«s Togt til Kina i Aaret 1759.

Den Højtidelighed, hvormed en Ostindiefarers Afrejse foregik i de første Tider, fortog sig ganske naturligt lidt efter lidt, efterhaanden som Begivenheden blev mindre sjælden, og i Midten af det 18. Aarhundrede var der ikke meget tilbage.

I Slutningen af Aaret 1759 udsendtes Skibet »Dronning Juliane Marie« til Kina; dette Skibs Rejse er beskrevet af en Islænder, Arni Magnusson, der var med som Matros. Skibet havde 28 Kanoner og en Besætning paa c. 100 Mand.

Paa en bestemt Dag blev det med Trommer paa alle Københavns Gader bekendtgjort, at Kinafarerne skulde møde om Bord Kl. 12, og Størstedelen mødte da ogsaa, 28 Mand dog først Dagen efter og blev derfor regalerede med 27 Slag Tamp; de, der kom to Dage for sent, fik 3×27 Slag, og de, der kom endnu senere, fik Vand og Brød og desuden mindst 80 Slag. Seks Dage efter blev der holdt Generalmønstring om Bord, hvorefter Besætningen blev taget i Ed. Præsten prædikede om den farlige Sørejse og lagde Folkene paa Hjerte at stole paa Gud, enten de levede eller døde. Efter Prædikenen fik de Brændevin; nogle drak sig fulde og fik Tamp, andre vilde rømme og blev lagt i Jærn og Bolt. Det var altsaa ikke særligt stemningsfuldt. I 14 Dage laa Skibet paa Københavns Rhed, og i den Tid blev Besætningen delt

i to Vagter, Kongens og Dronningens, der skulde have Vagt fire Timer ad Gangen, og der blev foretaget forskellige forberedende Arbejder. »Jeg saa eller hørte ikke andet end Eder og Forbandelser, Hug og Slag, hvor man end kom og var, Raab og Skrig, og heraf havde de øverstbefalende stor Morskab og Tidsfordriv«, skriver Arni Magnusson.

De forlod København under Salut paa 27 Skud og ankrede samme Aften ved Helsingør, atter under Salut, og her laa de i tre Uger og fik imedens 14 Okser, 30 Svin, 15 Faar, 2 Væddere, 2 Geder og en Ko, der skulde til Kina for tredie Gang, om Bord, og dertil Vin og Brændevin. Og saa gik de til Søs. I Skagerak laa de i otte Dage og kryssede med stiv NV Vind, men Kaptajnen turde ikke løbe ind til Norge, fordi en Del af Besætningen truede med at rømme. Videre kom de da omsider, men stadig med Storm og Sne og Frost; de fik kun lidt Søvn, men derimod en Mængde Hug og Slag paa deres vaade, frosne og sultne Kroppe.

Da de var slupne Nord og Vest om Irland og kom ned i varmere Himmelstrøg, saa de kun gik i Uldtrøjer og Underbenklæder, blev Underofficererne glade, fordi Folkene skreg saa højt, naar de tampede dem med deres tykke Tove. Kaptajnen har dog aabenbart ikke været blottet for Humanitet, thi han gav nu Ordre til, at de tykke Tampe ikke maatte bruges, saa længe de sejlede i Varmen, men der skulde laves smalle Tampe af Raabaand, og disse skulde forevises for Officererne, før de maatte bruges.

Der var en Overstyrmand, som Folkene ikke kunde lide, fordi han var den værste til at straffe dem, og ham spillede de en Dag et lille smagfuldt Puds. Han havde Vagt og havde lagt sin Kikkert fra sig, medens han gik ind i sit Kammer for at forfriske sig med lidt Brændevin, hvoraf han plejede at nyde en Pot paa sine fire Timers Vagt. Imedens han var borte, fangede en Matros en Lus i sit Haar og satte den paa Kikkertens Linse, og da nu Overstyrmanden kom ud igen og saa i sin Kikkert, begyndte han at prise Gud, fordi de nu ikke havde langt til Land — han saa jo der en Jolle komme roende med tre Aarer paa hver Side — og han gik straks ind til Kaptajnen og meldte den glædelige Nyhed. Kaptajnen var lige vaagnet og var gnaven; han tog dog sin Kikkert og gik med ud, men kunde ingen Ting se, og saa kom de op at skændes. Imidlertid faldt Lusen af Linsen, og saa var Jollen borte.

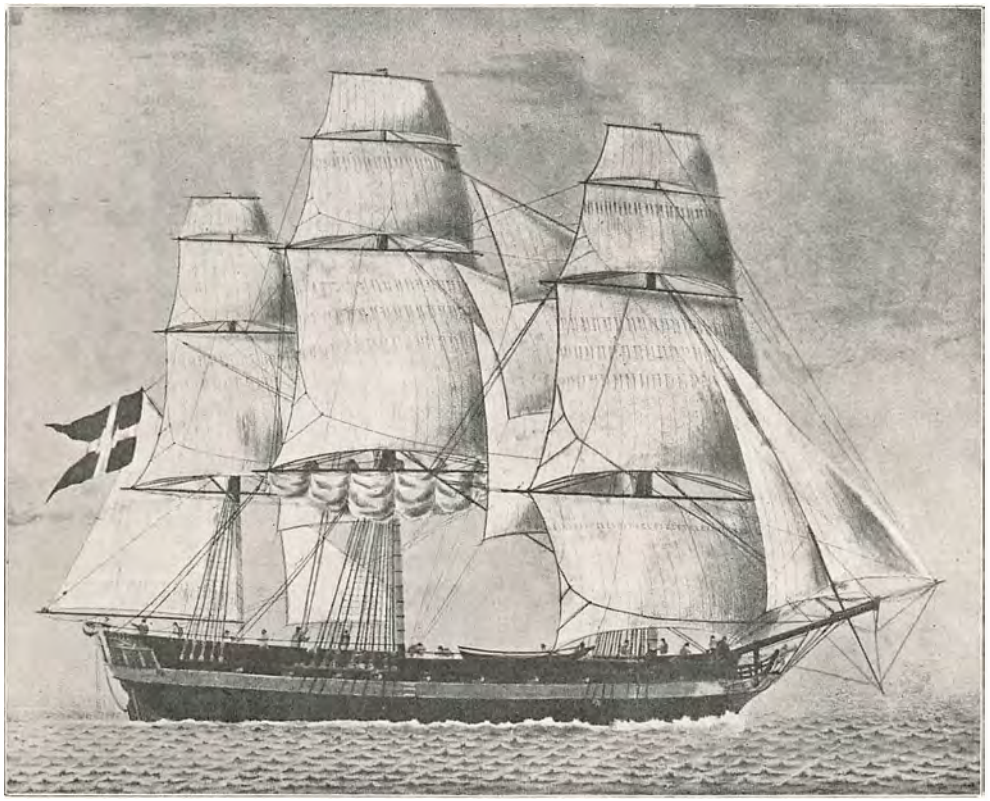
De fik dog virkelig to Dage efter Land i Sigte og kom til Ankers ved Portopray paa Santjago, hvor de fyldte Vand og fik fersk Kød og Frugter om Bord; for knap en Tomme af den svære Tobak fik de en god fed Høne, for en gammel Skjorte et stort Svin, og for en gammel Hat en Sukkertop paa 3 Pd. Efter at have forladt Portopray, havde de i længere Tid fint Vejr med svag Vind og stærk Varme, og mange af Folkene blev syge. Med Misundelse noterer Arni Magnusson, at deres Smed aldrig blev syg; han drak stadig sin Pot Brændevin og gjorde sit fulde Arbejde den ene Dag som den anden. Underlægen døde, fordi han tog for mange Medikamenter, og Folkene smed ham med stor Glæde i Søen, for han plejede, naar Matroserne var syge, at sige, at de løj og blot led af Dovenskab; deres Sygdom vilde forsvinde, hvis de blot blev godt tampede.

De var naturligvis bange for de tyrkiske Sørøvere; der blev eksercerет med Geværer og Kanoner, kastet Raketter, fægtet med Kaarde o. s. v., men de mødte ingen, og Rejsen fortsattes uden større Oplevelser lige til Tranquebar. Efter et kort Ophold, der benyttedes til at kølhale Skibet og rense og smøre det i Bunden med Talg og Tjære, sejlede de videre til Bestemmelsesstedet, Kanton, hvor Ladningen, der bestod af 34 Kasser med Sølvstænger og 24 Kasser Bly, blev bragt i Land, Skibet blev kalfaktret og efterset, og Ladning af The og Porcelæn blev indtaget.

Der var meget at bestille for Matroserne med Indtagning og Stuvning af Lasten, og de led meget af Kolik og Dysenteri. Aarsagen hertil var efter Arni Magnussons Mening, at de paa Rejsen over kun havde faaet tre Pægle Vand om Dagen, og derfor var deres Tarme indskrumpede; da de saa i Kina fik saa meget Vand, de ønskede, og spiste en Mængde Frugt, blev de syge, og adskillige døde. Det var ikke morsomt for den, der skulde passe de syge, der jo var paa streng Diæt, for de led stærkt af Sult og truede med at kaste ham over Bord, hvis han ikke gav dem Mad, og hvis han gav dem mere end tilladt, fik han 50 Slag over Kanonen i Doktorens Nærværelse.

I Januar 1761 forlod de Kanton og sejlede hjemad. Nu var de overordnedes Opførsel bleven en ganske anden end paa Udvejen; der blev aldrig skældt ud, ingen fik Tamp, og der vankede Brændevin to Gange

om Dagen og hver Søndag Aften en Pot Punsch pr. Mand. Arni mener, at de overordnede gerne vilde være gode Venner med Folkene, naar de kom hjem til København. Søndagspunschen har nok været lidt rigelig tilmaalt, thi af og til kom det til Slagsmaal; der var saaledes en Dag



274. Det asiatiske Kompagnis Skib »Norge«, Kapt. Schultz, 1798.
Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

en Matros, der stak en anden ihjel med sin Kniv; til Straf blev han surret til den døde, og sammen blev de kastet over Bord med Blylodder paa Benene. Rejsen var meget heldig og hurtig, og kun fire Mand døde paa hele Hjemrejsen.

Den eneste, der slog Folkene paa Hjemvejen, var Skibmanden, som det morede at høre dem skrige, saa ham kunde de ikke lide, og en Nat saa de deres Snit til at kaste ham over Bord; men da de paastod, at han var faldet i Vandet selv, blev der ikke gjort noget ved Sagen. De op-

levede ellers ikke andet, end at de engang mødte en engelsk Kaper, som skød paa dem, for at de skulde forevise deres Pas; men Kaptajnen paa »Juliane Marie« prajede over til Englænderen, at han selv skulde vise sit Pas, ellers maatte de slaas. Saa kom den engelske Kaptajn paa bedre Tanker, gik om Bord i »Juliane Marie«, forærede dem nogle Faar og Beder og drak med den danske Kaptajn hele Dagen.

Jo nærmere de kom Hjemmet, desto bedre blev Behandlingen af Mandskabet, og da de havde passeret Kanalen, stod Brændevinsspanden paa Dækket paa hver Vagt, saa Folkene var halvt berusede hele Tiden »og laa paa Dækket som Hunde af Glæde«. Da de kom til København, tog Arni Magnusson Logi hos Byens bedste Ruffer, og saa godt beslaaet var han med Penge, at der gik hele 6 Uger, før han havde soldet dem op.

Ved Freden i Kiel 1814 blev det bestemt, at alle de besatte Kolonier skulde tilbagegives til Danmark. Det følgende Foraar afsejlede Skibet »Elisabeth« med Kontreadmiral G. S. Bille, der allerede i 1807 var udnævnt til Guvernør, om Bord, og ved Ankomsten til Tranquebar den 20. September blev denne Koloni overleveret til ham af Englænderne.

Men Tilstanden var alt anden end god. Handel og Skibsfart havde ligget stille under Besættelsestiden, Industrien næsten ogsaa, da Toldgrænserne havde gjort det vanskeligt, for ikke at sige umuligt at udføre de dansk-ostindiske Fabrikata over det engelske Omraade; der var ingen Vedligeholdelsesarbejder udført paa de offentlige Bygninger i de otte Aar, og adskillige af Koloniens Købmænd var blevet omtrent ruinerede, fordi Englænderne med stor Strenghed havde inddrevet alle resterende Skatter og Afgifter før Overleveringen. Og hvad værre var, der var ingen Udsigt til synderlig Forbedring, da man i Danmark savnede Kapital til at sætte Fart i Handelen; der kom efter Tilbageleveringen ikke en Gang hvert Aar et dansk Skib til Tranquebar.

Koleraen rasede meget hæftigt i Indien i Aarene 1816—20, i 1819 døde over 1 Million Mennesker af denne Sot. Ogsaa paa Tranquebars

Territorium krævedes en Del Ofre, men der blev af Guvernementet gjort alt muligt for at bekæmpe Epidemien. Hospitalet udvidedes, der uddeltes fri Medicin og sørgedes saa godt som muligt for Lægehjælp, og baade Regering og Læger vandt megen Anerkendelse for deres Omhu.

I 1822 var der for første — og sidste — Gang Uroligheder blandt den indfødte Befolkning; ellers var Forholdet mellem de Danske og Inderne det bedst mulige, Guvernementet havde altid respekteret baade de indfødtes Religion og Kastevæsen.

Grunden til Urolighederne, eller som de kaldtes, Oprøret, var, at en Mand af lav Kaste, en Oliepresser, som aabenbart led af honnet Ambition, havde tjent en Del Penge. Han tillod sig forskellige Flotheder, som kun tilkom Folk af højere Kaste, saasom at gaa med rød Solskærm og røde Tøfler, hvilket vakte stort Raseri blandt de øvrige indfødte. Der blev klaget til Guvernementet, og da dette ikke mente at kunne tage sig af Sagen, besluttede man, under Anførsel af Braminerne, selv at skaffe sig Respekt for sine nedarvede Skikke.

Urolighederne begyndte, ligesom nu til Dags, med Generalstrejke af alle Indere, og da de var bange for Militæret, der forblev loyalt, udvandrede de, uden at gøre større Optøjer, i store Masser fra Byen og slog Lejr en Mils Vej borte, paa Tanjours Omraade. Fra Lejren blev der foretaget Strejftog af nogle mindre Flokke ind paa dansk Grund, hvor nogle Huse, deriblandt Oliepresserens, blev plyndrede og brændte; først da Guvernementet gav efter og forbød Oliepresseren den uretmæssige Luksus, blev der Fred, og Inderne vendte tilbage til deres Dont. Derefter blev Forholdet mellem de Danske og de indfødte atter det gamle, og Roen blev aldrig senere forstyrret.

Tranquebars Handel paa Danmark vedblev at være ringe, og Handelen paa andre Pladser i Indien vilde heller ikke komme i Gang, derfor sørgede den engelske Toldpolitik. Købmændene flyttede efterhaanden til livligere Pladser, og Industrien sygnede hen. Kun for Landbruget var der ingen Tilbagegang; Landdistriktet var ikke større, end at hele Risavlen kunde afsættes i selve Kolonien. Den største af Landsbyerne, Poreiar, der ved Aarhundredets Begyndelse havde samme Indbyggerantal som Tranquebar, havde i 1820 4200, medens Tranquebar da kun havde 3000.

Koloniens Indtægter var ganske naturligt ogsaa i stadig Dalen. En Tilvækst fik de i Tyverne, ved at Salttilvirkningen, der var Statsmonopol og havde kunnet konkurrere med den engelske, blev nedlagt mod en aarlig Erstatning fra det engelske ostindiske Kompagni paa 15,000 Sicca Rupier; foruden denne Sum beløb Kolonikassens samlede Indtægter sig i 1830 kun til 25,000 Rupier, medens Udgifterne var 70,000. For at nedbringe Udgifterne blev flere og flere Embeder samlede paa enkelte Hænder; for Eksempel var Byfogeden i Tranquebar tillige Justitiarius, Notarius publicus og Auktionsholder.

For om muligt at fremme Handelen, blev denne i 1835 givet fri for alle danske Undersaatter, men det hjalp ikke noget.

Dette Aar havde Kolonien i alt 23,000 Indbyggere, hvoraf kun 2000 faldt paa Byen Tranquebar.

I Frederiksnagore havde Tilstanden under den engelske Besættelse været omtrent som i Tranquebar; dog var de offentlige Bygninger blevet vedligeholdte nogenlunde.

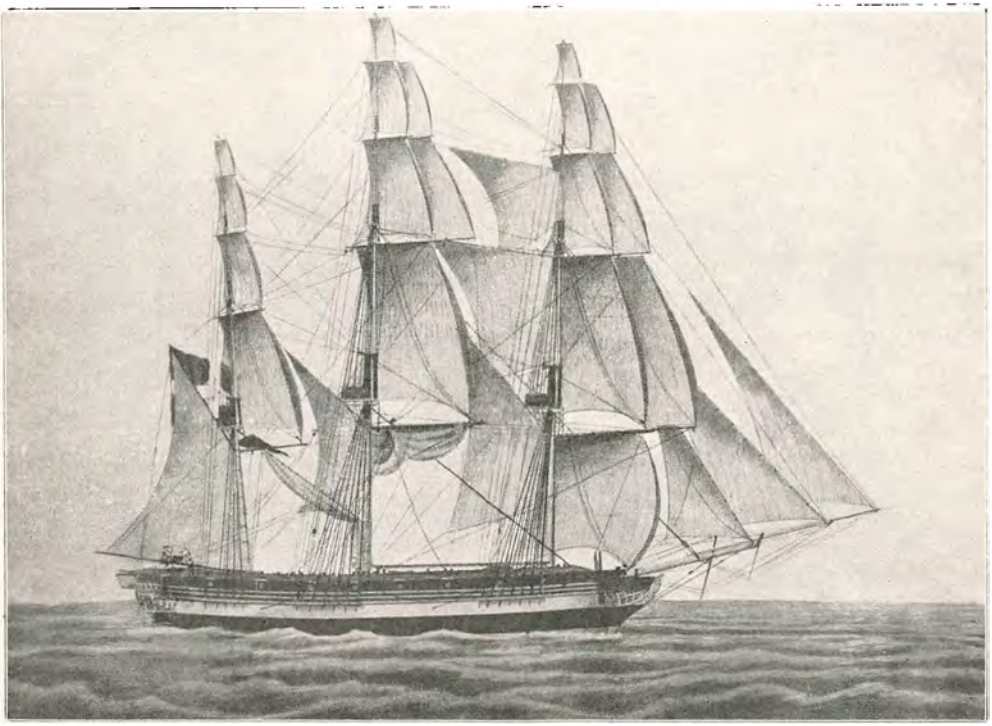
Da Englænderne, den 15. December 1815, tilbageleverede Kolonien til dens gamle Chef, Jacob Kræfting, blev der imidlertid, i Modsætning til hvad der fandt Sted i Tranquebar, taget fat med Kraft for at bringe alt paa Fode igen, og man haabede, at Stedet atter skulde kunne faa sin tidligere Betydning som Handelsplads, et Haab, som desværre blev gjort til Skamme.

Byen havde en Institution, Serampur-Missionen, der ganske vist var engelsk, som ikke alene gav den Anseelse, men ogsaa en betydelig Omsætning og Indtægt. Missionen havde et betydeligt Bogtrykkeri og en Papirmølle; den oprettede i 1818 en Opdragelsesanstalt »Serampore College« for Europæere og en lignende for Hinduer, som den 1. Januar 1820 fik kongelig dansk Sanktion, og den byggede et stort Bygningskompleks med Undervisningslokaler, Boliger for Lærere og Elever, Bibliotek o.s.v.

Kolonien led en Del af gentagne Oversvømmelser, der i 1823 antog en særlig ondartet Karakter. Under den Forvirring, der som Følge heraf opstod dette Aar, blev Byen overfaldet af en stor Bande Flodrøvere, der røvede og plyndrede, men det lykkedes Kræfting med sine Sipoyer og nogle frivillige at forjage dem igen.

Kræfting var i høj Grad anset i hele Bengalen for sin Dygtighed og

Retskaffenhed; han døde i 1828 og efterfulgtes af flere andre dygtige Chefer, men der var intet at stille op. Sejladsen paa Floden blev vanskeligere og vanskeligere, da Bankerne svulmede op, og Vandstanden efterhaanden blev saa lav, at kun smaa Skibe kunde naa



275. Fregatskibet »Kronprins Frederik«. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

helt op. Og det nærliggende Calcutta drog al Handel til sig.

De andre Loger i Bengalen, i Patna og Balasore, blev ogsaa tilbageleverede til Danmark i 1815, men de blev betragtede som værdiløse, og der blev intet gjort for at bringe dem paa Fode.

Efterhaanden som det gik mere og mere tilbage for baade Tranquebar og Frederiksnagore, henvendtes den danske Regerings Opmærksomhed mere og mere paa *Nicobarerne*. Øernes Størrelse var ganske betydelig, 30 Kvadratmil, Frugtbarheden var enorm, Frembringelserne, Kokos og Areca var kurante Varer; der var fortrinlige Havne, og de indfødte vilde formentlig ikke være vanskelige at holde i Tømme, naar der kom et an-

tageligt Antal Kolonister. Og først og fremmest vilde man der være fri for Englændernes Nærhed. Endelig mente man, at det usunde Klima kunde overvindes, naar Skovene blev ryddede i større Udstrækning.

Først talte man i nogle Aar om Sagen, saa nedsattes der i Tranquebar en Kommission for at overveje den, i 1829 fik Guvernøren Fuldmagt til at paabegynde »den nicobarske Entreprise«, og endelig blev der købt og udrustet en Skonnert »Cimbria«, som i Juli 1831 afsejlede fra Tranquebar til Nicobarerne med selve Guvernøren, L. Christensen, en Missionær Rosen, som havde været særlig ivrig for Foretagendet og var udset til Resident paa Pladsen, en Sergent og 31 Mand om Bord.

Den 1. August ankom »Cimbria« til Nancovryhavn, hvor man fandt de mähriske Brødres Hus ved Tripjet i Ruiner. Efter at have undersøgt Havnen bestemte Guvernøren, at Kolonien skulde anlægges paa Nordøst-Pynten, ved Landsbyen Kanlaha, netop der, hvor »Ny Sjælland« havde ligget.

Man forsøgte straks at afbrænde Skoven, men det mislykkedes, og Træerne maatte møjsommelig ryddes; der byggedes et Træhus og nogle Skure og Hytter og opkastedes en Skanse med et Par Kanoner, og skønt en Del af Folkene snart blev syge, og det viste sig, at Pladsen var mindre heldigt valgt, blev der dog holdt en højtidelig Indvielse den 22. September, hvor Kolonien døbtes »Frederikshøj«; samme Dag afsejlede Guvernøren med »Cimbria«.

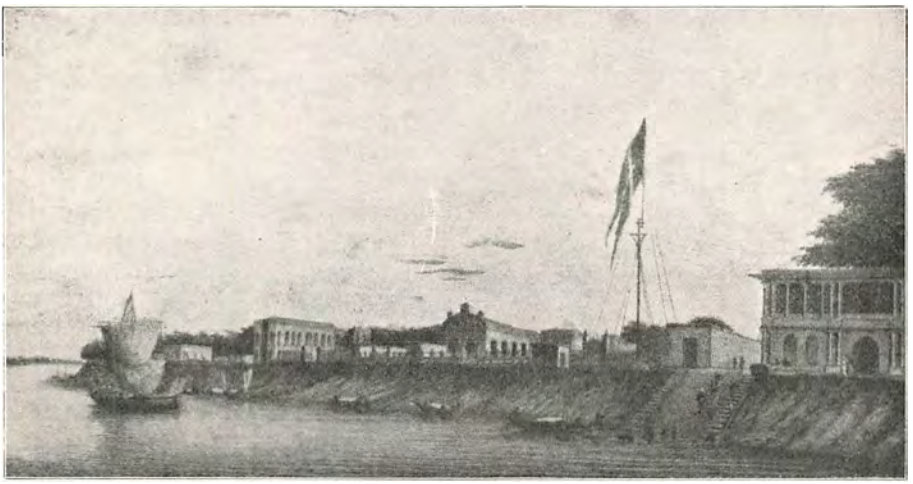
Udsigterne for en lønnende Handel i mindre Stil var foreløbig lyse, de indfødte betalte saaledes for et Tobaksblad 20 Kokosnødder, for to en Klase Bananer eller en Høne og for fem en Gris.

Rosen uddelte »Certifikater«, Stokke med Kongens Navnetræk og Dannebrogsflag, til forskellige Høvdinger og fik nogle indfødte til at paabegynde Rydning af Skoven paa nogle nærliggende Høje, Mongkata-Højene, hvor han tænkte sig at anlægge Plantager.

Kolonien fik hurtig Lejlighed til at gøre Nytte; der strandede nemlig i November Maaned en hinduisk Brig paa Stor-Nicobar med et Par Hundrede Mennesker, Hinduer og Muhamedanere, om Bord. De indfødte plyndrede Vraget, men de, der havde været om Bord, fik Ophold paa Frederikshøj, indtil »Cimbria« kom og kunde føre dem videre; nogle og Tredive af dem var imidlertid døde af Feber, medens 26 tog Tjeneste

ved Kolonien og gav en velkommen Forøgelse af Arbejdsstyrken. Nogen Forstærkning blev ogsaa sendt fra Tranquebar, saaledes at Arbejderne paa Mongkatahøjene kunde drives med Kraft, og i Begyndelsen af 1832 flyttede Rosen dertil.

Guvernementet i Tranquebar havde offentliggjort, at Skibe kunde faa Forsyninger af Fornødenheder i den nye Koloni, og adskillige Skibe anløb virkelig Havnen, men meget var det ikke bevendt med Leverings-



276. Kolonien Frederiksnagore. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

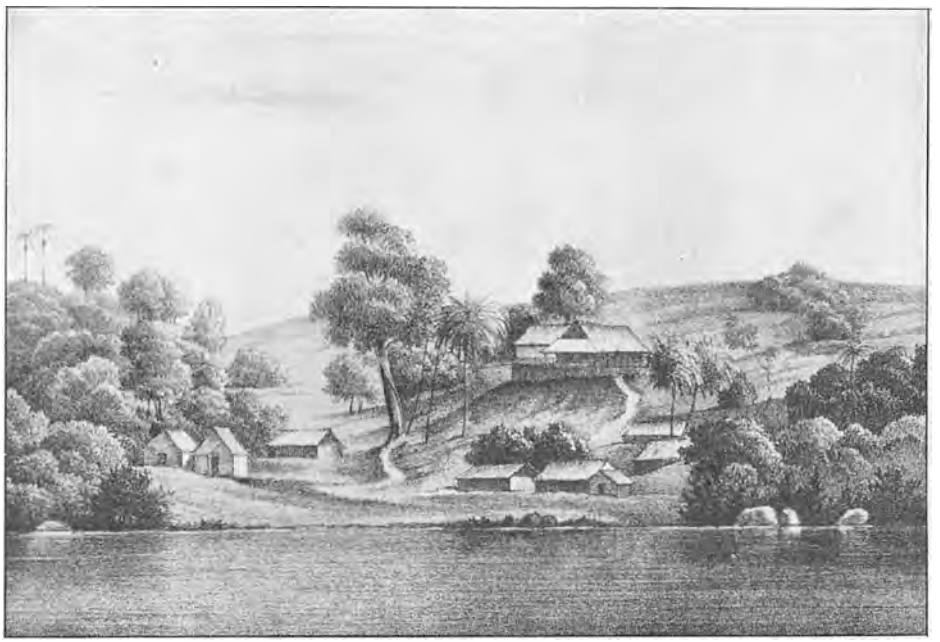
dygtigheden. Der blev ikke krævet Afgifter af Skibene, og deres Besøg gjorde nærmest Kolonien Skade, fordi de solgte de indfødte de Varer, de brød sig om, saa Koloniens Handel formindskedes.

I April Maaned kom Guvernør Christensen fra Tranquebar paa Besøg med »Cimbria«, men paa Hjemrejsen blev alle om Bord værende syge, saa de nær aldrig havde naaet Tranquebar. Guvernøren selv døde; hans Lig blev sat i Spiritus for at bevares til Ankomsten.

Feberen rasede stadig blandt Kolonisterne, og Rosen gjorde derfor adskillige Udflugter til andre Steder paa Øerne for at finde en bedre og sundere Plads. Omsider bestemte han sig til at flytte Kolonien til Øen Trinkut; største Delen af Mandskabet og en Del Gods blev ført dertil, og et Pakhus og Hytter blev paabegyndte, men de indfødte var meget misfornøjede med at faa Kolonisterne til Øen, og da de alle snart blev

stærkt angrebet af Bylder, kunde Arbejdet ikke fortsættes, og alt maatte føres tilbage til Mongkatahøjene.

Rosen besluttede da at vælge Kysten Sydvest for Mongkatahøjene til den endelige Plads, og det lykkedes i de første Maaneder af 1833 at faa opført Hytter m. m.; den nye Koloni indviedes den 10. April og fik Navnet *Frederikshavn*.



277. Kolonien Frederikshavn. Fra Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie.

Plantagerne begyndte nu saa smaat at give Udbytte, og den nye Plads syntes virkelig at være heldig valgt, men som sædvanlig kom der Vanskeligheder. Paa Grund af Uheld med »Cimbria« kom Kolonien i Forlegenhed for Proviant; et Par malayiske Sørøverskibe, der opholdt sig i Nærheden, foraarsagede stor Uro og nødvendiggjorde en anstrengende Vagttjeneste, og bægge Dele i Forening svækkede i høj Grad Kolonisternes Helbred. Endelig fik Rosen i 1834 at vide, at den danske Regering tænkte paa at opgive hele Foretagendet paa Nicobarerne. Han forlod Øerne i Slutningen af Aaret, men Kolonien blev dog opretholdt nogle Aar endnu, indtil endelig en kongelig Resolution af 21. Februar

1837 bestemte, at »den nicobarske Entreprise« skulde hæves, og alt Mandskab og Gods overføres til Tranquebar. Hele dette Forsøg havde kostet 56,000 Rupier og adskillige Menneskeliv.

I Tranquebar og Frederiksnagore fortsattes imidlertid den alminde-



278. Briggen »Sara«, konstrueret af Bygmester E. P. Bonnesen og bygget 1836 i Aalborg. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

lige og rolige Tilbagegang. Kun Landbruget paa Tranquebars Omraade trivedes godt, og Guvernementets Indtægter heraf voksede ganske betydeligt; men Balance i Regnskabet kunde dette ikke bringe, og det var øjensynligt, at der ingen Udsigt var til, at Hjemlandet atter kunde faa Nytte af disse Kolonier. Den danske Handel paa Østen var næsten ophørt, og selv om den, mod al almindelig Antagelse, en Gang skulde blive genoplivet, vilde Kolonierne ikke faa Betydning, fordi de hverken havde Opland eller Marked. Paa Stænderforsamlingen i Roskilde blev Kolonienes Forhold drøftede, og en almindelig Stemning for Salg var Resultatet.

Aaret efter blev det asiatiske Kompagni ophævet, og Guvernøren i Tranquebar, P. Hansen, blev af Regeringen bemyndiget til at forhandle med det engelske-ostindiske Kompagni om Salget. Disse Forhandlinger førte til en Traktat af 22. Februar 1845, ifølge hvilken alle de danske Etablissementer paa Indiens Fastland overdroges til det engelsk-ostindiske Kompagni for 1,250,000 Rupier (1,125,000 Rdlr.). Derimod beholdt den danske Regering Højhedsretten over Nicobarerne.

Danmark havde i 1837 opgivet Kolonisationen, men ikke Højhedsretten over Nicobarerne; en Tilstand, der snart viste sig uholdbar. Da der ikke mere var Europæere til at passe paa de indfødte, begyndte disse at optræde som Røvere i større og større Stil. Forskellige birmanske og siamesiske Fartøjer forsvandt sporløst ved Øerne, senere blev ogsaa et Par engelske Skibe overfaldne, og til sidst, i 1845 forlangte den engelsk-indiske Regering, at Danmark skulde forhindre Sørøverierne ved Øerne, dersom det vilde beholde Højhedsretten over dem, et Forlangende, der ikke kan kaldes uberettiget. Der var allerede et Par Gange blevet sendt mindre engelske Krigsskibe til Øerne for at straffe de indfødte, men de havde ikke haft Held med sig, da disse blot gemte sig i Skovene og ikke var til at faa fat paa.

Tranquebars Guvernør, P. Hansen, der netop opholdt sig i Calcutta for at forhandle om de øvrige ostindiske Besiddelsers Salg, havde Ordre til at bevare Nicobarerne for Danmark, og han fik da ved Hjælp af den danske Generalkonsul i Calcutta, Mackey, en Ekspedition udrustet; dens Formaal var at anlægge et Kuldepot for Mackey samt en Plantage paa Stor-Nicobar og undersøge Rigtigheden af et Rygte om, at der paa denne Ø skulde være rige Kullejer. Der blev fragtet et Skib til Ekspeditionen, men dens Resultat var negativt. Der blev ikke fundet Kul af Betydning og ingen passende Plads for et Kuldepot.

Samme Aar blev i Danmark Korvetten »Galathea« udrustet til under Steen Billes Kommando at foretage sit bekendte Togt rundt om Jorden. Steen Bille skulde repræsentere Danmark ved Overdragelsen til England af de ostindiske Fastlandsbesiddelser, og han skulde tillige, ved Hjælp af sine Officerer og de Videnskabsmænd, som fulgte med ham, endelig undersøge, om der kunde gøres noget ud af Nicobarerne. Resultaterne heraf vil man kunne gøre sig bekendt med i Afsnittet om »Galathea's« Jordomsejling i dette Værks II. Bind.

2. Sejladsen paa Dansk Vestindien.

a. 1671—1807.

De tidligere danske vestindiske Øer, St. Thomas, St. Croix og St. Jan hører til en Gruppe af de smaa Antiller, der ligger Øst for Portorico og hedder Jomfru Øerne.

St. Thomas og St. Jan ligger tæt ved Siden af hinanden paa c. 18° 40' n. Br. og c. 65° v. Lgd., St. Croix en Grad sydligere. St. Thomas er 86,2 km stor, St. Jan 50,4 og St. Croix 218,3. St. Jan er den mest bjærgfulde af Øerne; St. Croix er for en stor Del flad, men hæver sig paa Nordsiden til c. 200 m Højde. Jordbunden er paa St. Thomas temmelig stenet og tør, paa St. Jan endnu mere stenet, St. Croix er langt den frugtbareste. Der findes ingen Floder paa Øerne, kun Bække, der for det meste tørres ud paa de tørre Aarstider. Deres Vand egner sig ikke til Drikkevand; dette maa man skaffe ved at opsamle Regnvand i murede Cisterner. Øerne har gode Havne, navnlig St. Thomas.

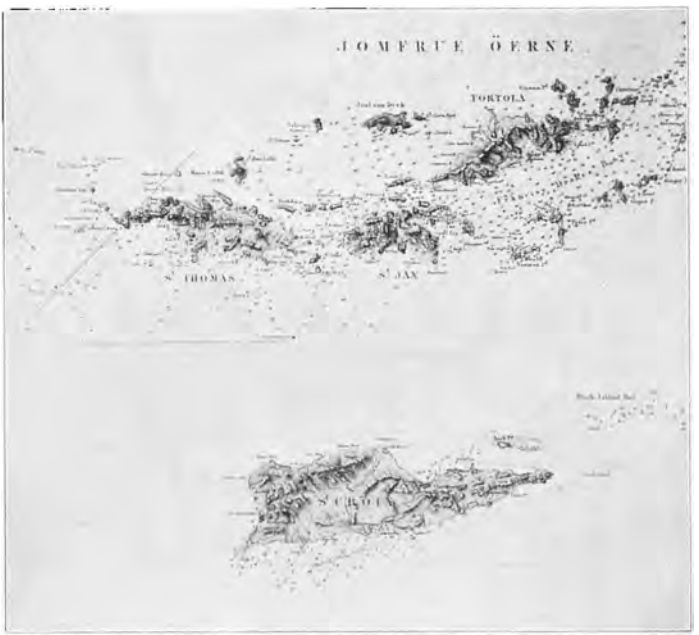
Varmegraden er i Sommertiden meget høj, c. 35°, men føles i Reglen ikke saa trykkende, da Nord-Ost-Passaten næsten altid blæser; om Vinteren daler Temperaturen til c. 25°. I Regntiden, Maj—Juni og September—November, falder der næsten daglig voldsomme, men kortvarige Regnbyger. I Tiden mellem 25. Juli og 25. Oktober, Orkantiden, optræder der undertiden voldsomme Orkaner, der kan anrette store Ødelæggelser.

Øerne var, før Europæerne kom dertil, bedækkede med tæt Skov og Krat; ved Opdyrkningen maatte Skoven vige, men naar Dyrkningen hørte op, dækkedes Jorden atter hurtigt af Krat, den »gik i Busk«. Af vilde Dyr fandtes næppe mange; de er i alt Fald hurtigt blevet udryddede, derimod vrimler Havet af Fisk.

Jomfruøerne blev opdagede af Columbus paa hans anden Rejse til Vestindien, i 1493, og paa Grund af deres Talrighed kaldte han dem »de 11000 Jomfruer«. De var den Gang beboede af en meget krigersk Indianerstamme, Caraiberne, men disse blev i Løbet af det 16. Aarhundrede fordrevne af Spanierne. Da Kong Ferdinand og Dronning Isabella af Spanien af Paven havde faaet Ejendomsret til alle de

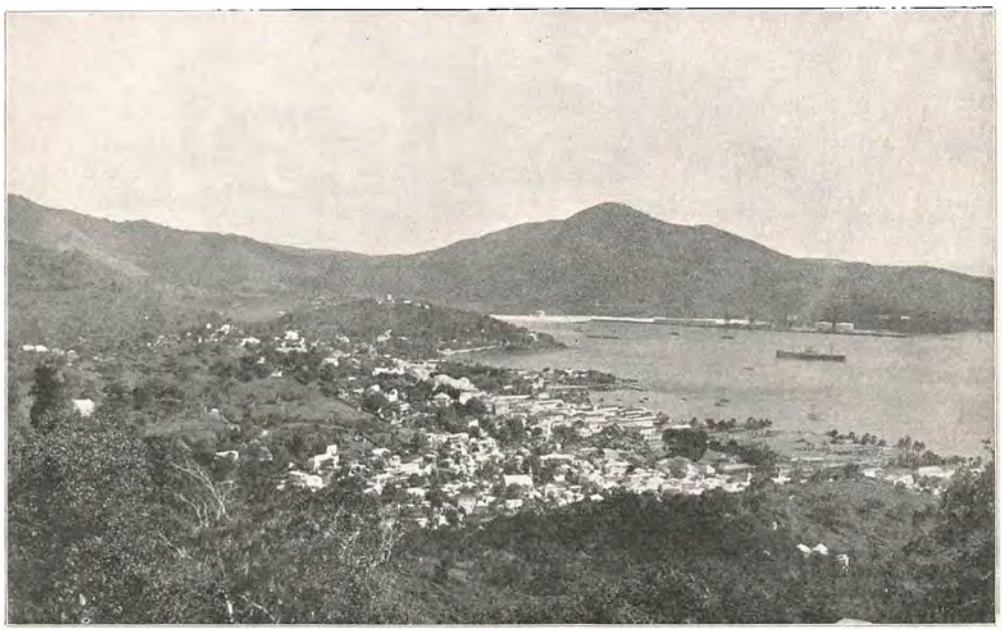
Lande, de maatte opdage i den nye Verden, blev andre Nationer længe holdt borte fra Vestindien, og først i det 17. Aarhundrede kom andre europæiske Skibe til disse Egne. I 1621 oprettedes i Holland et vestindisk Kompagni, og hollandske Skibe begyndte at anløbe forskellige af de vestindiske Øer. Englændere og Franskmænd fulgte snart efter.

Ogsaa Christian den IV havde sin Opmærksomhed henvendt paa Vestindien, og saa tidligt som i 1624 lod han to danske Skibe følge med en hollandsk Handelsflaade til Brasilien for paa Vejen at undersøge Forholdene; Aaret efter fik Johan de Villem og flere andre københavnske Købmænd Bevilling paa at oprette et vestindisk Kompagni, men det kom, saa vidt man ved, ikke i Gang. Hvornaar Europæere første Gang har slaaet sig ned paa de senere danske Øer, ved man ikke med Sikkerhed; men det formodes, at Hollændere og Englændere har nedsat sig paa St. Croix i Aaret 1625; tyve Aar senere fandtes der paa denne Ø baade en hollandsk og en engelsk Koloni, der tilsammen talte mindst 600 Personer. De to Kolonier havde en Tid lang levet i godt Nabovenskab, men i 1645 kom de i Strid med hinanden, hvilket førte til, at Hollænderne blev forjagede, og Englænderne blev Eneherrer paa Øen. Den engelske Koloni havde i faa Aar saa god Fremgang, at Spanierne paa Porto Rico blev urolige over at have en saa blomstrende Nabo. I 1650 sendte de derfor en større Styrke til Øen og forjog Englænderne. Samme Aar gjorde Hollænderne et forgæves



279. Kort over de vestindiske Øer.

Forsøg paa at erobre Øen fra Spanierne, hvorimod Franskmændene fra Øen St. Christophe var heldigere. De angreb Spanierne, forjog dem og tog Øen i Besiddelse. Paa et Aar skiftede St. Croix saaledes Ejer tre Gange. Den blev Aaret efter sammen med de øvrige franske Besiddelser i Vestindien købt af de franske Malteserriddere, som atter i 1665 solgte den til et fransk Handelsselskab. St. Croix forblev i fransk



280. St. Thomas. Havn og Red.

Eje, lige til den i 1733 blev solgt til Danmark. Men skønt Franskmændene ofrede ret store Kapitaler paa Øens Opdyrkning, vilde Kolonien ikke trives, navnlig efter 1680, da det franske Handelsselskab begyndte at haandhæve sit Handelsmonopol strengt, hvad det ikke hidtil havde gjort. I 1695 forlod de franske Kolonister Øen. De talte paa dette Tidspunkt kun 147 hvide Personer og 623 Slaver.

Det første historiske Besøg af Europæere paa St. Thomas var i 1647, da nogle franske Flygtninge tilbragte nogle Dage paa Øen, hvor de forefandt tydelige Spor af tidligere Kolonisation, idet der var Appelsiner, Citroner, Lemoner og Bananer i Overflod, men hvem de første Kolonister har været, vides ikke. Omkring 1660 nedsatte nogle Hol-

lændere sig der, men i 1667 maatte Hollænderne afstaa forskellige vestindiske Øer, deriblandt St. Thomas, til Englænderne, der dog ikke fandt den tilstrækkelig frugtbar; de forlod den derfor snart, og den forblev ubeboet, indtil Danmark i 1671 tog den i Besiddelse.

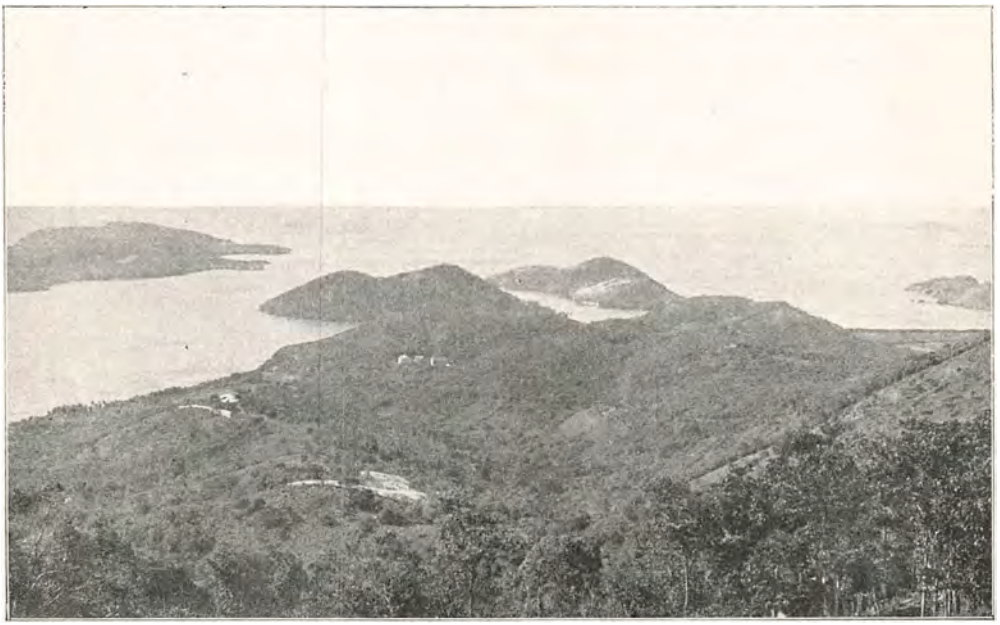
Sagnet fortæller, at St. Thomas var beboet af Sørøvere før 1670 og man har ment, at tre gamle Taarne, der endnu eksisterer, skulde skrive sig fra denne Periode, men det er ikke rigtigt. Det ene, der staar i Christiansfort, er sandsynligvis bygget af Hollænderne, før 1667, og de to andre, der bærer de romantiske Navne »Black Beards castle« og »Blue Beards castle«, er byggede af fredelige Kolonister i Slutningen af det 17. Aarhundrede.

I 1653 tilstod Frederik den III et Handelsselskab visse Privilegier for Handel paa Vestindien, og Aaret efter paabegyndte 11 Helsingørske Borgere Handelen ved at udsende et Skib. Skønt Selskabet havde flere alvorlige Uheld, to lastede Skibe til en Værdi af 32,000 Rdlr. blev opbragt af Englænderne, og et forliste i 1657, fortsattes Handelen dog saa smaat indtil 1670. En Skipper, Erik Nielsen Schmidt passerede i 1663 Sundet med en Ladning fra Vestindien af Tobak, Ingefær o. s. v., og han omtales i 1665 som kgl. Kommandant og Guvernør paa St. Thomas. Sidst nævnte Aar gik han til Vestindien med en Ladning Provisioner, og Aaret efter døde han og blev begravet paa St. Thomas. Kort efter blev den lille danske Koloni ophævet, formentlig fordi Øen blev afstaaet af Holland til England, og Kolonisterne drog hjem med et Skib, hvis Ladning bestod af 50,000 Pd. Pokkenholt, 20,000 Pd. Sukker og 70,000 Pd. Tobak.

Enevoldsmagten i Danmark tog sig med stor Iver af Handelen i det hele taget, og da man saa, hvor godt et Udbytte den hollandske og engelske Handel paa Vestindien gav, og erfarede, at St. Thomas var forladt af Englænderne, ansaa man Øjeblikket for gunstigt til for Alvor at komme med, og *det danske vestindiske Kompagni* blev oprettet og fik Oktroi af 11. Marts 1671.

Oktroien er i Hovedsagen i Overensstemmelse med den kort forinden (November 1670) udstedte Oktroi for det ostindiske Kompagni. Kompagniet fik Ejendomsret til Kolonien St. Thomas, Ret til at slutte Forbund og Traktater med Regeringer i Vestindien samt til at gribe

til Forsvars- og Angrebsforanstaltninger, som det maatte finde fornødent »for Commerciens og Trafiquens Tiltagelse og Beskyttelse, naar de enten med Vaaben eller Gevalt bliver turberet«, hvorimod det skulde indberette til den danske Regering, naar det udsattes for »Viderværdigheder« af europæiske Magter. Det fik ligeledes Beføjelse til at



281. Magens Bay paa Nordsiden af St. Thomas. I Baggrunden til venstre »Hans Lollik«.

anlægge Stæder, Fæstninger, Loger og Kontorer. Regeringen lovede Kompagniet at laane det baade Skibe og Søfolk, og til Opdyrkning af Jorden derovre fik det Løfte om at faa »saa mange af de, som i vores Jærn og Fængsel dømmes, som de dertil tjenlig eragter, og af Kvindfolk saa mange, som de begærer af de, som for deres uskikkelige Levned er bragt til Hæftelse og i Spindehuset eller andetsteds findes« — Kompagniet kunde altsaa faa en veritabel Straffekoloni ud af det. Endelig fik det naturligvis Eneret paa Handelen paa Vestindien.

Til Direktører for Kompagniet valgte Regeringen Kancelliraad Jens Juel og Assessorerne i Kommercekollegiet Peder Pedersøn Lerche og Hans Nansen, medens Participanterne skulde vælge yderligere tre Di-

rektører. Direktørerne skulde hver indskyde mindst 2000 Rdlr. i Kompagniet, hvis Andele i øvrigt fastsattes til 100 Slettedaler. Kongen og Dronningen tegnede sig hver for 3000 Rdlr.

I 1671 blev der da udsendt to Skibe til Vestindien for at tage St. Thomas i Besiddelse, nemlig »den forgyldte Krone« og Fregatten »Færøe«. »Den forgyldte Krone« kom af Sted den 31. August og naaede samme Aar St. Thomas; men da den forgæves havde ventet paa »Færøe« i nogle Maaneder, sejlede den atter hjem uden at have udrettet noget. »Færøe« kom først af Sted den 20. Oktober; den medbragte den Mand, som var udset til Koloniens første Guvernør, Jørgen Iversen; han var født i Helsingør, men havde tilbragt en Række Aar i Vestindien som Købmand og Skibsreder. Desuden var der en Del Betjente og Kolonister med, deriblandt 62 Straffefanger. Da »Færøe« kom ud i Nordsøen, sprang den læk og maatte gaa ind til Bergen for at reparere. Her var der en Del Vrøvl med Mandskabet, hvoraf nogle deserterede og maatte erstattes med Straffefanger fra Norge, og Opholdet trak saa længe ud, at Skibet først naaede til St. Thomas den 26. Maj 1672, efter at adskillige af Folkene var døde under Vejs; Jørgen Iversen tog straks efter Ankomsten Øen i Besiddelse paa Kongens og Kompagniets Vegne.

Det var paa høje Tid, »Færøe« ankom til sit Bestemmelsessted, thi ganske kort efter, vistnok allerede samme Dag, Jørgen Iversen var gaaet i Land, kom der et engelsk Skib til St. Thomas med Ordre til at tage Øen i Besiddelse, men da Englænderne saa, at den var optaget af de Danske, sejlede de bort igen; det lykkedes snart efter den danske Envoyé i England, Marcus Gjøe, at udvirke, at England frafaldt alle Krav paa Øen.

St. Thomas var paa dette Tidspunkt helt bedækket med Skov og bar kun ringe Spor af tidligere Opdyrkning. Men der flyttede hurtigt nogle hollandske Plantere dertil, hvilket fremgaar af, at en Plakat, som Jørgen Iversen udstedte den 8. August 1672 med Vedtægter for det daglige Liv, er underskrevet, foruden af ham selv, af ni Plantere, hvoraf de otte har hollandske Navne. Plakaten indeholder Bestemmelser for Gudstjenesten, for Øens Forsvar og for Forholdet til baade hvide Tje-

nere, Servinger, formodentlig de medbragte Straffefanger, og Negere, hvoraf Planterne altsaa maa have medbragt nogle.

Af Plakaten fremgaar det endvidere, at Fortet *Christiansfort* allerede var blevet opført, og at man hovedsagelig dyrkede Tobak; alle de Bøder, der omtales, bestaar i et Antal Pund Tobak. Den højeste Bøde, 1000 Pd. Tobak, fik man for at »føre nogen fra Landet uden



282. Udsigt over St. Thomas' Havn til Water Island.

Gouvernørens Forlov«, og den, der selv forlod Øen uden Forlov, maatte bøde 500 Pd.; saa nødig vilde man af med nogen af Kolonisterne, og for at lokke nye til tilstodes der Nybyggerne Skattefrihed i de første tre Aar.

Andre Nationers Kolonier havde i øvrigt lignende Bestemmelser, og da Øen Tortola paa denne Tid blev erobret af Englænderne, og dens hollandske Beboere i den Anledning flygtede til St. Thomas og nedsatte sig der, protesterede Englænderne mod, at de Danske gav dem et Tilflugtsted. Det lykkedes dog Jørgen Iversen at stille vedkommende engelske højstkommanderende tilfreds, endog i den Grad,

at de Danske fik Tilladelse til at hente de Planter, de havde Brug for, paa Tortola, baade Indigo, Tobak, Sukker og mange andre. Fredelige var Forholdene dog langtfra; dels gjorde Spanierne fra Porto Rico ofte Landgang om Natten og røvede Negere og Kvæg, og dels forstyrredes den lokale Handel en Del af engelske og franske Sørøvere, der havde slaaet sig ned paa Øen Tortuga; men St. Thomas havde dog ogsaa Fordel af disse Sørøvere, idet de solgte mange af deres Priser der til en billig Penge, naar de ikke kunde komme hjem med dem.

Man kom snart paa det rene med, at Jorden ikke kunde dyrkes med Fordel uden Negerslaver i stort Antal; navnlig var de nødvendige til Sukkerdyrkningen, der var mere indbringende end Tobaksdyrkningen, og det var derfor et stort Fremskridt for Kompagniet, at det i 1674 fik Ret til at besejle og handle paa de danske Besiddelser paa Guineakysten. Da Spanierne kom til Vestindien, havde de forsøgt at anvende de indfødte Indianerstammer til Mine- og Plantagearbejde; men disse kunde ikke taale det strenge Arbejde, og man var da begyndt at indføre Negerslaver, en Trafik, der som bekendt holdt sig i et Par Aarhundreder og blev efterlignet af alle andre Nationer. Jørgen Iversen skriver stadig til Kompagniet om at sende ham flere Negere; man kunde nemlig ikke faa dem paa anden Maade end ved selv at indføre dem fra Afrika, da der trængtes til dem paa alle de vestindiske Øer.

I Juli Maaned 1675 satte Jørgen Iversen sig paa Kompagniets Vegne i Besiddelse af Øen St. Jan, der var ubeboet, men det varede længe, før Opdyrkningen af den begyndte.

Kompagniets Handel dreves paa den Maade, at Skibe sendtes ud med europæiske Nødvendighedsartikler som Kød, Flæsk, Ost, Smør, Køkkenredskaber og Værktøj til Jordens Behandling m. m., og førte de vestindiske Produkter, navnlig Sukker og Tobak tilbage.

I Begyndelsen kunde St. Thomas hverken aftage alle de Varer, der kom hjemmefra, eller levere de nødvendige Returvarer, og der udviklede sig derfor en ret livlig Handel mellem St. Thomas og de andre Øer, særlig den nærliggende St. Croix, som Franskmændene ikke sørgede tilstrækkelig for. Handelen var en ren Byttehandel, uden Brug af Penge, og af de forskellige Varers indbyrdes Værdi kan anføres: 1 Pd. Ost kostede 4 Pd. Sukker, et Par Sko 45—60 Pd., en Hat 40—125

Pd. og en Pot dansk Brændevin 8 Pd.; 1 Pd. Indigo regnedes lig 12 Pd. Sukker og lig 10 Pd. »Kroptobako«. Pengenes Værdi var dog ogsaa fastsat, saaledes kostede 1 Stück von Achten 25 Pd. Sukker, og 3 Skilling dansk 1 Pd. Sukker. Hvor sjældne rede Penge var baade paa St. Thomas og paa St. Croix, fremgaar ret tydeligt af, at da den franske Guvernør en Gang havde Brug for nogle Penge og i den Anledning skrev til Jørgen Iversen, at han ønskede at købe nogle af ham for noget Sukker, svarede denne, at han kun havde 2 Stück



283. St. Thomas, set fra Søen.

von Achten, »en dat is in schellingen«, men de staar til Tjeneste.

Det gode Forhold mellem St. Thomas og St. Croix varede dog ikke længe, og Grunden hertil var naturligvis den, at Danmark som Hollands Forbundsfælle var kommet i Krig med Frankrig allerede i 1675. Det varede imidlertid en rum Tid, før Jørgen Iversen blev klar over denne Omstændighed; han vidste saaledes intet bestemt endnu i Januar 1678, saa Forbindelsen med Danmark kan i de Aar ikke have været meget livlig; men Maaneden efter fik han Vished paa en meget ubehagelig Maade, idet Franskmændene fra St. Croix den 3. Februar gjorde Landgang paa St. Thomas og søgte at erobre Fortet. Dette mislykkedes ganske vist, men de plyndrede og røvede rundt omkring paa Øen, og efter den Tid levede Kolonisterne i stadig Angst for nye Overfald, indtil de endelig i 1680 fik at vide, at der var sluttet Fred mellem Danmark og Frankrig.

Kompagniets Sager stod imidlertid, af flere Grunde, temmelig slet. Det var vanskeligt at faa St. Thomas befolket, fordi den var berygtet som meget usund. Og noget var der sikkert deri, da den endnu var stærkt skovbevokset; men den store Dødelighed blandt Kolonisterne skyldtes dog for en ikke ringe Del Umaadeholdenhed, særlig med stærke Drikke; det var især den meget yndede unge Rom, kaldet K i l l d y f v e l, fordi den mentes at kunne slaa selve Fanden ihjel, der gjorde Ulykker. Der kom ganske vist en Del fremmede Plantere til Øen, men det var ikke de bedste Elementer, og de var ikke lette at holde Styr paa, naar de var fulde, og det var de ofte. Jørgen Iversen skriver saaledes til Kompagniet, at der var mange Nætter i den Tid, medens man frygtede Overfald fra St. Croix, da alle Øens Beboere var forsamlede i Fortet, hvor der ikke var 10—12 ædru Mænd i hele Forsamlingen.

Hele Antallet af Plantere var i Maj 1678 62, og af disse havde kun seks à syv danske Navne.

Saa var der Frygten for de mange Kapere, der under Krigen gjorde Sejladsen højst risikabel, og endelig havde Kompagniet Vanskeligheder med at faa Participanterne til at betale de lovede Indskud, fordi Handelen ikke viste sig saa indbringende, som man havde ventet. Varerne var som Regel i en slet Forfatning, naar de kom hjem, og Auktionspriserne blev derfor ringere og ringere. Der klagedes over, at Tobakken »formedelst Overflødighed af Salpeter ikke kan holde Ild udi Piberne«, Sukkeret var ofte ikke bedre end Sirup, og ogsaa Bomulden var daarlig. Det var især Søvand og Rotter, der ødelagde Varerne paa den lange Rejse.

Det gik saa elendigt med Handelen, at Regeringen fandt, at den maatte gøre noget alvorligt for at bringe den paa Fode, og den 3. Marts 1680 udstedtes der en Forordning, hvori det paalagdes alle Embedsmænd med en Løn paa over 300 Rdlr. at gøre Indskud i Kompagniet paa mindst 10 % af Lønnen, og enhver, som holdt Carosse, og som ikke allerede var interesseret med 500 Slettedaler, skulde indskyde 60 Slettedaler (40 Rdlr.); endvidere lovede Kongen at udruste et Skib og sende det til Guinea med Besætning til Forterne der, og derefter lade det gaa til Vestindien med Slaver.

Paa St. Thomas voksede Antallet af Slaver ret hurtigt, og ved deres

Hjælp blev Sukkerdyrkningen fremmet saa meget, at man kunde lade idømte Bøder betale med Sukker i Stedet for med Tobak. For at holde Slaverne i Tømme udstedtes der i 1684 en Plakat, der forbød Negrene at holde Fester, Forsamlinger og Dans (der var deres største og næsten eneste Fornøjelse), ligeledes at gaa med Knive, Stokke m. m. Straffen for Overtrædelse var første Gang Pisk, anden Gang at faa begge Ører skaaret af, og tredie Gang skulde Misdæderen hænges og have Hovedet sat paa en Stage. Det var saaledes ikke meget blidt, man tog paa de arme Slaver, men de andre europæiske Nationer var ikke mildere; saaledes straffede Spanierne bortløbne Negre ved i en Maaned to Gange om Ugen at binde dem til en Pæl, hudflette dem og besmøre dem med Peber og Citronsaft, og give dem Lænke om Hals og Fødder.



284. St. Thomas, Guvernementsbygningen.

Det var just ikke til Gavn for Kolonien, at Guvernørerne i denne Periode skiftede overmaade hyppigt og tildels var mindre heldige Subjekter. Jørgen Iversen, der var en dygtig og hæderlig Mand, tog i 1680 sin Afsked og blev afløst af Nicolai Esmit, der to Aar efter, anklaget af sin Broder Adolph, maatte rejse til København, hvor han i nogen Tid sad arresteret.

Det var Direktionens Hensigt at afløse ham med Jørgen Iversen, der atter var villig til at overtage Guvernørposten, og i November 1682 afsejlede han med »Havmanden«, der ogsaa medførte en Del Straffefanger. Han naaede dog ikke sit Maal, thi under Vejs gjorde Straffefangerne Mytteri og kastede Jørgen Iversen over Bord. Nogen Tid efter strandede »Havmanden« paa Båhus Lens Kyst, hvor den tiloversblevne Del af Oprørerne blev fanget, ført til København og henrettet.

Jørgen Iversen erstattedes af la Vigne, og samme Aar afløstes denne af Jørgen Hansen og han af Adolph Esmit.

Under bægge Brødrene Esmit fandt Sørøvere og Kapere ofte Til-

flugt og Beskyttelse i St. Thomas Havn, hvilket gav Anledning til idelige Rivninger med de engelske Guvernører i Vestindien, der gentagne Gange sendte Klager til Hjemlandet. I 1684 blev derfor Adolph Esmit afløst for at komme hjem og klare for sig; men hans Afløser, Gabriel Milan kastede ham i Fængsel paa St. Thomas i Stedet for at sende ham hjem. Milan var en mistænksom, grusom og uduelig Mand, der lagde sig ud med alle Planterne og ved flere Lejligheder straffede Slaver paa den mest barbariske Maade; en Assistent, der mentes at staa i Forhold til hans Kone, lod han piske ihjel. Han blev i 1686 ført til København i Lænker og, efter at hans Sag var undersøgt, halshugget paa Nytorv.

Milan blev afløst af Adolph Esmit, hvis intrigante og kloge Hustru havde forstaaet at rense ham for de Beskyldninger, der havde været rejst imod ham. Hele tre Skibe sejlede over med ham, »Unge Tobias«, »Den røde Hane« og »Maria«, paa henholdsvis 30, 12 og 6 Kanoner, under Kommando af Viceadmiral Iver Hoppe, der i al Hemmelighed skulde undersøge Esmits Forhold paa Stedet.

Efter Ankomsten til St. Thomas tog det kun Adolph Esmit tre Maaneder at overbevise Iver Hoppe om sin fuldstændige Ubrugelighed, hvorfor Hoppe afsatte ham og indsatte Vice-Guvernøren Christoffer Heins som Guvernør.

Det kan ikke forbavse, at Kompagniet under saadanne Forhold ikke havde givet noget Udbytte, og at Kolonien var kommet paa Knæerne. Men under Heins og hans Efterfølger Johan Lorentz, der var Guvernør fra 1690 til 1702, begyndte der endelig at komme Orden i Sagerne.

I 1682 tog Kompagniet »Crabben Eyland« i Besiddelse, men det eneste, der nogen Sinde blev gjort for at hævde Retten til denne Ø, var et Par Gange at protestere, naar Englænderne vilde plante deres Flag paa den; der blev intet Forsøg gjort paa at opdyrke den, skønt Øen er lige saa stor som St. Croix og endnu mere frugtbar.

Det vestindiske Kompagni havde ikke Kapital nok til at udsende mere end et enkelt Skib om Aaret, først til Guinea, derfra med Slaver til St. Thomas, og endelig hjem med Sukker, Indigo, Bomuld og Tobak; den fortrinlige Havn, som St. Thomas har, blev saaledes slet ikke

udnyttet, men der viste sig snart en Lejlighed til at drage mere Handel til Øen.

Brandenborg havde i Begyndelsen af 80'erne faaet nogle Besiddelser paa Guineakysten, og Kurfyrst Friederich Wilhelm indsaa hurtigt, at skulde der blive Fordel af Slavehandelen, var det nødvendigt



285. St. Thomas. The Main Street.

at have sine egne Afsætningspladser i Vestindien. Efter forgæves at have forsøgt at købe St. Vincent eller St. Croix af Frankrig, henvendte han sig til Danmark, og i 1685 sluttedes der da en Akkord, hvorved det tilstodes et brandenborgsk Handelskompagni at nedsætte sig paa St. Thomas for 30 Aar og nyde samme Handelsrettigheder som det danske vestindisk-guinesiske Kompagni; dog skulde Brandenborgerne betale en Afgift paa ½ % af hver Slave, som det solgte til Brug paa St. Thomas, og være forpligtet til, hvis det ønskedes, at sælge til det danske Kompagni indtil 100 Slaver aarlig for en Pris af 80 Rdlr. pr. Stk., før Udførsel maatte finde Sted. I Akkorden forbødes det alle andre end disse to Kompagnier at indføre Slaver til St. Thomas, men det

har næppe været saa alvorligt ment, thi der fastsattes ingen Straf derfor, og det tillodes udtrykkelig Kompagnierne, dersom andre kom til St. Thomas med Slaver, da at købe, hvad de havde Brug for, til en Pris af 60 Rdlr. pr. Stk.

Det brandenborgske Kompagni skulde have en Plantagegrund, stor nok til at beskæftige 200 Slaver, og det skulde betale det danske Kompagni 5 % af alle Varer, som det udførte fra St. Thomas.

Brandenborgerne forstod bedre end de Danske at bringe Liv i Handelen. Allerede to Aar efter Starten havde Kompagniets Guvernør 91 Personer og 5 Skibe under sin Kommando, og Rygtet om dets Rigdom fristede snart de foretagsomme vestindiske Sørøvere. I 1688 gik en Dag 200 franske Sørøvere i Land paa St. Thomas og plyndrede Kompagniets Handelsbygninger for alt, hvad de kunde finde; men de var saa uheldige ikke at opdage Hovedkassen, hvori der var over 100,000 Rdlr. I Aarene 1692—93 udsendte Kompagniet ikke mindre end 14 Skibe til Guinea og St. Thomas; men i Slutningen af 90'erne gik det til Grunde, og efter 1697 sendte det ikke flere Skibe til Vestindien.

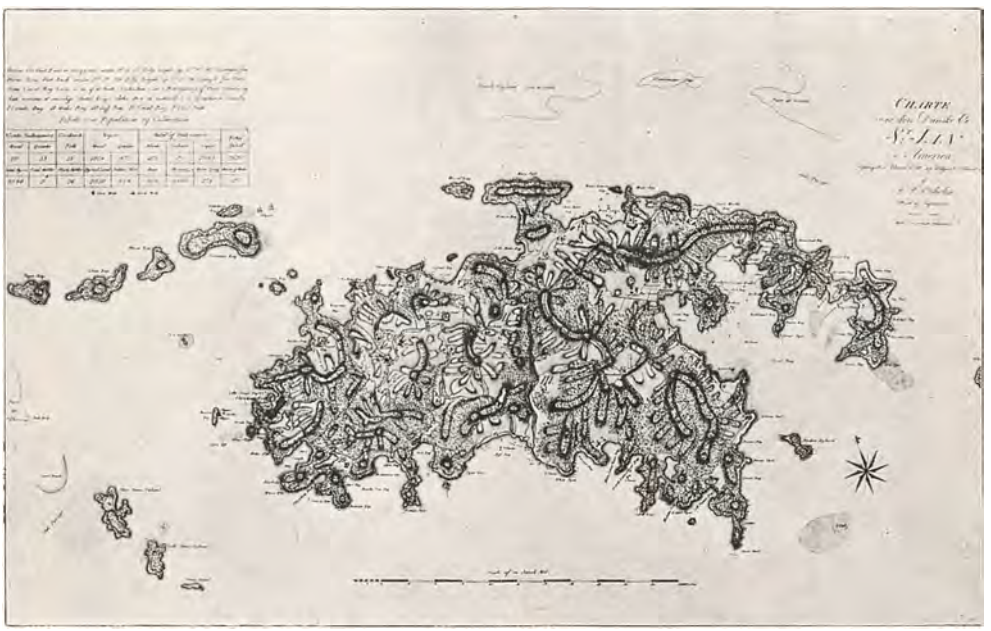
Straks fra Begyndelsen var der stadig Stridigheder mellem de to Kompagnier, baade Heins og Lorentz chikanerede efter Evne Brandenborgerne, der paa deres Side søgte at slippe saa let som mulig fra Afgifterne til det danske Kompagni. For at faa Foden under eget Bord prøvede Brandenborgerne et Par Gange at sætte sig i Besiddelse af Crabben Eyland, men det blev i rette Tid imødegaaet af de Danske.

For yderligere at fremme Handelen tillodes det i 1687 enhver at handle paa Vestindien med Kompagniets Skibe, og Byerne København, Christiania og Bergen fik Frihed til at sejle og handle paa Vestindien med egne Skibe mod en billig Afgift til Kompagniet.

St. Thomas Folkemængde var i 1688 endnu kun 317 Hvide, hvoraf 90 Plantere (18 Danske), og 432 Farvede; men i disse Tal var dog Brandenburgerne ikke medregnede. Byen, Charlotte Amalie, eller som den populært og ganske betegnende kaldtes *Tappus* (Tap- eller Drikkehus), var højst ubetydelig; der boede ialt 35 Hvide med 4 Slaver. For at lokke flere Folk til lovede man Nybyggere adskillige nye Fordele, saaledes Skattefrihed i otte Aar, og der flyttede da ogsaa efterhaanden en Del

fremmede dertil, særlig franske Familier, som forlod de franske Kolonier efter Ophævelsen af det nantiske Edikt.

Trods alle Regeringens Anstrengelser vilde det dansk-vestindisk-guinesiske Kompagni ikke trives, og Grunden hertil har vel nok været den, at det arbejdede med for lille en Kapital. Dets hele Formue var i 1690 kun 115,750 Sldl., medens det til Sammenligning kan



286. Kort over St. Jan.

anføres, at det hollandske vestindisk-afrikanske Kompagni, der stiftedes i 1674 havde en Kapital paa 6,300,000 Gylden. I Juli 1689 overdrog det Handelen paa Guinea, indbefattet Slavehandelen, til Assessor i Kommercekollegiet Arff mod en Rekognition paa 2 %, og Aaret efter bortforpagtede det de danske vestindiske Øer for 10 Aar med alle deres Indkomster til den bergenske Storkøbmand Jørgen Thormøhlen mod en aarlig Afgift af 4,630 Sldl., eller 4 % af Kompagniets Kapital.

Disse to havde dog heller ikke Held med sig; allerede i 1694 ophævedes Overenskomsten med Thormøhlen og to Aar senere med Arff, og Kompagniet havde nu igen Eneret paa Handelen paa Vestindien og Guinea, bortset fra Brandenborgerne; denne Eneret blev be-

fæstet i en ny Oktroi, som Kompagniet fik i 1697, hvori den eneste nye Bestemmelse af Interesse egentlig var den, at der som Straf blev fastsat Fortabelse af Skib og Gods for alle andre, der maatte indlade sig paa denne Handel.

Kolonien maa i Slutningen af Aarhundredet have haft god Fremgang; en fransk Præst, Labat, der i 1701 besøgte St. Thomas, skriver saaledes, at der fandtes mange Folk og mange Penge i Landet, samt at Handelen var meget blomstrende, da Øen i Fredstid tjente som Oplagssted for de Varer, som Englændere, Spaniere og Hollændere ikke turde handle med paa deres egne Kolonier, og i Krigstid som Tilflugtsted baade for forfulgte Handelsskibe og Kapere; men, føjer han til, Hollænderne drev hele Handelen i de Danskes Navn.

I Begyndelsen af det 18. Aarhundrede var der stærk Vækst i St. Thomas' Plantagedrift. Fra 1691—1715 tiltog Antallet af Plantager fra 101 til 160; samtidig voksede de Hvides Antal fra 389 til 547, men Negerslavernes fra 535 til 3042. Forholdet mellem Kompagniet og Planterne var dog ikke godt; de sidstnævnte klagede stadig over de høje Afgifter og de daarlige Afsætningsmuligheder; de sendte flere Delegationer til København, og i 1716 opnaaede de, at der blev indført forskellige velkomne Reformer. Indbyggerne blev fri for at skulle sælge deres Varer billigere til Kompagniet end til andre, mod at betale 5 % indgaaende og 6 % udgaaende Told. De fik Lov til selv at vælge deres Præster, og der blev indledet Underhandlinger med Spanierne paa Porto Rico angaaende gensidig Udlevering af bortløbne Slaver. Dette sidste Punkt var af stor Betydning, da mange Slaver rømte til Porto Rico og blev tilbageholdte der under Paaskud af, at de var flygtede for at lade sig døbe; adskillige Plantere blev ligefrem ruinerede ved paa den Maade at miste deres Slaver. Forhandlingerne førte dog foreløbig ikke til større Resultater.

Samme Aar udløb Traktaten med Brandenborgerne, og de, der blev paa St. Thomas, gik over til at blive danske Undersaatter.

Endelig fik seksten af St. Thomas' Beboere Tilladelse til at opdyrke St. Jan, der hidtil havde ligget ubenyttet hen. Englænderne gjorde ganske vist Aaret efter Fordring paa Øen, men frafaldt den dog atter.

I 1723 udstedte Direktionen en meget omfangsrig Instruks, hvis

vigtigste Punkter var følgende: Der indførtes en aarlig Grundskat paa 20 Skilling af hver 100 □' Land og en Kopskat paa 2½ Rdlr. Det *sekrete Raad* skulde bestaa af et *Opperhoved* (Guvernøren), en Købmand, en Bogholder, en Kasserer og en Sekretær, og dets fornemste Pligt skulde være Handelens Fremme. Jurisdiktionen blev tillagt en Byfoged, hvis Domme kunde appelleres til den *ordinære Raads Ret*, som skulde bestaa af Sekretraadets Sekretær, to Assistenter og to af de forstandigste Indbyggere, og dette Raads Domme kunde i alvorligere Tilfælde appelleres til Direktionen i København. Til Beskyttelse af Slaverne bestemtes det, at Planterne ikke paa egen Haand maatte straffe dem med Lemmers Afskærelse eller Tortur, men saadanne Straffe skulde eksekveres paa Fortet i Kommandantens og Sekretraadets Overværelse; det var dog altsaa et Tilløb til Humanitet.

Aaret efter blev Handelen paa St. Thomas givet fri for alle Nationers Skibe og for alle Varer undtagen Negerslaver, som det forbeholdtes Kompagniet at handle med. Med denne frisindede Bestemmelse var man langt forud for sin Tid, men den er da ogsaa, saa vidt man kan skønne, atter blevet tilbagekaldt; thi den blev fornyet i 1764 og bekræftet i 1766.

Imidlertid tiltog Slavernes Antal stærkt ved Indførsel fra Guinea; mange af dem tilhørte de vildeste og mest stridbare Stammer, saa de Hvide begyndte at føle sig noget ængstelige ved Negrenes voksende Magt. Der forefaldt jævnlig Uroligheder, navnlig naar Planterne efter en daarlig Høst havde ondt ved at skaffe Slaverne tilstrækkelig Føde. I 1725—26 herskede der en usædvanlig Tørke med det Resultat, at 70 Slaver blev straffede paa Livet paa Grund af Optøjer. For at dæmme op for Slavernes Opsætsighed udstedte Guvernør Gardelin i 1733 en Anordning, hvis Hovedpunkter fortjener at nævnes:

1) Hovedmændene for bortløbne eller bortløbende Slaver skal knibes tre Gange med gloende Jærn og derefter hænges.

2) Medskyldige i et Komplot skal miste et Ben, med mindre Ejerne vil pardonnere dem med at miste et Øre og faa en »Lussing« paa 150 Slag.

5) 8 Dages Maroner (bortløbne Slaver) skal straffes med 150 Slag, 12 Ugers Maroner skal miste et Ben, og 6 Maaneders Maroner har for-

brudt deres Liv, med mindre Ejerne vil pardonnere dem med at miste et Ben.

6) En Neger der stjæler for 4 Rdlr. Værdi, skal knibes og hænges.

10) En retskaffen Blanks Vidne skal være nok imod en Neger; og om nødvendigt kan Negeren underkastes Tortur.

Anordningen var unægtelig skrap, men Forholdene var ogsaa vanskelige, som det snart viste sig; thi den 13. November samme Aar udbrød der et blodigt Oprør paa St. Jan.

Beplantningen af St. Jan havde været i rask Fremgang, siden Begyndelsen blev gjort i 1716. I 1733 var der 109 Plantager med 1087 Slaver, et Resultat, der tildels havde sin Aarsag i, at Jorden paa St. Thomas efterhaanden var udpint.

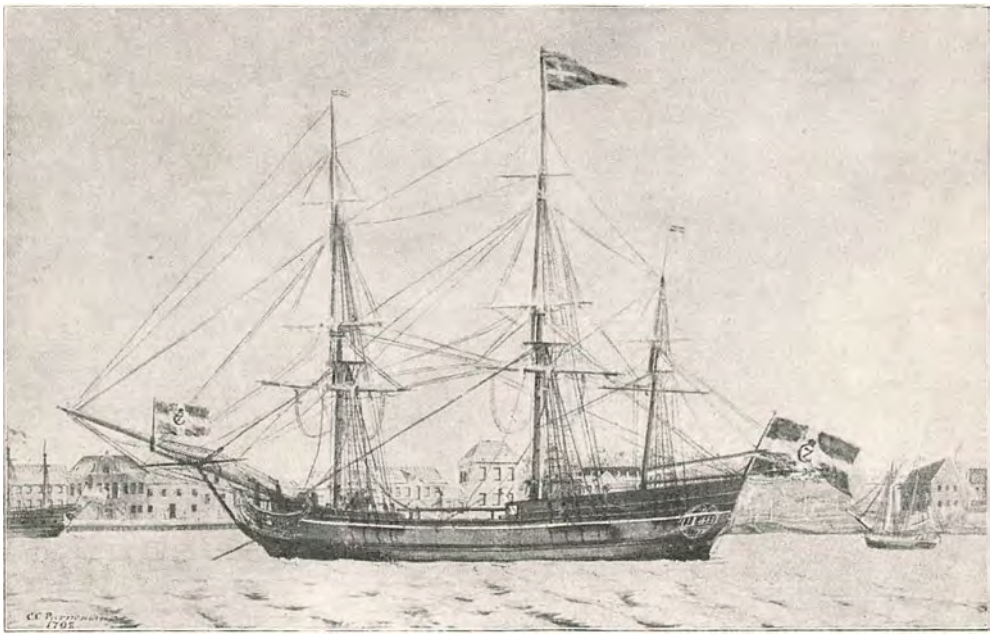
I Foraaret og Sommeren 1733 havde der været en lang Tørkeperiode, paafulgt af en Orkan, der anrettede stor Ødelæggelse; derefter havde Insekter ødelagt en Del af Øens Frembringelser, og endelig anrettede en Storm stor Skade paa Majsen, hvoraf Negrenes Ernæring var afhængig. Slaverne truedes efter disse Ulykker af Hungersnød, og de besluttede da at sørge for sig selv. Befolkningen paa St. Jan bestod paa denne Tid af 208 hvide Personer og 1087 Slaver.

Guvernør Gardelin var paa en af sine Inspektionsrejser paa St. Jan og skulde afrejse den 13. om Eftermiddagen. Denne Dag havde Negrene, der hovedsagelig tilhørte den krigerske Aminastamme, fastsat til at myrde Guvernøren og alle de andre Hvide paa Øen og derefter sætte sig i Besiddelse af denne. Tilfældigvis kom Dagen i Forvejen Ostindiefareren »Christiansborg« forbi, og med dette Skib sejlede Guvernøren, intet anende, til St. Thomas og undgik saaledes den Skæbne, der var tiltænkt ham.

Om Morgenen paa Oprørsdagen kom som sædvanlig nogle Negre med Brænde ind paa Fortet, hvis hele Besætning bestod af en Korporal og seks Soldater. Saa snart de var kommet indenfor, tog de deres »Kapmessere« (Sukkerknive), som de havde skjult i Brændet, frem og myrdede Besætningen med Undtagelse af en Soldat, som det lykkedes at skjule sig og senere at flygte. Derefter afskød de tre af Fortets Kanoner, hvilket var det aftalte Signal til at myrde alle de Hvide paa Øen.

Paa det givne Signal blev de fleste Hvide virkelig myrdede; men det

var ikke alle Øens Negre, der deltog i Oprøret; de indfødte, Creol-Negrene, holdt sig neutrale eller forblev tro mod deres Herrer, og derved undgik en Del af de Hvide Myrderiet. Det lykkedes nogle af Planterne at samle sig paa Durlos Plantage, der laa paa en Høj nær ved Stranden, med kun en smal Adgang, og som var forsynet med to smaa



287. »St. Croix Paquet« til Ankers ud for Paramaribo. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Kanoner, og her afslog de heldigt et Angreb af Oprørerne og fik dem endog drevet saa langt bort, at en Del hvide Kvinder og Børn kunde indskibes i Fartøjer og sendes til St. Thomas.

Ved Efterretningen om Oprøret blev man yderst forfærdet paa St. Thomas, hvor man straks frygtede for, at der ligeledes skulde udbryde Oprør. Garnisonen, 90 Mand, blev holdt under Vaaben og forstærket med 60 Mand fra »Christiansborg«, som blev forhalet tæt ind til Byen. De to følgende Dage sendtes 30 Soldater og nogle bevæbnede Creol-Negre over til St. Jan, som hurtig forjog Oprørerne fra Fortet, hvis Kanoner disse ikke forstod at benytte, og befriede de Plantere, som var paa Durlos Plantage. Men da de ikke følte sig stærke nok til at forfølge

Oprørerne, der trak sig ind i de tætte Skove, fornaglede de Fortets Kanoner og forlod Øen sammen med de befriede og en Snes fangne Oprørere. En Oprører var blevet fanget af Creol-Negrene, der for at vise deres Troskab bad om Tilladelse til selv at dømme ham, og Dommen blev, at han skulde flaas levende.

Kort efter fik Guvernøren Assistance af en Kaptajn Tallard paa et engelsk Krigsskib, som laa ved Tortola. Han satte 60 Mand i Land paa St. Jan sammen med 30—40 bevæbnede Negre og jagede efter Oprørerne i nogle Dage; men Resultatet var temmelig slet, fire af Englænderne blev dræbt, men ikke en eneste af Oprørerne, og saa opgav han Forsøget.

Senere sluttede Guvernøren Kontrakt med en anden Englænder, Maddox, om at han skulde udrydde Oprørerne, og denne kom den 7. Marts til St. Jan med 50 Mand; men det gik ikke bedre end sidst. Han fandt først Oprørerne efter 11 Dages Søgen og under den paafølgende Kamp havde han tre døde og fem saarede, hvorefter Resten af hans Folk flygtede, og saa vidt man ved, blev heller ikke denne Gang nogen af Oprørerne dræbt.

Der blev saa sendt Bud om Bistand til Franskmændene paa Martinique, og disse var straks villige til at hjælpe. De sendte i Maj Maaned 400 Soldater til St. Jan, og det lykkedes disse i Løbet af Maaneden fuldstændig at udrydde Oprørerne; nogle blev dræbt, enkelte taget til Fange, men de allerfleste, 2—300 Mand, dræbte hverandre indbyrdes, da de saa, at Haabet om Sejr var ude.

Ved Oprøret var tre Fjerdedele af St. Jans hvide Befolkning bleven myrdet, og 44 af Øens 92 Plantager ødelagte. Af de fangne Oprørere blev 23 henrettede og tre dømte til »at trælle sig ihjel«. Det tjener til Guvernør Gardelins Ros, at han i et Brev til Direktørerne i København udtrykte sin Tilfredshed med, at en Del af de fangne Oprørere var døde af Sygdom og saaledes slap for den pinefulde Henrettelse.

St. Croix var, som tidligere omtalt, blevet forladt af Franskmændene i 1695 og henlaa stadig ubeboet. Kompagniet havde i længere Tid haft sine Øjne henvendt paa denne frugtbare Ø, der bedre end St. Thomas og St. Jan vilde kunne producere det Sukker, som behøvedes i Danmark, og i 1733 lykkedes det ved Kontrakt af 15. Juni at købe Øen

af Ludvig XIV for 750,000 franske Livres. I Kontrakten findes en Bestemmelse om, at den danske og den franske Nation skulde leve i stadig Fred i Vestindien, uanset Tilstanden i Europa, og en anden, ifølge hvilken Danmark, dersom det atter skulde ønske at afhænde St. Croix, skulde have Frankrigs Tilladelse dertil.

Aaret efter udstedtes en ny »Octroy for det Kongl. West-indiske-Guineiske Compagnie«, af hvis 40 Punkter de vigtigste var følgende:

1) Kompagniet skal til evig Ejendom fremdeles nyde Øerne St. Thomas, St. Jan og St. Croix og maa nyde alle Indkomster deraf uden



288. St. Jan. Missionsstationen »Emaus«.

Afgift; det maa ogsaa sælge dem, hvis det ikke kan opretholde dem, men skal da først tilbyde dem til Kongen.

2) Ligeledes tilstaas der det »Insul Krabben« til Ejendom, samt hvilke andre Steder i Amerika og Afrika, der ikke allerede er besat af andre europæiske Nationer, og som det kan sætte sig i Besiddelse af.

3) Der tilstaas Kompagniet Brugsret over Fortet Christiansborg i Acra paa Guldkysten. »Men da den Guineiske og deraf dependerende Slavehandel ikke har lønnet sig og er endelig nedlagt af det Glückstadtske Compagnie, og forgæves forsøgt af Commerceraad Arff, og iblandt haft et for Compagniet skadeligt Udfald«, skal det atter kunne overlade »Christiansborg« til Kongen mod samme Betaling, som det selv har givet derfor.

4 og 5) Kun hvis Kompagniets egne Kolonier ikke kan levere tilstrækkeligt Raasukker, maa det indføre saadant fra fremmede Steder,

men alt Sukker skal raffineres her i Landet. (Et Sukkerraffinaderi var oprettet i København 1721).

8) Kompagniet maa udrede sine Skibe i alle danske Havne og lade dem vende tilbage dertil og sælge Ladningerne der. Men ingen andre maa uden Kompagniets Tilladelse handle paa Pladser i Amerika eller Afrika; de, der gør det, skal have Skib og Gods forbrudt til Kompagniet.

40) Dersom Direktørerne skulde finde det heldigt at faa flere Privilegier end allerede tilstaaet, vil Kongen tage det under gunstig Overvejelse.

I øvrigt er Oktroien i nær Overensstemmelse med den i 1732 for det ostindiske Kompagni udstedte.

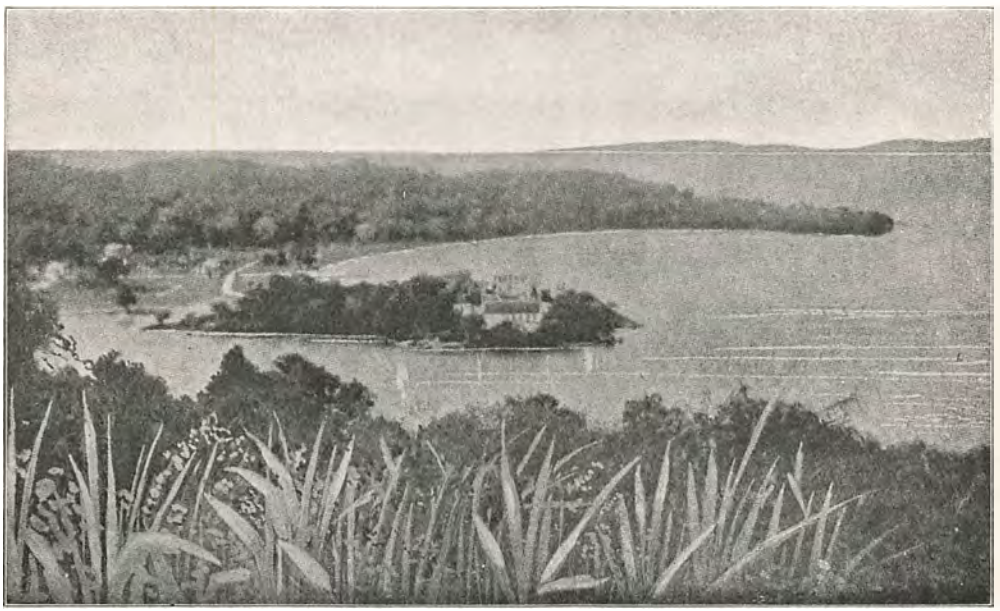
For at holde Participanterne skadesløse, fordi de havde indskudt Midler til Indkøb af St. Croix, fik de for hver Aktie à 1000 Rdlr. til »Douceur« to »Plantagie Grunde paa 2000 Fod breede og 3000 Fod længde« til Ejendom. Men kun Kongen og ganske enkelte af de andre Participanter beholdt selv disse Grunde; Resten solgtes efterhaanden til fremmede, især engelske og irske Plantere, og fra den Tid stammer Øens overvejende engelske Præg. Allerede i 1741 var der paa St. Croix fem Gange saa mange Englændere som Danske.

I 1733, efter Købet af St. Croix, vedtog Participanterne i Kompagniet en »Convention«, hvori det blandt andet bestemtes, at St. Thomas skulde vedblive at være Hovedsædet for Guvernementet, da der her allerede fandtes en betydelig Stab af Betjente, nemlig: »1 Commandant, 1 Ober-Købmand, 1 Bogholder, 1 Casserer oc Secreteerer, 1 Præst, 1 Fiscal, 1 Byfoged, 2 Chirurgi, 1 Deign oc Skolemester, 2 Assistenter, 7 Underassistenter foruden Mester Knægt paa Plantagierne oc Skipper oc Folk paa en Barqve samt af Militaire 1 Lieutenant, 3 Sergianter, 3 Corporaler, 1 Constabel, 30 à 40 Gemeene«, og paa St. Jan »1 Byfoged og Fiscal, 2 Chirurgi, 1 Lieutenant, 1 Corporal, 10 à 15 Gemeene«. Paa St. Croix skulde der kun holdes »1 Opperhoved«, der skulde staa under Kommandanten paa St. Thomas, »1 Assistent, 1 Landfoged, 1 Chirurgus, 1 Botteleer, 1 Sergiant, 30 à 40 Gemeene«.

Da Kompagniet havde befundet sig vel ved at befragte og ikke holde egne Skibe til den vestindiske Fart, vilde det vedblive hermed og kun holde egne Skibe til Farten paa Guinea, især saa længe St. Croix

behøvede et stort Antal Slaver. Man ansaa det i øvrigt ikke for formaalstjenligt at drive nogen synderlig Handel paa Kolonierne, da der var tilstaaet Beboerne fri Handel mod en Rekognition til Kompagniet.

Et Punkt af Konventionen fortjener at nævnes, fordi det viser, at man havde et aabent Blik for Betydningen af det personelle Spørgsmaal. »Oc saa som Compagniets Velfært oc deres Negoties gode Suc-



289. St. Jan. Cruz-Bay.

ces i sær i Vestindien oc Guinea, paa intet meere beroer end paa habile, ædruelige oc bequæmme Subjecter til Betienningerne, saa skal det aldeles være utilladt oc ansees som høyst last- og strafværdigt, at antage oc udsende nogen, end oc til de gemeene Charger oc Betienninger, som er bekiendt eller berygted for Liiderlighed oc Sckarnvornhed. . .«

Paa Grund af de forstyrrede Forhold efter Oprøret var det først den 10. Januar 1735, at St. Croix formelt blev overtaget af de Danske. Øens daværende Tilstand faar man et Begreb om derigennem, at da de Danske første Gang tog derover, til »Havnen ved Bassinet«, maatte de lade deres Slaver rydde Skov og Krat i tre Dage, før de kunde gaa i Land. Der var dog kort i Forvejen kommet nogle mähriske Brødre

til Øen; de kom til St. Thomas fra København i Juni 1735 og tog straks over til St. Croix, hvor de begyndte at opdyrke nogle gamle Plantager; og det var deres Hensigt at missionere blandt de Slaver, som maatte blive indførte til Øen. Men før Aaret var omme, var de fleste døde af Klimatfeber og Resten meget syge.

Guvernør Gardelin kunde ikke undværes paa St. Thomas, og Kaptajn Moth blev derfor udnævnt til den første danske Guvernør paa St. Croix. Aaret efter blev han tillige Guvernør over St. Thomas og St. Jan, og under hans kloge Regering blomstrede Kolonierne, navnlig St. Croix, skønt de to Gange, i 1738 og 1742 hærgedes af Orkaner; mange rige Familier flyttede dertil fra de omliggende Øer.

Paa St. Croix var der i 1742 264 Plantager, hvoraf omtrent Halvdelen var Sukker-, Halvdelen Bomuldsplantager, og der fandtes c. 1900 Slaver. Den hvide Befolkning bestod hovedsagelig af Englændere, c. 300 medens der kun var c. 60 danske.

Den første Begyndelse til kristen Mission blandt Negerslaverne i dansk Vestindien blev gjort i Slutningen af 1732, da to mähriske Brødre kom til St. Thomas fra København; i 1734 kom der yderligere 14 Brødre, og Aaret efter 17 Brødre og Søstre, men af de 31 sidstankomne var 19 døde af Klimatfeber inden Udgangen af 1736. Planterne saa med megen Mistro paa Missionen blandt Slaverne og mente, at den vilde fremkalde social Revolution; nogle Borgere og Plantere paa St. Thomas skrev saaledes i et Memorandum til Guvernør Moth i 1739, at naar disse »Menschen genaandt Herrnhutte ofte Moravise Broeders oder Pietisten« fik Lov at udbrede deres »schadelyke Leere«, saa var det at befrygte »dat onse Slaven tegen ons sullen opstaan & ons vermorden«. Paa St. Thomas døbtes de første Negre i 1736, paa Croix i 1744.

Planternes Syn paa Missionen blev imidlertid snart ændret. Allerede i Midten af Aarhundredet kappedes de om at faa mähriske Brødre ud paa deres Plantager, da Slaverne ved den kristlige Paavirkning forvandledes fra at være dovne og opsætsige til flittige og fredelige Arbejdere.

For Koloniernes Trivsel virkede Kompagniets Handelsmonopol meget hæmmende, saa meget mere som det ikke kunde overkomme at

sende mere end et enkelt Skib ud om Aaret. Det gav da, for at hjælpe paa det, Hollænderne og de engelske Kolonister i Amerika Tilladelse til at handle paa Øerne, og det varede ikke længe, før Hollænderne havde erobret hele Handelen. Derimod var der lukket for Danske uden for Kompagniet. For nu at faa Del i Gevinsten sluttede i 1746



290. De mähriske Brødres Station »Emaus« set fra Coral Bay efter Orkanen 9. Oktober 1916.

nogle rige københavnske Købmænd sig sammen og udrustede Skibe i Amsterdam, som de lod sejle paa dansk Vestindien under hollandsk Flag, og de tjente gode Penge derved. Dette kom naturligvis snart Kompagniet for Øre, og det sluttede sig da sammen med Købmændene, idet Aktiekapitalen blev forøget til 625,000 Rdlr. (hvoraf de 125,000 skulde staa i Sukkerraffinaderiet); det følte sig derefter stærkt nok til atter at udelukke alle fremmede fra Handelen, og medens det tidligere sjældent havde haft mere end 3 à 4 Skibe beskæftigede med Handelen paa Vestindien og Guinea, ejede det i 1750—51 allerede 13 Skibe, hvoraf ni var bestemte for Handelen paa Vestindien, fire for Guinea.

Men Tilbagegangen til Monopolhandelen virkede temmelig øde-

læggende paa Kolonierne. Beplantningen gik tilbage, ingen fremmede flyttede til Øerne, og Borger-Raadet paa St. Croix sendte sluttelig et Medlem til København for at ansøge Kongen om at udløse Kompagniet og tilstaa Frihandel, en Ansøgning, der i høj Grad blev støttet af Bernstorff. Heller ikke i Danmark havde man nemlig været tilfreds med Kompagniet, der havde benyttet sin Eneret paa at indføre Raasukker og sælge raffineret Sukker til at skrue Priserne stærkt op.

Kompagniet selv var ikke utilbøjeligt til at lade sig udløse efter i nogle Aar at have lidt betydelige Tab; i 1751—52 brændte et af dets Skibe, et andet forsvandt sporløst og et tredie forliste paa Jyllands Vestkyst, og i 1753 var der Oprør paa et af dets Slaveskibe, hvorved 130 Slaver gik tabt. Resultatet blev da, at Kongen i 1754 overtog al Kompagniets Ejendom, Forter, Plantager, Bygninger, Skibe, Slaver og Penge o. s. v. i Vestindien, Guinea og København, herunder ogsaa Sukkerraffinaderiet, for 22 Tønder Guld, og Handelen blev givet fri for alle danske Undersaatter. For at ophjælpe den indenlandske Industri, paalagdes det alle til Vestindien udgaaende Skibe at forsyne sig med danske og ostindiske Fabrikata; kun naar saadanne ikke kunde skaffes i tilstrækkelig Mængde, maatte de tage fremmede Varer, af hvilke der skulde svares en Udførselstold paa 4—6 %. Endvidere skulde ethvert Skib medføre en vis Mængde danske Fedevarer, svarende til sin Størrelse. Til Gengæld blev der, for at opmuntre Handelen, i Begyndelsen udbetalt hvert udgaaende Skib en Præmie paa 600 Rdlr.

I Kolonierne var der stor Glæde, da man fik at vide, hvad der var sket. St. Croix og St. Jan nød straks Fordel deraf, særlig fordi Slaverne blev billigere, og Plantagedriften fordelagtigere; men for St. Thomas blev det en Tilbagegang, dels fordi mange Plantere flyttede til St. Croix, hvis Jord var frugtbarere, og dels fordi Handelen sygnede hen, efter at Kompagniet var gaaet ind, da de private danske Købmænd ikke ret havde Mod til at begynde; adskillige Forretningsfolk flyttede derfor bort fra Øen. Denne Tilstand varede ved, lige til Kong Frederik V i 1764 erklærede St. Thomas og St. Jans Havne fri for alle Nationer, efter hvilken Tid Handelen atter lidt efter lidt tog til. St. Croix fik derimod ikke Del i Frihandelen; dens Frembringelser maatte stadig ikke udføres til fremmede europæiske Lande; kun til Nordame-

rika, hvorfra Øen fik en Del af sine Fornødenheder, maatte der udføres Varer for en tilsvarende Værdi, Halvdelen Sukker og Resten Rom og Melasse.

Fremgangen paa St. Croix var meget betydelig i den første Tid, efter at Staten havde overtaget Øen. I 1755 var Antallet af Slaver 8897 og i 1766 16,956; Antallet af Sukkermøller voksede i samme Tidsrum fra 8 til 63. Denne stærke Vækst skyldtes i første Række Danmarks Neutralitet under Syvaarskrigen 1756—63.

Til Belysning af Koloniernes Frembringelser og Handelens Omfang paa denne Tid kan det anføres, at St. Croix i 1764 producerede c. 28,000 Fade Sukker à 750 Pd., 8000 Fade Rom og 632 Baller Bomuld, medens Høsten paa de to andre Øer kun udgjorde 4—5000 Fade Sukker.

De sidste Aar før St. Croix blev erhvervet, blev der kun indført 230,000 Pd. Raasukker til Danmark.

Fra Vestindien ankom til København:

I 1762:	23	Skibe	paa	1727	Komm.	Læster	med	10167	Fade	Sukker.
1763:	26	—	-	2182	—	-		12768	—	
1764:	25	—				-		11900	—	
1765:	25	—				-		11900	—	
1766:	27	—				-		11106	—	
1767:	32	—	-	2820	—	-		14154	—	og 720 Fade Rom.
1768:	25	—				-		10452	—	
1769:	27	—	-	2400	—	-		10218	—	- 815 —

Desuden medbragte Skibene en Del Bomuld, Tobak og Kaffe.

Da Staten overtog Kolonierne, blev ogsaa Sukkerraffineringen givet fri, og i 1763 fandtes allerede 15 Raffinaderier i Danmark, der aarlig producerede for 750,000 Rdlr.; i 1768 maatte man forbyde at oprette flere i København.

Der skete i øvrigt i 1770 et lille Tilbageskridt i Handelsfriheden, idet det bestemtes, at alt Sukker fra St. Croix skulde gaa til København med Undtagelse af det, der var nødvendigt for de Raffinaderier, som allerede var anlagt i andre danske Byer.

I 1773 lod Guvernør Høst foretage en Folketælling paa St. Thomas og St. Jan, der gav som Resultat, at der fandtes: Paa St. Thomas:

39 Sukker- og 43 Bomuldsplantager. Landbefolkningen talte 42 hvide Personer og 3,165 Slaver, hvoraf de 1,632 var »Capable Negre«, medens der i Byen var 263 Hvide, 1,121 Slaver, hvoraf 637 »Capable Negre«, og 336 Frinegre. Paa St. Jan: 27 Sukker- og 42 Bomuldsplantager med 102 hvide Personer og 2,324 Slaver, hvoraf 1,302



291. Havnen og Værftet i Christianssted paa St. Croix. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

var »Capable Negre«. Samtidig fandtes der paa St. Croix 22,400 Slaver.

Bestemmelserne for Handelen paa Øerne var underkastet hyppige Forandringer, navnlig for Slavehandelens Vedkommende. I 1764 fik Beboerne af St. Croix Tilladelse til selv at sende Skibe til Guinea for at indkøbe Slaver, og det tillodes alle fremmede at indføre Slaver mod at erlægge en Told paa 4 Rdlr. pr. »Stykke Neger«. Men de fremmede skulde sende de Varer, som de fik i Betaling for Slaverne, til danske Lande med danske Skibe, med Undtagelse af to Fade Sukker eller et tilsvarende Kvantum Bomuld for hvert »Stykke Neger«. Derimod skulde der ikke betales Told af de Slaver, som indførtes af danske Undersaatter fra de danske Besiddelser i Guinea. Ved »et Stykke Neger« for-

stodes en fuldkommen sund Neger, mandlig eller kvindelig, mellem 15 og 30 Aar. Af Børn mellem 10 og 15 Aar regnedes tre paa to »Stykker« og mellem 5 og 10 Aar to paa et »Stykke«; en syg eller gammel Neger, over 30 Aar, var trekvart »Stykke«. I 1766 forbødes Udførsel af Slaver fra dansk Vestindien, men i 1777 blev Bestemmelserne for Slavehandelen helt forandrede, idet det nu blev tilladt Beboerne at udføre dem. Samtidig blev det for St. Croix Vedkommende bestemt, at al dets Handel paa Europa skulde ske paa København, med danske Skibe, hvilket dog i 1786 forandredes til, at Varer kunde sendes til alle danske Pladser, hvor der var Sukkerraffinaderier. For St. Thomas og St. Jan indskrænkedes Handelsfriheden til kun at gælde danske Skibe, der dog maatte føre Returladninger til alle Havne i Europa.



292. St. Croix, Christianssted. Guvernementsbygning.

Disse mange Forandringer viser ganske tydeligt, hvor svært det faldt at holde Handelen i en tilfredsstillende Gænge.

Efter at Staten havde overtaget Øerne, var de i jævn og rolig Fremgang indtil Aaret 1792, da en ny og glimrende Æra begyndte. I 1789 havde de tre Øer tilsammen 33,002 Beboere, hvoraf 2,611 hvide, 1,129 frie Negre og 29,262 Slaver. Tallene var for St. Croix 1,952, 953 og 22,472, for St. Thomas 492, 160 og 4,614 og for St. Jan 167, 16 og 2,200.

St. Croix havde to Købstæder, Christianssted, »Bassinet«, paa Nord-Nord-Ost-Siden og Frederikssted paa Vestsiden. Christianssted var bygget terrasseformet op ad nogle Høje og ansaas for en af de smukkeste og ordenligste Byer i hele Vestindien; den havde 4,849 Indbyggere og fire Kirker, en dansk, en hollandsk og to engelske, og her boede Guvernøren. Den forsvaredes af Fortet Christiansværn og et Batteri ved Havnen. Frederikssted, der først var anlagt i 1766, havde derimod kun 1,051 Indbyggere.

Byen Charlotte Amalie paa St. Thomas bestod den Gang egentlig kun af en enkelt Gade; den havde 2,050 Indbyggere og to Kirker, en luthersk og en reformert; foruden Kastellet, Christiansfort, var der et Batteri ved Havnen, »Waterfort«. Trods sin glimrende Havn var Byen altsaa endnu ret ubetydelig.

Den Indskrænkning i Handelsfriheden, som fandt Sted i 1777, bevirkede en anselig Prisstigning paa Øerne for europæiske Varer, og denne Omstændighed i Forbindelse med de gode Konjunkturer, som skabtes af den nordamerikanske Frihedskrig, gjorde Handelsudsigterne saa fordelagtige, at der oprettedes et nyt vestindisk Kompagni med en Aktiekapital paa 500,000 Rdlr. Dette »Vestindiske Handelsselskab« fik ikke Monopol paa Handelen, men det fik i sin Octroi af 11. Maj 1778 adskillige Begunstigelser. Staten tilsikrede Aktionærerne 4% Rente af deres Indskud i de første to Aar, mod at Udbyttet i den Tid blev henlagt til Forøgelse af Kapitalen. Selskabet fik Oplagsfrihed for alle Varer, det førte til København; dets Skibe blev fritagne for Havne-, Laste- og Rançonpenge, Toldfrihed for alle Varer, der brugtes til Udredning af Skibene samt Fritagelse for Øresundstold af Kaffe. Det forpagtede Told- og Konsumptionsintraderne af Kaffe i Danmark, Norge og Hertugdømmerne for 20,000 Rdlr. og alle Toldintrader paa St. Thomas for 16,000 Rdlr.

Alene den sidstnævnte Post var en udmærket Forretning for Selskabet; Toldindtægterne, der i 1777 havde beløbet sig til samme Sum som Forpagtningsafgiften, voksede enormt under Frihedskrigen og naaede i 1782 280,000 Rdlr., for saa atter at dale i 1784 til 33,000 Rdlr.

Skønt Selskabet saaledes var stærkt begunstiget, blomstrede ogsaa den private Handel paa Vestindien i Krigsaarene, — der var nok at gøre for alle. Medens Skibsfarten i Krigens første Aar endnu var beskeden, — der afgik i Tiden fra Oktober 1778 til December 1780 kun 18 Skibe fra Danmark til Vestindien, — opnaaede den senere et imponerende Omfang. I 1781—83 udsendtes der ikke mindre end 465 Skibe (paa 40—160 Komm. Læster); i 1782 ankom der til København alene over 100 Vestindiefarere, og Aaret efter 127.

Det var ikke Smaating, der i disse Aar hjemførtes til Danmark. Saaledes i 1778—80 3½ Million Pd. Kaffe og 1780—84 15 à 16 Millioner

Pd. for Selskabets Regning og $20^1/_2$ Million Pd. for privat Regning. Der produceredes paa St. Croix c. 20,000 Fade Sukker om Aaret, men i Krigsaarene var det langt større Mængder, der førtes til Danmark, idet en stor Del af Produktionen fra andre, særlig de franske Øer, solgtes til St. Thomas og gik hjem derfra med danske Skibe.

Største Delen af de vestindiske Varer udførtes atter fra Danmark til andre europæiske Lande, navnlig Østersølandene, men ogsaa til Frankrig. Medens Værdien af denne Udførsel i Aarene 1763—1777 svingede mellem c. 45,000 og c. 350,000 Rdlr. var den i 1781 c. 1,650,000 Rdlr. og Aaret efter endog 2,680,000 Rdlr.; hertil maa lægges Værdien af udført raffineret Sukker og Sirup, der i 1782 udgjorde c. 200,000 Rdlr. Den mægtige Stigning i Krigsaarene skyldtes naturligvis ikke en Forøgelse i Produktionen paa de danske Øer, men derimod Tilførsel til disse fra de krigførende Magters Besiddelser. Det var derfor intet Under, at England saa noget skævt til den danske Handel og ikke vilde opgive sin paastaaede Ret til Visitation af neutrale Handelsskibe i Vestindien, selv om de blev konvoierede af Krigsskibe.



293. St. Croix. Palm-Avenue mellem Christianssted og Frederikssted.

Det følger af sig selv, at Handelsselskabet maatte tjene store Penge under Krigens Højkonjunktur. Navnlig var Regnskabsaaret 1781—82 indbringende; der udbetaltes Aktionærerne 250,000 Rdlr. (50 %) og henlagdes ekstraordinært 1,000,000 Rdlr. foruden de ordinære 200,000

Rdlr.; samtidig forøgedes Aktiernes nominelle Værdi fra 100 til 300 Rdlr., men deres Salgsværdi steg til 900 Rdlr. Tilbagegangen fulgte imidlertid hurtigt efter Fredsslutningen i Versailles i 1783. England, Holland og Frankrig optraadte nu atter som overmægtige Konkurrenter, og heller ikke inden for Landets Grænser kunde Selskabet, trods sine Privilegier, hævde sig over for de private Købmænd, der endda, da Konjunkturerne blev daarlige, forøgedes med en Udførselspræmie paa 10 % af vestindiske Produkter. Ledelsen i København var ikke energisk eller dygtig nok, og Ledelsen paa St. Thomas ødsel og uærlig. Aktiernes Kurs dalede hurtigt, og i 1785 var Selskabets Status saa slet, at man besluttede at opløse det; Staten overtog alle Aktierne til en Kurs af 250 Rdlr. og dermed alle Selskabets Aktiver.

Øerne havde ganske naturligt høstet stor Fordel af den stærkt forøgede Handel og de gode Priser paa deres Produkter, og mange fremmede var flyttet dertil, men i 1789—92 led de meget under en alvorlig Tørke, saa at adskillige Plantere maatte sælge en Del af deres Slaver til franske og engelske Kolonier for at undgaa Hungersdøden.

Havde Øerne lukreret ved Danmarks neutrale Stilling under den nordamerikanske Frihedskrig, saa blev det i endnu langt højere Grad Tilfældet i Perioden 1792—1807, under Revolutions- og Napoleonskrigene, indtil ogsaa Danmark blev revet med i Krigens Malstrøm. St. Thomas var nu det eneste Marked for alle vestindiske Koloniers Produkter, og dens Havn den eneste, ad hvilken de kunde komme til Europa og Amerika i neutrale Skibe. Store Masser af europæiske og amerikanske Varer og Provisioner kom derfor til St. Thomas for derfra at føres videre til de andre Nationers Kolonier. Havnen vrimlede af danske, tyske, engelske, franske og spanske Skibe, og Masser af fremmede nedsatte sig i Byen for at faa Del i Fortjenesten. Fra 1792—1801 blev ikke mindre end 1,569 fremmede indskrevne som Borgere; Byen voksede hurtigt, der byggedes Mængder af Boliger og Pakhuse, og i 1799 havde Charlotte Amalie over 7000 Indbyggere.

Handelen blev ganske vist i høj Grad forulempet af engelske og franske Kapere, og høje var Klagerne derover. Men de mere fornuftige Folk indsaa dog, at det var selve den Tilstand, der skabte Kaperuvæsenet, som var Aarsag til deres vældige Fortjeneste.

I Slutningen af Aarhundredet, da Englændernes Overmod steg efter de store Sejre ved St. Vincent og Aboukir, steg ogsaa Vanskelighederne for den neutrale Søhandel. England vilde ikke anerkende, at neutralt Flag dækkede over fjendtlig Ladning, selv om den ikke var Krigskontrabande, og udvidede Kontrabandebegrebet til at omfatte saadanne Varer som Korn og Mel. Frankrig fulgte efter Evne i Eng-

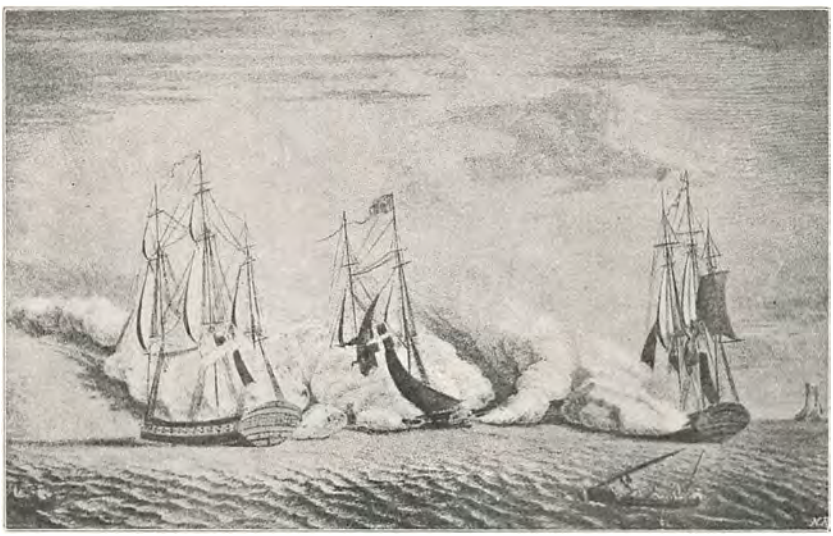


294. St. Croix. Frederikssted set fra Søen.

lands Fodspor. I Vestindien, hvor danske Skibe efter en saa udstrakt Maalestok befordrede fjendtligt Gods, maatte det komme og kom da ogsaa snart til Rivninger mellem konvoierende danske Krigsskibe og engelske Kapere.

I 1799 blev et Handelsskib, der var i Konvoi under Skonnerten »Vigilant«, Premierløjtnant Middelboe, angrebet af en engelsk Kaper paa 18 Kanoner »The Experiment«; men Middelboe aabnede Ilden, og Kaperen flygtede. Kort efter kom »The Experiment« i Kamp med den danske Skonnert »Iresine« (9 Kanoner), Premierløjtnant Lillienskjold, og da de havde beskudt hinanden i seks Timer uden at faa nogen Afgørelse, sendte Lillienskjold et Fartøj over til Kaperen med den Be-

sked, at han ikke havde mere Krudt, men var klar til at modtage Entring. Kaperkaptajnen beholdt ganske vist Fartøjsbesætningen som Fanger, men var ridderlig nok til at modtage Udfordringen og klappede paa Siden af »Iresine«. Entringen blev imidlertid afslaaet, og Kaperkaptajnen selv blev taget til Fange, hvorefter han og Lillienskjold blev enige om at udveksle Fanger og opgive Kampen, og de skiltes ad under de



295. Briggen »Lougen«s Kamp 3. Marts 1799 med to engelske Fregatter »Arab« og »Experiment«. Efter et samtidigt Stik.

høfligste Former. Næste Aar kæmpede »Vigilant« under Premierløjtnant Fædder med en større engelsk Kaper i Nærheden af St. Croix, og Fædder faldt; men saa kom Briggen »Lougen« (18 Kanoner) til og jog Kaperen bort. Samme Aar erobrede »Lougen« under Kaptajnløjtnant Jessen en engelsk Kaper »Eagle«, der blev kondemneret, fordi den havde drevet Sørøveri.

Kapere var der altsaa nok af, men de formaaede dog ikke at gøre noget større Skaar i Handelen. Derimod blev Herligheden afbrudt en kort Tid, da Krigen mellem Danmark og England i 1801 blev til Virkelighed, og Vestindien nød endda den Ære at være det første Sted, hvor det kom til Kamp.

Generalguvernør V. Lindemann paa St. Croix hørte i Februar Maa-

ned et Rygte om, at en engelsk Eskadre havde faaet Ordre til at besætte de danske Øer, og for at faa nærmere Underretning sendte han den 3. Marts de to Krigsskibe, han havde paa St. Croix, »Lougen«, stadig under Kptlt. Jessen, og »Vigilant« afsted til St. Thomas. Jessen lod »Vigilant« sejle et Stykke agten for »Lougen«, for at den, hvis han blev angrebet, kunde gaa tilbage til St. Croix og afgive Melding derom. Han blev virkelig, da han nærmede sig St. Thomas, angrebet af et engelsk Krigsskib »The Arab« paa 26 Kanoner og af Kaperen »Experiment«. »Vigilant« vendte straks om og slap, skarpt forfulgt af Kaperen, ind til Christianssted. »Lougen« og »Arab« beskød hinanden en Tid lang og led bægge en Del Skade, men Kampen endte uafgjort. »Lougen« gik ind til St. Thomas, og »Arab« hjem til Tortola.

Kort efter blev St. Thomas blokeret af en engelsk Eskadre, og den 1. April overgav Kommandanten, Oberst von Scholten, Øen til Englænderne, der beslagde »Lougen«, »Vigilant« og »Iresine« og holdt alle tre Øer besat indtil den 22. Februar 1802. I Besættelsestiden stod Handelen i Stampe, men da Øerne efter Fredsslutningen blev tilbagegivne til Danmark, antog den snart sit tidligere Omfang. Rigdommen væltede ind over St. Thomas, og med den Luksus og Last.

I 1804 hærgedes St. Thomas By af en frygtelig Ildebrand, der tilintetgjorde 1200 Huse og en stor Mængde ophobede Varer. Skaden ansloges til 11 Millioner vestindiske Daler. I 1806 opstod der hele to Ildebrande, der hver lagde c. 400 Huse i Aske, men Byen rejste sig meget hurtigt igen i en ny og bedre Skikkelse.

Langt alvorligere var det Slag, der ramte Øerne i 1807, da den anden dansk-engelske Krig brød ud. I Slutningen af Aaret blev de besat af en engelsk Styrke under General Mc Lean, og 1500 Mand engelske Tropper blev indkvarterede paa St. Thomas.

Man faar et ganske godt Billede af Krigsbegivenhedernes Indflydelse paa Handelens Omfang ved at betragte Størrelsen af Toldintraderne paa St. Thomas i denne Periode; de var i Tusinder Rdlr.

1791: 8,7	1795: 42,8	1799: 176,0	1804: 149,4
1792: 13,2	1796: 69,6	1800: 124,8	1805: 112,0
1793: 20,9	1797: 91,0	1802: 71,7	1806: 90,5
1794: 26,0	1798: 87,1	1803: 63,0	1807: 82,1

Efter at det i 1777 var blevet forbudt at indføre Slaver til dansk Vestindien med fremmede Skibe, var Tilførselen næppe nok tilstrækkelig til at vedligeholde deres Antal, end sige til at formere det; og det hjalp ikke, da Indførselen i 1785 atter blev tilladt fremmede. I 1780 var Antallet ganske vist 22,687, altsaa en Ubetydelighed større end i 1772, men i 1790 var det sunket til 22,119. Aarsagen til denne utilstrækkelige Tilgang var den, at den engelske Slavehandel næsten helt ophørte under den nordamerikanske Frihedskrig, og da de engelske Koloniers Behov var stort, opnaaedes der bedre Priser der end i de danske Kolonier. I de 12 Aar 1778—1789 udførtes der for dansk Regning 17,113 Negre fra Guinea, men kun 6,229 bragtes til de danske Øer. Der maatte altsaa gøres noget, og man nedsatte da i 1791 en Kommission til Overvejelse af Spørgsmaalet.

Fra Lægen Paul Erdmann Isert, der i Aarene 1783—86 gjorde Tjeneste i dansk Guinea, og som rejste derfra til Vestindien med det danske Slaveskib »Christiansborg«, foreligger der en Beskrivelse af Rejsen, hvoraf der i det følgende gives et Uddrag.

I Oktober Maaned 1786 afsejlede »Christiansborg« fra Guinea med 452 Slaver og 36 Europæere om Bord. Naar Skibet var i anden Tjeneste, kunde det ialt rumme 200 Mennesker, saa man kan tænke sig, hvordan de ulykkelige Negre maatte være stuvede sammen.

Tværs over Dækket, omtrent midtskibs, fandtes, som altid paa Slaveskibene, et højt og stærkt Træskod, Skansen, der fortil var ganske glat, saa man ikke kunde klatre op ad det, og paa Oversiden var det besat med Smaakanoner, der altid var ladte, og som affyredes hver Aften for at holde Slaverne i Skræk. Agten for Skansen boede Europæerne, og her var ogsaa de sorte Kvinder og Børn anbragte, medens de mandlige Slaver opholdt sig foran for dem. Mændene var lænkede sammen parvis, den enes Haand til den andens Fod, og naar de kom paa Dækket for at lufte sig, blev de yderligere lænkede sammen i lange Rækker. Da de var for mange til at faa Plads paa Dækket paa en Gang, var det kun hver anden Dag, de fik Lov at nyde den friske Luft, hver anden maatte de blive nede i de tæt stuvede, beklumrede Rum. Det var altsaa en meget ubehagelig Maade at rejse paa. Dertil havde

Slaverne de forfærdeligste Forestillinger om, hvad der ventede dem i Vestindien. En Neger spurgte saaledes en Dag Isert i fuldt Alvor, om hans Sko var lavet af Negerskind, for de var jo sorte; andre troede, at de blev ædt, og at der blev lavet Krudt af deres Knogler, og ingen af dem vilde tro, at de blot skulde anvendes til Markarbejde, da dette i deres Hjemstavn var saa uhyre let overkommeligt.

Man kan ikke undre sig over, at den umenneskelige Behandling, Slaverne ofte var Genstand for om Bord, og som de altid ventede sig, og de Rædsler, de troede at gaa i Møde ved Rejsens Afslutning, i Forbindelse med Sorgen over at forlade deres Hjem, ofte drev dem til at rejse sig mod de Hvide.



296. Dansk Slaveskib. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Isert fortæller, at Slaverne gjorde Oprør paa et hollandsk Skib i 1783, den Dag, det skulde afsejle fra Guinea, og dræbte alle Europæerne om Bord undtagen en lille Skibsdreng, som reddede sig op paa Stortoppen. Det var dog lykkedes Besætningen at affyre et Par Nødskud, før de blev overmandede; der kom derfor hurtig Hjælp fra Land, og da Slaverne indsaa, at det vilde gaa dem galt, løb en af dem ned i Krudtkammeret og sprængte Skibet i Luften. De vilde hellere dø end bortføres som Slaver. Skibsdrengen og ca. 30 Slaver blev fiskede op, men over 500 druknede. Samme Aar var der et engelsk Skib, hvor Slaverne gjorde Oprør og dræbte den hvide Besætning, hvorefter de lettede Ankeret og lod Skibet drive paa Land; men de fik ikke megen Fornøjelse deraf. Paa Stranden stod der en Del frie Negre, der

fangede dem alle sammen og solgte dem en Gang til som Slaver.

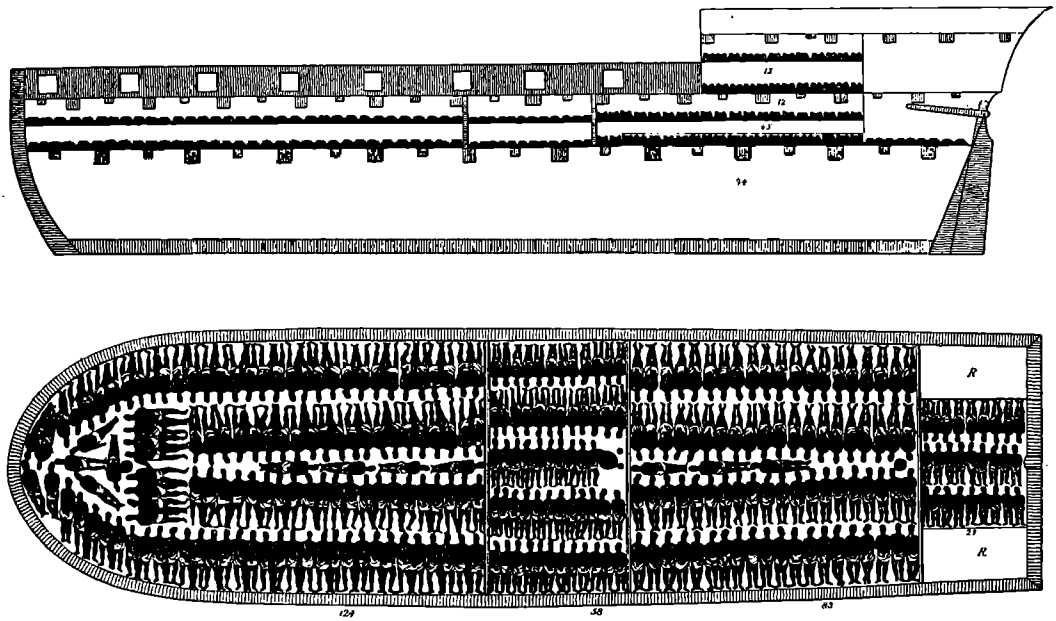
Paa Iserts Skib led Slaverne ingen særlig Overlast, men et Par Dage efter Afrejsen gjorde de alligevel Oprør.

Isert var gaaet ud paa Fordækket, hvor en Del af Slaverne var oppe at trække frisk Luft, og han stod fredeligt og spøgte med nogle, der tilhørte en Stamme, hvis Sprog han kendte. Pludselig blev der ganske stille paa Dækket, hvad der straks gjorde ham mistænksom, og han skyndte sig hen imod Skansedøren. Han var kun naaet halvt derhen, da han blev slaaet i Hovedet med Haandjærn, saa han faldt om, men han kunde dog krybe videre, og nu aabnede Overstyrmanden Døren og kom ud til ham. I samme Øjeblik lød Negrenes Krigsskrig, de rejste sig alle op og trængte hen mod Døren og søgte at lukke den op, da det ikke lykkedes, trak de Isert forefter for at tage Livet af ham. En af Negrene havde en Kniv, som han netop havde været ved at barbere en anden med, og med denne gav han Isert en vældig Flænge over Panden, Tindingen, Øret og langt ned i Halsen. Isert havde til alt Held et tykt Silketørklæde om Halsen, og medens Negeren søgte at skære igennem det, blev han dræbt af en Geværkugle fra Skansen; der blev nu skudt paa Negrene med Kanonerne, ladede med Ærter, hvad der fik dem til at trække sig saa langt forefter som mulig, og i Forskrækkelsen glemte de Isert, der netop havde Kræfter nok til at krybe agter efter. Da Besætningen saa gjorde et Udfald fra Skansen, tabte Negrene Modet, en Del af dem flygtede ned om Læ, men mange af dem vilde hellere dø end være Slaver og sprang over Bord. Adskillige af de Par, der saaledes kom i Vandet, var uenige, den ene vilde dø, den anden ikke, men da der blev kastet Reb ud til dem fra Skibet, blev nogle reddede. Paa den Maade mistede de Hvide 34 Slaver til deres store Sorg, for de var jo mange Penge værd.

Af Europæerne omkom ingen, og kun Isert og Overstyrmanden var saarede. Den sidstnævnte var under Tumulten krøbet ud af en Kanonport og entret agter efter, uden paa Skibssiden, og slap saaledes nogenlunde helskindet fra Affæren. Isert havde derimod foruden det frygtelige Snit faaet flere slemme Slag i Hovedet, men han kom sig dog i Løbet af Overrejsen.

Bortset fra dette Oprør var Rejsen meget heldig, og der døde kun

syv Negre under Overfarten, hvad der var ualmindelig lidt. Men der blev ogsaa gjort alt muligt for dem. Der blev overholdt stor Renlighed, og Luften om Læ blev holdt nogenlunde frisk ved Kuldsejl; Negrene kom saa meget som mulig paa Dækket, og imedens blev der røget om Læ med fugtigt Krudt. Negrenes Kost bestod hovedsagelig af



297. Snit og Plan af et Slaveskib. Fra Ingeborg Raunkiær: Poul Iserts Breve. Afstanden mellem Dækkene er opgivet til o. $5^1/_2$ Fod, men synes at have været mindre.

Majs, Ris og Jams; men der blev fanget en Mængde Dorader, saa alle ofte kunde bespises dermed. Der var da heller ingen Uroligheder blandt dem paa Resten af Rejsen.

Imidlertid var den offentlige Mening i den civiliserede Verden begyndt at rejse sig mod Menneskehandelen. I Virginien havde man allerede i 1776 afskaffet Slavehandelen; flere andre af de nordamerikanske Stater fulgte Eksemplet, og ved de forenede Staters Konstitutionsakt af 17. November 1783 blev det bestemt, at Slavehandelen helt skulde ophøre fra den 1. Januar 1808. Men det blev Danmark forbeholdt at være den første europæiske Nation, som traf denne menneskekærlige Foranstaltning.

Efter at den nedsatte Kommission havde endt sit Arbejde, blev det ved en Forordning af 16. Maj 1792 bestemt, at der foreløbig skulde gives større Frihed i Slavehandelen end hidtil, indtil de danske Kolonier var blevet tilstrækkelig forsynede, men derefter skulde den fuldstændig forbydes. Det tillodes alle Nationers Skibe at indføre Slaver til Vestindien, og for hver indført Slave maatte der udføres 2000 Pd. Raasukker; samtidig blev det forbudt at udføre Slaver fra Øerne. Endvidere blev det fastsat, at al Handel med Slaver skulde være forbudt danske Undersaatter fra Udgangen af 1802; der var altsaa en Frist paa 10 Aar til Komplettering af Bestanden. For at fremme Slavernes Formering paa Øerne, blev der i 1795 sat en dobbelt saa høj Kopskat paa mandlige Slaver som paa kvindelige.

Disse Foranstaltninger bevirkede straks en betydelig Forøgelse i Slavernes Antal; det var i 1796 25,450, i 1798 26,309 og i 1803 27,161.

Da Fristen nærmede sig sin Afslutning, ansøgte en Del af Planterne om at faa den forlænget med tre Aar, men Regeringen stod fast paa sit Standpunkt, og fra Begyndelsen af 1803 var den danske Slavehandel forbudt. Men det varede ganske vist adskillige Aar, før selve Slaveriet blev afskaffet.

I de engelske Kolonier blev Slavehandelen først forbudt den 1. Januar 1808.

b. Vestindien efter 1807.

Fra 1807 til 1815 var de dansk-vestindiske Øer besatte af Englænderne. Den før saa blomstrende Handel sygnede hen i denne Periode, men den blev dog ikke tilintetgjort; betydelige Mængder af vestindiske Produkter gik over St. Thomas til England under Navn af Frembringelser fra de engelske Kolonier, og europæiske Varer kom til Øerne i engelske Skibe. Men i St. Thomas Havn, der tidligere vrimlede af Skibe af alle mulige Nationaliteter, saas nu kun det engelske Flag. Der kunde dog være Skibe nok i Havnen; tre à fire Gange om Aaret samledes

engelske Skibe fra hele Vestindien i St. Thomas for at gaa samlede hjem under Konvoi, og disse Flaader kunde tælle over 400 Skibe.

Da Englænderne i April 1815 atter havde overleveret Øerne til Danmark, kom Handelen snart paa Fode igen. St. Thomas fik og bevarede længe en meget indbringende Stilling som Centrum for Skibsfarten paa Vestindien og for Transithandelen mellem Europa og baade Syd-Amerika og Antillerne.

Medens de spanske Kolonier i Syd-Amerika kæmpede for deres Uafhængighed med Moderlandet, det vil sige fra 1808—25, var Handelsskibene atter udsatte for Angreb af Kapere, denne Gang under columbisk og argentinsk Flag. Disse Kapere optraadte nærmest som Sørøvere, tog alt, hvad der var værd at tage, naar de mødte Skibe, der var svagere end de selv, og myrdede ofte baade Besætning og Passagerer paa deres Priser. Under denne Krig nedsatte mange spanske Flygtninge fra Syd-Amerika sig i Charlotte Amalie, og nogle af disse kom senere til at høre til Øens rigeste Købmænd.

Da det blev øjensynligt, at Syd-Amerika vilde faa Held til at afkaste Spaniens Aag, blev der fra forskellige europæiske Pladser aabnet direkte Forbindelser derpaa, der saaledes gik tabt for St. Thomas; men Øen blev holdt skadesløs, ved at Porto Rico samtidig tiltog i Folkemængde og Rigdom, og hele Handelen paa denne Ø besørgedes af Købmænd paa St. Thomas.

Handelen vedblev at staa i fuldt Flor i hele den første Halvdel af det 19. Aarhundrede. Ved Midten af Aarhundredet var Værdien af de til St. Thomas aarlig indførte Varer c. 5 Millioner Doll.; heraf udførtes for c. 2 Millioner til Porto Rico, Resten til de øvrige Antiller og Venezuela. Øen St. Thomas havde paa denne Tid c. 14,000 Indbyggere, og af disse levede kun c. 2,500 af Plantagerne.

Antallet af Skibe, som aarlig anløb St. Thomas Havn, var gennemsnitlig:

1821—1830:	2809 Skibe	paa	177,444 Tons.
1831—1840:	2557 —	-	161,408 —
1841—1850:	2169 —	-	108,281 —

I Aaret 1850 var der i St. Thomas Havn 507 danske Skibe paa tilsammen 35,507 Tons. I 1835 var Dampskibene begyndt at blande sig

i Sejlskibenes Vrimmel, hvilket havde til Følge, at det samlede Antal af Skibe tog af, medens Tonnagen tog stærkt til.

St. Thomas Havn blev Hovedstation for de engelske Postdampere, og allerede ved Aarhundredets Midte indførtes der til Brug for »Royal Mail Steam-packet Company« 42,000 Tons Kul aarlig.

I Aarhundredets anden Halvdel begyndte Tilbagegangen for Handelen. Sejlskibene afløstes efterhaanden af Dampskibene, og det muliggjordes derved i højere og højere Grad for baade de engelske og spanske Øer at frigøre sig fra St. Thomas som Stabelplads. Kun som Kulstation bevarede St. Thomas Havn Betydning, og denne Betydning voksede i det 20. Aarhundrede, da Havnen blev stærkt benyttet af Østasiatisk Kompagni og Hamborg-Amerika Liniens Skibe. I 1910 blev Havnen anløbet af 38 Krigsskibe, 446 Handelsdampere, 265 Sejlskibe over 25 Tons og 1895 Fartøjer under 25 Tons, og der indførtes 103,500 Tons Kul.

Antallet af Skibe stod saaledes Maal med Havnens gyldne Tid i Fyrrerne, og Tonnagen var langt større; men Ladningerne blev i Skibene og bragte ikke Rigdom til Huse.

Medens Beboerne paa St. Thomas for langt den største Dels Vedkommende levede af Handelen, og kun et ringe Mindretal af Plantagedriften, var det omvendte Tilfældet paa de to andre Øer, og for disse har Tiden efter Napoleonskrigen været en fortsat Tilbagegang. Hertil har der været to Aarsager: Fremkomsten af Roesukkeret, der mere og mere gjorde Europa uafhængig af den vestindiske Sukkerproduktion, og Slaveriets Afskaffelse, der fordyrede Plantagedriften i en væsentlig Grad og vanskeliggjorde Tilvejebringelsen af den fornødne Arbejdskraft. Som tidligere omtalt blev det i 1792 forbudt at udføre Slaver fra dansk Vestindien, medens Forbudet mod Indførsel traadte i Kraft ved Udgangen af 1802. Disse Forbud blev dog jævnlig overtraadt; der maatte saaledes i 1832 fastsættes betydelige Straffe, Mulkter fra 500—1500 Rdlr. for Udførsel af en Slave eller Slavinde og i 1835 fastsættes Straffe, der varierede fra Mulkt til 20 Aars Fæstningsarbejde for Indførsel af Slaver. Medens Antallet af Slaver var i stadig Aftagende efter 1802, fordi Fødslerne ikke nær kunde holde Trit med Dødsfaldene, var det dog først i 1848, at Slaveriet helt blev afskaffet.

I Juli Maaned 1847 blev det bestemt, at alle Børn, der fødtes af Slaver, skulde være fri, og at Slaveriet helt skulde ophøre efter Forløbet af 12 Aar. Denne Bestemmelse vakte dog ingen Glæde blandt Slaverne, men fremkaldte tværtimod megen Misfornøjelse over, at de skulde vente saa længe paa Friheden, og Aaret efter udbrød der Oprør blandt Slaverne paa St. Croix.



298. St. Croix. Hospitalet i Christianssted efter Orkanen 9. Oktober 1916.

Skønt Planen for Oprøret blev lagt længe før Udbruddet og var vedtaget af en stor Del af Øens Slaver, blev den holdt godt hemmelig. Ganske vist var der sendt Advarsler fra Tortola til Guvernementet, men Guvernøren, von Scholten, har maaske ikke troet paa Muligheden af et Oprør, i alt Fald gjorde han intet for at imødegaa det.

Den 2. Juli 1848, en Søndag, forløb paa den sædvanlige rolige og fredelige Maade, men pludselig, Kl. 8 Aften, blev der samtidig fra en stor Mængde Plantager ringet Allarm som det aftalte Signal for Slaverne til at begynde Rejsningen. Rædsel greb alle de Hvide paa Øen, der frygtede en Gentagelse i større Maalestok af Oprøret i 1732 paa St. Jan, og mange flygtede straks om Bord i de Skibe, der laa ved Frederikssted og Christianssted. Det viste sig dog, at Skrækken foreløbig var ugrundet, der blev ingen Voldsomheder udøvet i Løbet af Natten, hverken mod Personer eller Ejendom. I Frederikssted henvendte en Del af Ind-

byggerne sig til Autoriteterne om Ordre til med Militsen at imødegaa Oprørerne, men Svaret var benægtende; der blev blot sendt Meddelelse om det passerede til Guvernøren, der opholdt sig i Christianssted.

Den følgende Morgen marcherede en Flok paa 2000 Negre ind i Frederikssted, uden at møde nogen som helst Modstand, og gik direkte til Fortet og forlangte Friheden. Hertil svarede den kommanderende Officer, at Guvernøren ikke var til Stede, og at han selv ikke havde Myndighed til at gaa ind paa Forlangendet. Slavernes Antal blev imidlertid stærkt forøget, idet en anden Flok paa c. 3000 Mand sluttede sig til dem, og derved voksede deres Selvtillid. De ødelagde Politistationen og forskellige Embedsmænds Boliger og truede med, at de vilde brænde Byen af, dersom de ikke fik et bekræftende Svar til Kl. 4 Em.

Efter nogen Tids Forløb kom Guvernøren kørende fra Christianssted, og en stor Menneskemængde samlede sig straks omkring Fortet, hvor han var taget ind, i største Spænding for at høre hans Afgørelse. Den faldt efter nogen Tids Tøven: Der blev proklameret Frihed for alle Slaver i Dansk Vestindien. Herefter faldt der foreløbig Ro over Sindene, og en Del af Slaverne vendte straks tilbage til Plantagerne.

I Christianssted havde en Flok Negre samme Morgen forsøgt at trænge ind, men her havde Militsen besat Hovedadgangene. Negrene pressede paa for at komme ind og adlød ikke en Ordre til at gaa tilbage, heller ikke hjalp det, at der blev skudt et løst Skud med en Feltkanon for at forskrække dem; først da en behjertet Officer, tværtimod sin Ordre, affyrede et Kardæskskud imod dem, der dræbte og saarede en Mængde, flygtede de og opgav videre Forsøg paa at trænge ind i Byen.

Natten efter den 3. saas fra Byerne talrige Ildebrande rundt omkring paa Øen, og næste Morgen rykkede en Negerhob atter mod Frederikssted. Her havde Autoriteterne imidlertid fattet sig oven paa Gaarsdagens Forskrækkelse og havde kaldt Militsen under Vaaben, og da Negrene saa, at de vilde møde Modstand, trak de sig straks tilbage til Landet. Der blev intet Forsøg gjort paa at angribe Christianssted. Derimod blev der paa Landet ødelagt adskillige Plantager.

Den 4. om Morgenen kom Skonnerten »Vigilant« fra St. Croix til St. Thomas med den forfærdende Efterretning om Oprøret, og Ophidselsen blev ikke mindre, da Slavernes Frigivelse kort efter blev proklameret i Gaderne af Trommeslagere, men Skrækken lagde sig snart; i Byen dansede Negerkvinder og Børn af Glæde om Trommeslagerne, og paa Landet blev Slaverne roligt ved deres Arbejde. Men om Natten saas Skæret fra Ildebrandene paa St. Croix og vedligeholdt Uroen for Venner og Bekendte der. Den 5. kom »Vigilant« igen



299. St. Croix. Sukkermark.

fra St. Croix med Forlangende om øjeblikkelig Hjælp af Militsen fra St. Thomas, og om at sende Bud til Porto Rico om Hjælp af spanske Tropper. Et engelsk Krigsskib, »Thunderer«, der laa i St. Thomas Havn, blev opfordret til at gaa til St. Croix til Hjælp, men da man imidlertid paa St. Thomas hørte Rygter om, at Negrene paa Landet her havde nedlagt Arbejdet og tænkte paa at marchere mod Byen, blev »Thunderer« liggende til Beskyttelse for Byen; der skete dog intet af Betydning paa denne Ø.

Endnu den 7. var Negrene i Besiddelse af hele St. Croix med Undtagelse af de to Byer; men denne Dag ankom der en spansk Styrke paa 500 Mand Infanteri foruden nogle Ingeniørtropper og et Par Feltkanoner, og da Guvernør von Scholten nu overgav sin Myndighed til Viceguvernøren, kom der Fart i Tingene. Dagen efter marcherede Tropper fra bægge Byerne ud paa Øen, Oprørernes øverste Leder,

Buddoc, og flere andre Førere blev uden Vanskelighed arresterede, og Ordenen blev snart genoprettet.

Det viste sig, at Negrene paa mange Plantager var forblevet tro mod deres Herrer og endog havde kæmpet modigt for at forsvare disses Ejendom mod Oprørerne, hvorimod andre Plantager havde lidt mere eller mindre; det var dog navnlig Møbler og Madvarer, det var gaaet ud over, og Klæder og Smaating, der var røvede. Kun faa Bygninger var ødelagte. Og ingen Hvid var bleven dræbt.

At Ødelæggelserne holdt sig inden for ret beskedne Grænser, og at ikke en eneste hvid Person faldt som Offer for Slavernes Hævn, er forbavsende og vidner i høj Grad baade om det gode Forhold, der maa have hersket paa denne Tid mellem Herre og Slave, og om en god Moral blandt Slaverne. Vel var der blandt Slaverne næppe mange, der var indfødte Afrikanere, og det var alene af den Grund naturligt, at de var af et blidere Naturel end dem, der i 1732 befolkede St. Jan; men for en stor Del maa Oprørets fredsommelige Karakter tilskrives Kristendommens mildnende Indflydelse paa Slavernes Sind.

Medens det hurtigt lykkedes at dæmpe Oprøret, viste det sig ulige vanskeligere igen at faa Plantagearbejdet i regelmæssig Gang; alt for mange Negre forstod ved Frihed, Frihed for alt Arbejde — kan man egentlig undre sig over, at de Sorte i den Retning ikke stod over deres hvide Brødre? — og der maatte træffes meget skarpe Foranstaltninger for at faa det nødvendige Markarbejde besørget.

I Slutningen af 1848 kom Peter Hansen til Vestindien som kgl. Kommissarius og Interims-Guvernør med Fuldmagt til at træffe alle de Foranstaltninger, der var nødvendige for at komme over Vanskelighederne, og det lykkedes ham virkelig at bringe Ro i Arbejdsforholdene. En Arbejderlov, som han udstedte den 28. Januar 1849, ordnede Forholdet mellem Plantageejerne og de frie Arbejdere paa en saa tilfredsstillende Maade, at Plantagedriften atter kom i Gang, næsten i sit fulde Omfang, men ganske vist med betydelig forøgede Driftsudgifter.

Medens Ploven havde været næsten ukendt i Vestindien i det 18. Aarhundrede, kom den snart i Brug over alt, hvor det var muligt, efter Slaveriets Ophør. Den første dampdrevne Sukkermølle byggedes paa

St. Croix i 1816, den anden i 1838, men i 1852 var der 40 saadanne i Gang.

I det 18. Aarhundrede dyrkedes der paa St. Croix foruden Sukkeret ikke saa lidt Bomuld. Der udførtes i 1792 70 Tons, men da Sukkerpriserne steg under Napoleonskrigene, ophørte Bomuldsdyrkningen næsten ganske. Den optoges igen ved Bomuldsprisernes Stigning kort før Begyndelsen af den nordamerikanske Borgerkrig, men sygnede atter hen for først at blive genoplivet af *Plantageselskabet Dansk Vestindien* i Begyndelsen af vort Aarhundrede.

Sukkerproduktionen paa St. Thomas og St. Jan tilsammen var i det 19. Aarhundrede, før Slaveriets Afskaffelse, c. 1000 Tons aarlig, men svandt efter den Tid ind til en ren Ubetydelighed. Paa St. Croix var den ved det 19. Aarhundredes Begyndelse c. 15,000 Tons, i Løbet af Aarhundredet følgende:

1820: 10,900 Tons.	1855—60: 6,000 Tons.	1880—90: 8,500 Tons.
1830: 10,600 —	1860—70: 7,000 —	1900—10: 11,000 —
1840: 9,000 —	1872—77: 4,200 —	
1850—55: 6,700 —	1874: 2,000 —	

Tallene viser en fortsat Nedgang, hvis Kulmination naaedes i Midten af Halvfjerdserne som Følge af en Række tørre Aar; men derefter bragte bedre Dyrknings- og Tilvirkningsmetoder atter Fremgang, og i Begyndelsen af vort Aarhundrede har Plantageselskabet Dansk Vestindien bragt Produktionen op til samme Højde som 90 Aar tidligere.

Til en vis Grad kan Variationen i Folkemængden siges at give et Billede af Øernes økonomiske Tilstand gennem Tiderne, og den skal derfor anføres:

	St. Croix	St. Thomas	St. Jan	I alt
1773:	21,809	4,371	2,402	28,582
1796:	28,803	4,734	2,120	36,657
1835:	26,681	14,022	2,475	43,178
1850:	23,720	13,666	2,228	39,614
1860:	23,194	13,463	1,574	38,231
1880:	18,430	14,389	944	33,763
1890:	19,783	12,019	984	32,786
1901:	18,590	11,012	925	30,527

Tilbagegangen baade i Handel og Produktion efter Midten af forrige Aarhundrede gjorde i højere og højere Grad Øerne afhængige af Statstilskud, og Tanken om at sælge dem dukkede snart frem. Den første Salgsplan blev dog fremført ikke af Danmark, men af de forenede Stater, da Nordstaterne under Borgerkrigen i høj Grad havde savnet en Flaadebasis i det karaibiske Hav, og St. Thomas vilde være vel egnet som saadan. Forhandlingerne indlededes i 1865, men trak i Langdrag paa Grund af de urolige politiske Forhold i Europa; de førte sluttelig, i 1867, til en Traktat mellem den danske og den amerikanske Regering, hvorefter Danmark skulde overlade Staterne St. Thomas og St. Jan for $7^1/_2$ Mill. Doll. St. Croix var ikke indbefattet i Salget, fordi Frankrig, der ifølge Købsoverenskomsten i 1733 skulde give sit Samtykke, nægtede dette. En Folkeafstemning paa Øerne gav 1244 Stemmer for og kun 22 imod Salget, bægge den danske Rigsdags Ting gav sin Tilslutning til Traktaten, men de forenede Staters Senat nægtede, af indrepolitiske Grunde, sit Samtykke, saa Planen maatte opgives.

Efter at Planen atter havde været fremme et Par Gange, blev den efter den spansk-amerikanske Krig for Alvor taget op til Overvejelse i 1901. Ifølge en af Regeringerne foreslaaet Traktat skulde de tre Øer sælges for 10 Mill. Doll.; Frankrig gav denne Gang beredvillig sit Samtykke, Traktaten blev hurtig vedtaget i Amerika og ligeledes i det danske Folketing, men Landstinget satte sig, med 1 Stemmes Majoritet, derimod.

Efter at Salgsplanen atter var strandet, blev der fra dansk Side gjort betydelige Anstrengelser for at gøre Øerne frugtbringende. For at udnytte de Chancer, som Aabningen af Panamakanalen kunde byde St. Thomas som Kulstation, blev der dannet et Selskab med det Formaal at forbedre og uddybe Havnen; Selskabets oprindelige, meget omfattende Plan, maatte ganske vist opgives, da tilstrækkelig Kapital ikke kunde rejses i Danmark, og de forenede Stater satte sig imod, at den blev tilvejebragt i Udlandet, men et betydeligt Arbejde blev dog udført.

Det tidligere nævnte Plantageselskab tog med Kraft fat paa Opdyrkningen af St. Croix, hvor en stor Mængde Plantager efterhaanden

var opgivet og gaaet i Busk. Der blev indført adskillige Forbedringer i Landbruget, Dampplove blev indførte, Dyrkning af nye Planter blev forsøgt, og største Delen af Øen kom under Kultur. Men skønt Produktionen naaede et betydeligt Omfang, blev Selskabet pekuniært ikke noget fordelagtigt Foretagende. Kun faa Aar havde det Overskud,



300. St. Croix. Christianssted, King's Street.

og i Perioden 1904—14 havde det i alt et Tab paa c. 619,000 Kr. Aarsagen hertil var hovedsagelig en Række tørre Aar og en Del hæftige Storme. Selskabet maatte ogsaa kæmpe med vanskelige Arbejderforhold, idet Arbejdet paa Panamakanalen trak mange Negre bort fra Øerne, og Arbejdslønnen maatte sættes højere op, end Virksomheden kunde bære.

De vanskelige Tider forvoldte som sædvanlig Uro blandt Negrene, der stod under Ledelse af Hamilton Jackson, og Uroen var saa alvorlig, at den danske Regering i 1915 sendte Krysseren »Valkyrien« derover under Kommandør Konow.

Under Krysserens Ophold udnævntes Kommandør Konow til

Guvernør. Han fik som saadan et stort Arbejde med at bøde paa de Ulykker, der anrettedes af en voldsom Orkan, som i 1916 lagde en stor Mængde Bygninger øde, og med at ordne Overleveringen af Øerne til de forenede Stater i Nordamerika.

Tanken om Salg var nemlig ikke blevet opgivet efter det mislykkede Forsøg i 1901. I 1916 blev det Offentligheden bekendt, at der var Underhandlinger i Gang, og denne Gang førte de til et Resultat, skønt der i Danmark var stærk Stemning imod Salget i store Kredse af Befolkningen. En Folkeafstemning gav 283,694 Stemmer for og 157,596 imod Salget. Øerne blev derefter solgt til de forenede Stater for 25 Mill. Doll., og den 17. Januar 1917 fandt Overleveringen Sted.

Danmark havde mistet sine sidste tropiske Kolonier.

3. Sejladsen paa Dansk Guinea.

Den Del af Guineakysten, der har været besat af de Danske, ligger mellem *Cap tres puntas* og Nigerfloden; den vestlige Del hører til den Strækning, der kaldes Guldkysten, den østlige til Slavekysten.

Kysten er flad og sandet i et Par Miles Bredde, uden naturlige Havne, og Sejlskibe, der anløber den, maa ankre langt til Søs for ikke ved pludselig opstaaende Uvejr at risikere at drive paa Land.

Indenfor hæver Landet sig og er saa tæt bevokset med Skov og Krat, at de indfødte næppe kan vedligeholde en Fodsti mellem Landsbyerne. Jorden er meget frugtbar, navnlig oppe i Landet; ved Kysten dyrker de indfødte den nødig, da de ikke finder det tilstrækkelig lønnende; dog bærer den her 100 à 200 Fold, og naar den dyrkes af Europæere indtil 500 Fold.

Kystlandet gennemstrømmes af nogle mindre Vandløb og af en større Flod, Rio Volta, der en Mils Vej inden for Mundingen danner en stor Sø, hvori der findes talrige Øer. Floden styrter sig i Havet med

saa stor Voldsomhed, at Skumsprøjtet kan ses i flere Mils Afstand; derfra stammer dens Navn.

Uden for Floder og Vandløb findes der ved Kysten intet naturligt Drikkevand; Negrene hjælper sig med at grave Huller i Nærheden af Stranden og drikker det Brakvand, som samler sig deri, medens Europæerne samler Regnvand i store, murede Cisterner.

Varmen er omtrent altid ens, Nat og Dag 28—30°, og Luften for det meste ren og klar. I Harmattatiden, December—Januar, er Luften dog usigtbar og støvfyldt, og det blæser en tør, brændende hed Østenvind. I Maanederne Juli—September kan det ofte være Taage og Dis. Der er en lille Regntid i Oktober og en stor i April—Juni; Regnen falder paa disse Tider i voldsomme Byger, Travater, der opstaar pludselig, ledsagede af Storm og Torden; men Stormen lægger sig i Reglen i Løbet af en halv Time, og Regnen hører op et Par Timer senere.

Af Planterigets Frembringelser kan nævnes: Kokos, Pisanger, Ananas, Lemoner, Indigo, Bomuld og Jams; Skovene vrimler af store og smaa vilde Dyr, Havet og Floderne af Fisk.

Landet beboedes af en Mængde forskellige Negerstammer, der var temmelig dovne. Men de behøvede heller ikke at bestille meget, for at den overvældende rige Natur skulde give dem, hvad de behøvede. En Slags Industri fandtes dog, idet Kystnegrene udvandt en Del Salt af Søvandet. De var dygtige Baadfolk, og kun i deres Fartøjer kunde Mennesker og Varer transporteres mellem Skib og Land gennem Brændingen.

Den første europæiske Nation, der satte sig fast paa Guineakysten, var Portugiserne, idet Kong Dom Joan II af Portugal i 1491 sendte en Flaade under Diego Dezabueija dertil for at omvende Kong Caramanza til Kristendommen og erhverve en fast Plads. Det sidste lykkedes, og han byggede Fortet *El Mina*. Portugiserne beholdt i nogen Tid den guineiske Handel for sig selv, særlig Slavehandelen, der fik sin første lovlige Sanktion i 1517 af Kejser Carl V. Men i Løbet af det 16. Aarhundrede kom dog baade Hollænderne og Englænderne til Guinea, og faa Aar efter Frederik II.s Tronbestigelse begyndte ogsaa Danske at handle her, dog uden Regeringens Sanktion. I 1625 gav

Kong Christian IV, som tidligere nævnt, Johan de Villem og Konsorter Tilladelse til at oprette et *vestindisk Kompagni*, der ogsaa fik Ret til at besejle Guinea, og i 1643 stiftedes af Brødrene Braem et *guineisk og afrikansk Kompagni*, men intet af disse Foretagender synes at være kommet i Gang.

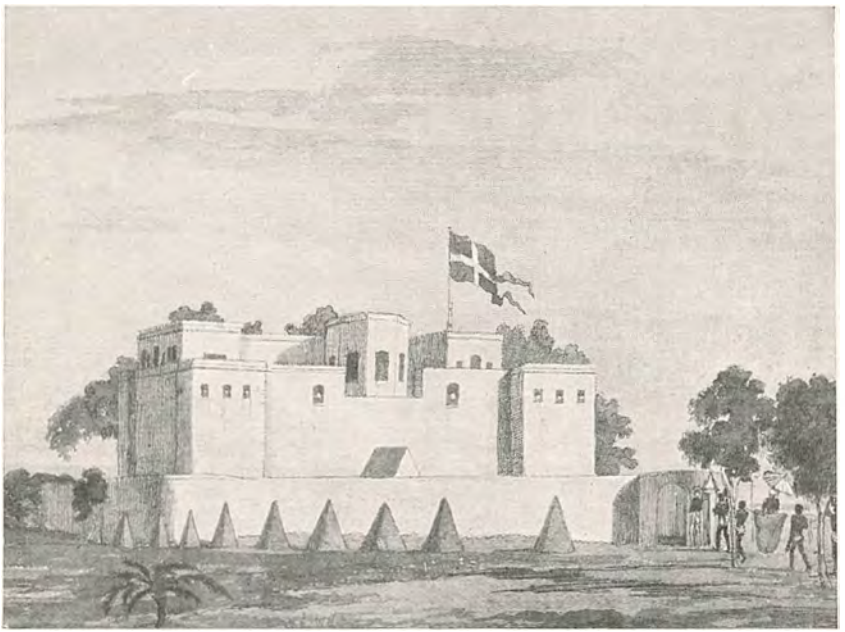
I 1649 blev der i Sverige oprettet et Kompagni for den afrikanske Handel; dette kom Aaret efter i Besiddelse af en Grund paa Guldkysten og byggede et Fort, *Carolusberg*, ved Cap Coast, og kort efter erhvervede nogle danske Købmænd en Loge tæt derved. Under Krigen mellem Danmark og Sverige i 1657—58 gik imidlertid Direktøren for det svenske Kompagni, Henrik Carloff, i dansk Tjeneste. I 1658 kom han med et dansk Skib til Guinea, hvor han overrumplede og erobrede Carolusberg tillige med flere andre Besiddelser, som Svenskerne havde faaet der i Nærheden, navnlig Forterne ved Tacquerarij og Anemabo og en Loge i Orsou, og disse Pladser blev ved Fredsslutningen overladte til Danmark.

Derefter oprettede Frederik III et afrikansk-guineisk Compagni i Glückstadt og gav det ved Oktroi af 1659 Privilegium paa Handel og Sejlads paa den frie Del af Guldkysten. I Oktober samme Aar kom dets første Guvernør, Jost Cramer, derud; men allerede før han naaede sit Bestemmelsessted, var det hollandske vestindiske Kompagni, hvis Guvernør i Guinea, Jaspar von Heuszden, var meget fjendtligsindet mod Danmark, begyndt at lægge de Danske alvorlige Hindringer i Vejen. I April Maaned 1659 lokkede Heuszden den danske Kommandant paa Carolusberg, Samuel Schmidt, til at overgive sig alle de nyerhvervede danske Besiddelser, dels ved at indbilde ham, at Danmark var erobret af Sverige, dels ved at bestikke ham med 5000 Rdlr.; men kort efter erobrede den Negerkonge, som ejede Landet, Kongen af Fetu, Carolusberg fra Hollænderne og gav det i 1660 tilbage til Svenskerne.

Jost Cramer, der aabenbart maa have været ganske godt beslaaet med Penge, kom dog ikke til at staa med bare Hænder; allerede samme Aar han kom derud, købte han paa Kompagniets Vegne af Kongen af Fetu en Loge i *Cabo Corco* (Cap Coast) og Bjærget Amanfro, — hvor der byggedes et Fort, *Frederiksberg*, — af Kongen af Sabau Bjærget

Kongo, hvor der byggedes en Loge, og af Kongen af Accra Logen i Orsou, hvor Fortet *Christiansborg* blev bygget. To Aar senere erhvervedes endvidere en Loge i Bagos ved Rio Siera Liona.

Hollænderne vedblev imidlertid med Fjendtlighederne. Endnu i 1659 jog de to danske Kompagniskibe »St. Martin« og »die Liebe« og Aaret efter Skibet »Fredericus« bort fra Frederiksberg og Cabo Corco



301. Fortet »Kongensten«. Efter en Tegning tilhørende Kapt. H. V. Wrisberg.

og forhindrede dem i at handle. I 1661 opbragte de »Curier von Venetien« over 100 Mil fra Guldkysten og bragte det til *El Mina*, som de tidligere havde erobret fra Portugiserne og gjort til deres Hovedfort, hvor Besætningen blev kastet i Fængsel, og samme Aar forhindrede de atter »St. Martin«, der kom lastet fra Glückstadt, i at gaa ind til Frederiksberg. Det naaede dog ind til Orsou, hvor der allerede laa et andet dansk Skib, »Fortuna«. Det følgende Aar opbragte Hollænderne et lastet Skib »Wapen von Glückstadt« i rum Sø, og Skibene »Fredericus« og »Christianus« blev beskudte af tre hollandske Skibe, da de vilde anløbe Frederiksberg; men da de besvarede Ilden, naaede de dog ind, og Hollænderne trak sig tilbage.

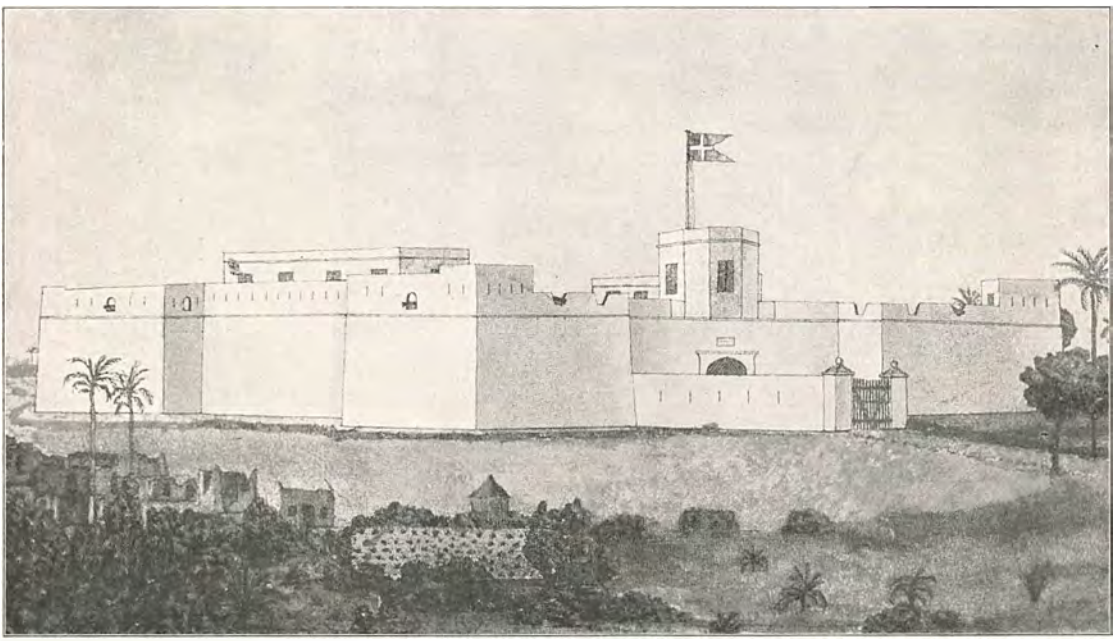
Det var ikke alene de danske Skibe, der led Overlast; i 1661 plyndrede Hollænderne den danske Loge paa Kongobjærget og Aaret efter Logen i Bagos; men de Besværinger, som i Anledning af alle disse Overfald blev fremførte i Holland, førte ikke til noget, trods det venskabelige Forhold mellem dette Land og Danmark.

Efter at Svenskerne i 1660 havde faaet Carolusberg igen, og der i tre Aar intet svensk Skib var kommet til Kysten, erobrede Kongen af Fetu det tilbage i 1663 og overlod det derefter til det hollandske vestindiske Kompagni paa den Betingelse, at dette skulde bevare et godt Forhold til de Danske. Ikke desto mindre overfaldt Hollænderne Aaret efter den danske Loge ved Cabo Corco og slæbte de derværende Danske til El Mina, hvorefter de gav sig til at beskyde Frederiksberg. De Danske fik imidlertid Hjælp af en engelsk Eskadre, og nu blev Carolusberg beskudt baade fra Land- og Søsiden, indtil den maatte overgive sig.

Omfanget af det glückstadske Kompagnis Handel maa, efter Antallet af de ovenfor nævnte Skibe at dømme, have været ganske betydeligt i den første Tid. Det er formentlig særlig Guld og Elfenben, man har hentet, da Slavehandelen ikke kan have haft nogen Betydning, saa længe Danmark intet Afsætningsmarked havde for denne Vare. Handelen er dog snart sygnet hen; i 1671 forlangte Kongen Sikkerhed af Kompagniet for Handelens Fortsættelse, da det ellers skulde staa det samme Aar oprettede vestindiske Kompagni frit for at »antage samme«, og Aaret efter udstedtes Patent for et guineisk Kompagni i København. Dette guineiske Kompagni udsendte Aaret efter et Skib til Guinea, der bragte 103 Slaver derfra til St. Thomas, men i 1674 overtoges Handelen af det vestindiske Kompagni. Et Skib fra Bergen fik dog ogsaa Tilladelse til at foretage en Handelsrejse dertil, »dog at Slavehandelen alene bliver for det danske vestindiske Kompagni, saa at ingen det derudi nogen Indpas gør«. Det glückstadske Kompagni eksisterede i øvrigt endnu, og først i 1680 fik det vestindiske Kompagni Eneret paa Handelen paa Guinea og overtog Forterne mod en Godtgørelse til det glückstadtske.

Det vestindiske Kompagni drev dog ikke den guineiske Handel med megen Energi, hvad man blandt andet kan skønne af, at det i 1684 til-

lodes en privat Mand i København, Holger Pauli, at udrede saa mange Skibe som mulig til den afrikanske Handel, »da Kompagniet agtede i nogle Aar at stille denne i Bero«. Men i nogen større Udstrækning er denne Tilladelse aabenbart ikke blevet benyttet, thi i 1689 overdroges hele Handelen paa Guinea til Assessor i Kommercekollegiet Arff, der-



302. Fortet »Prinsensten«. Efter W. Svedstrups Tegning i Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

under ogsaa Slavehandelen, mod at han skulde svare Kompagniet en Rekognition paa 2%; Kompagniet forbeholdt sig udtrykkelig Ret til at deltage i Slavehandelen, uden dog vistnok at benytte sig deraf.

Tilstanden paa Kysten var i denne Tid ikke synderlig stabil for de Danske. I 1685 pantsatte Kommandanten paa Fortet Frederiksberg, Hans Lykke, uden Tilladelse dette til Englænderne, som beholdt det under Navnet *Cap Coast Castle*. Fortet Christiansborg blev paa en forrædersk Maade solgt i 1679 til Portugiserne af en Købmand, Peder Bolt, men det blev dog fire Aar efter atter tilbagegivet, og Arff lod i 1691 Fæstningsværkerne betydelig forstærke; det var efter den Tid en massiv og stærk Bygning, 60 Alen i Kvadrat, med 4 Bastioner og

armeret med 40 Kanoner; ikke desto mindre blev det to Aar senere erobret af Aqvambostammen og maatte tilbagekøbes fra den for Varer til en Værdi af 3000 Rdlr.

Skønt Arff straks tog godt fat, — han sendte i 1693 tre Skibe til Guinea for at overtage Forter og Loger, — kunde han ikke holde Handelen i Gang, og i 1696 fik det vestindisk-guineiske Kompagni atter Eneret paa den. Det beholdt denne Eneret, indtil der, efter Erhvervelsen af St. Croix, blev et stærkt forøget Begær efter Slaver i dansk Vestindien. Kompagniet besluttede i Slutningen af 1696 for første Gang selv at forsøge sig med Slavehandelen, men da det ikke raadede over tilstrækkelig Kapital, fik det en rig Købmand, Jakob Lerke til at indskyde Halvdelen af det nødvendige Beløb. Forsøget var ikke heldigt. Skibet »Kiøbenhavns Børs« fik 506 Slaver om Bord ved Fortet Christiansborg, men da det naaede St. Thomas havde et Mytteri, hvor under en Del var blevet dræbt, og Skørbug formindsket Antallet til 259, og af disse døde 37 kort efter Landsætningen. Allerede før Efterretningen om dette triste Resultat naaede København, var endnu et Skib »Christian V« blevet udrustet af de mest velhavende af Kompagniets Aktionærer; det var noget heldigere end det første, idet det af 549 Slaver, der toges om Bord i Guinea, bragte 353 helskindede til St. Thomas. Det tredie Skib, der udsendtes, »Frederik IV«, var meget uheldigt; det mistede af 538 Slaver ikke mindre end 300 under Vejs.

Det kan ikke undre, at Kompagniet efter disse Uheld ikke gjorde meget ud af Slavehandelen, der dog kunde være meget indbringende; den Pris, Kompagniet betalte paa Kysten, varierede i Perioden 1697—1733 mellem 45 og 80 Rdlr. pr. Stk., medens Planterne paa St. Thomas i samme Periode maatte betale 80—150 Rdlr.

Ved en Plakat af 24. April 1735 tillodes det alle Kongens Undersaatter at handle paa Guinea, ligesom paa Vestindien, mod at betale en Afgift til Kompagniet paa 2 Rdlr. pr. Læst af Skibets Drægtighed og mod ikke at bringe de hjembragte Varer til København; dette forbeholdtes Kompagniet alene. Den private Handel indskrænkedes i 1746 til kun at maatte drives paa København, og Aaret efter blev den helt forbudt, idet »det Kgl. Octr. Westindiske og Guineiske Kompagni«, der som omtalt under »Vestindien« havde forøget sin Aktie-

kapital, nu mente selv at kunne drive Handelen med tilstrækkelig Kraft.

Al Ud- og Indførsel fra dansk Guinea foregik ved Hovedfortet Christiansborg, hvor de Varer, som opkøbtes fra de indfødte ved de øvrige Forter og Loger, samledes. De Varer, der indførtes, var Silke- og Bomuldstøjer, Køkkensager, Kobber- og Messingarmbaand, Glasperler og andet Flitterstads og navnlig en Mængde Brændevin. Der udførtes Guld, Elfenben, Voks, Krydderier og Slaver. I den første Tid var det ganske betydelige Mængder Guld, de Danske hentede, thi den Negerstamme, som da ejede den Strækning, hvor Forterne Christiansborg og senere Fredensborg laa, Akemisterne, var dygtige Guldgravere og solgte ofte for 2—3000 Rdlr. Guld til de Danske paa en Dag. Men i 1742 blev de overvundne og næsten udryddede af Assiantierne, og efter den Tid falbødes der næsten intet Guld. Handelen med Elfenben var ikke betydelig, da Kompagniet havde fastsat en saa lav Pris derpaa, at Negrene foretrak at sælge det til Englænderne og Hollænderne. Den vigtigste Vare var og blev Slaverne.

Slaverne anskaffedes gennem indfødte Købmænd, der drog rundt i Landet og opkøbte dem dels hos Fyrsterne, dels hos private Folk. De fleste Slaver var Krigsfanger, som den ene Negerstamme havde taget fra den anden; Resten var dels Forbrydere, der som Straf blev gjorte til Slaver, dels Skyldnere der ikke kunde betale deres Gæld.

Efter alle Beretninger var der paa Guineakysten, før Europæernes Ankomst, en meget talrig Negerbefolkning, der førte et højst idyllisk Liv. Krig kendtes ikke, Tyveri heller ikke, da Jorden og Havet gav Overflod af Føde for næsten intet Arbejde og Klæder ikke brugtes; den eneste ret almindelige Forbrydelse var Ægteskabsbrud, der straffedes med, at Elskeren tre Morgener i Træk maatte bære et stort Stykke Brænde til den fornærmede Ægtemands Telt og knælende bede om Forladelse. Men Europæerne fik snart Tilstanden forandret.

De lærte Negrene at stille større Fordringer til Livet — Hovedfornødenheden blev Brændevin — og for at tilfredsstille disse, maatte de skaffe Eksportvarer; Guld og Elfenben forslog ikke, og den største Artikel blev da Slaver.

For at skaffe tilstrækkelig mange Slaver til Eksport paaførte de forskellige Stammer hverandre idelige Krige, og alle Fanger blev solgte

til Europæerne. Forbrydelsernes Antal steg stærkt, og næsten alle blev straffede med Slaveri.

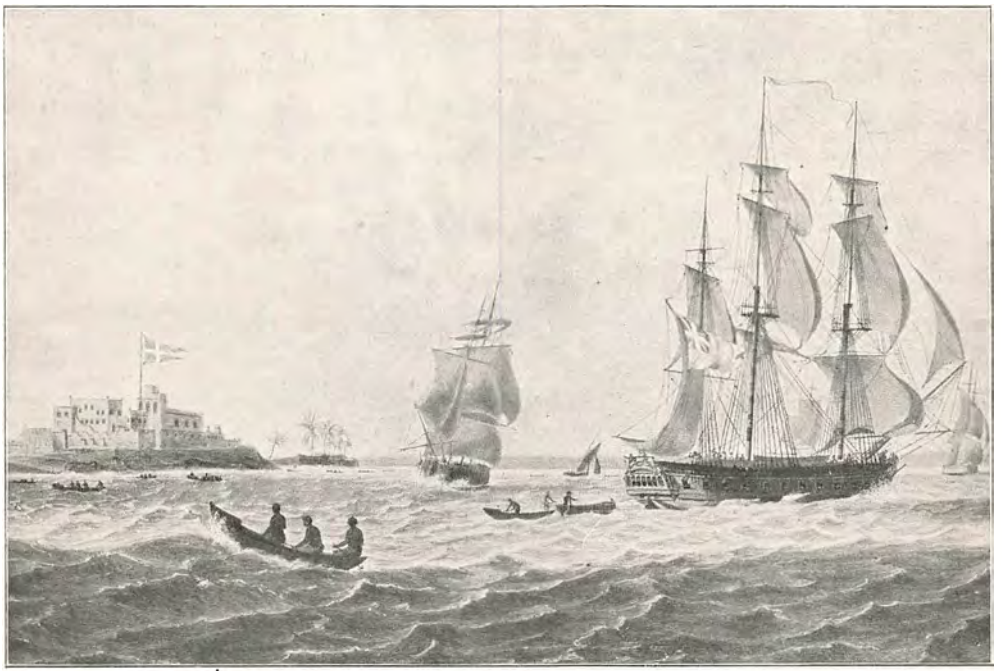
De opkøbte Slaver blev saa førte til Forterne paa Kysten med Halsjærn paa og lænkede sammen i Rækker paa indtil 50 Mand, der paa den Maade kun behøvede et Par Vogtere. I Forterne blev Slaverne opbevarede, indtil der kom et Slaveskib og hentede dem.

Mødre med Pattebørn var ikke velsete, da de tog for megen Plads op i Skibene; ved de danske Etablissementer beholdt man derfor Børnene og opfostrede dem. De franske Slaveskippere derimod tog uden videre Børnene fra Mødrene og kastede dem paa Stranden, hvor de saa laa, til de blev ædt af vilde Dyr. Da Negrene ofte blev grusomt behandlede af de Hvide, hadede de dem af et godt Hjerte; men der var dog ogsaa Hvide, der forstod at gøre sig elskede og agtede af de Sorte. En saadan var for Eksempel den danske Guvernør Schelderup, der var i den Grad anset, at en Negerkonge, som boede 300 Mil borte, en Gang sendte sin Datter til ham med rige Gaver af Guld og Diamanter for at bede ham skænke sig en Dattersøn, og Prinsessen skal have været ualmindelig køn.

Det Middel, Europæerne hovedsagelig benyttede til den sørgelige Forandring af de oprindelig saa fredelige og godmodige Sorte, var Brændevin, og det var ikke smaa Kvantiteter, der gik med. Saaledes beretter Rømer, der var dansk Overkøbmand i Guinea i Midten af det 18. Aarhundrede, at hvert dansk Skib medbragte 30—40,000 Potter Brændevin. Han fortæller, at Aqvambostammens Konge Aqvando med sit Hof aarlig drak flere Tusinde Slaver op, og han var en saadan Feinschmecker, at han personlig kun nød Flensborg-Brændevin og ikke lod sig byde andre Mærker. Al den Brændevin var der ikke Plads til i Fortet Christiansborgs Lagerrum, saa man var nødt til at stuve Fadene ind i Betjentenes Værelser. »Dette forvolder stor Leccagie eller rettere Drikagie«, skriver han, hvad man ikke kan undre sig over, da Fortets Værelser var meget lidt behagelige Opholdssteder i det varme Klima; Væggene var fire Fod tykke og Vinduerne saa smaa, at man knap kunde stikke Hovedet igennem dem, saa de stakkels Betjente kunde nok trænge til en Opstrammer.

Om de forskellige Nationer, som kom for at købe Slaver, siger

Rømer: Helt fortrædelig kan man blive, naar en Portugiser skal købe Slaver; vi lader Slaverne rage overalt, og lader dem smøre med Palmeolie, naar de skal falbydes, at de kan se godt ud, naar Skibskaptajnerne ser paa dem. En Portugiser kan tilbringe fire Timer med at se paa en Slave, han lugter dem i Halsen, han føler paa dem over alt. Slaverne



303. Christiansborg. Efter et engelsk, farvelagt Kobberstik, som har tilhørt Guvernør i Guinea Wrisberg.

maa gøre Krumspring for ham, le og synge for ham. Til sidst slikker han dem med Tungen omkring Hagen for at føle, om de har Skæg og hvis en Slave har mindste Ar paa Kroppen, forskyder han ham. En Engelskmand er ogsaa kræsen, men ikke saa urimelig som en Portugiser. En Franskmand tager gerne alt, hvad der er sort.

Prisen paa en fejlfri, voksen Mandsslave var paa Rømers Tid i Land 96 Rdlr., og han solgtes da til Skibene for 150 Rdlr.

Overrejsen til Vestindien var ikke den mindst pinefulde Del af Slavernes triste Tilværelse. De stuvedes sammen som Sild i en Tønde i Skibenes lave Rum, var altid lænkede og kom kun op paa Dækket

for at trække Luft hver anden Dag; mange af dem døde paa Vejen af slet Behandling, daarlig Føde og Vand, Urenlighed og Hjemve; paa de danske Skibe døde gennemsnitlig c. 15 % af Slaverne, men paa de engelske Skibe, hvor Behandlingen aabenbart har været værre, c. 25 %. Portugiserne skal have været langt mere menneskelige mod Slaverne paa deres Skibe; de holdt dem saaledes ikke lænkede, og der var næsten aldrig Oprør. De frygtelige Forhold i Slaveskibene var i øvrigt heller ikke heldige for Skibsfolkenes Sundhed, Dødeligheden blandt dem var enorm; af 2,004 Skibsfolk, der blev benyttede til den danske Slavefart i Aarene 1777—90, døde eller omkom ikke mindre end 691 i Løbet af Perioden.

Naar Slaverne saa naaede Bestemmelsesstedet, blev de bedre behandlede og fik ordentlig Mad for at blive en bedre Handelsvare, og en Dag blev de saa udstillede nøgne til Salg. Men trods den bedste Forplejning døde en stor Del af dem kort efter Landsætningen, gennemsnitlig omtrent en Trediedel, paa Grund af de udstaaede Lidelser.

Der blev i 1735 anlagt et nyt Fort paa Kysten, *Fredensborg*, 8 Mil Øst for Christiansborg. Det fik 20 Kanoner, men var ikke videre solidt bygget; ikke desto mindre udholdt det i 1741 en Belejring af 20,000 Assiantinegre, hvad der ikke vidner højt om disses Krigskunst. De Danske udvidede i det hele taget lidt efter lidt deres Omraade Øst efter. I 1783 byggedes Fortet *Kongenssten* 12 Mil Øst for Fredensborg, ved Voltafloden, og Aaret efter Fortet *Prinsenssten* endnu 16 Mil længere mod Øst. Selve Floden Volta med dens mange Øer blev allerede fra 1730 betragtet som dansk Ejendom, idet de Danske dette Aar hjalp de Negerstammer, som boede ved Floden, mod Aqvambostammen og som Tak derfor fik overdraget Ejendomsretten over Floden.

Foruden Forterne byggedes efterhaanden forskellige Loger: Labodei, Thessing, Temma, Ponny, Aflatne og Popo, fra Christiansborg og Øst efter; den østligste laa 48 Mil Øst for dette Fort, saa det var en ikke helt ringe Kyststrækning, Danmark lagde Beslag paa; men der skulde ogsaa skaffes mange Slaver. Der fandtes dog paa denne ellers helt danske Strækning en engelsk Loge, Prampram, der laa mellem Christiansborg og Fredensborg.

Det danske »Westindiske og Guineiske Compagni« beholdt Ene-

retten til Handel baade paa Vestindien og Guinea indtil Aaret 1754, da Handelen ved en Plakat af 30. August aabnedes for alle Kongens Undersaatter i Danmark, Norge og Slesvig. Aaret efter fik ogsaa Beboerne af dansk Vestindien Tilladelse til at deltage i Slavehandelen, mod at de drev den med danske, norske, slesvigske eller egne Skibe, af hvis Mandskab mindst to Trediedele, foruden Skipper og Styrmand, skulde være danske Undersaatter. Samtidig blev der lagt den Indskrænkning paa Handelen, at de fra Guinea udførte Slaver kun maatte sælges til de danske Kolonier i Vestindien. I 1764 blev Retten til at drive Slavehandel yderligere udvidet til at gælde de kongelige Undersaatter i Altona og de kongelige Steder i Holsten.

Paa denne Tid dannedes der i København et Slavehandels-Selskab under Ledelse af Gustmeyers Enke og Købmand H. F. Bargum, der i 1765 fik Oktroi og Aaret efter Bekræftelse herpaa for 20 Aar. Det fik ikke Eneret paa Handelen og egentlig ikke andre Begunstigelser end alle kongelige Undersaatter, men Begunstigelserne tilsikredes det i 20 Aar, og det fik Tilladelse til at optage fremmede Interessenter og til at lade sine Skibe udrede ogsaa i fremmede Havne. Aktiekapitalen, 130,000 Rdlr. blev hurtig indbetalt, og der fandtes Interessenter »i de fornemste Byer i Europa og blandt de fornemste Kiøbmænd«. Det satte tre Skibe i Gang, der hver kunde rumme 200 Slaver; denne Størrelse ansaas for mere fordelagtig end Skibe, der rummede et større Antal, fordi man med saadanne risikerede, at de først indkøbte Slaver blev syge og døde, før man fik fuld Last. Af Koncessionen fremgaar det blandt andet, at der i 1764 var oprettet en dansk Skole paa Kysten for »Malatte Børn«.

Dette Selskab fik i 1766 overladt Forterne Christiansborg og Fredensborg tillige med de danske Loger paa Guineakysten til Brug i 20 Aar, og samme Aar udvidedes Aktiekapitalen til 300,000 Rdlr., for at der kunde sættes flere Skibe i Gang. Men Selskabet havde ikke Held med sig; i 1770 var Udbyttet af en Aktie paa 500 Rdlr. kun 28 Rdlr., og i 1775 ophævedes Selskabet, hvorefter Kongen atter overtog Forterne og Logerne.

Medens der ikke kan oplyses noget angaaende det Antal Slaver, der udførtes med danske Skibe fra Guinea, før det Bargumske Sel-

skab blev startet, vides det, at dette Selskab efter sin Udvidelse, foruden sin Slavehandel paa dansk Vestindien paatog sig at levere Frankrig 1200 Slaver aarlig, men ganske vist ikke, om det overholdt denne Forpligtelse. I 1769 indkøbtes der for dansk Regning 1200 Slaver i Guinea.

I 1776 begyndte Hollænderne igen at fortrædige de Danske i Guinea; de vilde ikke anerkende de Danskes Eneret til Egnen omkring Voltafloden og prøvede paa at bygge et Fort der i Nærheden, i Tuberkul, men ved Hjælp af de danskvenlige Negerstammer blev det forpurret. For at hævne sig lod saa den hollandske Kommandant paa Fortet *Crèvecoeur*, der laa kun en halv Mil fra Christiansborg, dette Fort angribe af Accrastammen, men det lykkedes den dygtige Overkøbmand Kiøge at afslaa Angrebet, og der blev i 1778 sluttet Vaabenstilstand for to Aar mellem det danske og det hollandske Guvernement. I Anledning af Overfaldet fik den danske Minister i Holland Ordre til at forlange som Skadeserstatning, at Hollænderne skulde rømme sine to Forter i Accralandet, *Crèvecoeur* og *Bonne Espérance*, men det vilde de ikke gaa ind paa. Imidlertid kom Hollænderne i Krig med Englænderne, der erobrede de fleste af de hollandske Besiddelser paa Guineakysten, deriblandt de to omstridte Forter, og ganske vist blev de ved Freden i Versailles atter tilbagegivne, men de var da i saa daarlig en Forfatning, at den danske Regering lod Sagen falde.

Efter at Kongen atter havde overtaget Besiddelserne i Guinea, blev der under 12. Mai 1777 udstedt en Forordning angaaende Slavehandelen, ifølge hvilken denne nu kun maatte drives med Skibe, tilhørende eller udrustede af Kongen og hans europæiske Undersaatter, og al Indførsel af Slaver til Vestindien med fremmede Skibe blev forbudt. Faa Aar efter, i 1781, oprettedes »det danske østersøiske og guineiske Handels-Selskab«, der fik Eneret paa at drive Slavehandel ved de danske Etablissementer i Guinea.

Selskabet, der foruden paa Guinea ogsaa skulde drive Handel paa østersøiske og andre europæiske Pladser og paa Øst- og Vestindien, fik en Aktiekapital paa 3 Mill. Rdlr. og der overdroges det en stor Mængde Skibe, deriblandt fem paa tilsammen 737 Komm. Læster,

der hidtil havde besørget Handelen paa Guinea, og endvidere alle Forter og Etablissementer paa denne Kyst. Til Bestridelse af Vedligeholdelsesomkostningerne ved disse fik det af Kongen en aarlig Godtgørelse paa 25,000 Rdlr.

Selskabets Handel gik godt nok, saa længe den nordamerikanske Frihedskrig varede. Men efter dens Afslutning gik det hurtigt ned ad Bakke, og i 1786 opløstes Selskabet, hvorefter Kongen atter overtog Forterne og Logerne, medens Handelen paa Guinea overdroges til Firmaet Pingel, Prætorius & Meyer.

Da det i 1792 blev bestemt, at Negerhandelen skulde ophøre ved Udgangen af 1802, frigaves Handelen for alle danske Undersaatter.

Antallet af Slaver, der i Aarene 1778—89 udførtes fra Afrika for dansk Regning var:

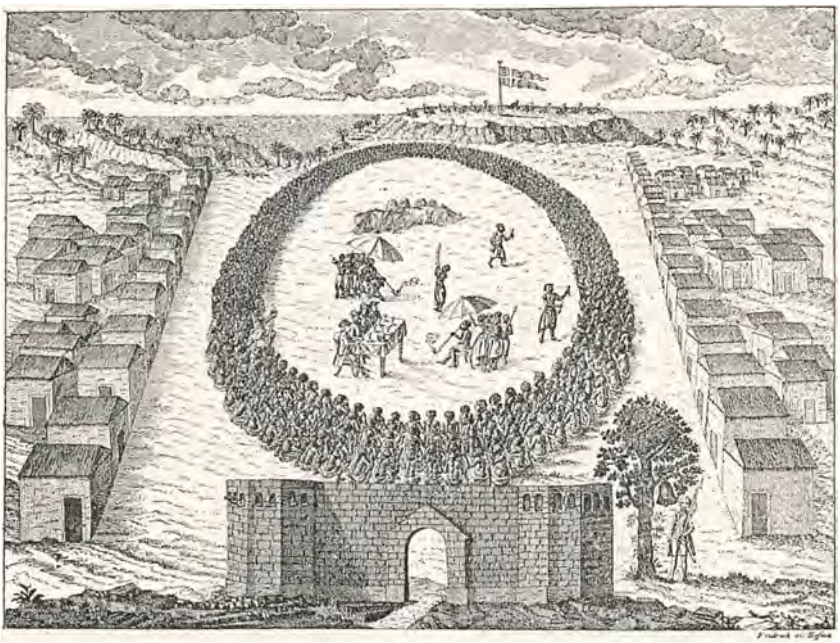
Aar	Antal udførte Negre	Danske Skibe, benyttede hertil
1778	1197	3
1779	1021	2
1780	475	1
1781	2408	5
1782	1831	5
1783	1999	7
1784	2428	8
1785	2087	8
1786	1227	3
1787	1093	4
1788	633	2
1789	714	2
Ialt	17113	50

Af disse Negre var 12,062 indkøbte ved de danske Etablissementer. 2,706 døde paa Rejsen til Vestindien.

Med Slavehandelens Ophør var det forbi med Guineas Betydning for Danmark, da man ikke var i Stand til at skabe anden lønnende Handel paa Stedet. I 1788 havde Lægen Paul Erdmann Iser med Regeringens Støtte forsøgt at anlægge en Plantage et Stykke fra Kysten, hvor der plantedes Bomuld, Indigo og Tobak, men Iser døde af Klimatfeber kort efter, og Plantagen forfaldt. Omkring Aaret 1800 fik Guvernementet i Guinea kongelig Befaling til at lægge sig efter Plantage-

drift, og paa den første større Plantage, *Frederiksberg*, Nord for Christiansborg, dyrkedes en Del Bomuld. Ogsaa private anlagde Plantager; men synderlig Betydning fik denne Virksomhed ikke. Ejerne døde i Almindelighed hurtigt af Feberen, og Plantagerne forfaldt og gik i Busk.

Danmark beholdt sine Besiddelser paa Guineakysten hele den første



304. Otho vælges til Feltherre. Fra Ingeborg Raunkiær: P. Iserts Breve.

Halvdel af det 19. Aarhundrede; Regeringen vilde ikke opgive dem, men der blev ikke gjort større Anstrengelser for at nyttiggøre dem. For at holde Underskuddet nede blev de forskellige Embeder og Bestillinger samlede paa saa faa Hænder som mulig; de faa Funktionærer, der bibeholdtes, vekslede hyppigt, da deres Helbred i Reglen hurtigt blev ødelagt.

Efter at der længe var blevet talt om Salg, blev det endelig, under det økonomiske Tryk efter første slesvigske Krig, til Virkelighed. I 1850 solgtes alle de danske Besiddelser i Guinea til England for 180,000 Kr.

4. Det afrikanske Kompagni.

I Aaret 1749 kom en marokkansk Jøde, Josef Buzaglo de Paz, til København fra Frankrig, hvor han havde siddet i Bastillen i 20 Maaneder, fordi han havde drevet Spioneri for en anden Magt, hvorpaa han var blevet vist ud af Landet.

For at skaffe sig et Levebrød forsøgte han at overbevise Folk om det fordelagtige ved at aabne en Handel paa Marokko. Det lykkedes ham virkelig at faa nogle københavnske Købmænd til at gaa ind paa hans Ideer og sende et Skib med forskellige europæiske Varer til Middelhavet. Da det lykkeligt vendte tilbage med marokkanske Varer, indsendte Paz Aaret efter til Regeringen en Plan til Oprettelse af en Handelstraktat med Marokko. Han hævdede, at det vilde være let at faa en saadan i Stand, fordi Marokko trængte til Ammunition, Vaaben og Kanoner, og gerne vilde tilhandle sig disse Ting for sine Produkter, i Stedet for at skulle købe dem for rede Penge. Han paastod, at der vilde være god Afsætning for Klæde- og Linnedsager, Metaller, Krydderier og navnlig Vaaben, medens man derfra kunde faa Uld, Voks, Olie, Mandler, Strudsfjer, Elfenben, Salpeter m. m.

Skønt man ikke skulde synes, at Paz's Fortid var særlig tillidvækkende, troede Regeringen ham, og i sin Iver for at ophjælpe Handelen besluttede den i 1751 at sende en Ekspedition til Marokko. Hertil bidrog ogsaa Ønsket om at faa Fred for de marokkanske Sørøvere, ligesom man havde faaet det for de algierske ved Afslutningen af en Fredstraktat med Algier i 1746. Endvidere erfarede man, at England i Begyndelsen af 1751 fik en Fredstraktat i Stand med Marokko, og hvorfor skulde saa ikke Danmark faa det samme?

Der blev da udrustet to Fregatter, »Falster« og »Dokken« med det officielle Formaal »at gaa til Middelhavet og bedække de Danskes Handel imod de af de Barbariske Korsarers Regeringer, som ikke staar i Traktater med Danmark«, men i Virkeligheden for at slutte en Fredstraktat med Marokko. Til Gesandt valgtes Oberstløjtnant af Ingeniørerne Johan Baptist Longueville, der fik Ordre til at slutte en Traktat med Marokko af lignende Art som den, der var sluttet

med Algier, saaledes at de Danske kunde faa samme Fordele som andre Nationer, der handlede paa Marokko, og Tilladelse til at oprette et Faktori og Magasiner for Købmændene. Paz skulde ledsage ham og hjælpe ham ved Underhandlingerne og med at uddele Gaver, som man var paa det rene med var nødvendige, og der lovedes derfor Paz en aarlig Pension. Det var særlig Saffy paa Marokkos Vestkyst, som man havde udset til Handelsplads.

Den 24. April 1751 stod de to Fregatter til Søs, sammen med Handelsskibene »Neptunus« og »Ebenezer« og endnu et Skib, og efter en heldig Rejse, der døde kun syv Mand under Overfarten, ankom de den 5. Juni paa Saffys Red.

Paz havde i København udbredt sig meget om den store Anseelse, han nød hos Regering og Stormænd i Marokko, men jo nærmere de kom, desto mere aftog Anseelsen, og da de naaede Saffy, skyndte Paz sig i Land og henvendte sig til en fransk Købmand, Stephen Rey, for at faa Hjælp. Denne, der virkelig var en anset og smart Handelsmand, lovede ogsaa at hjælpe. Paz lod Rey give sig et skriftligt Løfte om, at de skulde dele den Profit, som de ventede sig *de la part de sa Majesté Danoise, et des particuliers, par commission ou autrement*, men Rey var ham for snedig. Det lykkedes meget hurtigt denne at overbevise Longueville om, at Paz var en Bedrager, navnlig ved at paavise at de Gaver, der var medbragte til det marokkanske Hof, og som Paz havde faaet Penge til at købe, var noget elendigt Stads, som ikke kunde bruges; Rey maatte nu købe andre til en meget høj Pris.

Den 21. Juni rejste Longueville, ledsaget af Rey, til Hovedstaden Marokko for at faa Audiens hos Regenten, Prins Muhamed ben Abdallah, der havde faaet Regeringen overdraget af sin endnu levende Fader, Kejser Abdallah ben Ismael, og allerede den 1. Juli afsluttedes Traktaten. Dens vigtigste Indhold var følgende:

Tolden af alle ind- og udgaaende Varer i Havnene Saffy og St. Cruz (Agadir) forpagtedes for fem Aar af de Danske, som herfor aarlig skulde betale 50,000 Marokkanske Dukater (à 10 Mark dansk). Ingen andre fremmede Skibe end de danske maatte anløbe disse to Havne, og paa denne Kyst maatte kun de Danske handle. De Danske maatte anlægge et Kontor med de nødvendige Magasiner i Nærheden

af Floden Suz, hvor de fandt mest passende, og blev fritagne for alle Skatter. Uden for Traktaten fik Longueville Tilladelse til at anlægge et Etablissement paa den ubeboede Ø Mogador, hvor der var en god Havn; til Gengæld sikredes der Prinsen en aarlig Present paa 3000 Dukater.

Rey havde en væsentlig Andel i det hurtige og tilsyneladende heldige Resultat, og Longueville udnævnte ham til Belønning til dansk Generalkonsul og Direktør for den tilkommende Handel.

Glæden varede dog kun kort. Da Longueville kom tilbage til Saffy og hejste det danske Flag og bekendtgjorde Traktatens Indhold for de fremmede Købmænd, som nu altsaa skulde ophøre med deres Handel og flytte bort, rejste disse til Marokko med anselige Gaver og klagede baade til Prinsen og til Kejseren, der nægtede at godkende Traktaten. Hertil bidrog ogsaa, at de indfødte var misfornøjede over, at de Danske skulde have Monopol paa Handelen, der hidtil havde været fri, og de frygtede, ikke uden Grund, at de nu vilde faa deres Varer daarligere betalt.



305. En Kinafarer.

Longueville var imidlertid sejlet til St. Cruz med alle sine Skibe for at søge en god Plads til Bygningen af et Etablissement, og da han havde fundet en saadan i Nærheden af Byen, sendte han bevæbnede Folk i Land med Telte og Kanoner. Dette benyttede de fremmede Købmænd til at ophidse de indfødte mod de Danske og udsprede det Rygte, at disse vilde bygge en Fæstning, saa Longueville maatte lade sine Folk gaa om Bord igen.

Baade Kejseren og Prinsen lod, som om de troede paa Rygtet om Fæstningen, og i August Maaned blev Longueville selv arresteret. Den samme Skæbne havde 40 Danske, der en Dag gik i Land fra Skibene i St. Cruz for at hente Vand. De blev alle førte til Marokko, hvor Longueville blev anbragt i et meget smukt Hus som Fange, medens Folkene blev gjort til Slaver, men dog mildt behandlede. En Del Penge og Varer, som allerede var kommet i Land i Saffy, i alt for 200,000 Piastre, blev konfiskerede, men heldigvis slap Skibene bort i Tide, tildels endda med Ladning. Paz og hans Broder Abraham

blev dømte til at brændes levende, men slap dog med Fængsel i et Aars Tid mod at antage den muhamedanske Religion. Prinsen gav endvidere straks de fremmede Købmænd Tilladelse til igen at handle paa baade Saffy og St. Cruz.

For at forklare sin Handlemaade afsendte Prinsen, der nødig vilde ødelægge Chancerne for at presse flere Penge ud af de Danske, kort Tid efter en af sine Yndlinge, Jøden Samuel Sumbel til København med et Brev til Kongen, i hvilket han beklagede sig over, at Longueville havde villet bygge en Fæstning paa Kysten, hvor han kunde forskanse sig og pønse paa Krig mod de troende, men Sumbel naaede først København i Marts 1752. Her havde man imidlertid hurtigt erfaret, hvad der var sket i Marokko, og allerede i November 1751 blev der gennem Admiralitetet udstedt Ordre til Kaptajn Hogland, der var højstkommanderende over de to Fregatter »Falster« og »Dokken« og endnu var i Middelhavet, at han skulde gaa til Saffy og søge med det gode, eller om nødvendigt og muligt med Magt, at faa Fangerne fri samt betyde Prinsen, at de Danske ikke ønskede Handelsmonopol, men kun samme Rettigheder som andre Nationer, der havde Traktat med Marokko.

I April 1752 kom Hogland til Saffy, men da han efter Ordre skulde forhandle ikke i Kongens, men kun i sit eget Navn og desuden optraadte ret anmassende, opnaaede han intet.

Imidlertid var Sumbel kommet til København, hvor man ikke fandt det passende at underhandle med ham. Derimod afsendtes i Maj Maaned Fregatten »Christiansborg« til Marokko under Kaptajn J. K. Holst, der havde Ordre og Fuldmagt til i Kongens Navn at slutte Traktat med Marokko, Sumbel sendtes tilbage med Skibet, der tillige medtog en Del Gaver, som Holst skulde give Prinsen i Kompagniets Navn. Holst døde kort efter Afrejsen og blev begravet i England, og man afsendte da yderligere Fregatten »den blaa Hejre« til Marokko med Kommandørkaptajn A. F. Lützau om Bord, for at denne i Holst's Sted skulde tage Kommandoen over »Christiansborg« og underhandle med Marokko. I Lützaus Instruks stod, at han skulde skaffe Fangerne fri og sørge for, at Longueville bortsendtes med passende Æresbevisninger, faa de røvede Varer tilbagegivne, slutte en

Handelstraktat, som ikke udelukkede andre Nationer fra Handelen, faa en Konsul, som man vilde vælge, anerkendt, og Flaget plantet.

»Christiansborg« havde imidlertid fortsat sin Rejse og havde i Cadiz sluttet sig til Hoglands Eskadre, og Hogland sejlede nu med sine tre Fregatter til Saffy, hvor han satte Sumbel i Land og indledede Underhandlinger med Prinsen. Prinsen, der nok havde Lyst til de medbragte Gaver, var til at begynde med ikke utilbøjelig til at slutte Fred, men da Hogland ikke vilde komme i Land, før Fangerne var udleverede, og truede med at bombardere Saffy, blev Prinsen fornærmet; Hogland maatte atter sejle bort med uforrettet Sag, og han opnaaede kun, at Longueville og de andre danske Fanger blev adskillig strengere behandlede end før.

Paa Lissabons Rhed traf Lützau Hoglands Eskadre og overtog nu Kommandoen paa »Christiansborg« og Overkommandoen over de fire Fregatter, og snart efter sluttede Handelsskibene »Neptunus« og »Frederik og Lovise« sig til ham. Han modtog en Del Penge over Land, der skulde anvendes til Gaver, og en Købmand, Andreas Ærøbo, der var udset til Konsul, kom ligeledes derned. I Maj 1753 sejlede Lützau til Saffy med sine seks Skibe, og i Slutningen af Maaneden sluttedes Freden, som Prinsen længe havde ønsket, da hans Toldindtægter af Saffy og St. Cruz var dalet betydelig, fordi de fremmede Købmænd ikke vidste, hvad det vilde blive til med de Danske og derfor ikke turde sætte noget ind paa Handelen. Alle Fangerne blev udleveret.

Den 3. Juni holdt Lützau en stor Fest om Bord i »Christiansborg« for at fejre det lykkelige Resultat af sin Mission. Under denne hændte den sørgelige Ulykke, at der udbrød en heftig Ild i Fregatten »Falster«, der sluttelig sprang i Luften, hvorved 132 Mand af Besætningen omkom.

Kort efter afsejlede »Dokken« og »Frederik og Lovise« til Danmark, medens Lützau foreløbig blev liggende med »Christiansborg« og »Den blaa Hejre« for at faa Handelstraktaten bragt helt i Orden. Dette tilendebragtes den 18. Juni. Traktaten lød paa, at de Danske skulde have fri Handel fra Floden *Om Arbe* ved Byen *Azamur* til Floden *Nun* ved Forbjerget af samme Navn (fra 29°—33° Brd.) og betale samme

Told som andre Nationers Købmænd. Dersom danske Skibe strandede paa denne Kyst, skulde Mandskabet være frit og nyde al mulig Hjælp, og dersom Freden brødes, skulde de Danske have seks Maaneder til at flytte bort med deres Gods. I Saffy skulde der bo en dansk Konsul og en Faktor, og en anden Faktor i St. Cruz (Agadir). Til Gengæld skulde Prinsens Undersaatter, hvis de kom til Danmark, ikke betale andre Afgifter end de Danske selv.

Da Traktaten var afsluttet, sejlede Lützau hjem med sine to Fregatter, medens Ærøbo blev i Saffy som Konsul. Traktaten vakte imidlertid den største Misstemning i Spanien, saa at endog den danske Minister i Madrid maatte tilbagekaldes, den spanske Gesandt i København blev ligeledes tilbagekaldt, og de to Lande forbød al gensidig Handel.



306. En Øjesplidsning.

I 1753 kom der ikke flere danske Skibe til Marokko, men Aaret efter udsendtes tre Skibe, særlig ladede med Klæder og Brædder, og de kom alle hjem med rige Ladninger. Samme Aar lykkedes det Ærøbo at opnaa et Tillæg til Traktaten, hvorved Stæderne Salee og Rabat indbefattedes i Freden, og dette var af ikke ringe Betydning, da Kaperne fra Salee var særlig virksomme; men det opnaaedes naturligvis kun ved rundelige Gaver og Bestikkelser.

Den 31. Marts 1755 fik *det afrikanske Kompagni* Oktroi paa 40 Aar, hvori det fik Ret til »aleene fra Vores Riger og Lande at navigere og handle paa den Afrikanske Cust fra 36° n. Br. til Cap Blanco paa 22° n. Br. og besynderlig paa Stæderne Saffy og St. Cruz«. Der tilstodes Toldfrihed for alle udgaaende Varer og Fritagelse for Øresundstold i 10 Aar af alle hjembragte Varer, der maatte bringes baade til danske og fremmede Havne, og Kongen lovede, om fornødent, at konvoiere Kompagniets Skibe. Aktiekapitalen fastsattes til 400 Aktier à 500 Rdlr. kurant, hvoraf dog kun 200 foreløbig skulde indbetales; men den udvidedes allerede Aaret efter til i alt 250,000 Rdlr. fordi der blev oprettet et Faktori i Salee efter Prinsen af Marokkos Ønske.

Direktionen kom til at bestaa af Gehejmeraad J. H. Desmercières som Præses, Etatsraaderne Just Fabritius, v. Hemmert, Wever og Kaptajn Kaas som Direktører.

Sagerne gik, til at begynde med, meget godt. Kompagniet havde to Skibe, »Kronprinds Kristian« og »Fredericus Quintus« i stadig Fart paa Marokko, og fra 1756 fragtede det et tredie, og der tjentes meget godt paa de Varer, som kom hjem. Det kan nævnes at to Skibe i 1755 hjembragte: 12,000 Pd. Gummi Arabicum, 3000 Pd. Voks, 110 Pd. Indigo, 610 Pd. Irris og 22,000 Pd. søde Mandler. Ærøbo forstod at holde sig højt i Prinsens Gunst, ganske vist ved evindelige Gaver, som Regeringen maatte betale af Slavekassen; i 1756 fik han en ny Traktat i Stand, hvori de Danske blandt andet fik Tilladelse til at oprette Faktorier i Tetuan, Tanger, Larrache, Mamora og alle andre Steder i Prinsens Land, og Prinsen lovede, at dersom han sluttede Fred med andre Nationer og tilstod dem Privilegier, som de Danske ikke havde, skulde de Danske straks nyde de samme, ja endog flere.

Ærøbo blev samme Aar afløst af Cancelliraad Denis Lucas som Konsul, men denne forstod desværre aldeles ikke at holde sig gode Venner med Prinsen. Heller ikke Faktorerne, der i øvrigt var ret uhæderlige, fandt Naade for Prinsens Øjne, uvist af hvilken Grund, thi det har næppe været, fordi de snød Kompagniet.

I 1756 udbrød der Krig mellem Frankrig og England, og begge Landes Handel paa Marokko ophørte næsten helt, saa der vilde sikkert nu have været glimrende Udsigter for den danske Handel, hvis Direktionen havde været tilstrækkelig foretagsom, og Faktorerne mere ærlige.

I 1757 skete der ikke andet bemærkelsesværdigt, end at tre danske Skibe paa Saffys Red reddede Besætningen paa et spansk Skib, der sank, hvilket vistnok var Aarsag til, at Handelssamkvemmet mellem Spanien og Danmark, der jo var ophørt fire Aar tidligere, atter genoptoges. Endvidere døde Prinsens Fader, og han blev selv Kejser i Marokko, og skønt man i Danmark gjorde alt for at bevare hans Bevaagenhed, man sendte ham paa hans Anmodning en Gartner, der skulde tilse hans Haver, og man sendte en Ambassadør, Kaptajn Kaas, der skulde komplimentere ham og give ham Gaver, varede det ikke længe, før han begyndte at chikanere de Danske. Allerede Aaret efter

tvang han Faktorerne til at forpagte Tolden i Saffy og St. Cruz i et Aar for 20,000 Dukater. Toldindtægterne var nemlig dalende, dels fordi de krigsførende Landes Handel var ophørt, og dels fordi Kejserens Toldbetjente snød ham. Det blev en daarlig Forretning for Kompagniet, thi efter Faktorernes Opgivelse, der for øvrigt vistnok var falsk, beløb Indtægterne for det første Aar sig kun til 10,000 Dukater. Da den nye Kejser dog ikke altfor aabenlyst vilde ødelægge sit temmelig indbringende Forhold til de Danske, sendte han kort efter en Ambassadør til København, der skulde købe en Del Vaaben her og se at faa bortforpagtet de omtalte Toldafgifter for tre Aar.



307. En tyrkisk Knob.

Medens den marokkanske Gesandt opholdt sig i København, forpagtede Faktorerne egenmægtig Tolden i de forlangte tre Aar for 50,000 Piastre aarlig, hvilket Kompagniet blev nødt til at staa ved. Derimod kunde Bernstorff ikke tillade Udførsel af Vaaben til Marokko af Hensyn til andre europæiske Magter, og for at stille Kejseren tilfreds, maatte Kongen give Ambassadøren 20,000 Rdlr. til Indkøb af Vaaben andet Steds.

Marokkaneren blev længe i København, hvor han blev behandlet med stor Udmærkelse og fik rige Gaver, og da han i 1760 rejste hjem, blev Kaas sendt med ham til Marokko for at takke Kejseren og give ham Gaver. Han fik en Købmand, Passavant, med for at se Faktorerne lidt paa Fingrene. Kejseren slog sig foreløbig til Taals med de Gaver, han fik, men han var utilfreds med, at der ikke kom ret mange danske Skibe til Marokko. I 1760 havde Kompagniet dog seks af sine Skibe i Marokko foruden et, der var fragtet fra Hamborg; de kom alle hjem med gode Ladninger. Det viste sig ikke overflødigt, at man havde sendt Passavant ned for at se Regnskaberne efter; han opdagede store Underslæb, som Faktorerne, navnlig en Mand ved Navn Butler, havde begaaet, og det endte med, at Kongen maatte skænke Kompagniet 150,000 Rdlr. for at holde det paa Benene og bevare Freden med Marokko.

I 1761 blev Fregatten »Møen« sendt til Marokko med en ny Konsul, Barisien, til Afløsning af Lucas, som ønskede at komme hjem, og med Penge til Betaling af den Gæld, Faktorerne havde gjort hos

Kejseren, hvilket denne blev meget glad for. Det gik nu nogenlunde en Tid. I 1761 havde Kompagniet fem gode Skibe i Marokko, men allerede Aaret efter begyndte det at gaa galt. Toldforpagtningen skulde nu fornyes, men Kompagniet havde endnu langt fra betalt, hvad det



308. Vue de la Bay de Lisbonne. Brigantine Danese con vinto in pope 1837.
Efter Maleri tilhørende Grosserer Heering.

skyldte fra de forløbne Aar; og de Skibe, det sendte til Marokko, havde næsten ingen Varer med, saa Toldindtægterne var minimale. Kejseren blev utaalmodig og grov mod Konsulen, saa at der endog udspredtes det Rygte, at han havde brudt Freden med Danmark, og nu turde Kompagniet ikke sende Skibe derned med Penge. Rygtet var heldigvis falsk, men Kompagniets Sager stod yderlig slet. Af en Opgørelse af Bøgerne ved Udgangen af 1762 saas det, at »om endog de i Barbariet udestaaende 115,589 Rdlr. bliver gode, og paa de i Marseille endnu usolgte Varer af Værdi 136,464 Rdlr. ikke for meget tabes,

mangler der i Kompagniets staaende Fond af 250,000 Rdlr., foruden de 150,000 Rdlr., som Kongen for to Aar siden skænkede Kompagniet en Sum af 86,908 Rdlr., som ere gangne forlorne«.

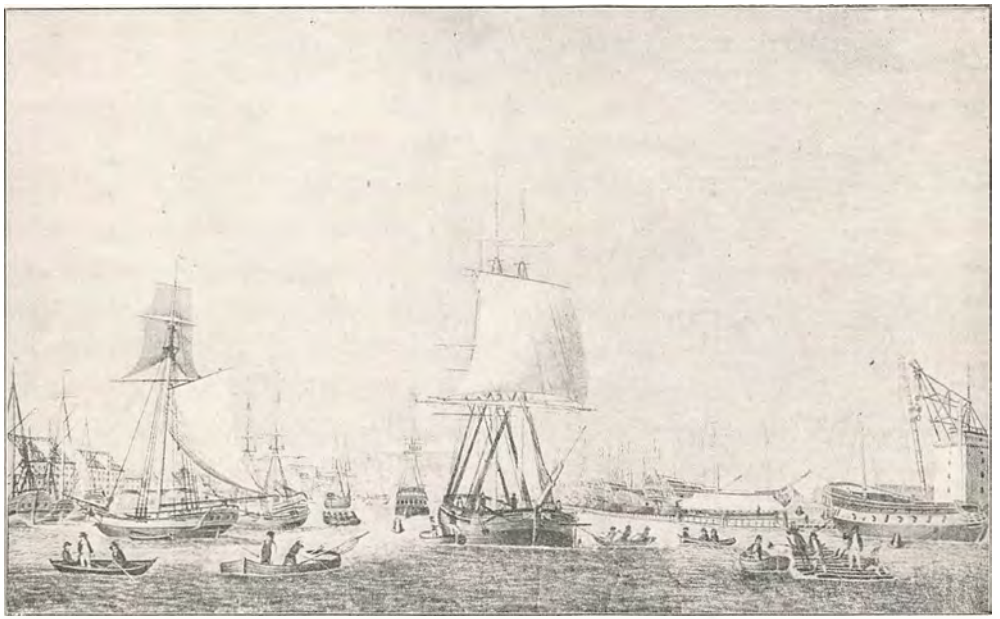
Dette triste Resultat havde hovedsagelig sin Grund i, at Handelen paa Marokko ikke betalte sig, men det skyldtes ogsaa for en stor Del Faktorernes Uredelighed. Kompagniets Direktører og Interessenter havde den største Lyst til at opgive det hele. Men Bernstorff, der havde været den egentlige Drivfjeder ved Kompagniets Stiftelse, troede endnu, at det kunde bringes paa Fode. Der afsendtes i den Anledning en Gesandt til Marokko, Kaptajn F. K. Kaas, en Fætter til den tidligere omtalte Kaas, med Fregatten »Havfruen«, med det Hverv at betale den Gæld, Kompagniets Faktorer var kommet i til Kejseren, og at ansætte nye samt overbringe Kejseren forskellige Gaver.

Han fik virkelig ogsaa Sagerne bragt i Orden, og det gik nu nogenlunde godt en Tid, men Forholdene blev mere og mere vanskelige. Efter Fredsslutningen mellem England og Frankrig i 1762, nedsatte flere engelske Købmænd, der blev slemme Konkurrenter, sig i Saffy og Salee, og efterhaanden købte flere europæiske Nationer Fred med Kejseren og forvænte ham saa meget med Gaver, at han blev meget vanskelig at tilfredsstille. De Ekstraudgifter, som Kompagniet havde haft fra 1756 til Udgangen af 1764 til Gaver, Ambassadørrejser, Tab ved Toldforpagtning o. s. v., beløb sig til ikke mindre end 258,272 Rdlr. Af denne store Sum betalte Kongens Kasse paa Foranledning af Bernstorff i 1763 c. 83,000 Rdlr., Resten betaltes af Ekstraskatkassen i 1765, og desuden tilstodes der af samme Kasse Kompagniet 12,000 Rdlr. aarlig for at dække Tabet ved Handelen. Saa lidt lukrativ Forretningen var, stod Staten sig dog, efter Bernstorffs Mening, ved at betale for at undgaa Kaperierne.

Kejseren havde imidlertid ikke været videre venlig mod de Danske. Han havde i 1764 faaet den Idee at anlægge en Handelsstad og Hovedstation for sine Korsarer i *Mogador*, der ligger mellem Saffy og St. Cruz i en meget øde og paa den Tid næsten ubeboet Egn, og for at skaffe Handel paa Stedet tvang han den danske Konsul og Faktoren fra Saffy til at flytte dertil allerede i 1765, skønt der endnu ikke var Huse at bo i. Faktoren i Salee fik Lov til at blive boende,

men det kostede rigtignok Konsul Barisien over 1000 Dukater til Gaver.

Kejserens Overmod blev dette Aar yderligere forøget ved, at Frankrig uden Held angreb Marokko. Ludvig den XV fandt det nemlig for dyrt at købe Freden med Marokko, saadan som alle andre havde gjort, og i Stedet for udsendte han en Eskadre paa 11 Skibe for at tiltvinge



309. Københavns Havn omkr. 1800 set Nord efter; til venstre Pakhusene ved Toldboden, til højre Mastekranen paa Christiansholm. Efter Maleri paa Frederiksborg.

sig Freden. Denne Eskadre bombarderede Salee i April 1765 uden at anrette synderlig Skade; derefter gik den til Larache, bombarderede Byen og sendte 600 Mand i Land for at opbrænde nogle Korsarer. Men Landgangstropperne blev afskaarne af Maurerne og dræbte med Undtagelse af 60 Mand, som blev gjort til Slaver.

Da Regeringen i København fik at vide, hvordan Kejseren havde behandlet de Danske i Marokko, besluttede den igen at sende en Gesandt derned, for at skaffe Tilladelse til atter at handle paa Saffy, og Kaptajn Kaas maatte atter af Sted. Men Kongen fandt det for dyrt at udruste et Krigsskib i den Anledning og mente ogsaa, at det vilde vække for megen Opsigt, naar der saa ofte blev sendt Krigsskibe af

Sted for Kompagniets Skyld. Det blev da ordnet saaledes, at Kaas skulde gøre Rejsen paa et af Kompagniet fragtet Skib, som dog blev armeret med Kanoner og skulde føre Orlogsflaget. Det viste sig desværre at være en uheldig Ordning. Skibet blev mellem Gibraltar og Salee opbragt af en fransk Fregat og ført til Toulon, og herover blev Kejseren af Marokko saa fornærmet, at han gav Faktoren i Salee Ordre til ogsaa at flytte til Mogador, hvor Handelen var om mulig endnu mindre indbringende end de gamle Steder.

Kaas og hans Skib blev efter fire Maaneders Ophold i Toulon atter frigivet og naaede i Begyndelsen af 1766 til Salee, og nogen Tid efter fik han Audiens hos Kejseren. Han blev modtaget meget køligt, men ved rigelige Bestikkelser lykkedes det ham til sidst at opnaa, at de Danske atter fik Lov til at flytte til Salee og Saffy, mod at Kompagniet forpagtede Toldindtægterne paa disse Pladser for 50,000 Piastre aarlig.

Kaas kom hjem i 1766, og det gjaldt nu om at faa Kompagniet til at godkende Forpagtningskontrakten; paa en i den Anledning holdt Generalforsamling vedtoges det imidlertid, at Participanterne ikke vilde indlade sig paa nogen Toldforpagtning, men at Kompagniet derimod jo før jo hellere maatte ophæves.

At ophæve Kompagniet var let nok, men at gøre det paa en saadan Maade, at Freden med Marokko blev bevaret, var en hel Del sværere, thi Freden havde jo hidtil været nøje sammenkædet med Kompagniets Handel. I Konseillet blev Sagen grundig drøftet; General-Admiral-Lieutenant, Grev Danneskiold mente, at det bedste vilde være at sende en Fregat og tre Hukkerter til Marokko for at blokere Havnene Saffy og Salee og konvoiere de danske Handelsskibe, men han blev heldigvis overstemt, og efter Bernstorffs Raad bestemtes det at sende en Fregat ned for at hente de Danske hjem fra Marokko samt at udsende en ny Konsul til Afløsning af Barisien, som Kejseren ikke kunde lide, og lade ham forhandle om en ny Fredstraktat, der ikke maatte indeholde noget om tvungen Handel eller Toldforpagtning. I 1767 afrejste Kommerceraad Jens Konstrup over Land i dette vanskelige Hverv, medens Fregatten »Havfruen« sendtes til Salee med Penge til Afvikling af Kompagniets Gæld og Gaver til Kejseren.

Da Konstrup kom til Marokko, fik han selvfølgelig de største

Vanskeligheder at kæmpe med, ikke mindst fordi baade Spanien og Frankrig nu havde maatte købe Fred med Marokko, og baade Kejserens Overmod og hans Stormænds Griskhed havde naaet Højdepunktet. Men han forstod at bestikke de rigtige Folk, og den 25. Juli 1767 fik han en Fredstraktat i Stand af følgende Hovedindhold:

Kompagniet, der ikke eksisterer mere, befries for Fremtiden for Toldforpagtningen.

Konsulen kan frit disponere over det Gods, Kompagniet endnu har tilbage i Marokko, og de lokale Myndigheder skal være ham behjælpelig med at inddrive udestaaende Fordringer. Konsulen skal bo i Salee og har Ret til at udnævne Vicekonsuler.

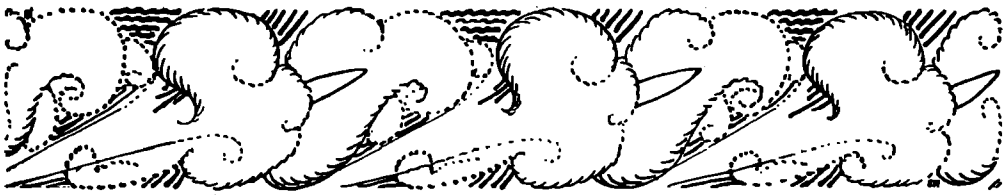
Kompagniets Folk kan frit forlade Marokko. Danske Købmænd har Tilladelse til at handle, hvor de vil i Marokko, og skal ikke betale mere i Told end andre kristne Købmænd.

Det danske Flag skal respekteres til Lands og til Vands af de marokkanske Kryssere, og i Tilfælde af Fredsbrud skal de Danske i Marokko have seks Maaneders Frihed til at forlade Landet.

Til Gengæld betaler Kongen af Danmark aarlig: 12 Stk. 24 pundige og 13 Stk. 18 pundige Jærnkanoner, 30 Stk. 10—16″ tykke Tove, 2000 Egeplanker og 6,500 Piastre i Stedet for Sejl og mindre Tovværk. Eller hvis Kongen foretrækker det, kan han i Stedet for Varer betale ialt 25,000 Piastre.

Saaledes fik det marokkanske Æventyr en nogenlunde heldig Afslutning. Den vedtagne Tribut var meget billig i Sammenligning med, hvad andre Nationer maatte betale, og det vilde unægtelig have været heldigt, om vi straks havde sluttet en Fredstraktat af denne Art.





ORLOGS- OG HANDELSFLAGET

1. Konvoieringer.

Om »Handelen skal følge Orlogsflaget« eller »Orlogsflaget skal følge Handelen,« er et Spørgsmaal, der maa afgøres ved den paagældende Stats internationale Stilling og politiske Maal; men at Handelen og Orlogsflaget er fast knyttede til hinanden staar fast.

Det gælder selvfølgelig først og fremmest i Ufredstider. Naar Søen vrimler af krigsførende Orlogsmænd — eller som i gamle Dage af Kapere og Sørøvere — naar den beskyttende 3-Sømils-Territorialgrænse skal hævdes, naar Handelsskibe skal konvoieres i deres lovlige Erhverv, da ser Koffardimanden med Fortrøstning paa det Skib, der fører Orlogsflaget og ved, at det vil være ham en fuldtro Ven og staa Last og Brast med ham.

I vor Søfarts Historie har Spørgsmaalet om Konvoiering til Tider været stærkt fremme i Forgrunden og har ført det dansk-norske Monarki ud i farlige Konflikter, ja endog i Krig.

Det er naturligvis kun i Ufærdstider, at vi møder Spørgsmaalet, og det er da ogsaa navnlig i det 18. Aarhundrede — de store Søkriges Aarhundrede — at vi vil faa Lejlighed til at betragte det. Inden for dette Aarhundrede bliver det særlig brændende i dets sidste Tiaar eller med andre Ord i den Periode, der i vort Lands Historie saa træffende kaldes »den glimrende Handelsperiode«.

For ret at forstaa de Omstændigheder, der gør Konvoispørgsmaalet saa betydningsfuldt for de søfarende, vil det være nødvendigt først korteligt at betragte de internationale Retsspørgsmaal paa Søen.

Den store Forskel mellem Sø- og Landkrigen paa dette Omraade,

er den Stilling som Privatejendommen indtager. Medens denne paa Landjorden er ukrænkelig i den Forstand, at de krigsførende Magter ere pligtige til at erstatte deres Indgreb i den, er det modsatte Tilfældet paa Søen. Her er fjendtlig Privatejendom god Prise, naar den træffes i fjendtlige Skibe, og i mange Tilfælde tillige naar den træffes i neutrale Skibe.

Fra de forskellige — særlig smaa — Magters Side har man hævdet, at fjendtlig Privatejendom burde være ukrænkelig under neutralt Flag, at »Flaget dækker Ladningen« eller som Sætningen almindelig formuleres: »Frit Skib giver frit Gods«, — herfra dog undtaget Begrebet Krigskontrabande.

Fastsættelsen af hvad man under en Krig betragter som Krigskontrabande, paahviler de krigsførende Magter. I sin Oprindelse er Krigskontrabande egentlig kun virkeligt Krigsmateriel, men efterhaanden som Krigens Bølgeslag naar længere og længere ud til Landets Befolkning, — efterhaanden som den hvervede Lejehær er bleven afløst af en Nation i Vaaben, er det kommet til at omfatte alle de Varer, der tjener til at holde Folket i krigsdygtig Stand, med andre Ord: saa godt som alt. Vi behøver blot at tænke paa Verdenskrigen for at have talende Eksempler for Øje.

Som en direkte Følge af at fjendtlig Privatejendom er god Prise, og ligeledes som en direkte Følge af at det neutrale Flag ikke dækker Krigskontrabande, tilkender man de krigsførende Magter Visitationsret over for ethvert Skib, der flyder paa Vandet, hvad Flag det end fører. Det er de krigsførende Orlogsskibe tilladt at stoppe et neutralt Skib og undersøge det fra Køl til Fløjknap og enten foretage denne Undersøgelse i aaben Sø eller føre Skibet i Havn og foretage den der. Af denne Undersøgelse afhænger det, om Skibet skal for en Priseret eller frigives.

At dette er en stor Ubehagelighed for de neutrale Skibe, siger sig selv. I bedste Fald — naar de frigives, — er det Tidsspilde, og selv dette er jo et stort Tab. Sætningen: »Tid er Penge«, faar mangedobbelt Gyldighed i Krigstider. I værste Fald er det Prisedømmelse af en Priseret, paa hvilken man jo burde kunne stole, men hvorom Historien lærer os, at den ofte dømmer ensidigt, udelukkende efter sit Lands Interesser.

Det er da klart, at de neutrale Sømagter har al Interesse i at und-

gaa Visitationen fra de krigsførende Magters Side, og til at undgaa denne findes der da ogsaa et Middel i *Konvoiering*.

Ved Begrebet Konvoiering forstaar man i Almindelighed Beskyttelse ved Ledsagelse af en bevæbnet Orlogsstyrke, — den være stor eller lille, — som paa den ene Side beskytter Konvoien imod Angreb, og paa den anden Side er Garant for, at Skibene i Konvoien har deres Papirer i Orden, og at deres Ladninger ikke er i Strid med de gældende Love og Traktater.

Naar nu de neutrale Magter har givet deres Skibe en Orlogsstyrke med som Konvoi, da er det givet, at denne ikke kan tillade de krigsførende Magter at udøve Visitationsretten. Konvoichefen indestaar personlig for, at Konvoien er lovlig, og over Konvoien vajer Nationens Orlogsflag, saaledes at det ikke her er den enkelte Koffardi-Skibsfører som Privatmand, de krigsførende Orlogsskibe har at gøre med, men selve Statsmagten.

De krigsførende Magter har gennem Tiderne imidlertid ofte gjort Paastand paa at visitere Konvoier, fordi de har hævdet, at en Konvoichef umuligt kunde garantere for Konvoiens enkelte Skibe, — hans Ærlighed og gode Tro ganske ufortalt.

Vi, der har gennemlevet Verdenskrigens Tider med dens Klausulbrud og anden Svindel, vil jo nok til en vis Grad kunne forstaa dette Standpunkt; thi at en Konvoichef vil blive udsat for en Mængde ulovlig Adfærd, er saa sandt som at Krigen avler Umoral. I tidligere Tider har vi da ogsaa mange Eksempler herpaa, og de neutrale Staters Regeringer traf derfor de skarpeste Foranstaltninger til at forebygge Misbrug af det neutrale Flags Beskyttelse.

Det engelske Folk har altid indtaget et Særstandpunkt paa den internationale Rets Omraade. Dette er en direkte Følge af Englands militærpolitiske Stilling, thi denne hviler først og fremmest paa Sømagten, hvoraf atter følger, at England under en Krig altid har kæmpet for, og som Regel ogsaa kunnet naa at tilkæmpe sig et absolut Herredømme paa Søen.

Naar dette er erhvervet eller saa nogenlunde sikret, kan Handelskrigen indledes imod Modstanderen ved at blokere hans Kyster og gøre hans Skibe til Prise. En sømægtig Stat har her et yderst skarpt

slebet Vaaben over for sin Modstander, — hvor skarpt ser vi bedst af Verdenskrigen, hvor det var den engelske Flaades Søherredømme, der til syvende og sidst bar Sejren hjem i Ententens Skød.

De Rettigheder, som den neutrale Handel gør Fordring paa under Krig, er imidlertid alle af den Beskaffenhed, at de sløve Handelskrigens Sværdæg.

Det siger sig selv, at naar den sømægtige Stat vil tvinge sin Modstander i Knæ ved at lukke ham ude fra Havet, da kan den ikke se med venlige Øjne paa de neutrale Skibe, som fordre Ret til at drive Handel med dens Fjende. Ganske vist er Krigskontrabande forbudt, men alle andre Varer forlanger den neutrale Stat Ret til at tilføre Fjenden.

Hertil kommer yderligere, at det neutrale Flag, (hvis det respekteres vel at mærke), jo altid i Krigstider byder mere Sikkerhed end de krigsførende Magters, — ja selv end den sejrrige Sømagts, thi en Modstander er aldrig saa slaaet, at han ikke kan udsende nogle Krigsfartøjer eller — som i tidligere Tid — udruste Kapere.

Den neutrale Skibsfart byder derfor andre neutrale Befragtere større Sikkerhed for deres Varer end de krigsførende, og disse søger da fortrinsvis den neutrale Skibsfart, ligesom de krigsførende ad Omveje — pr. Straamænd f. Eks. — søger det neutrale Flags Beskyttelse. Saadanne under Krigen sluttede Handelsforbindelser har selvfølgelig store Chancer for at bevare deres Fasthed ogsaa efter Krigen, — hvorfor forlade en Handelsforbindelse, der kun har bragt Gavn, — og der er da ogsaa herved en Interessemodsætning imellem de krigsførende og de neutrale Magter. Eksempelvis var, — som vi senere skal komme nærmere ind paa, — en overvejende Del af Middelhavsfragterne paa dansk-norske eller svenske Hænder under Revolutions- og Napoleonskrigene, og de nordiske Magter havde til Stadighed en meget betydelig Del af deres Handelsflaade i Middelhavet. Mange af disse Skibe kom slet ikke hjem under de urolige Forhold, men blev en længere Aarrække i Middelhavet.

Som Følge af Englands særlige Stilling har dette Land da aldrig helt villet anerkende de neutrales Rettigheder under Søkrig, og i særlig Grad ikke Sætningen: »Frit Skib giver frit Gods«.

De neutrale Magter paa deres Side forenede ved flere Lejligheder deres Kræfter og dannede Neutralitetsforbund til Hævdelse af deres Interesser med Magt. Det bekendteste af disse er »det væbnede Neutralitetsforbund«, hvortil vi senere skal komme tilbage.

Englands Modstand mod disse Neutralitetsforbund var meget forskellig og vekslede i samme Forhold, som Styrkeforholdet over for Fjenden vekslede.

I Kolonialkrigen (Syvaarskrigen) fasttømrede England Grundlaget for sin Sømagt og blev hurtig overlegen over for Fjenden, hvorfor de neutrales Stilling blev vanskelig. I den nordamerikanske Frihedskrig var England derimod haardt trængt og kæmpede flere Gange næsten for Livet, hvorfor den neutrale Søhandel havde yderst gunstige Betingelser for at komme til Udfoldelse. Men dette blev anderledes under Revolutions- og Napoleonskrigene, hvor Englands Styrke voksede, efterhaanden som Krigen skred frem, og hvor der følgelig til Slut intet taaltes af de neutrale; i det 19. Aarhundredes første Tiaar var der ikke andet at gøre end at lyde den engelske Flaades Bud.

Efter Napoleonskrigenes Ophør fulgte der som bekendt en længere Fredsperiode i Europa, og man arbejdede paa at faa de internationale Retsspørgsmaal ind under faste Former. Ved den saakaldte Pariserdeklaration i 1856 lykkedes dette da ogsaa til en vis Grad, og i denne anerkendte England for første Gang Sætningen om, at Flaget dækker Ladningen, men dog kun saaledes, at de engelske befuldmægtigede underskrev Deklarationen, men at det engelske Parlament ikke gav den Lovskraft. Man betragtede sig dog i Almindelighed i England som bunden af Deklarationens Bestemmelser, men der fandtes stadig et stort Parti, der kæmpede for en Indskrænkning i disse.

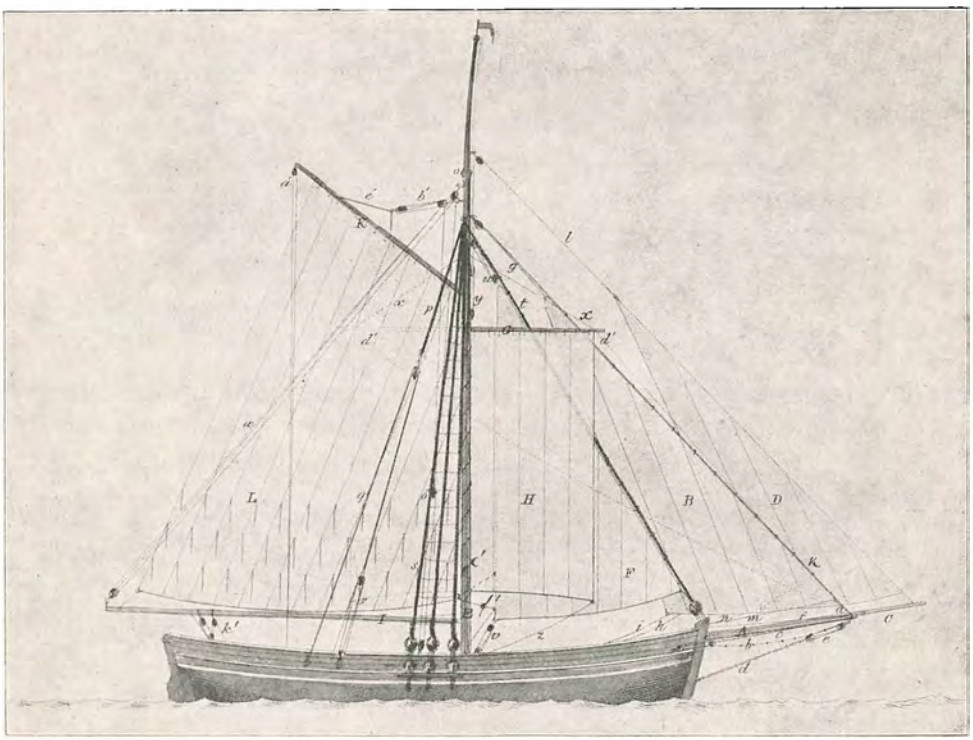
I 1909 behandledes i Londonerdeklarationen den internationale Sørets Regler yderligere, — særlig Spørgsmaalet om Krigskontrabande, — ligesom Konvoispørgsmaalet ordnedes. Og ligesom ved Pariserdeklarationen undertegnede vel nok de engelske befuldmægtigede denne Deklaration, medens det engelske Parlament ej heller i dette Tilfælde gav den Lovskraft.

Da Verdenskrigen udbrød, erklærede den engelske Regering, at den vilde overholde Londonerdeklarationens Regler, men det uforud-

sete Forløb, som Søkrigen tog, har tvunget England til at skifte Mening.

Ligesom England i lange Tider ikke vilde anerkende Sætningen om, at Flaget dækker Ladningen, vilde det ej heller anerkende, at Konvoier var fritagne for Visitation.

Pariserdeklarationen indeholdt overhovedet ingen Bestemmelser



310. En Jagt. Fra Funch: Dansk Marine-Ordbog. Se Ordlisten i II. Bind.

om denne Sag, men i den før nævnte Londonerdeklaration fraskrev England sig denne Visitationsret imod, at Konvoichefen skriftlig paa Anfordring fra Chefen for et krigsførende Orlogsskib under Navns Underskrift, meddelte denne alle de Oplysninger om Skibene i Konvoien og deres Ladninger, som ellers kunde indhentes ved Visitationen.

Da disse Bestemmelser skulde prøves under Verdenskrigen, modificerede England imidlertid sit Standpunkt. Spørgsmaalet kom frem over for Holland, da dette Land i Sommeren 1918 over for England erklærede at ville afsende en Konvoi bestaaende af to Handelsskibe —

det ene armeret som Hjælpekrysser — under Beskyttelse af et Orlogsskib. Holland meddelte udtrykkelig England, at Skibene kun vilde medføre Regeringspassagerer, Regeringsgods og Militærpersoner, alt bestemt til hollandsk Indien. Den engelske Regering svarede herpaa at den:

»naturligvis ikke anerkendte Konvoieringsretten, og at man vilde udøve de krigsførende Magters Visitationsret over for Handelsskibe, om den nederlandske Regering skulde bringe sin Hensigt til Udførelse« og

»at Kravet om at neutrale Handelsskibe, gennem den Kendsgerning, at de sejler under Konvoi af et Krigsskib, der fører Nationsflag, bliver fritagne for Visitation, aldrig er blevet godkendt af dette Land.«

Efter en længere Noteveksling gav England dog efter, da der fra hollandsk Side bødes saa fyldestgørende Garanti for Konvoien, at man kunde finde sig deri som, — hvad man udtrykkelig fremhævede, — et bestemt begrænset Undtagelsestilfælde.

Efter at vi her har set Englands Standpunkt over for Konvoieringer og deres Visitation, vil man kunne forstaa, hvilke Farer Konvoieringsprincippet indebar for en lille Stat. Naar Handelskrigen var i Gang, fik Konvoieringen let Skær af at være en mod den herskende Sømagt uvenlig Handling. Visitationsretten var jo Grundlaget for hele Handelskrigen. Den opfattedes ogsaa, naar ikke særlige Grunde talte for den, virkelig som en uvenlig Handling, og de danske Konvoichefers Nægtelse i Slutningen af det 18. Aarhundrede af Englændernes Ret til at visitere deres Konvoier, førte os til Krigens Rand, ja, egentlig i Aaret 1801 ud i Krigen selv.

Den neutrale Stat fordrede altsaa, at Konvoichefens Æresord skulde træde i Stedet for Visitationsretten. Tog den krigsførende Orlogsmand ikke Hensyn hertil, var det en Fornærmelse mod den neutrale Stat fra hvis Flagspil jo Statens Flag vajede. En Fornærmelse mod Koffardiflaget kunde være ondartet nok, men kunde dog forholdsvis let bilægges; mod Statsmagtens Symbol var Sagen alvorligere. Det kunde let føre til, at Kanonerne gav Hals, og Følgerne deraf var lige paa Grænsen af Krig.

Naar nu f. Eks. Englænderne paastod deres Ret til at visitere Konvoien trods Konvoichefens Æresord, da laa dette fornemmelig i, at de hævdede, at Konvoichefen garanterede for mere, end han kunde.

Det kan ikke nægtes, at der var noget til Grund for denne Opfattelse. Krigstilstand avler jo altid Umoral, der fandtes desværre altid Folk blandt Redere og Skippere, der udnyttede Konjunkturerne, og mangen lyssky Handel gik naturligvis i Svang. Mod alt dette var det selvfølgelig saa vel Regeringerne som Konvoicheferne overordentlig vanskeligt at beskytte sig, særlig mod Handelen gennem Straamænd, men der blev fra vor Side gjort, hvad der stod i menneskelig Magt for at værne sig mod Omgaaelser og Overtrædelser af Loven. Regeringerne saavel i Sverige som i Danmark-Norge krævede til yderligere Sikkerhed en Række Papirer, med allehaande Spørgsmaal udfyldte af Skipperne, inden der gaves disse Konvoi, og herved var der en god Lejlighed til at bedømme, om Skipperen var en ærlig Mand eller ikke.

En Aarsag, der i nogen Grad skærpede Englændernes Mistanke var, at en Del af de dansk-norske Skibskaptajner var af fremmed Oprindelse, navnlig var der mange Hollændere iblandt dem. Dette kastede let et uheldigt Lys over dem, og den danske Regering raadede da ogsaa vor Købmandsstand til at ændre det. Ej heller alle Skibene indgød Tillid ved deres Udseende, — saaledes skriver Kaptajn Bille i en Rapport i 1798, »Jeg har haft Skibe under min Konvoj, som knap have Sejl i deres Eje, kun et Anker og slet ingen Baad eller Fartøj. Mange af dem ligner mere Pramme end Skibe«.

Den engelske Regering havde til Kontrol for Skibsfarten en Mængde hemmelige Agenter rundt om i de forskellige Havne. Herigennem underrettedes Regeringen i London om, hvilke Skibe der var mistænkelige, og der tilgik da Flaadecheferne Ordre til at iværksætte Visitationen, uanset om man satte sig til Modværge. At saadanne Sammenstød var saa sjældne, som de var, og at de forløb saa heldigt, er til lige stor Hæder for den danske Koffardimand som for den danske Orlogsmand. Da endelig Kanonerne talte for Alvor — i »Freya«-Affæren — og vi fik en Konvoi opbragt, maatte Englænderne indrømme, at den ingen Kontrabande havde om Bord.

Naar Princippet Konvoier ikke anerkendtes af England, da er

dette altsaa let at forklare ved, at det stred mod den havbeherskende Rolle, som England spillede; naar det ikke udøvede Magt imod os straks, laa det i, at det ikke ønskede flere Fjender, end det havde; at det udviste forskellig Optræden i samme Tidsrum og i samme Farvand, laa i, at det kun vilde fordre Undersøgelser, hvor dets Spioner havde peget paa noget formentligt ikke-neutralt.

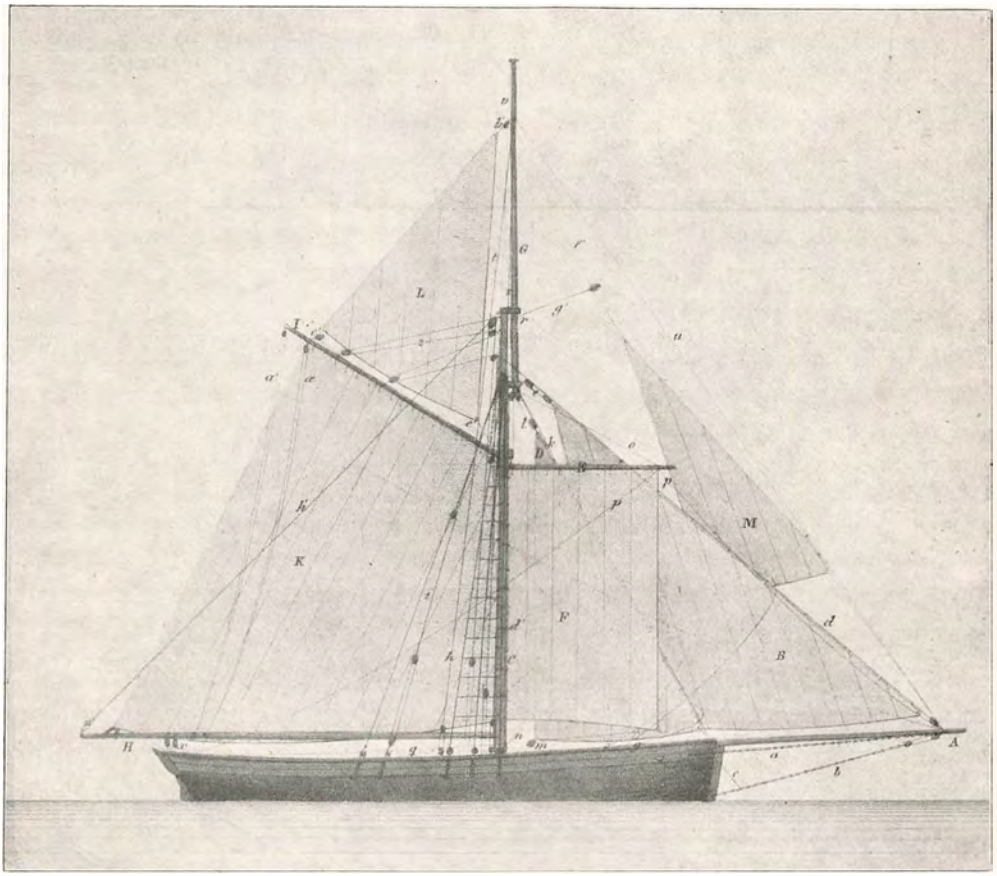
Men hertil kom ogsaa, at Konvoieringen fra sin første Begyndelse ikke var indført til Værn mod de europæiske Magter, men mod Sørøvere. Og efter Sørøveriet kom det franske Kapervæsen i Revolutionsaarene, der ikke adskilte sig væsentlig fra Sørøveri uden ved at have lidt finere Navn. Saa snart disse elementære Grunde i Englands Øjne ikke mere var til Stede, blev dette Lands Holdning over for Konvoiering skarpere og skarpere. Da det faldt sammen med at England følte sig stærk, førte det til Krig.

Sørøveri var i mange Aar en Rædsel og en Plage for enhver, hvis Interesser laa paa Havet. Det dreves særlig fra de saakaldte Barbareskstater, — Marokko, Algier, Tunis og Tripolis, — der med deres Korsarer hærgede Middelhavet, Farvandene helt op til England, af og til viste sig i Kanalen, ja endog i 1627 plyndrede paa Island.

At dette Uvæsen ikke udryddedes, skyldtes de store Søkrige, hvor hver af de krigsførende havde nok at gøre for sin Orlogsflaade, og ikke mente at kunne afse denne til Handelsbeskyttelse — endsige Krig med en Røverstat — men fandt det langt lettere at stille Sørøverne tilfreds med en Pengesum, en Tribut. Selv saa mægtige Stater som England og Frankrig købte sig Fred; hvad skulde saa de smaa Stater som Danmark-Norge og Sverige gøre andet, end ogsaa at yde Røverstaterne Tribut.

Barbareskstaterne opstod, da det osmanniske Rige ikke formaaede at opretholde sit Herredømme over den fjerne nordafrikanske Kyst. Der dannedes da her en Række Smaastater, vel nok under tyrkisk Overhøjhed, men dog i det væsentlige selvstændige. I det 15. Aarhundrede begyndte disse Staters Røvertogter, og i en lang Aarrække kæmpede de kristne Fyrster i Middelhavet mod dem, uden at det dog lykkedes at fordrive dem fra den nordafrikanske Kyst. Men der skaf-

fedes dog nogen Sikkerhed til Veje; særligt virkede det godt, da Frankrig i Slutningen af det 17. Aarhundrede greb Sværdet. En fransk Flaade under Duquesne bombarderede 1681 Algier og tvang dette Land i Knæ.



311. En Slup. Fra Funch: Dansk Marine-Ordbog. Se Ordlisten i II. Bind.

Saa snart imidlertid Stormagterne krigedes paa Havet, florerede Sørøveriet paa det kraftigste og naaede sit Højdepunkt i Slutningen af det 18. Aarhundrede, hvor Stormagterne behøvede hver Køl, de ejede, til at bekrige hinanden. I de Tider gjorde Sørøverstaterne glimrende Forretninger. Men ikke engang ved Tribut og »Presenter« var det muligt at faa Ro. Modiggjorte ved Stormagternes slappe Optræden, spændte Røverfyrsterne deres Fordringer højere og højere og opfyldte man ikke straks disse, opbragte deres Korsarer en Slump

Handelsskibe, gjorde Besætningerne til Slaver og forlangte Løsepenge for dem foruden den nye forhøjede Tribut. Saa bagvendte var Forholdene, at man som oftest fandt sig deri; selv Englænderne, der beherskede Havene i en aldrig før kendt Udstrækning under Napoleonskrigene, ydede sin Del af »Presenterne«.

Danmark-Norge havde saaledes ligesom de andre europæiske Magter meget alvorlige Hensyn at tage til de barbariske Magter og sluttede i 1746 en Fredstraktat med Algier efter en Flaadedemonstration uden for denne By. Men selv om dette hjalp noget, var der dog stadig Uro om Spørgsmaalet, og dette førte Regeringen i Danmark til at udsende den saa ofte omtalte, og for sit uheldige Forløb saa sørgeligt bekendte Ekspedition i 1770. Denne Ekspedition naaede jo saa langt fra sine Hensigter, at Algier tværtimod satte sine Fordringer op, og en Fred først atter sluttedes efter et større Pengeoffer fra vor Side — en »ekstraordinaire Present«, som det kaldtes.

Men Situationen havde dog stadig et usikkert Præg; Smaastridigheder og Opbringelse fra Barbareskstaternes Side af dansk-norske Skibe hørte saa at sige til Dagens Orden. Mangen dansk Sømand tilbragte mange og lange Aar i Røverstaterne som Slave eller maatte løskøbes for betydelige Pengesummer.

Til Beskyttelse for sine Undersaatter og til Støtte for Forhandlingerne holdt hver af de kristne Stater, der havde Interesser paa Søen, en Konsul i hver af de fire Røverstater. Denne Konsul var af den allerstørste Betydning, da en lokal kendt Mand var uundværlig, og alle vore Konsuler var saa godt som uden Undtagelse udmærkede og dygtige Mænd, der gjorde vort Land og vor Handel den største Gavn. Ofte lynede Korsarsværd i betænkelig Nærhed af deres Hoved, og ofte raslede Fangelænkerne for deres Øren, men de holdt ud og fik ikke mindst for vore Eskadrechefer i Slutningen af Aarhundredet meget stor Betydning som Raadgivere.

Det vakte derfor ingenlunde behagelige Følelser i Danmark, da der i Aaret 1796 fandt et Paschaskifte Sted i Tripolis, og da den nye Pascha derefter pr. Brev anmodede Kongen af Danmark om at erlægge en klækkelig Sum Penge i Anledning af Tronbestigelsen. Kun hvis Danmark vilde gaa ind herpaa, kunde vore Traktater vente at

blive fornyede af den tiltrædende Hersker — i modsat Fald betød det Krig. Da den danske Regering ikke besvarede denne uforskammede Fordring, beordrede Paschaen straks sine Korsarer ud paa Røvertogt.

Naar Freden een Gang var brudt med en af disse Røverstater, virkede det som gennem et usynligt Baand altid videre paa de andre, og dette passede ogsaa i dette Tilfælde. Snart fulgte Algier med et Spring i sine Fordringer, derpaa kom Tunis, derpaa Tripolis igen, saaledes at Forholdene i en Aarrække var højst ustabile. I selve Røverstaterne var der en Enevoldshersker — en Pascha — en Bey eller Dey, (ja, i Marokko endog en Kejser) og ved hans Side en »Minister« eller stor Handelsmand, der havde Indflydelse paa Herskeren. Men om hans Indflydelse holdt til det afgørende Øjeblik, var aldeles ikke givet; kun et var givet, nemlig, at saa vel han, som de andre Mellemled mellem den, der forhandlede, og Tronen, maatte grundig bestikkes, om det skulde hjælpe. Til en vis Grad — det skylde vi Sandheden at sige — respekterede Sørøverherskerne det skrevne Ord, men til Gengæld udviste de en Opfindsomhed i at opfinde Paaskud for nye Pengeafpresninger, som var en bedre Sag værdig.

Skønt en saadan Krig som Regel kun betød, at en fem—seks Korsarer blev slupne løs i Middelhavet, rakte dens Betydning dog langt videre. Dels var som Regel vore dansk-norske Skippere og Søfolk efter et saadant Fredsbrud ikke at formaa til at vove sig i Søen, dels vovede ingen Redere at betro Fragten til den Nations Skibe, som var i Krig med en af Røverstaterne. Den samme Skipper, der paa Trods af Konvoichefens Advarsler ofte dumstristig forlod Konvoien paa Tider, hvor Middelhavet vrimlede af franske og engelske Kapere, frygtede Barbareskerne som Djævelen selv, da disse tilføjede de opbragte Skibes Besætninger Overlast eller gjorde dem til Slaver.

Disse Barbareskstater var altsaa en alvorlig Faktor at regne med, og man undres over, at ingen for Alvor bandt an med dem. Vi Danske havde til Tider en ret betydelig Eskadre i de Farvande. Barbareskernes Sømagt var kun ringe, — som Regel højst en fire til fem Fregatter og en halv Snes mindre Skibe. Men selv om disse Fartøjers Kampværdi efter europæiske Begreber kun var liden, saa maatte de dog jages og opbringes eller holdes indelukkede ved en Blokade. Dette

var imidlertid lettere sagt end gjort, thi disse aabne afrikanske Kyster var yderst vanskelige at blokere, ja, til Tider umulige for Datidens Sejlskibe. Til en Landgangsekspedition hørte der et mægtigt Materiel, som langt, langt oversteg hvad Danmark-Norge selv i Forening med Sverige raadede over; da Frankrig i 1830 gjorde det af med Algier, tog det mange og lange Aar og Opbydelsen af mægtige Styrker, inden Landet var undertvunget.

Den Styrke, man fra dansk Side kunde afse til en bestemt Optræden over for Barbareskstaterne, var derfor kun en Baggrund for vore Underhandlinger, en Baggrund, der maatte anvendes med Kløgt og Forsigtighed, til at opbringe Sørøverskibe som Gisler o. l.

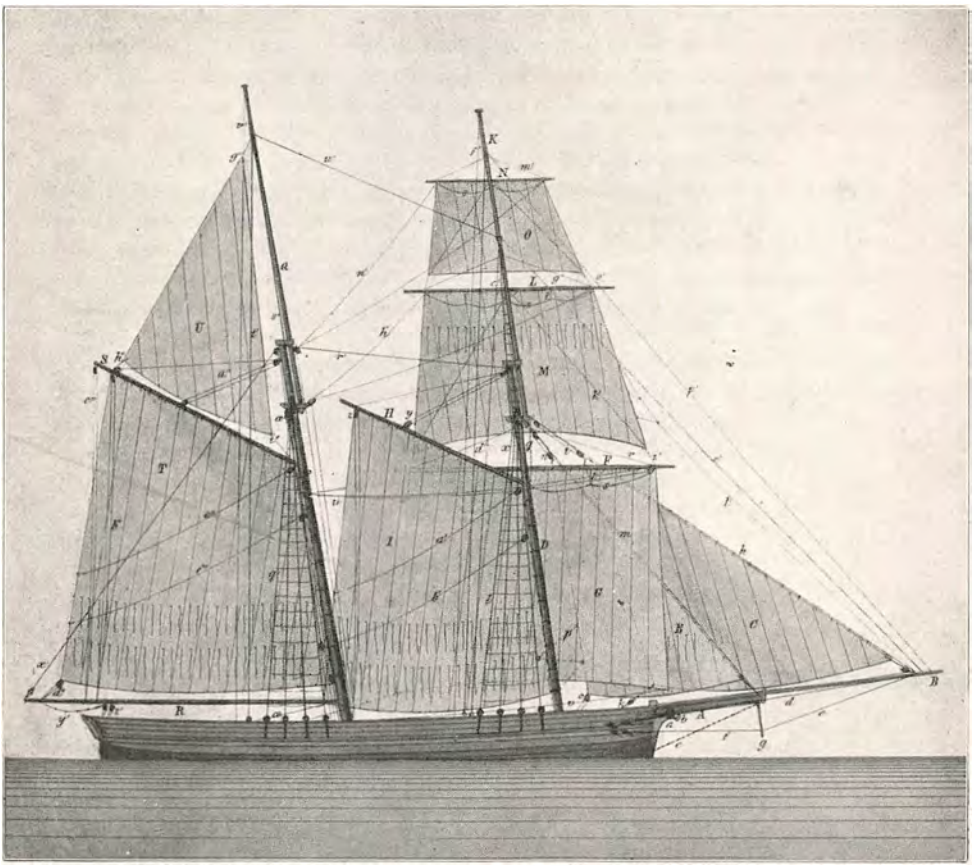
Men den moralske Side ved en væbnet dansk Orlogsstyrkes Tilstedeværelse i Middelhavet var langt større end Eskadren i og for sig berettigede til ved sin Kampværdi. Dens Nærværelse bevirkede, at Korsarerne tog sig i Agt, at vi slap for en Mængde Stridigheder og Smaatrakasserier, og at Redere og Befragtere saa med anderledes Tiltro paa vore Koffardiskibe.

Som Følge af de nys skitserede Forhold paa Søen var den dansk-norske Stat allerede tidlig kommen ind paa at konvoiere. Som vi har fremhævet, var Forholdene paa Søen ikke saa bestemt afklarede til Englands Fordel, at dette Land med Magt satte sine Principper igennem paa den internationale Sørets Omraade før i Slutningen af Aarhundredet, og Konvoistridigheder fandt vel nok Sted, men havde alle et godartet Forløb.

Under Kolonialkrigen (Syvaarskrigen) florerede som bekendt vor Søhandel i høj Grad, og det viste sig snart nødvendigt at konvoiere efter en ret stor Maalestok, dels i Middelhavet og dels Vest paa over Atlanterhavet. I Aaret 1756 sluttedes med Sverige et væbnet Neutralitetsforbund, men man hævdede i dette ikke Sætningen om, at Flaget dækker Ladningen, da man vidste, England ikke vilde finde sig i denne. Der var fra Marinen udrustet et ikke ubetydeligt Antal Linieskibe og Fregatter hertil, som dels direkte konvoierede, dels i Eskadre kryssede i de til vore Kyster grænsende Hovedfarvande.

I den næste store Søkrig — den nordamerikanske Frihedskrig —

genoplivedes i 1780 det bevæbnede Neutralitetsprincip, men paa langt videre Grundlag. For det første tiltraadtes det af flere europæiske Magter, bl. a. Rusland, og dernæst havde det blandt sine Regler



312. En Skonnert. Fra Funch: Dansk Marine-Ordbog. Se Ordlisten i II. Bind.

denne Gang optaget Sætningen om, at Flaget dækker Ladningen.

Dette krævede saaledes igen ret store Udrustninger, bl. a. til Konvoiering, og yderligere krævede Handelen i disse Aar særlig Beskyttelse i Vestindien, hvor jo Krigen i det væsentlige udspilledes. Endvidere var der til Hjælp for Ostindiefarere som Regel stationeret Linieskibe i Farvandet mellem Kap det gode Haab og St. Helena, og i Ostindien.

I Vestindien begyndte det første skarpe Skær af Strid at kaste sig

over vor Flaade i denne Krig. Der var paa disse Øer al Grund for de danske Konvoichefer til at tage sig i Agt, thi en Mængde fremmede Undersaatter havde nedsat sig paa Øerne for at faa Ret til at søge det danske Flags Beskyttelse.

Desværre vrimlede disse Farvande af Kapere, og den danske Konvoichef, der i et af de første Tilfælde kom ud for Kapernes Paastand om at visitere Konvoien, opførte sig yderst uheldigt.

Den 28. December 1780 kom nemlig Fregatten »Bornholm«, Chef Kaptajn Schønning, med en Konvoi paa 10 Skibe fra Guadeloupe til St. Thomas. »Bornholm«, der havde stærkt formindsket Besætning paa Grund af en Epidemi blandt Mandskabet, mødte paa Vejen tre engelske Kapere, der førte 72 Kanoner mod »Bornholms« — endda kun halvt bemandede — 36. Efter en kort Kamp strøg »Bornholm« Flag og Vimpel for at betyde Kaperne, at det tilstodes dem at visitere Konvoien. Kaptajn Schønning fik for dette sit Forhold en ilde Medfart, han kasseredes af en Generalkrigsret ved sin Hjemkomst næste Aar.

Men flere andre energiske Skibschefer hævdede i den følgende Tid Respekten for det danske Orlagsflag, og Handelsforholdene i disse Farvande kom snart i det bedste Spor. I øvrigt led Danmark et større Tab i disse Aar, ved at Linieskibet »Indfødsretten« paa Hjemrejsen fra Station i Ostindien gik under i 1782 med Mand og Mus.

Ved Revolutionskrigenes Udbrud kommer vi imidlertid til de store Begivenheder, der baade gav vor Søhandel et hidtil ukendt Opsving, og førte til Krigen med England i 1801. Vi ville betragte det danske Orlogsflags Anstrengelser i disse Aar for at beskytte sin svagere Søster, Koffardiflaget, lidt nøjere.

Straks efter Krigens Udbrud traadte England yderst skarpt op imod os; i Krigens første Halvaar opbragtes saaledes ikke mindre end 189 dansk-norske Skibe, hvilket, selv om de for Størstedelen frigaves, naturligvis tilføjede os et stort Pengetab. Den danske og den svenske Regering sluttede sig da atter sammen til et bevæbnet Neutralitetsforbund, men ligesom i 1756 vovede man ikke at hævde den stolte Sætning om, at Flaget dækker Ladningen, men undgik atter denne Anstødssten af Hensyn til England.

De to skandinaviske Magter tog alvorlige Forholdsregler til deres Handels Beskyttelse. Eskadrer udrustedes og kryssede i Nordsøen, men man i Værk satte ikke Konvoiering, da man frygtede for, at det vilde volde Vanskeligheder. England slog virkelig ind paa en mildere Fremgangsmaade, men snart efter slog det om igen, og dets Holdning var under første Akt af Dramaet — til 1797 — nærmest svingende fra Skarphed til Maadehold.

Ved den anden Koalitionskrigs Begyndelse kom Forholdene paa Søen meget snart til at antage en ukendt farlig Karakter. Denne Gang var det ikke England, men Frankrig der var Sagvolderen, idet dette sidste Land saa at sige erklærede al neutral Søfart Krig ved den berygtede Lov af 29. Nivose. Ifølge denne Lov skulde:

»Ladningens Natur afgøre, om et Skib var at opfatte som fjendtligt eller neutralt. Ethvert Skib, der enten helt eller for en Del var ladet med Varer fra England eller dets Kolonier, skulde gælde for god Prise, hvem der saa var Ejer af disse Produkter eller Handelsvarer.«

Ikke alene var selve Loven yderst ubehagelig for vor Søhandel, men den Maade den førtes ud i Livet paa, gjorde den rent ødelæggende. Naar saaledes et Skib kunde prisedømmes, fordi det havde engelske Kabyskul eller engelsk Fajanceservice i Kaptajnens Kahyt, saa var man, om ikke det var saa sørgeligt, ude i det farceagtige.

Lige fra Revolutionskrigenes Begyndelse havde man i den danske Handelsverden raabt paa Konvoi, men Regeringen havde ikke villet gaa ind herpaa i større Udstrækning. Ganske vist havde man konvoieret igennem Kanalen og ned til Finisterre, og yderligere her taget hjemgaaende Ostindiefarere under Konvoi. Det var risikabelt, men det gik, og længere vilde Regeringen ikke strække sig. Men nu var paa den ene Side Kravet om Konvoi ikke til at afvise, hvis vi overhovedet vilde drive Søhandel, og paa den anden Side den franske Regerings Holdning saa udæskende, at Konvoiering maatte synes selv Englænderne berettiget og blottet for ethvert engelskfjendtligt Præg.

Allerede i 1797 havde vi af Hensyn til Barbareskstaterne udvidet vore Konvoier i Middelhavet. Nu gjorde vi i Marts 1798 Skridtet fuldt ud og optog Konvoiering i saa stor Udstrækning, som vor Flaade tillod.

Princippet i denne Konvoiering var at samle en større Mængde Handelsskibe under Norges Kyst, som Regel ved Flekkerø, hvorfra der omtrent hver Maaned vilde afgaa et Orlogsskib til Strædet ved Gibraltar. Her overtoges Konvoieringen af den i Middelhavet stationerede Eskadre, og det var i det hele og store i dette Hav, at Konvoieringen spillede størst Rolle.



313. Steen Andersen Bille (1751—1833).

Foruden disse Konvoiruter havde vi to Linieskibe til Konvoiering af hjemvendende Ostindiefarere, en lille Eskadre i Vestindien og endelig en anden lille Eskadre paa Jyllands Vestkyst, samt yderligere en Styrke i Østersøen, — alt i alt en ret betydelig Udrustning for en lille Stat som Danmark.

Nu da Konvoiering var besluttet i Princippet, tog man ogsaa fra den danske Regerings Side bestemt Stilling til Visitationsspørgsmaalet. I Revolutionskrigens Begyndelse havde man gjort en vis Indrømmelse i de vestindiske Farvande over for de krigsførende Magters Paastand om Ret til at visitere Konvoier. Forholdene i Vestindien var saa indviklede, at man mente det vanskeligt for de danske Konvoichefer at garantere for Konvoierne, og man indrømmede da Orlogsskibe Visitationsretten over for Konvoier, men nægtede den over for Kapere. Nu da Konvoieringen var optaget for Alvor, fik de danske Konvoichefer bestemte Ordre til at modsætte sig enhver Visitation af deres Konvoier, om nødvendigt med Vaabenmagt.

Som før nævnt havde Barbareskstaterne allerede i 1796 nødvendiggjort en Forstærkning af vor Styrke i Middelhavet, og nu hvilede Ledelsen af Forhandlingerne med Røverfyrsterne fra dette Aar og

tre Aar frem i Tiden i Hænderne paa Kaptajn — senere Kommandørkaptajn — Steen Andersen Bille som Eskadrechef.

Steen Bille var absolut ingen almindelig Mand. Han regnedes for en af vore dygtigste Søofficerer, hvad hans senere glimrende Løbebane fuldt ud bekræftede, og han var tillige i Besiddelse af ikke ringe diplomatiske Evner.

Runden af gammel dansk Adelsslægt stod han efter et bevæget Sømandsliv i sin Manddoms fulde Kraft — 45 Aar — da han valgtes til denne vanskelige Post. Steen Bille havde haft mange vanskelige Opgaver at løse før denne, og han havde yderligere haft lignende Opgaver før som ung Premierløjtnant i Vestindien i Egenskab af Chef for et armeret Handelsskib, udsendt for at værne om vor Handel under den nordamerikanske Frihedskrig. Ej heller Koffardilivet og Forholdene til Koffardis var ham ukendte, idet han i to Aar havde ført et af det ostindiske Kompagnis Skibe.

Danmarks Handelsflaade i Middelhavet var paa dette Tidspunkt ikke ubetydelig — tværtimod. Vi har ganske vist ikke fuldt nøjagtige Oplysninger om dens Størrelse, men vi kan dog ved Aarhundredskiftet, paa Grundlag af Konsulatsberetningerne fra de forskellige Lande, faa et Begreb om dens Størrelse ved nedenstaaende Tabel.

Aar 1800.	Antal	Drægtighed
Skibsrejser paa Sverige	21.	525 Kommercelæster.
— - Rusland	235.	12873½ —
— - Tyske Rige	538.	14165 —
— - Preussen	168.	7312 —
— - Storbritannien og Irland	1651.	131801 —
— - Holland	444.	24129 —
— - Frankrig	587.	26610 —
— - Portugal	148.	9319 —
— - Spanien	550.	34424 —
— - Italien	127.	7451 —

Og saa er Tallene dog sikkert for smaa, idet vist nok en Del af de Skibe, der gik fra Havn til Havn i Middelhavet ikke er medregnede. Det er efter samtidiges Beretninger hændet, at der paa en Dag løb

100 dansk-norske Skibe ind paa Tajoen, og i alle spanske, italienske og sydfranske Havne saas saa godt som udelukkende det dansk-norske eller svenske Handelsflag.

Ved Paschaen af Tripolis' (S. 672) Fredsbrud skulde der altsaa handles hurtigt for at undgaa Fare for denne betydelige Indtægtskilde, og Kaptajn Steen Bille afgik derfor ufortøvet derhen med sin lille Eskadre — Fregatten »Najaden«, Briggen »Sarpen« og en til Lejligheden armeret og lejet maltesisk Chebek.

Da Underhandlingerne som før nævnt var glippede, herskede der jo Krigstilstand, og Fæstningsværkerne ved Tripolis aabnede da ogsaa Ilden paa den danske Styrke, da denne nærmede sig. Da Bille den næste Dag, den 16. Maj 1797, med »Najaden« holdt ind mod den lille Havn, der fandtes ved Byen, kom det til en heftig Kamp mellem den danske Styrke og en fem til seks Korsarer, der i alt førte omkring 120 Kanoner mod Najaden og Sarpens 54. Efter en heftig Kanonild maatte Korsarerne vige, og Bille etablerede derefter Blokade af Tripolis, indtil Paschaen den 22. Maj sendte et Fartøj med Parlamentærflag ud til Bille for at opfordre denne til at slutte Fred. Efter forskellige Underhandlinger lykkedes det virkelig at bringe Freden i Stand, men dog ikke uden at Danmark erlagde en ret stor Sum Penge, der ligefrem betaltes efter Regning fra Paschaen.

For Freden eller hans Tronbestigelse.....	50,000 Pjastre.
For 21 Slaver à 1000 Pjastre	21,000 —
Til Ministrene	4,000 —
Total...	75,000 Pjastre.

Yderligere skulde Paschaen hvert fjerde Aar have en Present, hans af Kampen medtagne Skibe blev tilmed udbedrede af den danske Eskadres Tømmermænd, og endelig fik han saadan Lyst til »Najadens« Chefchalup, at Bille ikke fandt det klogt at nægte ham den.

Bille slutter sin Rapport over Affæren paa følgende Maade:

»De andre europæiske Magter fordærve ham aldeles; det er gru»somt, hvad Spanierne, som ingen Handel har, betale ham; f. Eks. nu »ventes dagligen 500 Stk. Geværer, ligesaa mange Pistoler samt et »Sølvservice og en Del Krudt. England skal nu sende ham et lille Parti

»Metalkanoner og maaske en lille Fregat. Frankrig har lovet ham en »Fregat. Der er fast ingen, uden de jo smigre ham overordentligen. »Han har ikke undset sig for at sige til den spanske Konsul, da denne »spurgte ham, hvor den danske Konsul skulde hejse sit Flag, eftersom »dennes Hus er given til den nordamerikanske Konsul: »O! lad ham »hejse det et Sted, der skal snart blive et andet ledigt, naar Fregatten »er gaaet.« Og hans fortrolige, Renegaten, siger, at de straks skulle »gaa ud at krysse paa de Svenske; og derefter vil det komme til Vene»tianerne.

»Ved min første Audiens, som var den 26. f. M. blev mig overleveret »de danske Slaver 21 i Tallet; den to og tyvende er en lille Dreng fra »Christiania, som de har faaet til at fornægte sin Tro; han bliver nu »som Page hos Paschaen og kan derfor ikke erholdes. At beskrive den »Glæde, som disse ulykkelige Landets Børn viste ved Gjenerhvervelsen »af deres Frihed, staar ikke i min Magt. De udøste de varmeste Vel»signelser over Regjeringen for deres Løsladelse. Deres Behandling »har været haard, og ikkun faa af dem har beholdt deres Helbred.«

Freden med Tripolis bragte Ro til Veje i Forholdet over for Barbareskerne, men samtidig voksede Klagerne fra de dansk-norske Skibsførere over de krigsførende Magters Kapere, og Kaptajn Bille besluttede da at foretage en Inspektionsrejse i Middelhavet og sætte sig ind i Forholdene. Samtidig begyndte han det Konvoieringssystem, der fra nu af fortsattes i de kommende Aar. Til en Begyndelse tog de inspicerende Orlogsskibe de Koffardiskibe, der ønskede det, under Konvoi, efter at deres Rejseruter var blevne bekendtgjorte paa Konsulaterne rundt om i alle Middelhavets Byer.

Kaptajn Bille begyndte sin Rejse med at anløbe Cartagena, hvor der for hans Øje oprulledes et Billede, der straks gav ham noget at tænke paa, og som klart viser os vor Skibsfarts vanskelige Stilling.

I Cartagena laa der ved Billes Ankomst 14 dansk-norske Skibe, alle opbragte af Kapere. Syv af dem var allerede kondemnerede, de syv andres Sager verserede endnu for Domstolene, og fra dem alle vajede det franske Flag fra Fortoppen, det danske agter paa Kampagnen. Den danske Konsul i Byen, som jo skulde være de opbragte Besætningers naturlige Hjælp og Støtte, var en 20aarig Handelskommis

hos en spansk Købmand, som var ude af Stand til at forstaa et Ord Dansk eller Tysk. Ved Billes Ankomst blev han som Eskadrechef følgelig bestormet med Reklamationer og Klager fra de ulykkelige Skippere, af hvilke flere efter lang Karantæne var bleven holdt i Arrest i deres eget Skib i længere Tid uden at have faaet Tilladelse til at forhandle med deres Lands Konsul.

Omstændighederne, hvorunder de var bleven opbragt, var meget forskellige; eksempelvis kan vi nævne Briggen »Isabelle Maries« Skæbne. Denne Brig var i sin Tid bleven købt i England paa Auktion og havde derpaa udklareret fra Molde med sine Papirer i den fuldkomneste Orden. Den gik først til Barcelona med en Ladning Klipfisk og derfra til Alicante, hvor den lastede Vin bestemt til Hamborg. Paa Rejsen hertil blev Briggen opbragt paa Højden af Kap da Gata af en fransk Kaper, der efter den danske Skippers Udsagn førte tyrkisk Flag, og indbragt til Cartagena.

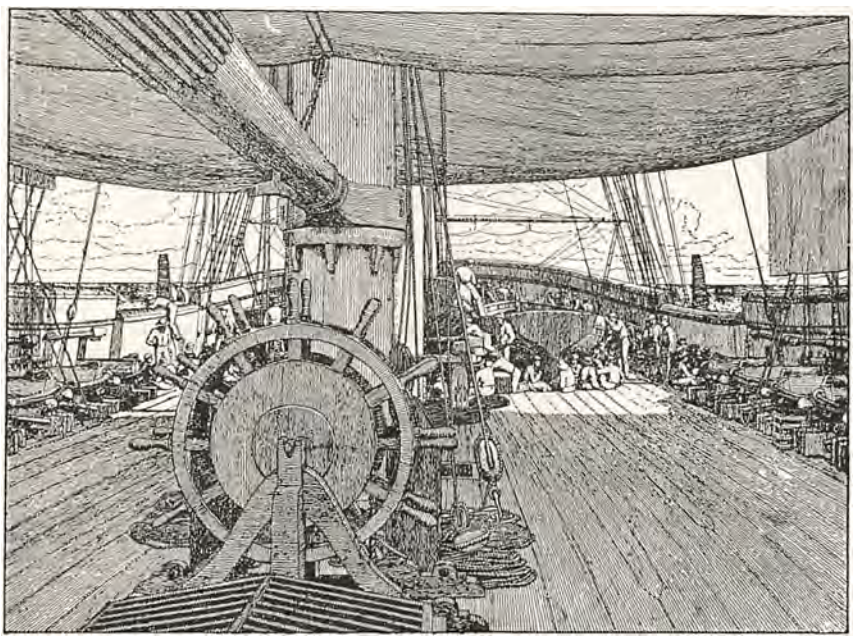
Den spanske Konsul prisedømte Skibet, idet han støttede sin Kendelse paa, at Skibet var af engelsk Bygning, og at det Skøde, der fandtes om Bord i Briggen, var af sildigere Dato end den franske Republiks Krigserklæring mod England.

Kaptajn Bille søgte i en længere saavel Ord- som Noteveksling med den franske Konsul at faa de førnævnte dansk-norske Skibe frigivne, men forgæves. Det hjalp ikke, at Bille truede og næsten slog paa Sværdet, ej heller at han appellerede til de spanske Autoriteter — Spanien var jo paa dette Tidspunkt ganske afhængig af Frankrig — følgelig maatte Bille afsejle med uforrettet Sag.

Man kan mene om disse Prisedømmelser, hvad man vil — den ovenfor nævnte Sag vilde jo under Verdenskrigen være bleven afsluttet med en med den franske Konsuls Kendelse ganske enslydende engelsk, — de var i Datidens Øjne i hvert Fald mere eller mindre uretfærdige. Fordi vi efter Verdenskrigens Tildragelser er blevne haardhudede paa Folkerettens Omraade, er det jo ikke ensbetydende med, at man ogsaa var det i 1797, og i alle Fald var det franske Lovmaskineri utrolig langsomt og dømte ikke efter faste Principper. Bille sejlede som Følge af dette fra Cartagena fuldt overbevist om, at der intet andet var at gøre end at konvoiere i saa stor Udstrækning som muligt.

Paa hans Henstillinger i saa Henseende bestemte vor Regering sig da ogsaa til at forstærke Middelhavseskadren, og fra Begyndelsen af 1798 bragtes denne op til tre til fem Fregatter (Najaden, Havfruen, Triton, Thetis, Hvide Ørn), tre til fire Brigger (Sarpen, Lougen, Glommen, Nidelven), en for vore Forhold ret betydelig Styrke.

Konvoieringen fra og til Middelhavet foregik dels med særlige



314. Dækket paa en Orlogsmand, set forefter. Efter Radering af Eckersberg.

dertil fra Danmark detacherede Skibe, dels med Afløsningerne til og fra Middelhavseskadren.

En Tid lang holdt ogsaa Sverige en Eskadre i Middelhavet, og de to nordiske Magter konvoierede da for hinanden. Efter den svenske Eskadres Hjemkaldelse tog de danske Skibe stadig ethvert svensk Skib, der ønskede det, under Konvoi.

I selve Middelhavet holdt Bille som Regel et Skib kryssende uden for Strædet ved Gibraltar, et ud for Malaga og et ud for Cartagena, medens de resterende konvoierede mellem Italien og Gibraltar med Afstikkere til de forskellige Pladser. De først nævnte fast stationerede Skibe havde som Regel fuldt op at gøre, da Byerne i disse Farvande

var Hovedarnestederne for Kaperiet. De usleste smaa Kapere laa inde under Land; ofte gik de endog først ud af Havnene, naar de forventede Priser signaleredes og opbragte dem, naar de troede sig allersikrest. Vi har set Prøve paa Rettergangen i Cartagena; — i Malaga var det ikke stort mere bevendt, og Ceuta var et rent Helvede — men i de franske og italienske Havne var Forholdene noget bedre, saaledes at man ikke behøvede at træffe særlige Foranstaltninger uden for disse Steder — maaske med Undtagelse af Farvandene omkring Korsika og Genuabugten — men til nogen fast Stationeren her raadede Eskadren ikke over Materiel.

Enhver, der kender lidt til Søen, vil let kunne dømme om de Vanskeligheder, der var forbunden med denne Konvoitjeneste. I Storm og i Sø skulde Krysfelterne holdes — med dobbelt Udkig Nat og Dag; altid maatte man være paa Alerten, klar til at slaas, thi Kaperne gik saa nær til Stregen som mulig for ikke at sige over den, og mange af dem var velbevæbnede. Hertil kom yderligere, at der ikke var ordentlige Havne i Nærheden, hvor Besætningerne kunde hvile ud eller Provisioner indtages; thi selv om der enkelte Steder var Havne, smaa Molehavne, som f. Eks. i Malaga, var det vanskeligt at opnaa den fremmede Regerings Tilladelse for et Orlogsskib til at løbe ind i Havnen. Den uundgaaelige Søskade maatte derfor udbedres paa aaben Red med stadig Agtpaagivenhed, hvis det skulde blive nødvendigt at lette og gaa til Søs. For Eskadrechefen var endelig Postgangen nærmest fortvivlende. Breve tog en Maaned om at naa hjem til Danmark, og at holde Forbindelse mellem Eskadren pr. Brev var, som enhver let vil kunne forestille sig, en yderst vanskelig Sag.

En ikke ubetydelig Hindring lagdes Eskadrens Skibe i Vejen ved den Karantæne, der ofte paalagdes Skibene. Der var Pest, Kolera og andre smitsomme Sygdomme i flere af Middelhavets Byer, og 14 Dages Karantæne var ingen Sjældenhed. Man kan let tænke sig hvad dette betød for Bille, — hans Styrke kunde til Tider gaa ned til Halvdelen. Der udvistes derfor ogsaa fra Skibschefernes Side den største Agtpaagivenhed for at undgaa enhver Berøring med de smittede Byer eller Egne, og tit tog man lidt List og Underfundighed til Hjælp over for en truende Karantæne, hvis alt andet slog fejl.

Forholdet mellem vore Orlogs- og Koffardimænd var under hele Konvoieringsperioden udmærket godt. Naturligvis kunde smaa Sammenstød ikke undgaas, naar man betænker det — mildest talt — lidt blandede Selskab, de dansk-norske Kaptajner udgjorde. Klager over Konvoicheferne kunde vel forekomme, men var dog sjældne, og Undersøgelserne i de paagældende Sager førte heldigvis i alle Tilfælde til Konvoichefernes Frifindelse.

Som Regel var Aarsagen til disse Klager ene og alene manglende Forstaaelse af en Eskadre- eller Konvoichefs vanskelige og ansvarsfulde Stilling. Thi blot at holde sammen paa en Konvoi kunde give en Mand nok at bestille og sætte ham graa Haar i Hovedet, — Middelhavet er ikke altid det turkisblaa, solbeskinnede Hav, Folk i Land tror om det — den kolde Mistral og den stormende Levanter er lige saa haarde som nogen Nordsøstorm. Overfaldtes en Konvoi af en Storm om Natten, kunde Konvoichefen være saa nogenlunde sikker paa at finde sig selv i ensom Majestæt ved Solopgang, for saa at maatte sejle rundt og samle Konvoien sammen igen. Skal en Konvoi holdes sammen, maa Farten selvfølgelig reguleres efter det langsomste Skib. Nu til Dags gaar dette saa nogenlunde let; man drejer et Par Slag paa Manøvrespjældet nede i Maskinen, og man har den nye Fart, men i Sejlskibenes Tid var det noget andet. Da maatte der uafladelig sættes og bjærges Sejl, og Kommandoraabene: »Klar ved Bramfald, Skøder og Givtouge; Bramsejlsgasterne til Vejrs« har været Dagens staaende Kommando. Var det Magsvejr, ja, saa gik det endda; men var det overhandigt Vejr, da var det ingen Spøg og langtfra ufarligt at ligge underdrejet, saa mange Skibe i Konvoi.

For de velsejlende Fregatter var det selvfølgelig en yderligere Lidelse at sejle saadan Sinkesejlads, og for de svagt bemandede og tungt sejlende Koffardimænd en Kilde til stadig Ærgrelse at se Fregatten stadig mindske Sejl, mens man selv førte hver Klud, der kunde trække. Den Sømand, der med Ligegyldighed kan se et andet Skib sejle sig forbi, er ikke født af Kvinde endnu.

Men det var ikke alene ved selve Konvoieringen, at Bille og hans Folk hjalp deres Brødre under Handelsflaget; der raktes ogsaa mangen hjælpende Haand fra Orlogsmanden med de mange Folk og de gode

Grejer, og vi ved fra Billes Rapporter, at der blev hjulpet, hvor der kunde hjælpes.

Hvis den danske Middelhavseskadre kun havde haft Barbaresker og Kapere at kæmpe med, havde Livet været lettere at leve. Men uheldigvis fik vi ogsaa med de krigsførende Magters Orlogsskibe at gøre — som Regel altid os langt overlegne saa vel i Styrke som i Tal — og da havde Konvoichefen den Pligt at garantere for de under hans Konvoi værende Skibe, og dette kunde til Tider være svært nok. Thi det dansk-norske Orlogsflag med sin sikre Beskyttelse, lokkede mangen Reder og Skipper med en grumset Fortid.

Bille skriver om dette Forhold til Udenrigsminister Grev Christian Bernstorff, og vi giver bedst hans egne Ord:

»Af alle de Efterretninger, jeg modtager, er ingen mig saa ubehage»lige som de, der melde mig om danske Skibes Prisdømmelse; men »jeg nødes til at underrette Ds. Excellence om, at jeg ikke noksom »kunde forundre mig over adskillige af de Altonaiske Kaptajners»Papirer, som jeg fandt prisdømte i Cartagena, hvilket lige saa vel som »deres Forklaringer forekom mig mere end mistænkelige. Det var »først der, at den Gaade blev løst for mig, som jeg stedse havde fun»den i de Ord, af Grev Bernstorffs Gehejmeinstrux (her sigtes til An»dreas Peter Bernstorff), om de virkeligen anerkjendte »Skibe, og jeg var meget glad ved at have det Paaskud, at være for»nærmet, til ikke mere at blande mig i den Sag og gaa derfra.«

Regeringen i Danmark havde selvfølgelig ogsaa i høj Grad Øjet oppe for disse Vanskeligheder og udstedte 25. Juli 1798 følgende Forordning:

»For at kunne tage Del i den (ved Konvoieringen) tilstaaede Be»skyttelse, skal foruden den Ed, hvormed hver Reder ved Erhver»velsen af kongelige Passe har at godtgøre, at i Skibene ikke er indladt »nogen Krigskontrabande efter de ved Traktaterne og senere fastsatte »Bestemmelser, af Skipperen for hvert Skib som begærer at komme »under nogen af de foranmeldte Konvoier, endvidere tilstilles Che»fen for Konvoien til ydermere Sikkerhed i den ham paaliggende Kon»trol, en edelig Forsikring at ingen Varer eller Artikler som efter Trak-

»taterne eller senere Overenskomster kunne henregnes til Krigscontra-»bande og ere bestemte til en af de krigsførende Magters Havne, med »hans Minde og saa vidt ham er vitterligt forefindes inden Borde paa »det ham anbetroede Skib. Denne edelige Forsikring skal af Skipperen, »efter Formularet egenhændig underskrives som i denne Henseende »skal meddeles Chefen for Konvoien.«

Mere kunde man jo egentlig ikke gøre, men Vanskelighederne ved at garantere for Konvoierne var stadig til Stede og formindskedes selvfølgelig ikke ved den Omstændighed, at det jo var umuligt at beskytte sig imod, at et fremmed Skib om Natten holdt ind i Konvoien, og da ved Møde med krigsførende Orlogsmænd befandt sig i denne.

At man ikke kunde gaa efter Flaget alene, beviser følgende Tildragelse, der kaster et ganske karakteristisk Skær over Tiden. Det passerede i 1797 for Briggen »Nidelven«. Vi giver dens Chef, Kaptajnløjtnant Baron Hans Holsten, Ordet:

»Den 18. ds. i Stille saa vi en engelsk Kaper og ved Siden af ham en Brig. Da jeg holdt ned til dem, underrettede Kaperen mig om, at han havde taget dette Skib under dansk Flag, hvortil det var uberettiget. Jeg beordrede ham til at bringe mig Papirerne paa Siden, da jeg ingen Samkvem vilde have med dem for at undgaa Karantæne. Kaperen underkastede dette Skib min Bedømmelse. Ved at efterse Papirerne fandt jeg, at der var intet dansk uden Flaget og Skipperen, ved Navn Klein og bosiddende paa Sylt. Skibet var en engelsk Priis solgt i Malaga; det havde intet latinsk eller tyrkisk Søpas, var ladt og havde ingen andre danske Søfolk end Skipperen; Styrmanden og flere af Mandskabet var Spaniere, Resten Italienere. Skibsføreren tilstod, at han skulde til Bristol, endskønt Papirerne løde paa Altona, og under hans Navn var baade Skib og Ladning. Selv var han nylig kommen fra Algeziras, hvor han var opbragt som Styrmand, og ejede ikke en Skilling.«

Det var den Slags Skibe, der vakte Harme hos Konvoicheferne, og som skærpede de krigsførende Magters Mistænksomhed.

Konvoieringen gik saaledes sin Gang. Over alt i Middelhavet kunde man derfor i de sidste Aar før Aarhundredskiftet se en dansk

Orlogsmand til Luvart af en hel eller halv Snes Koffardimænd, — Orlogsmanden som Regel med ringe Sejlføring og Koffardimændene prangende med Sejl. Inde under Kysterne øjner man engelske, franske eller spanske Kapere — eller maaske en Algeriner med sin sortsmudsede Besætning. Nærmer en af disse sig, sætter Orlogsmanden sine Bramsejl eller strækker sine Mærssejl og gør et Par Slag, — maaske staar der en Ildstraale ud af en af dens Kanoner, hvis den fremmede bliver for nærgaaende. Saa indtræder Roen atter, og Dannebrog smælder dobbelt muntert fra Orlogsmandens Gaffel.

Men desværre det gik ikke altid saa let fra Haanden. Tunge Uvejrsskyer trak op paa den politiske Himmel og kastede snart et truende Skær ned over den lille danske Middelhavseskadre, Drønene fra det endnu langt bortfjernede politiske Uvejr var Forløberne for det, der rasede over vore Hoveder baade i 1801 og i 1807, hvor Lynet slog ned i selve Danmarks Hovedstad.

Det er ikke her Stedet at give en Udsigt over de Tanker og Meninger, der var Grundlaget for Englændernes Politik i 1801, udover hvad vi allerede i de indledende Bemærkninger har skitseret. Det var for at knække det bevæbnede Neutralitetsforbund, at Parker og Nelson drog ned til Østersøen, det bevæbnede Neutralitetsforbund, hvis Hovedsætning om Flaget som dækkende Ladningen, det havbeherskende Albion ikke vilde taale.

Vi har ligeledes tidligere omtalt, at Barbareskernes Optræden og Loven af 29. Nivose i Frankrig i nogen Maade retfærdiggjorde vor Konvoiering i Englændernes Øjne; men nu holdt Barbareskerne sig saa temmelig i Ro, og i Frankrig klippede Førstekonsulen med fast Haand de værste Vildskud bort paa Samfundet. England begyndte derfor at se med andre Øjne paa vor Konvoiering og begyndte derfor først og fremmest paa at fastholde sin Ret til at visitere Konvoierne. Dette Spørgsmaal var det farligste; der kunde rejses for os, thi paa den ene Side var vor Underlegenhed som Regel haabløs, naar den skulde udmaales i Kanonmundinger, medens det paa den anden Side ikke gik an at vige en Tomme for denne Overmagt.

Det første Faresignal vistes over for Svenskerne. Fregatten »Ulla Fersen« med Konvoi opfordredes til at tillade Visitation, og Che-

fen tillod dette paa Grund af den knusende Overmagt. Admiralitetsretten i London anførte i sin Kendelse af 11. Juni 1799, »hvis nogle »Magter ved særlige Overenskomster er kommen overens om, at Til»stedeværelsen af et af deres bevæbnede Skibe skal anses for en »Borgen for, at Koffardiskibene intet har om Bord, der ikke kan for»liges med Venskab og Neutralitet, saa kan dette ikke forbinde de »øvrige til at give Afkald paa den personlige Visitation og Undersøgelse.«

Det varede da heller ikke længe, før det blev os Danske, der kom i en vanskelig Stilling.

Den 14. Oktober 1799 kom Briggen »Lougen« med en Konvoi paa fire Skibe fra Malaga paa Vej til Barcelona. Paa Vejen mødte Konvoien en svær engelsk Fregat under spansk Flag og med 44 Kanoner mod »Lougens« 18. Den engelske Chef sendte en Officer om Bord paa Lougen med Undskyldning for, at Fregatten ikke førte sin egen Nations Flag, men vedkommende Officer fremførte ingen Fordring paa at visitere Konvoien. Kort efter kom den engelske Chef imidlertid paa andre Tanker og sendte atter Officeren over, denne Gang for at anmode om Tilladelse til at visitere Konvoien. Lougens Chef, Kaptajnløjtnant Fabricius, afslog dette bestemt, men overleverede den engelske Officer en Liste over Skibene i Konvoien, deres Ladninger og Bestemmelsessteder og bekræftede med sin Underskrift, at alle Skibene var danske. Fabricius sendte ydermere en af sine Officerer over til den engelske Chef for at indlede nærmere Forhandlinger og henvise til, at ingen Traktat hjemlede Englændernes Paastand paa Visitation. Den engelske Chef tog imidlertid intet Hensyn hertil, men sendte Fregattens Fartøjer fra Borde for at visitere Konvoien og manøvrerede saaledes med sit Skib, at han holdt »Lougen« i Skak og dækkede sine egne Fartøjer. Det lykkedes saaledes disse at visitere to af Konvoiskibene, hvorefter Fartøjerne vendte tilbage til Fregatten, der fortsatte sin Rejse.

Denne yderst ubehagelige Affære lovede jo ikke særlig godt for Fremtiden og foranledigede Kommandør Bille til at opsøge den engelske Flaadechef i Middelhavet, den berømte Admiral Jervis, Lord af St. Vincent. Denne gjorde Bille den mest fyldestgørende Undskyldning, erklærede, at Fregatchefen havde handlet urigtig, og at

han vilde give bestemte Ordrer til de ham underlagte Skibe om i Fremtiden at respektere de danske Konvoier. Et Par Dage efter aflagde den engelske Fregatchef Besøg hos Bille og gjorde personlig Undskyldning for sin Optræden.

For saa vidt var alt jo vel, men den engelske Regering saa ikke helt paa samme Maade paa Spørgsmaalet som Lord St. Vincent. Naar den fra sine Spioner mente at have Grund til Mistanke over for Konvoierne, hævdede den sin Ret til at visitere disse, ellers havde Spørgsmaalet ingen Interesse for den, da den foreløbig helst undgik Konflikter med de neutrale Magter. Der gik derfor nogen Tid, inden nye Sammenstød fandt Sted, men saa tiltog disse ogsaa i Skarphed, og kun de danske Konvoichefers resolute Optræden forhalede det endelige Resultat.

Den 23. December 1799 afsejlede den danske Fregat »Havfruen«, kommanderet af Kapitajn Joost van Dockum, fra Malaga, for at staa Strædet ud med en Konvoi paa 12 Skibe. Da Fregatten Juleaftensdag var to til tre Sømil Østen for Strædet, indhentedes den af tre engelske Fregatter, der befalede van Dockum at udsætte et Fartøj, hvilket denne afslog med Tilføjelse af, at hvis man ønskede at tale med ham, maatte man selv ulejlige sig om Bord i hans Fregat. Chefen for den engelske Styrke anmodede derpaa van Dockum om at dreje til Vinden, hvorefter han saa vilde sende en Officer over til »Havfruen«, hvori van Dockum indvilgede.

Den engelske Officer optraadte imidlertid temmelig uhøfligt, rettede forskellige Spørgsmaal til van Dockum og fremførte sluttelig Paastand paa at visitere Konvoien. van Dockum svarede herpaa med et bestemt Afslag; han var beredt til at forelægge alle Konvoiens Papirer, men Visitation vilde han ikke tillade. Med dette Svar vendte den engelske Officer da tilbage, men kom et Øjeblik efter igen med en Henstilling til van Dockum om at løbe ind til Gibraltar med Konvoien og lade den visitere der; hvis dette afsloges, fastholdt den engelske Chef sin Paastand paa at visitere Konvoien. Bægge disse Fordringer afslog van Dockum i de bestemteste Udtryk, idet han tilføjede, at han til sin Død vilde værge Konvoien mod Visitation.

Der forløb nu nogen Tid, og da Englænderne ikke rørte sig, gav van Dockum Konvoien Ordre til at fortsætte Rejsen og lod selv »Hav-

fruens« Mærssejl løbe paa Rand med opstukne Skøder, for at holde sig agten for Konvojen og dog være klar til Manøvre.

De tre engelske Fregatter blev liggende opbrast omtrent en halv Time, hvorpaa de under Pres af Sejl satte efter »Havfruen«. Nu strakte denne sine Mærssejl, drejede til Vinden og modtog saaledes Englænderne, der lagde sig omkring ham og udsatte deres Fartøjer, som roede hen til Konvoien. van Dockum sendte straks en Officer om Bord til den engelske Chef for at protestere, men medens dette stod paa, nærmede de engelske Baade sig rask Konvoien.

Nu betænkte van Dockum sig ikke længere, men aabnede Ilden, hvorved der saaredes en Mand i de engelske Fartøjer, saaledes at disse blev tvungne til at vende om; det ene af dem saa sig tilmed nødt til at lægge til paa Siden af »Havfruen«, hvor dets Besætning toges i Forvaring. Paa Grund af deres store Overmagt, kunde Englænderne dække deres Fartøjer, og nogle af Konvoiens Skibe var derfor bleven visiterede.

Den engelske Chef, der aabenbart ikke havde ventet sig en saa energisk Optræden, holdt da inde med Forsøgene paa at visitere, men forlangte Udlevering af den Baad med samt sin Besætning, der var bleven taget i Forvaring af »Havfruen«. Denne Fordring imødekom van Dockum selvfølgelig, men ikke før hans eget Fartøj med den danske Officer, der havde været ovre i den engelske Fregat for at forhandle, var vendt tilbage.

»Havfruen« fortsatte nu sin Rejse og løb med hele Konvoien ind til Gibraltar, hvor van Dockum efter Ordre fra sin egen Eskadrechef skulde afhente en større Pengesum, bestemt til Kejseren af Marokko.

Den engelske Fregatchef var imidlertid kommen van Dockum i Forkøbet ved at løbe ind til samme Sted og rapportere Sagen til den engelske Flaadechef, Admiral Lord Keith, — det var selvfølgelig ikke en engelsk Fregat svært at sejle fra en langsom Konvoi. Da nu van Dockum i Henhold til de paa Ceremoniellets Omraade gældende internationale Sædvaner gjorde denne sin Opvartning, var Lorden meget opbragt og erklærede, at Fregatten vel nok frit kunde afsejle, men at van Dockum selv maatte forblive i Gibraltar for at staa til Regnskab for sine Handlinger, idet Lord Keith fremhævede, at der var tilføjet engelske Undersaatter legemlig Overlast.

van Dockum protesterede naturligvis energisk imod denne urimelige Fordring og tilkendegav over for Admiralen, at det var hans Hensigt at sejle næste Morgen, over for hvilken Udtalelse Lord Keith fastholdt sin.

Det saa jo højst spændende ud, men Lord Keith turde — eller vilde — dog ikke sætte sin Fordring igennem med Magt, men sejlede næste Morgen med sit Flagskib uden at foretage sig videre i Sagen. van Dockum afsejlede ligeledes til den fastsatte Tid med hele sin Konvoi, uden at der lagdes ham en Sten i Vejen. Englænderne havde dog om Natten visiteret et Par af Konvoiens Skibe, der var drevne fra deres Ankerplads.

Imidlertid fik Sagen et Efterspil, idet Lord Keith sendte van Dockum en Skrivelse, hvori han erklærede, at han havde til Hensigt at beordre de ham underlagte Skibschefer til i Fremtiden at visitere ethvert dansk Skib, hvad enten det saa var under Konvoi eller ikke.

Dette var jo en Sag af største Rækkevidde; thi at Lord Keith i dette Tilfælde støttede sig paa sin Regering var uden for al Tvivl. Virkelig paalagde da ogsaa den engelske Regering alle engelske Orlogsskibe at visitere fremmede Nationers Skibe uden Undtagelse, og saafremt disse gjorde Modstand, at indbringe saavel Koffardiskibene som de konvoierende Skibe til nærmeste engelske Havn.

Denne Ordre udstedtes den 3. Marts 1800, og det var nu utvivlsomt, at Danmark stod over for Spørgsmaalet: Krig eller Fred. Man kunde spørge til Bedømmelse af dette Spørgsmaal, hvorfor Regeringen ikke imødekom Englænderne og indtog samme Standpunkt i Middelhavet som i Vestindien, hvor man vil erindre, at det tillodes Orlogsmænd, men ikke Kapere at visitere Konvoier.

Saa tidligt som i 1798 havde dette Spørgsmaal været oppe — foranlediget ved »Ulla Fersen«-Affæren. Udenrigsministeren, Grev Christian Bernstorff foreslog ved denne Lejlighed Admiralitetet, — hvis Præsident var Kronprins Frederik, — at man burde give efter for Englands Fordringer og tillade Orlogsskibe at visitere Konvoier. Admiralitetet vilde ikke gaa ind herpaa, men fastholdt sit Standpunkt.

Hvad der dikterede Admiralitetet denne Holdning var rimeligvis den Mening, at et saadant Kompromis, som Bernstorff foreslog,

ikke vilde føre til Maalet i en saa vanskelig Sag som Konvoisagen, — Henvisningen til Vestindien kunde ikke gælde for Middelhavet, da der i Vestindien raadede ganske særegne Forhold. Tillige mente man, at Flagets Ære var uforenelig med Visitationen, en Anskuelse, der jo heller ikke helt kan afvises.

van Dockums Affære havde, som vi før fremhævede, foranlediget den engelske Regering til at udstede sin bestemte Ordre til at visitere Konvoier, og denne Beslutning meddeltes Danmark ad diplomatisk Vej, tillige med en Fordring fra engelsk Side paa Oprejsning i nævnte Affære for van Dockums »voldsomme« og »uforsvarlige Fremgangsmaade«, som krævede »Fornægtelse, Oprejsning og Undskyldning« fra vor Side.

Den danske Regering var imidlertid ikke til Sinds at gaa ind herpaa, men da det var klart, hvor det bar hen, søgte man Støtte hos Rusland.

Alt imens disse Overvejelser stod paa, gik Konvoieringen sin Gang i samme Udstrækning som før.

Det var nu atter »Havfruen« og van Dockum, der kom ud for Visitationsspørgsmaalet, og Omstændighederne var omtrent de samme som ved den sidste Affære.

Den 7. Juni 1800, da »Havfruen« var paa Vej fra Malaga til Alicante med en dansk Brig under Konvoi, mødte den tre engelske Fregatter, der under nærlig samme Omstændigheder som sidst, gjorde Paastand paa at visitere Konvoien, hvilket van Dockum afslog. Den engelske Chef sendte da et Fartøj over til Briggen, men denne var allerede bleven bordet af et af »Havfruens« Fartøjer og besat af en dansk Søofficer og 18 Matroser. Det engelske Fartøj vendte derfor om, men udsendtes atter og roede rask hen imod Briggen, hvorpaa »Havfruen« aabnede Ilden og tvang Fartøjet til at vende om.

Der udspandt sig nu en længere Forhandling imellem den danske og den engelske Chef, der endogsaa personlig begav sig om Bord for at forhandle med van Dockum. Denne var imidlertid ubevægelig og fastholdt, trods den knusende Overmagt, stadig sin Protest, ja endog til Trods for at den engelske Chef fremviste Parlamentsakten med dens kategoriske Ordre til at visitere selv Konvoier.

For at finde en Udvej foreslog den engelske Chef nu van Dockum at tillade, at han alene maatte gaa om Bord i Briggen og forelægge Skipperen nogle Spørgsmaal, men ogsaa dette Forslag afviste van Dockum.

Her stod saaledes to Mænd over for hinanden, hver med sin Regerings udtrykkelige Forholdsordre, og bægge lige bestemte paa at følge den, saaledes at Blodsudgydelse syntes uundgaaelig. Den engelske Chef, som aabenbart var en højsindet Mand, viste en levende Forstaaelse af den vanskelige Situation, og tog derfor med Glæde imod et til sidst af van Dockum stillet imødekommende Forslag om, at et af »Havfruens« Fartøjer med den engelske Chef om Bord skulde nærme sig Briggen, men ikke lægge til ved denne, hvorpaa den danske Officer, der førte Baaden, skulde spørge Skipperen, hvor han kom fra, og hvor han gik hen. Saaledes skete virkelig ogsaa, hvorpaa man skiltes i al Venskabelighed, og hver gik sin Vej.

Kort Tid efter denne Affære traf van Dockum paa Livornos Red den engelske Flaadechef Lord Keith, med hvem man vil erindre, at han for ikke lang Tid siden havde haft en skarp Strid. van Dockum aflagde sit tjenstlige Besøg og var selvfølgelig ikke lidet spændt paa, hvilken Modtagelse han vilde faa. Men denne overtraf hans dristigste Forventninger; Lord Keith omfavnede ham og bød ham hjertelig velkommen — ja, gav endog Ordre til, at hans Flagskib skulde forevises for den danske Chef, — alt uden at der kom mindste Mislyd frem.

Var saaledes dette Sammenstød forløbet heldigt, saa var Situationen dog efterhaanden bleven saa spændt, at Kanonerne hvert Øjeblik kunde gaa af af sig selv. Dette indtraf da ogsaa den 25. Juli 1800.

Paa denne Dag var Fregatten »Freya«, ført af Kaptajn Peter Greis Krabbe, med en Konvoi paa seks Skibe, paa Vej Syd over gennem Kanalen, da en engelsk Styrke paa tre Fregatter og to mindre Skibe spærrede Vejen og fordrede at visitere Konvoien.

Kaptajn Krabbe afslog ifølge sin Instruks dette bestemt, og da Englænderne desuagtet sendte et Fartøj ud for at visitere Konvoien, aabnede »Freya« Ilden, der øjeblikkelig blev besvaret af Englænderne. Efter i en halv Times Tid at have kæmpet mod den haabløs store Overmagt — 130 Kanoner mod 40 — var »Freya« saa forskudt, at Krabbe maatte stryge, og Fregatten indbragtes nu sammen med sin Konvoi

til Downs. Englænderne hejste dog atter dansk Flag og Vimpel paa den, ligesom den Styrke, der besatte den, bestod af ubevæbnede Matroser.

Ved den paafølgende Undersøgelse viste det sig, at intet af Konvoiens Skibe indeholdt Kontrebande af nogen Art, ligesom deres Papirer i enhver Henseende var i den bedste Orden.



315. »Freya«, Kapt. P. G. Krabbe, i Kanalen 25. Juli 1800.
Efter et samtidigt Stik.

Mærkeligt nok forefaldt der samme Dag en Affære af ganske lignende Karakter — men med helt andet Resultat — i Middelhavet.

Her var det Fregatten »Najaden«, som sammen med Briggen »Nidelven« konvoierede 11 Koffardiskibe paa Vej fra Malaga til de italienske Farvande. Paa Rejsen mødte de en engelsk Konvoi under Beskyttelse af fire Orlogsmænd, hvis Chef sendte en Officer om Bord til »Najadens« Chef, Kaptajn Krieger, for at begære Tilladelse til at visitere Konvoien. Paa Kriegers bestemte Afslag udviklede der sig nu omtrent samme Forhandlinger, som i van Dockums sidste Affære, dog stod Englænderne ikke saa fast paa deres Fordringer som ved

fornævnte Lejlighed og gik endog saa vidt i deres Eftergivenhed, at de lod sig nøje med en Erklæring fra Kaptajn Krieger om Konvoiens Data.

Men dette maatte ikke tages som Ubeslutsomhed hos den engelske Regering, — det var snarere blot Udslag af, at dennes Ordre ikke var naaet til alle de engelske Skibschefer.

Thi nu vilde Englænderne have Spørgsmaalet definitivt afgjort, og sendte derfor i Begyndelsen af August en særlig Udsending til Danmark for at kræve en Løsning paa alle de svævende Spørgsmaal, og for at give denne Udsendings Ord tilstrækkelig Vægt, afsendtes tillige en Eskadre til Sundet.

I Danmark rustede man sig ogsaa, men Diplomaterne enedes dog, uden at Kanonerne kom til at tale.

Ved Konventionen af 29. August 1800 vedtog de to Magter at udskyde Afgørelsen i Spørgsmaalet om Visitationsretten over for Konvoier til nærmere Forhandlinger, og indtil disse havde ført til et Resultat, da at ophøre med Konvoiering undtagen mod Barbareskerne i Middelhavet. Yderligere forpligtede England sig til at frigive saa vel Fregatten »Freya« som dennes Konvoi og reparere den Skade, Fregatten havde lidt.

Den 19. November afsejlede da Fregatten »Freya« til Middelhavet, nyistandsat af engelske Tømmermænd og med al skyldig Honnør. Hjemme fra Danmark manglede det heller ikke paa Anerkendelse for den modige Kamp. Kaptajn Krabbe modtog fra Kronprinsregenten en Guldæressabel, og vor Handelsstand, for hvem jo Kampen var udkæmpet, sendte ham et Sølvservice og 500 Rdl. til de saarede fra Kampen.

Vi nærmer os nu Slutningen for vort lille Fædrelands Kamp for Ret og Billighed, — de nærmere Detailler er enhver saa velkendte, at vi kun behøver at nævne den Tilnærmelse, der fra dansk Side gjordes til Rusland, en Tilnærmelse, hvis Resultat blev en Genoplevelse af det bevæbnede Neutralitetsforbund fra 1780. I dette vilde England ikke finde sig, og man saa yderligere i vor Deltagelse deri et Brud paa den nys afsluttede Konvention af 29. August 1800, i Følge hvilken vi henskød Visitationsspørgsmaalet til nærmere Forhandling. Ej heller

kan det nægtes, at dette forholdt sig saaledes, da det bevæbnede Neutralitetsforbund indeholdt Bestemmelser om, at Visitation af Konvoier ikke kunde tilstedes.

Den engelske Regering greb da til Vaaben og brød Skærtorsdag den 2. April 1801 Danmarks Modstand. Men saa tappert havde vort Forsvar været, at det lykkedes os at afslutte en Vaabenstilstandskonvention 9. April 1801, i Følge hvilken Danmark blot skulde suspendere sin Deltagelse i det bevæbnede Neutralitetsforbund i 14 Uger.

Rusland, hvor Kejser Poul var bleven myrdet, skiftede under hans Efterfølger Politik og sluttede en Konvention den 17. Juni 1801 med England — uden at spørge sine Allierede, hverken Sverige eller Danmark, skønt dette sidste Land havde kæmpet med Hæder for den fælles Sag.

Ved den nævnte Konvention opgav Rusland det væbnede Neutralitetsforbunds Hovedsætninger, først og fremmest Sætningen om, at Flaget dækker Ladningen, og dernæst Sætningen om, at Konvoier ikke skulde kunne visiteres af de krigsførende Magters Orlogsskibe.

Det var et haardt Slag for Danmark, dobbelt haardt fordi der ikke var andet at gøre end at bide Harmen i sig og tiltræde Konventionen, hvilket da ogsaa skete den 23. Oktober 1801.

Den stolte Periode, da vort Orlogsflag vajede i Spidsen for rige Konvoier, var forbi. Det gik, som det maatte gaa, de smaa blev de smaa, men med dyb Smerte modtog Nationen Afgørelsen i bitter Overbevisning om at have lidt Uret. Lange og trange Aar skulde der gaa, inden vi fik den Oprejsning, vi fortjente. Først i 1856 vandt Reglen om, at Flaget dækker Ladningen, international Anerkendelse ved Pariserdeklarationen, og først i 1909 fastsloges det i Londonerdeklarationen, at det var utilstedeligt at visitere Konvoier. I Verdenskrigen er ganske vist alle Folkeretsregler blevne totalt omvurderede, men dette skyldtes de uforudsete Krigsvaaben, og formindsker ikke den Ære, Danmark-Norge omtrent 100 Aar før indlagde sig ved at kæmpe for, hvad man i Almindelighed i Historien kalder »de skandinaviske Principper«.

Naar vi i det nys behandlede kun har omtalt Indledningen til den danske Middelhavseskadres og den danske Søhandels Forhold over

for Barbareskerne, da er det ikke, fordi det ikke giver Grund til Omtale, men udelukkende for Oversigtens Skyld.

Stridigheder med disse uberegnelige Sørøverstater havde nemlig staaet paa Dagsordenen, lige siden Bille i 1797 lod sine Kanoner tale udenfor Tripolis. Thi kort efter disse Begivenheder gjorde Algier Fordring paa en større »Present«, end den, der var tiltænkt denne Stats Overhoved, Deyen, som han kaldtes.

Bille afgik straks til Algier, hvor Situationen var meget kritisk. Da der maatte statueres et Eksempel, og da Danmark-Norge jo nu havde en Søkrigsmagt at støtte sig til, tog Bille uden at tøve til Genmæle over for Deyen, og afslog bestemt paa den danske Regerings Vegne at forhøje »Presenten«. Et saadant Sprog havde Deyen aldrig hørt før, og han erklærede øjeblikkelig Danmark-Norge Krig.

Vi kan altsaa optegne i vort Fædrelands Historie, at vi har været i Krig med Algier, men vi maa ikke glemme at tilføje, at denne Krig kun varede tre Timer. Thi efter dette Tidsrum var Deyen kommen paa andre Tanker og gik ind paa at modtage Presentskibet. Det var ikke uden Virkning, at Fregatten »Triton«, som Bille havde sendt Bud efter, netop i det mest kritiske Øjeblik viste sine høje Mærssejl i Horisonten og kort efter med orlogsmæssig Præcision ankrede paa Bugten.

Det er ganske interessant at se Sammensætningen af en saadan »Present«, som den, mod hvilken Deyen ved denne Lejlighed havde gjort Ophævelser. Den bestod af:

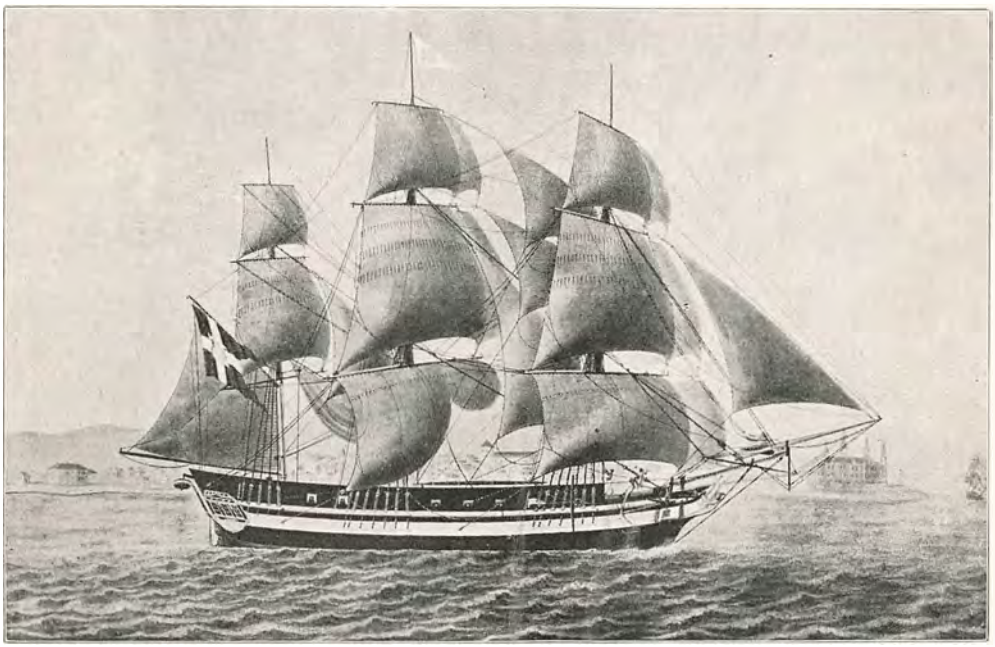
500 Ct. Krudt.
1000 Stk. 100 Pd.s Bomber.
500 Ct. Stangjærn.
123 Stk. Bjælker.
7 Stk. Guldure (hvoraf 4 emaillerede).

Billes Optræden skaffede nogenlunde Ro til Veje med Barbareskerne i de følgende Aar. Med Algier verserede stadig en Sag, som beviser, med hvilken Urimelighed disse Røverstater optraadte.

En Købmand i Algier havde en Del Varer indladet i et dansk Skib, der blev opbragt af Englænderne. Algerinerens Ejendom gjordes af

disse til Prise, da Flaget jo ikke efter engelsk Opfattelse dækkede Ladningen, og denne Algeriner henholdt sig til den danske Regering for Erstatningen, — ja, transporterede endog sine Fordringer til Deyen.

Efter lange Forhandlinger, under hvilke Bille flere Gange var paa



316. Det danske Manufaktur Handels Paquet Skib »Fædres Minde«, ført af Kapt. Resprigh. Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Nippet til at erklære Krig, lykkedes det at faa Deyen til at gøre saa store Afslag, at man fandt det klogest at betale.

Den fredeligste af Røverstaterne var Marokko. Den blev da ogsaa behandlet med al mulig Honnør, og da en ny Kejser besteg Tronen i 1798, sendte den danske Regering en Ambassade for at lykønske ham og valgte Bille til Chef for denne Ambassade.

Selvfølgelig medbragte Ambassaden noget mere end smukke Lykønskninger, — ellers havde den vist ikke haft megen Betydning, — den medførte en større »Present«, bestaaende af de forskelligste Ting, lige fra Silketøjer til The, og blandt hvilke der befandt sig en Falkoner med fire Jagtfalke. Disse sidste protesterede dog imod Klimaforandringen

og døde, inden Kejseren kunde tilfredsstille sin Jagtglæde med dem.

I festligt og farverigt Optog drog da Bille med flere af Eskadrens Officerer op til Kejserens Residens og fik en yderst elskværdig Modtagelse. Presenten blev modtagen, en Genpresent skænket Bille, der lod den gaa videre til Kronprinsregenten. Og dette er da heldigvis alt, hvad vi hører om Marokko.

Den danske Middelhavseskadres Kanoner og dens Chefs kloge Forhandlingsevner skaffede os da Ro i disse kritiske Aar. Men saa kom Uroen da ogsaa paa en Gang og viste sig vanskeligere — eller rettere dyrere — at stoppe, end man havde tænkt sig.

Denne Gang kom Ubehagelighederne fra Tunis, en Stat der ellers havde forholdt sig forholdsvis rolig af en Røverstat at være. Den fik sine »Presenter« regelmæssig fra 1797; men saa fik Beyen, som Herskeren kaldtes, pludselig den Idee, at denne »Present« var for lille, og han nægtede da at modtage den. Efter at Underhandlingerne i denne Sag var bristede, bemægtigede Beyen sig ved Hjælp af sine Korsarer syv dansk-norske Koffardiskibe. Disses Besætninger blev vel tagne som Gisler, men foreløbig ikke gjort til Slaver, og Skibenes Ladninger udlossede i Beyens Pakhuse.

Dette var selvfølgelig et alvorligt Stød for vor Søhandel, thi dels trak erfaringsmæssig Strid med en af Røverstaterne altid Strid med de andre efter sig, dels var vor Skibsfart i Fare for de omsværmende tunesiske Korsarer.

Kommandørkaptajn Bille var efter et næsten treaarigt, over al Maade opslidende og ansvarsfuldt, Arbejde, netop i Færd med at ordne Eskadrens Overlevering til sin Afløser, Kommandørkaptajn Koefoed, der var under Vejs med Fregatten »Triton«, da denne Jobspost indløb fra Tunis. Han tog dog ikke i Betænkning at forsøge, trods sit svækkede Helbred at løse ogsaa denne Sag, men hans vante Held forlod ham.

Da Bille ankom foran Tunis, løb netop en tunesisk Konvoi ud, men Bille bekæmpede sin Lyst til at bemægtige sig den, da han ikke havde talt med den danske Konsul paa Stedet og følgelig ikke vidste, paa hvilket Stadium dennes Underhandlinger med Beyen befandt sig.

Konvoien fik saaledes desværre Lov at undslippe. Konsulen

bragte ikke gode Efterretninger om Underhandlingerne, og Bille besluttede da at sætte efter Konvoien, men vilde forinden notificere Fjendtlighedernes Begyndelse for Beyen. Han sendte derfor et armeret Fartøj ind med en Note til Beyen, men denne Baad førte ikke Parlamentærflag, hvilket ogsaa var blevet nedhalt i Billes Kommandoskib Fregatten »Najaden«.

Beyen var ikke sen til at benytte sin Fordel og erobrede Fartøjet med omtrent hele dets Besætning, som toges i Forvaring, og saaledes forøgede Gislernes Antal i foruroligende Grad. Dette paavirkede Beyens Holdning i meget betydelig Grad, og der kom et yderligere alvorligt Moment ind i Situationen ved, at en algiersk Eskadre, hvis Flag forvekslede af de danske Skibe, blev jaget, hvorved et af Skibene løb paa Land og sank.

Et uheldigere Tilfælde kunde næppe tænkes, da det var utvivlsomt, at Deyen af Algier vilde blive meget ophidset og forlange Skadeserstatning. Bille sejlede derfor straks til Algier og indledede Underhandlinger, men ej heller disse lykkedes for ham. Deyen var ganske ude af sig selv af Raseri, forlangte enten Fregatten »Najaden« eller en ganske ublu Pengesum, tilbageholdt i nogen Tid med Magt de danske Officerer, der var sendt ind for at underhandle og truede den danske Konsul paa Livet.

Bille forlod da Algier og gik atter til Tunis for at forsøge, om Lykken skulde have vendt sig, men forgæves. Beyen var uforsonlig, erklærede kort efter Krig og tog endnu et dansk Koffardiskib, — det ottende — og gjorde dettes Besætning samt de øvrige danske Sømænd, 86 i Tallet, til Slaver.

Det saa nu saa broget ud som vel mulig, og Bille opgav da alle videre Forsøg paa at løse Sagen ad fredelig Vej og overleverede Kommandoen til sin Afløser, Kommandørkaptajn Koefoed, hvorefter han rejste hjem til Danmark i Slutningen af Aaret 1800.

Den danske Regering indsaa nu, at Underhandlingernes Tid var forbi. Den danske Middelhavseskadre blev derfor forstærket med Linieskibet »Seieren« og Fregatten »Freya«, og Koefoed fik Ordre til at gaa energisk til Værks.

Med den ret betydelige Styrke, han havde, (et Linieskib, fem Fre-

gatter og en Brig med ialt 262 Kanoner) vilde en skarpere Fremgangsmaade sikkert ogsaa have ført til Maalet, men den udenrigske Situation i det næste Aar, — det skæbnesvangre Aar 1801 — var en saadan, at man ikke ansaa det for raadeligt at holde en saa stor Styrke i Middelhavet. Koefoed fik da Ordre til at slutte Freden, trods de betydelige Pengeofre, som omtrent beløb sig til 430,000 Rdlr.

Den danske Middelhavseskadre opretholdtes lige til 1807, men den reduceredes efterhaanden til en Fregat, som ved Krigens Ud-

	Skibe under Konvoi			
	Ud af Strædet:		Ind ad Strædet eller i Middelhavet:	
	1798	1799	1798	1799
Thetis	91	»	19	»
Havfruen	»	12	»	12
Triton	57	14	20	8
Hvide Ørn	»	54	»	8
Najaden	»	61	4	46
Sarpen	89	103*)	49	23
Lougen	8	24	9	24
Glommen	»	»	»	13
Nidelven	37	64	»	»
Dragonen (svensk Orlogsbrig)	13	»	»	»
Ialt	295	332	101	152

brud nævnte Aar oplagdes i en spansk Havn og derfor Aaret efter blev gjort til Prise. Der var stadig Uro med Barbareskerne, men det lykkedes dog at holde disse saa nogenlunde i Ave, indtil vor Handelsflaade i Middelhavet ved Krigens Udbrud maatte give tabt.

I disse bevægede Aar tildrog der sig saa mange Hændelser for vore Landsmænd i Middelhavet, at der kunde skrives tykke Bøger derom; vi vil begrænse os til at nævne det eneste virkelige Tab, vor Styrke led ved Fregatten »Hvide Ørns« Undergang. Paa Rejsen med en Konvoi fra Livorno til Gibraltar blev den borte, — sandsynligvis den 29. December 1799 — og da ingen kom levende fra dens

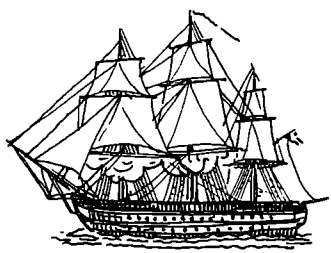
*) sammen med Triton, Hvide Ørn, Lougen og Nidelven.

Forlis, ved man ikke hvad, der forvoldte dens Undergang, — sandsynligvis er den bordfyldt og sunken.

Til Slutning ville vi, — blot for at give et Begreb om det Arbejde, der udførtes ved Konvoieringen, nævne Tallene for de konvoierede Skibe i Aarene 1798 og 1799 (se foranstaaende Tabel). De tale ganske for sig selv og vise, hvilken Rolle vort danske Handelsflag under Orlogsbeskyttelse spillede.

Ved en bestemt Lejlighed mødtes tre danske Konvoier med 35 Koffardiskibe i Gibraltarstrædet; men den største Dag i Konvoieringens Historie, var dog hin Junidag i Aaret 1799, da fem danske Orlogsmænd med 103 Skibe under Konvoi stod Strædet ud, — Konvoien havde endda inde paa Middelhavet været paa 150 Skibe.

Det er ikke til at undres over, at dette Kapitel i vor Søhandels Historie var en Kilde til stolte Minder, for hvem der havde oplevet det. Det var Dage, da baade vort Orlogs- og vort Handelsflag ved hinandens Side med Ære viste deres røde Dug med det hvide Kors paa Middelhavets blaa Vande, — Dage, som det ogsaa i vor fremadstræbende Tid, hvor atter Vejen gaar ud i den vide Verden under Dannebrog, er godt at mindes, thi under vort gamle Flag stod den Gang Mænd af Dygtighed og Ære.



2. Det skæbnesvangre Aar.

Aaret 1807 sætter skarpt Skel i Danmarks Søfarts Historie. Det var de knuste Forhaabningers Aar; Aaret, hvor en gylden og grøderig Opgangsperiode for vor Handel og Søfart fandt sin endelige Afslutning, og det blev et Aar, der for vore danske og norske Søfolk indledede en Trængselstid uden Lige i vor Historie.

For Efterverdenen staar Ulykken og dens Omfang maaske mindre skarpt, fordi dens Virkninger jo forlængst er svundne. Men følge vi Datiden i, hvad der er os overleveret af historisk Materiale, Memoirer og Breve, da slaar Sorgen i hele sin Fylde os i Møde.

Naar man nu i vore Dage er tilbøjelig til at undervurdere Ulykken i 1807, da ligger det væsentlig deri, at Aaret 1807 tillige er Indledningen til en Periode i vor Historie, hvor Nationen viste sig fra sine allerbedste Sider. Uden Tøven og tit med Held tog vi Kampen op med Verdens mægtigste Sønation; Landet følte, hvad dette vilde sige og glædede sig over hvert heldigt Hug, der blev givet den forhadte Fjende. Der er over Tiden fra 1807 til 1814 en egen saltvandsfrisk Stemning; Landet følte mere end nogen Sinde, hvad det skyldte sine Søfolk; og disses friske Mod og muntre Gaaen-paa virkede smittende paa alle og enhver.

I Virkeligheden var Ulykken mægtig i Omfang og mægtig i Virkninger.

Orlogsflaaden, Landets Stolthed igennem et langt Aaremaal, bortført til sidste lille Kanonbaad; Koffardiflaaden formindsket i en forfærdende Grad, — selv de Fartøjer, der unddrog sig Kapring, laa bundne i danske eller fremmede Havne.

Man finder i Verdenshistorien faa Slag af mere knusende Virkning; vi skal helt op til vore Dages Verdenskrig for i den tyske Orlogs- og Handelsflaades Skæbne at finde noget, der i Omfang kan ligestilles med vort Tab af Sømagt og Søhandel i 1807.

Det er da naturligt at opridse, omend kun flygtigt, de skæbnesvangre Begivenheder, der forvoldte os alt dette. Vore Søfolk færdedes jo over alt i Verden, og de Beslutninger, der blev truffet hjemme i deres

Fædreland, fik den allerstørste og mest indgribende Betydning for dem selv og deres Ejendom. Dengang, maaske mere end nogen Sinde i vor Historie, maatte vore Statsmænd, i de Dispositioner, de tog for vort Folks og vort Fædrelands Fremtid, holde sig vor Søfart og Søhandel for Øje.

Den 21. November 1806 udstedte Napoleon sit saa sørgelig berømte saakaldte Berlinerdekret, der i sig optrak Hovedlinierne for Fastlandsspærringen.

Planen kender enhver Skoledreng under Navn af Fastlandsspærringen. Navnet klinger gammelt og dog alligevel nyt, thi Verdenskrigens Dage har atter bragt det til Live. Den engelske Blokade og den uindskrænkede Undervandsbaadskrig er Sidestykker til Fastlandsspærringen, alle tagende Udgangspunkt fra Englands alt beherskende Sømagt.

I Dekretet erklærede Napoleon Storbritannien og Irland for blokerede og forbød alle de ham underlagte Stater ethvert Samkvem med dem. Al Ejendom, der tilhørte engelske Undersaatter tillige med enhver Handelsvare, der var frembragt af eller tilvirket i England med samt dets Kolonier, skulde konfiskeres; ethvert Skib, der havde anløbet en Havn i det engelske Rige, forbødes Adgang til fransk Havn.

Napoleon tog i Berlinerdekretet ikke direkte Sigte paa Danmark-Norge, thi vi var jo endnu neutrale; men det var ikke vanskeligt at se, hvor det bar hen. Vor Søfart vilde møde store Hindringer paa sin Vej, og Frankrig vilde ikke hjælpe til at fjerne nogen af disse. Vi var allerede under Observation fra fransk Side, og samme Dag, som Berlinerdekretet blev udstedt, fik vi Beviset herpaa ved en Meddelelse fra den franske Udenrigsminister om, at vor Troppestyrke ved den holstenske Grænse efter Kejserens Mening var for stor, den kunde passende nu reduceres meget betydeligt.

Hvis Danmark respekterede dette Kejserens Ønske, da var der overvejende Sandsynlighed for, at denne Handling vilde blive opfattet til Ugunst for os i England. Vi har her allerede i skitsemæssig Form de Vanskeligheder, vi stod overfor i vor Stilling mellem de to kæmpende Stormagtsgrupper.

Ved Berlinerdekretet knæsatte Napoleon yderligere Begrebet »Papir-

blokade« og dette var af stor Betydning for os. Til Belysning af dette Begreb tjener følgende:

Efter Englands Angreb paa »det bevæbnede Neutralitetsforbund« i 1801 afsluttede England og Rusland den bekendte Petersborgtraktat. Som vi ved, var denne Traktat en meget stor Skuffelse for Danmark, der ikke fik den Oprejsning for sine Ofre, det havde haabet paa, men paa eet Punkt repræsenterede Petersborgtraktaten dog et Fremskridt, idet den fastslog og nærmere udformede Blokadebegrebet, saaledes som dette var hævdet af det bevæbnede Neutralitetsforbund.

Efter dettes Opfattelse skulde en Havn eller en Kyststrækning kun gælde for blokeret, naar der var Krigsskibe stationerede saaledes, at det var forbunden med Fare for Opbringelse at løbe ind i Havnen eller anduve Kysten. Ganske vist var Traktatens Ordlyd ikke saa bestemt og tydelig affattet, som den senere Pariserdeklarations blev det i 1856, hvor det udtrykkelig hævdedes, at en Blokade skulde være »notificeret« og »effektiv« for at være folkeretslig gyldig, — men alligevel — det var virkelig trods alt et Fremskridt. En Skibsfører kunde nu ikke alene paa Forhaand vide, om hans Bestemmelsessted var blokeret, men han kunde ogsaa se det og vide, hvad Fare han udsatte sig for.

Ved Napoleons »Papirblokade« var Forholdene totalt forandrede, thi ved denne Blokadeform erklærede man saa lange Kyststrækninger for blokerede, at det paa Forhaand var umuligt at stationere Krigsskibe i blot rimelig Mængde for at overholde Blokaden. Naar England erklærede Kysten fra Elben til Gibraltar for blokeret, saa var dette en Papirblokade og ganske folkeretsstridigt, men der sejlede dog et Par Tusinde engelske Krigsskibe paa Havet. Frankrig derimod førte ved sin Papirblokade hele Sagen langt videre og — om det ikke havde været saa sørgeligt — næsten ud i Farcen. Thi den franske Flaade var blokeret i sine Havne som i en Skruestik, og der sejlede ikke et fransk Krigsskib paa Havet, uden at det førte samme Tilværelse som et jaget Dyr.

Verdenskrigen har i sit Forløb ikke vist os megen Respekt for Folkeretten og specielt ikke i Blokadespørgsmaalet, som jo Gang paa Gang genkalder for os Erindringen om Fastlandsspærringen. Men for saa vel Englands som Tysklands Vedkommende var der dog Sø-

styrker af virkelig Betydning i Søen paa bægge Sider. Det var utvivlsomt forbunden med megen Besvær — om overhovedet gørligt — at slippe gennem f. Eks. den engelske Krysserkæde fra Shetlandsøerne til Norges Kyst, og den tyske Undervandsbaadsafspærring af England var dog baseret paa et stort Antal Undervandsbaade og til Tider ret farlig at passere. Men naar man bryder Staven over disse Krigshandlinger, hvad maa man da sige om Napoleons Berlinerdekret, der ikke støttede sig paa noget som helst fransk Krigsskib!

Havde de dansk-norske Søfolk ikke tidligere forstaaet, at det var en Krig paa Kniven, der rasede mellem Napoleon og England, saa maatte de forstaa det nu.

Det er desværre umuligt for os at gengive deres Tanker og Meninger; thi lidet om deres Færd i disse Tider er os overleveret. Sømanden har aldrig været nogen »skrivende Mand«, og blandt de mange Memoirer og Breve fra hin Tid, som efterhaanden er dragne frem, findes enkelte fra Søofficerer, men praktisk talt ingen fra Koffardifolk. Med den Ro og Koldblodighed, som 80 Aars forviklede Handelsforhold havde avlet, parret med Sømandens Evne til at se lyst paa Forholdene, tænkte de vel, at »det klarer sig nok«. — Men Regeringen hjemme i Danmark? Om den ved vi, at den fuldt ud forstod Situationens Alvor. Det var Ligklokken over den »gyldne« Handelsperiode, der lød hin Novemberdag i Berlin i det Herrens Aar 1806, da Napoleon satte sit Navn under Berlinerdekretet.

Den store Fare laa ikke i, at vor Søhandel blev indskrænket — det vilde da i hvert Fald ikke lægge os øde, selv om det kunde blive ilde nok. Faren laa derimod i Muligheden for vor Inddragelse i Krigen, og denne voksede Dag for Dag.

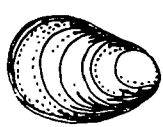
For Regeringen gjaldt det derfor først og fremmest om at leve videre, saa ubemærket som muligt. Man vilde derfor ikke anerkende Berlinerdekretet. — Over for Frankrig kunde Anerkendelsen se ud, som om man billigede de i Dekretet fremsatte Principper, og dette Synspunkt gjaldt ogsaa i det væsentlige over for England. Regeringen valgte derfor den Fremgangsmaade kun at bekendtgøre Dekretet underhaanden for de Handelskredse og de Skibsførere, for hvem det kunde have Betydning, i Stedet for at kundgøre det offentlig, som man ellers plejede.

Jævnsides hermed tog man hele vor politiske og økonomiske Stilling op til Vurdering for at dømme om, hvor vidt Neutraliteten kunde eller burde holdes længere og i benægtende Fald, paa hvilken Side Danmarks Interesser bød os at drage Sværdet.

Man kunde fristes til at sige, at Valget af, paa hvilken Side, vi skulde stille os, hvis det blev nødvendigt, ikke var svært at træffe.

Nej, det var det ej heller, om ikke vor Beliggenhed klods op ad Europas største Fastlandsmagt havde gjort det saa skæbnesvangert. Vore Interesser var upaatvivleligt paa Englands Side. Danmark-Norge var en udpræget Søstat, hvis Kysters forholdsvise Udstrækning over for Landomraadet ingenlunde stod tilbage for Englands. Store Interesser hvilede for vort Vedkommende paa Havet, og vore Koloniers Eksistens afhang ganske af, om vi havde England til Ven eller Fjende. Danmarks Sympatier var maaske ikke helt og fuldt paa Englands Side; men den overvejende Del af det danske Folk — og praktisk talt hele det norske — var dog engelsksindet. Navnlig for Norge indebar en Konflikt med England skæbnesvangre Muligheder; thi afbrødes Forbindelsen mellem det kornproducerende Danmark og det paa Korn fattige Norge, da vilde Forholdene — som det jo desværre ogsaa senere viste sig — blive fortvivlede.

Den danske Regering tog efter en nøje Overvejelse af alle disse Forhold sit Standpunkt og bestemte sig til at gaa paa Englands Side, hvis det blev nødvendigt. Men endnu haabede man paa at kunne bevare Neutraliteten og sluttede derfor ikke traktatmæssig Forbund med England. Endnu syntes der at være en Chance for at bevare Neutraliteten, og denne Chance vilde man ikke bortkaste.



Berlinerdekretet fik hurtig Svar fra England. Allerede den 7. Januar 1807 udstedte den engelske Regering sit bekendte »Order in council«, i Følge hvilken det forbødes neutrale Handelsskibe at handle fra franske Havne til andre franske Havne eller til Havne i de med

Frankrig allierede Lande eller til Havne, hvortil Adgangen var England forment — med andre Ord til saa godt som alle europæiske Havne.

Den engelske »Order in council« stred direkte mod Petersborgtraktaten; — men hvem bekymrede sig derom? England saa ingenlunde med blide Øjne paa den neutrale Handel under en Krig, hvori England selv kæmpede for Livet. Dette var ganske forklarligt, som vi tidligere under vor Omtale af Konvoispørgsmaalet har haft Lejlighed til at fremhæve; thi medens de engelske Koffardiskibe var udelukkede fra deres vante Ruter, rykkede de neutrale ind paa disse, og hvem kunde garantere for, at de kunde erhverves igen for den engelske Skibsfart. Særlig var England urolig for Middelhavsfarten, der var en blomstrende Indtægtskilde for de neutrale, nordiske Magter, og denne Fart ramtes da ogsaa lige i Hjertet af den engelske »Order in council«. England havde uheldigvis for os Magt, hvor Napoleon kun havde Agt — det vrimlede med engelske Orlogsskibe i Middelhavet til at haandhæve Englands Fordringer.

Naar vi før fremhævede, at det ikke kunde være saa svært for Danmark at tage sit Parti i den kommende Strid, da bør vi bemærke, at Englands Optræden nu gjorde Situationen mere indviklet; thi det ovennævnte »Order in council« vakte megen Harme i dansk-norske Handels- og Søfartskrese. Dette var ingenlunde England ubekendt, men det ændrede ikke en Tøddel i dets Politik. Den danske Regering protesterede paa sin Side imod det engelske Overgreb, væsentlig af principielle Grunde og af Hensyn til den anden, imod England fjendtlige Magtgruppe.

Men ved Siden heraf tøvede den danske Regering nu ikke længer med aabent og utilsløret at meddele den engelske Regering, at om Danmark blev tvunget ud af sin Neutralitet ved Begivenhedernes Magt, da vilde det tage Parti for England. Nu ligesom før vilde man stadig ikke forpligtige sig traktatmæssig, — det var et Halmstraa, og til dette klyngede man sig for at undgaa Inddragning i Krigen, — men man havde paa dansk Side ingen Betænkeligheder imod at afsløre sine politiske Grundprincipper, ja, fandt det endog uforsvarligt at undlade det.

Imidlertid fortsatte Napoleon sit Sejrstogt; snart laa ogsaa Rus-

land for hans Fod og de Underhandlinger, der i deres videre Forløb førte til Freden i Tilsit, tog deres Begyndelse.

Det var Napoleons Agt at benytte sine Sejre til at smedde Fastlandsspærringens Jærnring for Alvor rundt Europa. Rusland kom først og fremmest ved Freden inden for Ringen, nu skulde de nordiske Magter med, og gik de ikke godvillig, da skulde de tvinges med Vold.

Enhver kender Tilsiterfredens hemmelige Artikler og ved, at der i disse tages Sigte paa Danmark-Norge. Men de hemmelige Artikler var paa dette Tidspunkt virkelig hemmelige, og ingen her hjemme vidste noget positivt om Indholdet ud over Rygter. Forgæves søgte vore Gesandter at skaffe sig paalidelig Viden. I Danmark sluttede man sig da paa Grundlag af Rygterne til Indholdet, — hvad der i og for sig maaske ej heller var saa svært; thi Forholdene var saa tilspidsede, at der var alt ondt og intet godt at vente. Man gjorde sig følgelig rede til at ride ogsaa denne nye Storm af, da Slaget faldt fra den Side, man mindst ventede det.

Den engelske Regering, der ej heller vidste noget positivt om Tilsiterfredens hemmelige Artikler, besluttede sig ikke desto mindre til at komme Napoleon i Forkøbet. Det stod den klart, at naar Frankrig og Rusland gik sammen, var Faren mangefold fordoblet og krævede ekstraordinære Forholdsregler, og disse maatte da først og fremmest bringes til Anvendelse over for os.

Som før nævnt havde Danmark nylig givet England at forstaa, at vi vilde tage Parti imod Napoleon og en almindelig Vurdering af vore store Søfartsinteresser maatte tillige vise England, at denne vor Holdning var at lide paa; men et Sammentræf af en Række uheldige Omstændigheder forandrede den engelske Regerings Syn paa Sagen. Først og fremmest blandt disse Omstændigheder fremtraadte Indberetninger fra en gennem vort Land rejsende engelsk Diplomat, Lord Pembroke, der paa ganske uforsvarlig og upaalidelig Maade rapporterede hjem, at Udrustningen af den danske Flaade dreves med Kraft og skred rask frem.

Hvorom alting er, bestemte den engelske Regering sig til at sikre sig den danske Orlogsflaade ved Vaabenmagt, inden Napoleon kunde

lægge Haand paa den; og den 19. Juli 1807 blev da denne forfærdelige og for vort Lands Fremtid dybt bestemmende Beslutning vedtaget i det engelske Ministerium, — væsentlig paa Initiativ af Udenrigsministeren, Lord Canning.

Bestemmelsen gik, som det saa betegnende hed, ud paa »at forvisse sig om Danmarks Sindelag ved at sende en Flaade til Østersøen«, og Forberedelserne til Udførelsen toges med Hurtighed og Kraft. Et saa mægtigt og havbeherskende Rige, som England, havde selvfølgelig altid store Stridskræfter til sin Raadighed og kunde uden at vække Opmærksomhed sende disse afsted. Samme Dag, som Beslutningen toges, afsejlede da ogsaa 1ste Afdeling af Ekspeditionsstyrken, og den 22. Juli fulgte det næste Skridt i Form af Embargo paa alle Skibe i de engelske Havne, — selv Torveskibenes Fart til Themsens Munding forbødes. Den 26. Juli afsendtes Resten af Ekspeditionsstyrken under Kommando af Viceadmiral Lord Gambier, og faa Dage efter fulgte de sidste Troppetransportskibe.

Terningerne vare kastede, og for Danmark var det et »Hannibal ante portas«, der lød, — hvis vi havde forstaaet dets Mening ret og vidst, hvad Ekspeditionen gik ud paa.

Ekspeditionen var selvfølgelig ikke den danske Regering ukendt; det vilde have været utænkeligt, at et Land med saa stor Søfart som Danmark ikke skulde have faaet Rygter for Øre; thi disse svirrede i alle engelske Havnebyer.

Den Mand, der var nærmest til at høre dem, var den danske Konsul i London, Konsul Wolff af Huset Wolff og Dorville, og han indberettede da ogsaa troligt, hvad han hørte, saaledes som hans Rapporter til Kommercekollegiet udviser.

Vi har stor Interesse af at følge hans Fremstillinger, thi hos ham søgte jo en Mængde af vore Skibsførere Raad og Daad, og vi kan her fra første Haand danne os et Billede af, hvad disse maa have tænkt og følt.

Allerede den 2. Juni — altsaa næsten seks Uger før Ekspeditionen endelig vedtoges — fik Konsul Wolff et anonymt Brev af følgende Indhold:

»Det er nogle velunderrettede Personers Mening, at den Eks-

pedition, som nu udrustes i dette Land, er bestemt til at tage København og hele Sjælland i Besiddelse. Derom burde deres Regering visseligen i Tide underrettes for at berede sig paa disse Tropper etc. Ønskende Fred blandt hele Menneskeheden etc.«

I de følgende Dage stormede Rygterne ind paa Konsulen — vel sagtens mest fra vore dansk-norske Skibsførere — og den 14. Juli skrev Konsulen hjem til Kommercekollegiet:

»Det har siden nogle Dage været stadfæstet, at den russiske Armee var slaaet i Polen, samt at den første Del af den engelske Ekspedition var ankommen til Sundet, hvor den efter det cirkulerende Rygte skal være stoppet, men af hvad Aarsag eller paa hvis Befaling vides ikke.

Dette Rygte har imidlertid foraarsaget de herværende mange danske Capitainer megen Ulejlighed og Frygt, som er bleven forstørret derved, at det engelske Ministerium har beordret nogle Orlogs-Skibe ufortøvet at støde til Esquaderen i Nordsøen og forenet med den at gaa til Østersøen; da jeg imidlertid befinder mig uden Efterretninger fra det Høje Kongelige Collegium, om der virkelig er noget at befrygte for den danske Skibsfarts Forstyrrelse, saa har jeg ingen Forholdsregler kundet give disse Capitainer, som nu ikke vide, hvad de skal gøre eller lade.

Jeg vilde desaarsag underdanig bede det Høj Kongelige Collegium snarest mulig at melde mig, hvor vidt den Frygt er grundet eller ikke, for i hvert Tilfælde at kunne rette mig derefter.«

Hvad der gjorde Situationen yderligere vanskelig for Konsulen — og derved ogsaa for den danske Skibsfart — var, at den Ekspedition, som Konsul Wolff her og i de følgende Indberetninger sigter til, i og for sig aldeles intet havde at gøre med Danmark. Det var en Hjælpeekspedition afsendt fra England for at assistere det med England allierede Sverige paa Rügen. Den senere til Overkommandoen mod Danmark bestemte General, Lord Cathcart var afsejlet med dette Hjælpekorps fra England den 5. Juli og naaede Rügen den 16. Juli. Det var altsaa denne Ekspedition, som der sigtedes til i det anonyme Brev, vi før citerede, og da den nu rolig gaar Danmarks Dør forbi, udøver det en — uheldigvis — særdeles beroligende Virkning,

som Konsul Wolffs senere Indberetninger viser; thi allerede tre Dage efter den ovenfor gengivne Indberetning — altsaa 17. Juli netop to Dage før Togtet mod Danmark vedtoges, skriver han:

»Siden min underdanigste Rapport til det Høj Kongelige Collegium ved sidste Postdag har jeg talt med Chargé d'affaires Rist, som meddelte mig, at han havde Efterretninger, at den første Del af den engelske Ekspedition var passeret Sundet uden at have været stoppet af den engelske Regering. Efterat dette blev bekjendt, gav de, som var frygtsomme, sig igjen til Rolighed, og i dette Øjeblik er alt i sin forrige Orden.

Til det forhen omtalte Rygte har nok den engelske Consul i Tønning givet den meste Anledning; idet han beordrede alle engelske Skibe strax at gaa derfra, som derved forvandt megen Sandsynlighed, da engelske Skibe kom med halvt udlossede Ladninger.

Denne overilede Handlemaade er virkelig meget at dadle, og Consulen havde nok, uden at udsætte sig for noget Ansvar, først kunnet have afhentet Ordre desangaaende fra den engelske Minister i København.

Jeg har givet mig megen Ulejlighed for at berolige de herværende mange danske Capitainer, som virkelig var højst bekymrede, og det er nu fuldkommen lykkedes mig.«

Den danske Chargé d'affaires i London, Rist, en særdeles dygtig Mand, var ej heller klar over, hvad der forestod, og beroligede Konsul Wolff med en lang Skrivelse, ligesom Kommercekollegiet hjemme i Danmark, der saa paa Situationen med samme Øjne, svarede paa Konsul Wolffs Indberetning i en Skrivelse dateret 25. Juli, — altsaa Dagen før Lord Gambier afsejlede med Hovedstyrken af den engelske Flaade — hvori det hedder:

»I Anledning af det i Hr. Consulens Skrivelse af 14. d. M. indberettede i London udspredte Rygte om befrygtende Misforstaaelse mellem Danmark og Storbritannien, undlader man ikke at give Dem tilkjende, at dette Rygte er aldeles ugrundet, at Intet fra vor Side er forefalden, hvorved den mellem begge Hoffer herskende gode Forstaaelse paa nogen Maade kunde anses svækket eller afbrudt.

Vi maa derfor herved anmode Hr. Consulen om bestemt at mod-

sige alle saadanne ugrundede Rygter og berolige vore Søfarende med den Forsikring, at hidtil aldeles ingen Anledning er forhaanden, da Collegium ikke vilde undlade, naar nogen uforudset Omstændighed havde Indflydelse paa Danmarks hidtil iagttagne Neutralitet, betimeligen igjennem de Kongelige Consuler at lade Søfarende meddele det Fornødne til Efterretning.«

Vi har gengivet de ovennævnte Skrivelsers fulde Tekst for at vise, hvorledes alt spillede den engelske Regering i Hænde. Selv de i England værende Danske var ganske ude af Stand til at vurdere Situationen, saa godt havde man i England forstaaet at tilsløre sine Hensigter, og saa god en Finte — ganske vist en utilsigtet, men derfor ikke mindre virksom Finte — havde den engelske Rügenekspedition været.

Fra de øvrige Konsulater hører vi noget nær det samme — dog i ringere Grad — da de der vidste endnu mindre, og da Forbindelserne med Danmark var langsommere. Endnu den 31. Juli offentliggjorde den danske Konsul i Amsterdam, Dull, følgende Notice i de derværende Blade:

»Fra det herværende danske Consulats Side bekjendtgøres herved til den danske Handels og Søfarts Efterretning, at officielle og ministerielle Beretninger ere indløbne, hvorved den beroligende Forsikring gives, at uagtet det, der er forefalden i Tønningen og uagtet adskillige danske Skibes Anholdelse og Opbringelse, hersker ikke mindste Uenighed mellem Hofferne i Storbritannien og Danmark; heller ikke er noget forefalden, der kunde give grundet Aarsag til den Bekymring som desaarsag hersker her.«

Paa denne Dag — den 31. Juli — ankrede Fregatten »Surveillante« med den særlige engelske Udsending, Sir Brook Tailor om Bord, i Sundet, og Lord Gambiers Flaade var naaet frem til Højden af Gøteborg.

Man kan da ikke undre sig over, at de dansk-norske Skibsførere roligt afventede Begivenhedernes Gang og fortsatte deres Rejser. Den 22. Juli blev der imidlertid lagt Embargo paa alle Skibe i engelske Havne, og Afsejling var da umulig; men ikke endda var man klar over Faren i Konsulatet. — Konsulen skriver hjem, at »Aarsagen hertil vides ikke, imidlertid formoder man, at den er foranlediget ved en

forehavende Expedition«. — Fire Dage senere veed Konsulen, at Lord Gambier er sejlet; men om Expeditionens Bestemmelse »er intet bekjendt, man formoder imidlertid, at den gaar til Østersøen.«

Den engelske Regering havde saaledes formaaet at skjule sine Hensigter, og den vedligeholdt yderligere Skinnet af, at der intet uvenligt Forhold var med Danmark ved at tillade Admiralitetsretten den 31. Juli at frifinde 11 opbragte danske Skibe. Samme Dag ophævedes Embargoen, og sandsynligvis benyttede vel en Del af de danske Skibe Lejligheden til at afsejle; men de, der har været i Færd med at losse eller lade, er aabenbart roligt bleven liggende; thi den 4. August skriver Konsulen hjem til Kommercekollegiet:

»De i de sidste Dage indtrufne Efterretninger fra det faste Land have atter foraarsaget nogen Frygt for de herværende danske Skippere, som ere, da det siiges at General Bernadotte er gaaet til det danske Hoved-quarteer i Kiel, i bange Forventning, hvad hans Afsending dertil maatte foranledige. De nærværende Omstændigheder er virkelig meget critiske, og det vilde være til stor Fordel for den danske Handel, om det maatte behage det Høy Kongelige Collegium at underrette mig noget om Tingenes Forfatning.«

Den 13. August om Aftenen forlangte den til Forhandling med Danmark særlig udsendte Gesandt, Mr. Francis Jackson, sit Pas, og Fjendtlighederne tog deres Begyndelse, de Fjendtligheder, der skulde føre til Københavns Kapitulation og Flaadens Udlevering.

I vore, Telegrafens og Radiotelegrafens, Dage studser man uvilkaarlig, naar man læser Konsul Wolffs Rapporter fra August Maaned 1807. Den 16. August gik Englænderne i Land i Vedbæk, og to Dage efter denne Begivenhed — og fem Dage efter Fjendtlighedernes Udbrud — frigiver Admiralitetsretten endnu fire danske Skibe, som — heldigvis for dem — tog det fornuftige Parti at afsejle; samme Dag

skriver Konsulen til Kommercekollegiet, at man er »i Forventning at høre den endelige Bestemmelse af de afsejlede Ekspeditioner, som man her paastaar bestandig vil foretage noget imod Danmark.«

Ti Dage senere — altsaa den 28. August — da København forlængst var belejret og Dagen før Slaget ved Kjøge — skriver Konsulen:

»Igaar havde jeg Brev fra Viceconsulen i Sheerness, hvori han meldte, at der fra Admiralitetet skulde være kommen Ordre til Krysserne at opbringe alle danske Skibe. Jeg sendte til Admiralitetet for at blive underrettet, ihvorvidt denne Efterretning var grundet; men fik til Svar, at det ikke var saa. Imidlertid er der nu i Dag udkommet denne Ordre.

Indtil dette Øjeblik er ingen Embargo paa de herværende Skibe blevet lagt.«

Men Embargoen lod ikke vente paa sig. Samme Dag, som Konsulen skrev, blev alle danske Skibe stoppede, selv om den formelle Ordre til Embargo først forelaa den 3. September. De danske Skibe, der ikke havde reddet sig ved Flugten, gik deres uundgaaelige Skæbne i Form af Prisedømmelse i Møde.

Naar vi nu saa mange Aar efter gennemlæser disse mange, gamle Dokumenter, Indberetninger og Breve, forbavses man over, at de danske Skibsførere ikke var mere klar over Faren, men lod sig fange som Rotter i en Sæk. Vi har nøjet gennemgaaet hele Konfliktens Forløb for at vise, at de ledende danske Mænd i Udlandet ej heller vurderede Faren efter dens virkelige Størrelse, og hertil kommer sikkert som et Hovedmoment, at Faresignaler i de forløbne Aar, hvor Europa stod i Brand, saa ofte havde lydt, at vore Søfolk var bleven sløvet over for dem.

Konsul Wolffs Indberetninger stopper nu foreløbig paa Grund af Krigen; men den 6. Oktober har han aabenbart faaet Lov at fortsætte; thi paa denne Dag skriver han atter hjem:

»Desværre har min Formodning i Henseende til den engelske Regerings Hensigt med Expeditionen været alt for grundet. Det sømmer sig ikke at gjøre nogen Bemærkning over denne Fremgangsmaade. Jeg vil blot bemærke, at dette ikke kunde have skeet i et mere ugunstig Tidspunkt, da der befinder sig en stor Mængde danske Skibe i England.

Som jeg havde den Ære at indberette i mit Seneste, blev den 28. August fra Admiralitetet givet Ordre at indsende alle danske Skibe uden Undtagelse; men jeg er berettiget til at tro, at denne Ordre allerede var givet i nogle af Udhavnene forinden den Tid. Alle disse Capitainer, hvoraf en Dels Skibe vare med Ballast til Norge, tilskreve mig og forlangte at vide Aarsagen til denne uretfærdige Opbringelse. Omendskønt at hverken Chargé d'Affaires Rist eller jeg havde Efterretninger, at der var deklareret Krig mellem Dannemark og England, saa lade de ankommende Rapporter mig dog ingen Grund til at tvivle derpaa.

I denne ubehagelige Tilstand søgte jeg at trøste disse Capitainer saa godt som muligt, og lod under 2. September trykke nogle Circulairer, som blev sendt til alle sig, i det mig allernaadigst anbetroede Consulat, befindende danske Capitainer.

Da det under saadanne Omstændigheder altid har været Brug, at Regieringen underholdt Mandskabet af de under Embargo liggende Skibe, og da endeel af Capitainerne allerede havde skrevet til mig, at de snart vilde have Mangel paa Proviant, saa havde jeg Dagen tilforn tilskrevet Chargé d'Affaires Rist og bedet ham opgive Ansøgning til Regjeringen om at de danske Søfolk maatte blive bekostiget paa samme Maade som i Aaret 1801. Herr Rist havde ogsaa den Godhed at gjøre dette og fik til Svar, at man vilde sørge derfor.«

Vi vide alle Sagernes videre Forløb. I Danmark-Norge var man ikke i mindste Maade forberedt paa et Forsvar imod et engelsk Angreb. Forhandlingernes Vej viste sig ufarbar, og Vaabnene tog fat, hvor Ordene slap. Efter et kort, men ødelæggende Bombardement maatte København kapitulere den 7. September. Englænderne fik ifølge Kapitulationsdokumentets ni Paragrafer Ret til straks at besætte Citadellet og Holmene med Orlogsværftet; alle Krigsfartøjer tilligemed alle de den danske Stat tilhørende Skibsudrustningsgenstande, skulde overgives til den højstkommanderende engelske Officer. Saasnart Skibene var udbragt fra Staden — eller i al Fald seks Uger efter Kapitulationens Afslutning — skulde de engelske Tropper igen ind-

skibes. Alle Fjendtligheder skulde straks ophøre saasnart Kapitulationen traadte i Kraft.

Danmark-Norges Orlogsflaade — 17 Linieskibe, 12 Fregatter, 8 Brigger og en Mængde Smaafartøjer — Landets Glæde og Stolthed, afsejlede under engelsk Flag den 20. Oktober 1807, for aldrig mere at vende tilbage.

3. Handelsflaadens Skæbne.

Naar man fordyber sig i Arkivernes støvede Papirer, naar man vender Avisernes gulnede Blade fra 1807 — hvad enten det nu er den værdige »Danske Statstidende«, »Københavns Adresseavis« eller den ikke saa lidt livligere »Nyeste Skilderi af København«, — da føler man først ret for Alvor Folkets Harme og Sorg over det engelske Overfald.

Det var ikke alene Englands — fra vort Synspunkt saa troløse — Opførsel, der voldte Sorgen og Harmen; ej heller alene, at nu stod Krigen for Døren med al dens Usikkerhed; men det var først og fremmest Tabet af Orlogsflaaden, som prægede det danske Folks Følelser i denne sørgelige Stund.

Den danske Orlogsflaade spillede nemlig en ganske særegen Rolle for vort Folk og vort Land, idet den altid havde været fuldt ud national. Dansk Kommando havde raadet paa Flaaden fra Arilds Tid og havde hævdet sin Plads, selv i vort Fædrelands aller mest tyske Periode — ja, Flaaden var som en Levendegørelse af alt, hvad Nationen følte sig stolt over; thi Navne som Niels Juels, Sehesteds, Tordenskjolds og Hvitfeldts glemtes lige saa lidt dengang som nu i Danmark eller i Norge. I Flaaden saa Nationen sit bedste Værn og var stolt af at eje den, fulgte med Interesse dens Udvikling og ventede sig nye Bedrifter af den. Derfor var Sorgen hin Oktoberdag i Ulykkesaaret 1807 uhyre og næsten uden Grænse; det var ikke det materielle Tab alene, der smertede, det var større Værdier, der var gaaet tabt, saaledes

at hele Folket følte sig ramt, ja, følte sin Tro paa Fremtiden ligesom rystet. Og i Sorgens Fylde er det for os, som om man næsten glemte de Tab, der blev tilføjet — eller vilde blive tilføjet — Koffardiflaaden.

Dennes Tab var desværre ogsaa store og smertelige, men dog heldigvis ikke saa store som Orlogsflaadens; thi denne blev jo praktisk talt udslettet. Naar Folket ikke gav sin Sorg og Bekymring over Koffardiflaadens Tab saa stærke Udtryk, saa laa det selvfølgelig i denne Omstændighed, men ogsaa for en stor Del i, at Tabene ikke meldte sig straks, først lidt efter lidt indløb Jobsposterne fra Europas forskellige Havne. Almenheden gribes selvfølgelig mere af, hvad der foregaar lige for Hvermands Øje end af, hvad der kun skimtes i det fjerne.

Naar vi i det følgende vil søge at opgøre Koffardiflaadens Tab, da er det naturligt først at gøre Rede for dens Størrelse ved Katastrofens Indtræden.

Den dansk-norske Handelsflaade, der i de forløbne Aar havde hjemført saa store Rigdomme, var i Forhold til Monarkiets Størrelse talmæssig set ret betydelig. I omstaaende Tabel I findes dens Skibsantal, Drægtighed og Bemanding angivet for Aarene fra 1806 til 1811, — altsaa fra Aaret før Krigsudbruddet og et langt Stykke ind i Krigen, og man vil heraf se, at det egentlige Danmark og Hertugdømmerne besad næsten lige store Handelsflaader; medens Norge besad næsten det dobbelte Antal Skibe i Forhold til hver af disse førstnævnte. Inden for hele Monarkiet vil man atter se, hvilken førende Rolle København spillede; de virkelig store Skibe hørte væsentlig hjemme her, ligesom Byen ogsaa besad langt den største Handelsflaade af alle Byerne. Ganske vist bestod den københavnske Handelsflaade af et ringere Skibsantal end samtlige andre danske Byers tilsammen, men i Drægtighed var den en tre til fire Gange saa stor. Ingen af de norske Byer kom den paa Siden, — den nærmest kommende ejede kun ca. en Tredjedel af den københavnske Handelsflaade, og selv Flensborg, der uden for Monarkiet kom den nærmest, besad kun 50 % af dens Drægtighed. Selve Byernes Handelsflaader vil i øvrigt fremgaa af Tabel II.

Som man vil se, frembyder det egentlige Danmark og Hertugdømmerne et helt andet Billede end Norge. I Danmark var der

Tabellarisk Fortegnelse over de i danske Stater hjemmehørende Skibe.

Fartøjer over 10 Kommercelæster.

	Antal						Drægtighed						Mandskab					
	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1806	1807	1808	1809	1810	1811
Københavns:																		
private Skibe .	355	321	239	158	134	119	22823	19450	14306½	8746½	6860	6517½	4166	3711	1662	996	838	647
Asiatisk Komp.	11	11	8	5	5	4	2642	2642	2198	1288	1288	1020	ej anf.	ej anf.	ej anf.	ej anf.	ej anf.	ej anf.
Aarhus	38	35	36	22	30	30	802½	763	849½	579½	667	790	146	144	170	138	146	164
Aalborg	71	73	82	69	75	92	1465½	1517½	1892½	1390	1576½	2238½	252	260	265	204	261	359
Odense	17	18	15	6	7	9	322	342	283½	119½	127	165½	87	87	71	28	31	41
Flensborg	251	210	178	147	121	144	14653½	11955	10753½	8173½	6849½	8026	725	1695	1508	1170	1009	352
Arendal	110	98	103	79	82	101	7915	3775	7526	5493½	5908½	7439	1031	780	996	730	789	963
Bergen	228	199	155	163	136	152	8051	7068½	6011	6179½	5184½	5629	1528	1479	—	—	—	—
Danmark	718	845	724	504	470	449	32530	33218⅙	27032	17448	15141	15222½	5574	5335	3172	2058	1805	1691
Norge	1239	817	718	635	662	947	71456⅚	39821	37445⅚	30675½	32135	51014½	10241	6044	4210	3457	3646	6264
Hertugdømmerne	572	624	496	393	335	385	31781	29392	22804½	16199½	13929½	15870	3852	4472	2969	1942	1860	1359
Ialt ...	2529	2286	1938	1532	1467	1781	135767⅚	102431⅙	87282½	64322⅜	61205½	82107	19667	15851	10351	7457	7311	9314

Fartøjer under 10 Kommercelæster.

	Antal						Drægtighed						Mandskab					
	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1806	1807	1808	1809	1810	1811
Københavns:																		
private Skibe .	—	—	—	4	8	6	—	—	—	28	62½	44	—	—	—	13	28	18
Asiatisk Komp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aarhus	11	9	14	17	18	18	78	65½	76	85½	96	88	23	21	30	45	29	45
Aalborg	47	22	52	46	65	77	245	156	277	236½	304	347½	62	38	119	50	82	194
Odense	3	3	2	5	6	10	20½	20½	14	25	30	49½	9	8	5	14	16	26
Flensborg	20	17	31	54	51	58	144	127½	187	271¾	258½	320½	42	47	136	164	153	177
Arendal	8	15	30	56	63	62	46	82½	170½	299½	349½	313	18	20	110	221	267	263
Bergen	58	53	1	2	9	14	388	349½	8	15½	70	104	225	218	—	—	—	—
Danmark	367	454	527	474	515	571	2106½	2484½	2446½	2255	2351	2572½	779	989	1268	1081	1216	1249
Norge	195	228	192	245	326	361	1189	1075½	796½	1169	1569	1810½	429	411	292	549	703	935
Hertugdømmerne	268	609	316	580	764	789	1401	1983	1704	1752¾	2431½	2491½	510	449	513	454	1004	1063
Ialt ...	830	1201	1035	1299	1605	1721	4696½	5543	4947	5176¾	6351½	6874½	1718	1849	2073	2084	2923	3247

Fartøjer af bægge Slags.

	Antal						Drægtighed						Mandskab					
	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1806	1807	1808	1809	1810	1811
Kjøbenhavn:																		
private Skibe .	355	321	239	162	142	125	22823	19450	14306½	8774½	6922	6561½	4166	3711	1662	1009	866	665
Asiatisk Komp.	11	11	8	5	5	4	2642	2642	2198	1288	1288	1020	ej anf.	ej anf.	ej anf.	ej anf.	ej anf.	ej anf.
Aarhus	49	44	50	39	48	48	880	828½	925½	665	763	878	169	165	200	183	175	209
Aalborg	118	95	134	115	140	169	1710½	1673½	2169½	1626½	1880½	2586	314	298	384	254	343	463
Odense	20	21	17	11	13	19	342½	362½	297½	144½	157	215	96	95	76	42	47	67
Flensborg	271	227	209	201	172	212	14797½	12082½	10940½	8445½	7108	8346½	767	1742	1644	1334	1162	529
Arendal	118	113	133	135	145	163	7961	6679	7696½	5793	6258	7752	1049	800	1106	951	1056	1226
Bergen	286	252	156	165	145	166	8439	1418	6019	6195	5254½	5733	1753	1697	—	—	—	—
Danmark	1085	1299	1251	978	985	1020	34636½	35702½	29478½	19703	17492	17795	6353	6324	4440	3139	3021	2940
Norge*)	1434	1045	910	880	988	1308	72645½	40896½	38242½	31844½	33704	58825	10670	6455	4502	4006	4349	7199
Hertugdømmerne	840	1233	812	973	1099	1174	33182	31375	24308½	17952½	16361	18361½	4362	4921	3482	2396	2864	2422
Ialt . . .	3359	3577	2973	2831	3072	3502	140464½	107974½	92229½	69499½	67557	94981½	21385	17700	12424	9541	10234	12561

*) Fra flere norske Steder mangler Indberetning for 1807.

Oversigten er udarbejdet over en længere Aarrække, fordi der af og til mangler Indberetninger fra de forskellige Byer efter Krigens Udbrud. Dette skyldes formentlig Uvisheden om Skibenes Skæbne, og det udjævnes da ved at betragte næste Aars Opgivelser (saaledes Norge for Aaret 1807).

kun een virkelig stor Handelsby, i Hertugdømmerne ligeledes kun een, medens der i Norge fandtes en hel Række mindre Handelsbyer af nærlig samme Størrelse. Dette Forhold var dels en Følge af Københavns dominerende Stilling inden for det danske Monarki, dels af de to Landes forskellige geografiske Forhold. I Norge fandtes der en stor Mængde dybe og velbeskyttede Fjorde, der kun fordrede ringe Havneanlæg for at kunne skabe Betingelserne for en Handelsby, hvorimod der i Danmark ikke alene maatte anlægges kunstige Havne overalt, men endogsaa maatte uddybes til Stadighed. I København fandtes yderligere alle de store Pengeinstitutioner, Børsen o. s. v., — her var Kapital og Industri at finde i deres Hovedsæder, og her havde endelig det store »asiatiske Kompagni — hvis Skibe var Nordens største — sit Hovedsæde.

Spørge vi, til hvilke Lande og til hvilke Egne

TABEL II.

De enkelte Byers Flaader i Aaret 1807.

Hvor Opgivelserne mangle for dette Aar er de erstattede med Opgivelserne for det nærmest forudgaaende Aar, men i Parentes og med Vedføjelse af Aarstallet.

Danmark.	Skibe	Drægtighed
København, private Skibe.....	321	19450
— asiatisk Kompagni ...	11	2642
Dragør	71	2020
Helsingør ..... (1802)	(10)	(568)
Rørvig	10	173½
Neksø	11	215½
Nakskov	17	322
Nykøbing F. ..... (1802)	(18)	(984)
Odense	18	342
Kerteminde ..... (1803)	(10)	(172½)
Nyborg	10	251½
Svendborg	37	819½
Rudkøbing	20	441
Aalborg	73	1517½
Thisted	12	186
Aarhus	35	763
Randers	28	856
Horsens	22	416
Ribe	28	467
Føhr ..... (1803)	(17)	(824½)
Varde	12	180
Ringkøbing.....	11	183
Nykøbing M. ..... (1801)	(12)	(190½)
Hertugdømmerne.		
Aabenraa	38	2352½
Sønderborg	59	1712
Flensborg	210	11955
Kappel	11	1159
Eckernførde	10	550
Ærøskøbing	38	642
Marstal	61	1013½
Frederiksstad ..... (1801)	(11)	(845)
Tønning	19	541
Husum ..... (1805)	(10)	(231½)
Kiel	18	971

		Skibe	Drægtighed
Altona		91	6689½
Glückstadt		22	1292½
Norge.			
Frederikshald	(1806)	(51)	(3256½)
Frederiksstad	(1806)	(18)	(1133)
Kristiania	(1806)	(38)	(3476)
Drammen	(1806)	(56)	(5253½)
Holmestrand	(1806)	(29)	(2902)
Sands Tolddistrikt		21	1822½
Tønsberg	(1806)	(116)	(1996½)
Sandefjord og Laurvig		70	4742½
Langesund	(1806)	(72)	(6138½)
Kragerø		27	2190½
Østerrisør		100	5647½
Arendal		98	6596½
Kristianssand		100	3775
Mandal		37	1456
Farsund	(1803)	(28)	(733¼)
Flekkefjord		38	1238½
Stavanger		40	1367
Bergen		199	7068½
Kristianssund		22	590½
Trondhjem		49	2858

vor Skibsfart førte vort Flag i Tiden umiddelbart før Krigen, da giver Tabel III os disse Oplysninger.

TABEL III.

Den dansk-norske Skibsfart paa Europa og Amerika for Aaret 1806.

Hvor Opgivelserne mangle for dette Aar, er de erstattede med Opgivelserne for det nærmest forudgaaende Aar, men i Parentes og med Vedføjelse af Aarstallet.

		Antal Skibsrejser	Drægtighed
Sverige		90	4515½
Rusland		952	30707½
Det tyske Rige	(1804)	(452)	(8930½)
Preussen		170	4499⅓
Hansestæderne	(1805)	(564)	(9138½)
Danzig		107	4308
Storbritannien og Irland		1339	92972½
Holland (fransk)		681	32324½

	Aatal Skibsrejser	Drægtighed
Frankrig	1115	31987
Portugal	234	15131
Spanien	496	29146
Italien	290	16152$^{3}/_{4}$
Østrig	56	3393
De 7 græske Øers Republik.. (1805)	(15)	(1007)
Tunis og Tripolis (1805)	(1)	(73)
Smyrna (1805)	(4)	(320)
Nordamerikanske Fristater	34	1959$^{1}/_{2}$

Farten paa Ost- og Vestindien.

	Udsendte Ekspeditioner til Ostindien	Hjemkomne Ekspeditioner fra Ostindien	Udsendte Ekspeditioner til Vestindien
1805	21	22	87
1806	10	—	75
1807	7	—	40

Man vil her se, at den dansk-norske Søhandel paa det nærmeste faldt i to Grupper — en europæisk (hvortil Nordamerika er medregnet) og en oversøisk.

Medens den europæiske ikke giver Anledning til nærmere Betragtninger, vil vi kaste et flygtigt Blik paa den oversøiske.

Der foreligger desværre ikke detaillerede Oplysninger fra de forskellige Rederier over deres Tab; kun fra et af dem — men heldigvis da ogsaa fra det største og betydningsfuldeste, nemlig det »asiatiske Kompagni« — har vi Materiale i Hænde til en nøjagtig Opgørelse af Tabene. Ud fra dette Resultat kan vi vel med nogen Sandsynlighed slutte os til, at de andre Rederier, der beskæftigede sig med den oversøiske Fart, næppe har haft mindre Tab. Denne Fart var selvfølgelig særlig farlig, thi det var jo saa godt som udelukket at holde Skibene paa deres lange Rejser med faa Anløbssteder underrettede om Situationen og dens Farer.

Det »asiatiske Kompagni« havde ved Krigsudbruddet følgende Skibe ude og følgende Skibe hjemme:

Ude:

»Kronprinsen« ..... afsejlet 1807 til Ostindien.
»Prinsen af Augustenborg« — 1807 - —

»Holsten« ..... afsejlet 1806 til Ostindien.
»Kjøbenhavn« ..... — 1806 - —
»Norge« ..... — 1806 - —

Hjemme:

»Dannebrog«.	»Danmark«.
»Arveprinsen«.	»Christianshavn«.
»Louise Augusta«.	»Kronprinsessen«.

Af disse hjemmeværende Skibe stillede Kompagniet straks ved Krigsudbruddet de to: »Kronprinsessen« og »Arveprinsen« til Disposition for Admiralitetet. De blev dog ikke benyttede i nogen større Udstrækning og tilbageleveredes atter 1810.

De af Kompagniets Skibe, der var ude, havde følgende Skæbne:

»Kronprinsen«, hvis Ladning var ca. 294,400 Rdlr. værd, reddede sig i Januar 1808 ind til Java, hvor det solgtes tilligemed Ladningen.

»Prinsen af Augustenborg«, »Holsten« og »Kjøbenhavn«, hvis Ladninger henholdsvis var 324,200, 368,400 og 252,400 Rdlr. værd, gjordes til Prise i Begyndelsen af 1808, da Englænderne besatte Frederiksnagore. Tillige opbragtes et engelsk Skib, der Dagen før Okkupationen var købt og bestemt til Erstatning for »Kjøbenhavn«, der var kasseret.

»Norge« med en Ladning af 252,000 Rdlr. Værdi blev opbragt ved Kap den 31. Januar 1808.

Af sine 11 Skibe mistede Kompagniet saaledes de fire ganske og aldeles, medens det femte blev solgt, — et betydeligt Tab, hvorover Kompagniet kun kunde trøste sig med, at det let kunde være bleven endnu større. Allerede i flere Aar håvde Statsminister Grev Schimmelmann holdt Kompagniets Ledelse underrettet om, hvorledes Regeringen opfattede den udenrigspolitiske Situation, og saa langt hen som i Maj 1807 fraraadede han Afsendelsen af Kompagniets Skibe. Hvad enten nu Schimmelmann har skiftet Mening, eller Kompagniet har sat sin Opfattelse op imod hans, saa afsendte man i Maj 1807 »Prinsen af Augustenborg« og i Slutningen af Juli »Kronprinsessen« til Batavia. Herved blev det; men Kompagniet havde i Løbet af Sommeren det Held, at baade »Danmark« og »Christianshavn« — det ene fra Ostindien, det andet fra Kina, og pudsig nok paa samme Dag — vendte

velbeholdne hjem med rige Ladninger lige inden Krigsudbruddet. Det var Held i Uheld.

Hvorledes det gik de øvrige Rederier, der beskæftigede sig med den oversøiske Fart, er det desværre ikke muligt at opgive; — sandsynligvis har Forholdet været som for det »asiatiske Kompagni«, da Farten og de øvrige Omstændigheder var ens. Ogsaa her var Lykken omskiftelig, — saaledes fik Agent Duntzfeld i September en rig Ostindiefarer hjem til norsk Havn, og i sidste Øjeblik bjærgede fire Skibe fra St. Croix sig ind, ligeledes til Norge. En anden dansk Ostindiefarer paa 16 Kanoner og med 80 Mands Besætning, der var paa Vejen hjem fra Batavia, stødte under Vejs til en engelsk Konvoi. I Konvoien anede man lige saa lidt som om Bord paa Ostindiefareren, at Krigen var brudt ud, indtil en engelsk Kaper overbragte Meddelelsen. Resultatet heraf blev selvfølgelig den danske Ostindiefarers Opbringelse og senere Prisedømmelse i Plymouth i September 1807.

Heldigere var Ostindiefareren »Kronprins Frederik«, Kaptajn Ogilvie, der i Marts 1808 afgik fra Batavia med en Ladning til Værdi af omtrent 440,000 Rdlr. (hvoraf Kaptajnen selv ejede ca. en Fjerdedel). Den bjærgede sig ind til Bergen og solgte der Ladningen; men da Skibet derefter vilde prøve paa at naa København i Marts 1809 med en Ladning norske Produkter, blev det opbragt ud for Arendal af en engelsk Fregat.

Naar vi dernæst vil forsøge paa at opgøre, hvad Danmark-Norge mistede af Skibe efter Katastrofen, da leverer Kommercekollegiets Skrivelser i Rigsarkivet os tilstrækkelig Materiale til at besvare Spørgsmaalet med Tal.

I Tabel I er saaledes Handelsflaadernes Størrelse angivet for Aarene 1806—11 og man vil deraf dels se, at Tabet ikke var saa stort, som man skulde vente, dels at det ikke meldte sig straks efter Aaret 1807 i hele sin Udstrækning, men fortsattes i de følgende Aar. Ved at føre Tabellen saa langt frem som til 1811, ser vi, i hvor mange Aar Tabene meldte sig for endelig at overfløjes af Tilgangen.

Naar Tabet ikke var saa stort, som man skulde tro, hidrører dette fra, at saa mange af vore Skibe straks efter Meddelelsen om Krigs-

udbruddet søgte neutral eller allieret Havn. Mange havde selv sporet den kommende Uro og var af egen Tilskyndelse blevet i Havn; thi Datidens Skibsførere og Konsuler maatte følge opmærksomt med i Udenrigspolitiken og ofte selv raade for deres Skæbne. Der var den Gang ingen venlige og hjælpsomme Radiobølger, som varede dem mod Fare, og deres eneste Trøst var, at de fjendtlige Kryssere ofte vidste endnu daarligere Besked om Sagernes Stilling, end de selv.

Om man nu vil regne disse i fremmede Havne oplagte Skibe for tabte for Landet eller ej, er et Spørgsmaal for sig. I Tabellen har Kommercekollegiet aabenbart ikke regnet dem for tabte; thi de havde jo Muligheden for at vende tilbage til Danmark. Denne Betragtningsmaade er vel ogsaa den naturligste; thi ganske vist herskede England paa Havet, men ikke i saa stor Udstrækning, at al Kystfart kunde hindres, eller et Skib bemandet med raske Søfolk ikke kunde slippe hjem. Under Krigens videre Forløb gik da ogsaa mange af vore Skibe hjem, andre gik regulært paa Æventyr for egen Regning, medens atter andre tjente gode Penge i den saakaldte Cabotagefart (Kystfart).

Et levende Billede af Vanskelighederne ved Handelen og Søfarten paa de Tider, faar vi af nedenstaaende Brev fra den bekendte Købmand Nils Moe i Kristianssand, prøjsisk Konsul, en stor Original og senere en stor Kaperreder.

»1807 begyndte haardt med Storm og kontraire Vinde for Søfarten; et Skib fik Skade, kom sjunken tilbage! tre opholdt saa længe at deres Ladninger Fisk blev bedærvede, fik ej saameget for alle Ladninger som kunde betale Udgifterne. Vores Trælasthandel fik et haardt Knæk ved Aabningen af Memels Havn. Jeg ekspederede ud til St. Croix mit nye Skib, »Nils & Belle« og »Tornebusken«, 120 og 113 Commercelæster med Part Ladninger. Mit Skib »Harmonien« gik fra Irland til St. Ubes at lade Salt; kunde ikke faa Salt her; gik til Torrevezchia, kjøbte Ladning der og trasserede paa mine Commitionæres i London. Mit Skib »Godt Nyt« fik Skade i Skotland, fortærede dobbelt sin Fragt, kom med Salt & c. for min Regning, gik til Kønigsberg, maatte løbe derfra, gik til Riga, hvor Lasten blev solgt og næsten fortæret. Dette Skib med nok et »Borgeren« kaldet, som kom fra Stockholm, begge med gode Fragter,

kom paa Kjøbenhavns Red den 11. Aug. at faa Passer, som de efter Mæglerens Sigende ikke kunde faa hastig, og istedenfor at sejle hertil, lod de tossede Captajner sig forlede til at hale ind i Kjøbenhavns Havn, for der at fortære paa min Bekostning det meste af Ejendommen, da andre, som laa paa Siden af dem, gik uhindret hertil. Skibet »Merkurius« kom tidlig i Sommer til Kjøbenhavn fra Bordeaux, fik Ladning for Kjøbenhavn igjen, sejlede her forbi directe for ei at opholde Skibet og Lasten, men i Sigte af Sjelland blev tagen af de Engelske, uden han vidste et Ord om Fredsbrudet, før Røverbanden præsenterede sig. Tung Skjebne. Briggen »Fornøielsen« fra Bordeaux blev indbragt paa Mistanke 25. August sidstleden til Dover, skulde straks være fri, men blev opholdt, formodentlig i Haab om Røverbytte, ligesaa Skibet »Harmonien« med Ladningen Salt paa samme Maade og nu formodentlig fordømmes af nedrig sindede Despoter. Mit Skib »Tornebusken« skulde være færdig 2 à 3 Dage efter at Kaptajn Prosgaard sejlede fra St. Croix og kuns skulde være opholdt for Folk, da han havde nogle Syge, og hans friskeste, bedste Mand blev taget fra ham til Fregatten »Fylla«. Captajn Prosgaard kom her først i August; min Brig har jeg ventet med Længsel hver Dag, men nei! den kom ikke, endelig fik jeg fra Kjøbenhavn at vide, han laa der paa Reden som Priis, tagen den 27. eller 28. August, 4 Mil fra Næsset, efter at være stoppet i England og frigivet. Skibet assureret for Søskade, men ikke for Fiendtligheder, altsaa et totalt Tab for mig (saa nær sit Hjem).

Skib, Fragt og Varer for mig ansættes for gode	28,000 Rd.
Skibet »Merkurius« med Fragt i mindste	10,000 —
Dito »Fornøyelsen«	10,000 —
Dito »Harmonien« med Ladning	15,000 —
Bekjendt Tab til Røvernes Fordel....	63,000 Rd.
Transp.	63,000 Rd.

Efter Brev fra St. Croix skulde mit prægtige Skib »Nils og Belle«, Captajn Sande, være færdig at seile fra St. Croix den 25. Juli; længselsfuldt har jeg kikket ud efter den, thi dens lykkelige Hjemkomst vilde dog give en liden Støtte mod min haarde Skjebne; men nei,

den kommer ikke (skjønt jeg maa opgive alt Haab, og anse den med de andre, som Offer til Nederdrægtigheden). Dette Skib, der var udisputeret det smukkeste og bedste Skib i Norge, var af Verdi med Skrog, Fragt og medhavende Gods for mig i det mindste 42,000 Rdlr. Summa Summarum af Søulvene opsluget fra mig 105,000 Rdlr. Da dette ikke blev færdig til Trykken den 23., saa maa jeg desværre endvidere bekjendtgjøre, at mit skjønne og kostbare Skib »Nils & Belle«, efter circa 40 Dages Seilads fra St. Croix den 18. September udenfor Næsset blev anholdt af et engelsk Orlogsskib og gjort til Prise. Captajnen med 8 Mand tagen ombord paa Orlogsskibet og en Løjtnant og 14 Mand Engelske tog mit Skib & c. i Possesion og seilede til Yarmouth med deres Rov, og hvorved Landet og jeg i Fællesskab taber over to Tønder Guld. Kunde jeg ved disse kostbare Eiendommes Tab se Enden paa Ulykken, skal jeg søge at forglemme de vare mine.«

Den 24. October 1807. Nils Moe.

Det største direkte Tab, som Danmark-Norge led ved Krigsudbruddet, foraarsagedes af, at saa mange af vore Skibe, uagtet Forholdene var saa urolige, var forblevne i engelske Havne. Omtrent 300 Skibe — med næsten 3000 Mands Besætning — blev herved gjort til Prise.

Dette var et virkelig alvorligt Tab, hvis Følger mærkedes i vide Krese af vort Folk ikke mindst fordi at 3000 Søfolk herved blev fangne. Den engelske Regering vilde ikke give dem fri, men benyttede dem til Udveksling under Krigens senere Forløb. Mandskabet maatte derfor vandre »i Prisonen« — d. v. s. om Bord i de berygtede Prisonskibe. Officererne fra alle disse mange opbragte Skibe blev ej heller for godt behandlede, skønt dog noget bedre end deres stakkels Folk. — Den engelske Regering tillod dem at tage Ophold »paa Parol« i forskellige mindre Byer; men de Underholdspenge, der tilstodes dem, var kun knappe og langtfra tilstrækkelige. Konsul Wolff i London gjorde her et stort Arbejde for at forbedre deres Kaar, men den engelske Regering var overordentlig afvisende.

Et af de Steder, hvor de dansk-norske Krigsfanger blev samlede,

var Byen Reading i Berkshire, en lille By paa 10—12,000 Indbyggere og ca. 10 danske Mil fra London. Her var snart en lille Koloni af danske Søofficerer, Ostindiefarerkaptajner og almindelige Koffardikaptajner med deres Styrmænd. Underholdspengene var kun 2 sh. daglig pr. Skibsfører, 1½ sh. for »Chiefmates«, medens »every other person« maatte klare sig med 1 Shilling pr. Dag. Ostindiefarerkaptajnerne og Søofficererne fik dog noget højere Underholdsbidrag. Denne ringe Sum skulde slaa til baade til Kost og Logis samt Klæder og Vask, saa enhver kan se, at det knap nok var til Opretholdelse af Livet; hertil kom saa Fangenskabets trykkende Følelse, Mangel paa Efterretninger fra Hjemmet og muligvis personlig Ruin ved Beslaglæggelsen. — Det var haarde Dage for vore Landsmænd, skønt de ganske vist i Henhold til deres »Parol« kunde gaa frit rundt i Byen indtil Solnedgang.

Medens alle de i Storbritannien liggende Skibe blev Priser, bjærgede, som før omtalt, en Mængde Skibe sig ind i allierede eller neutrale Havne. Det var ikke smaa Tal, det her drejede sig om, og der rørte sig et livlig og broget dansk-norsk Liv i mangen solstegt Middelhavsby. Højst paa Listen over de Havne, der saaledes gav vore Landsmænd Ly, kommer de hollandske, hvor der til Tider laa op imod en 300 dansk-norske Skibe. Det var et Lyspunkt for mangen ængstet dansk Skibsreder.

De hollandske Havne laa jo ogsaa nær ved Danmark, og det har vel væsentlig været mindre Skibe, der søgte derind. Fra Konsulaterne i de øvrige europæiske Havne ved vi, at der ogsaa i dem var mange dansk-norske Skibe forsamlede. Eksempelvis laa der i Bordeaux i Begyndelsen af 1808 over 100 Skibe, i Malaga 16, i Algeziras 28, i Livorno 30, i Palermo 3 og i Triest 13 — kort at melde, der var ikke mange europæiske Havnebyer, hvor ikke Dannebrog vajede, og hvor der ikke var en lille Koloni af vore Landsmænd.

Naar saa mange af vore dansk-norske Skibe havde søgt Havn, var det jo ikke for at forblive der under hele Krigen, — tværtimod vilde de alle gerne hjem, hvis Lejlighed dertil gaves. Dette stødte foreløbig paa store Vanskeligheder.

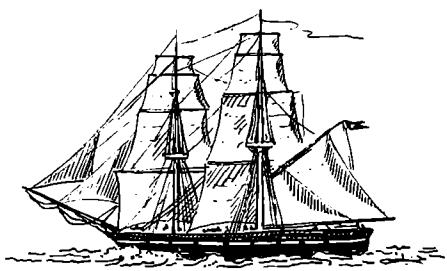
Saa snart Krigen var en Kendsgerning, meddelte Kommercekollegiet

under 22. August 1807 alle vore Konsuler — samt Stiftamtmændene i Norge — den engelske Flaades Ankomst til vore Farvande og den deraf for Søfarten opstaaende Fare. Kollegiet opfordrede efter Kongens Ordre alle vore Skibe til at søge — og foreløbig forblive — i neutrale eller allierede Havne, endvidere Skipperne til at meddele dem af Mandskabet, der ønskede at rejse hjem, saadan Tilladelse, samt sørge for deres Forsyning med Pas. Til Ostindien sendtes Meddelelsen over Paris for med den franske Regerings Hjælp pr. Krysser eller pr. Kaper at afsendes til Isle de France eller Bourbon, hvorfra de atter skulde bringes videre. Det var en lang og usikker Vej, inden de naaede frem, og Resultaterne se vi da ogsaa ved Opbringelsen af det »asiatiske Kompagnis« Skibe.

Senere gik Kongen imidlertid skarpere til Værks og forbød kategorisk Skibene at gaa til Søs, ligesom det blev en Pligt for hver vaabenfør Mand at rejse hjem. Den 24. Juni 1808 tillod Kongen dog Skipperne paa de i Udlandet oplagte Skibe »at lade en eller tvende af Skibenes til Vlissingen beordrede Mandskaber, forblive paa Skibene til disses Bevogtning, dog at dertil stedse vælges de Folk, som i øvrigt er mindst duelige til anden Søtjeneste.«

I Løbet af 1808 blev det dog Skibene tilladt at sejle hjem, men kun mod Opfyldelse af visse Betingelser, saasom Revers fra Skipperen paa, at han virkelig vilde sejle hjem, Erklæring over for Konsulen om Ladningens Beskaffenhed o. l.

Mange af vore Landsmænd og mange af vore Skibe vendte paa denne Maade hjem, og her var der god Brug for dem. Thi medens de havde været borte, havde Danmark tømret sig et Forsvar og lært sig at bruge det. Om Bord i Kanonbaadene var der Brug for enhver dansk eller norsk Næve, ikke mindst naar Næven førtes af en Sømand.



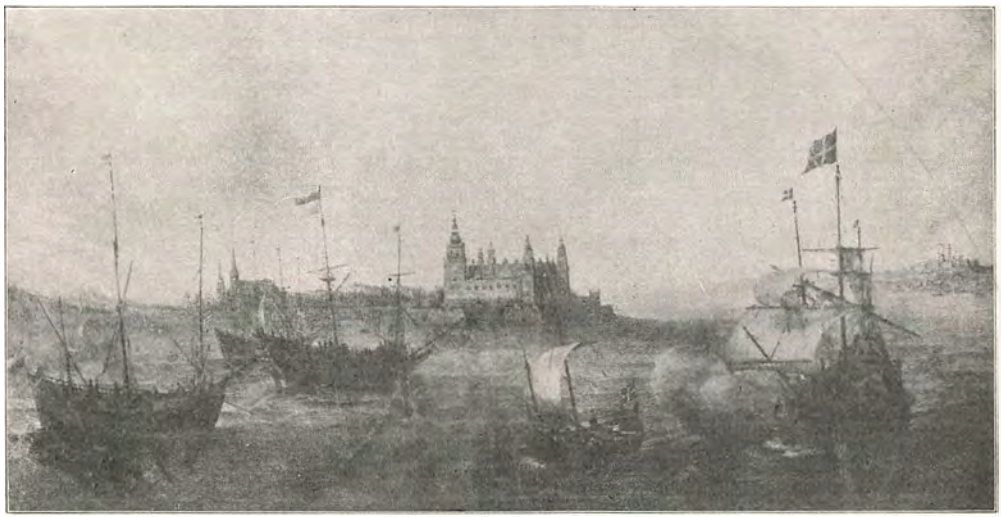
ØRESUNDSTOLDEN

Fra den tidligere Middelalder har Øresund været kendt over store Dele af Europa, ikke blot som den »gyngende Landevej«, der knyttede de skaanske Landskaber sammen med det øvrige Danmark og forbandt Østersø med Vesterhav, men i nok saa høj Grad som Stedet for de rigeste Sildefiskerier i Europa. Efter samtidige Forfatteres Udtalelser kunde Silden her staa saa tæt, at man knap kunde ro en Baad frem gennem Stimerne, og man behøvede ikke engang Næt til at fange Silden, men kunde øse dem op med de blotte Hænder.

Silden spillede dengang, i Katholicismens Tid, som den vigtigste Fastespise, en ganske anden Rolle, end i vore Dage; Markedet for saltet Sild var i Datiden næsten ubegrænset. Her mødtes da ved Skanør og Falsterbo hvert Efteraar Tusinder af Skibe fra Norden og fra Vesterhavs- og Østersøhavnene for at erhverve Silden, nedsalte den og siden sprede det færdige Produkt ud over det ganske Europa. De Danske var jo nærmest til at høste Udbyttet af denne rige Indtægtskilde, og en Tid lang synes det ogsaa, at det især var Landets egne Sønner, der var Herrer over Markedet; men efterhaanden opvoksede der mod Syd en Række Konkurrenter, der ganske tog Teten. Lybæk, Vismar, Rostock, Stralsund og en Række andre nordtyske Byer dannede det mægtige Hanseforbund, der fra Valdemar Atterdags Tid begynder at optræde som en politisk Magt af største Betydning, og som formaaede at tiltvinge sig en Mængde Privilegier, der næsten ganske kvalte den danske Handel og Industri og gjorde Hanseforbundet til Eneherrer paa Østersøen.

Imidlertid indtraf der i Slutningen af 14. og Begyndelsen af 15. Aarhundrede Begivenheder, der skulde blive af største Betydning

for Øresund. Silden, der hidtil havde staaet i tætte Stimer, forsvandt eller rettere flyttede op til Norges Vestkyst, og de skaanske Fiskemarkeder mistede derved deres centrale Betydning for Nordeuropa. Og samtidig gjorde de danske Konger, der under Kalmarunionen herskede over alle tre nordiske Riger, Forsøg paa at bryde de hanseatiske Købmænds Overmod og Overmagt i Norden. Fra nu af faar Øresund stadig større og større Betydning som Gennemfartssted mel-



317. Indsejlingen til Øresund omkr. 1625 med Helsingør og Kronborg til venstre og Helsingborg med Kärnan til højre. Efter et samtidigt Maleri.

lem Østersøen og de vestlige Have. Hanseatiske Skibe begynder i større og større Tal at sejle paa England og Nederlandene, og samtidig begynder engelske og nederlandske Skibe at vise sig paa de danske Strømme. Her var der Muligheder for Brydninger mellem Østersøens og Vesterhavets Handelsmariner, Muligheder, der senere skulde blive til Virkelighed, og her havde den danske Stat Chancer for at gøre sig sin Stilling som Østersøens Vogter frugtbringende. Paa denne Baggrund maa Oprindelsen til Øresundstolden ses.

Nogen bestemt Dato for Indførelsen af Øresundstolden, der gennem henved et halvt Aartusinde skulde komme til at spille den største Rolle for Danmarks økonomiske og ydrepolitiske Liv, kan ikke gives. Vi ved kun, at Erik af Pommern i 1423 paa et Møde med Hanse-

stædernes Fuldmægtige fremsætter den Tanke, at alle Skibe, der sejlede gennem Øresund, skulde standse og betale en Afgift. Selvfølgelig satte Hansestæderne sig af alle Kræfter derimod, og foreløbig blev Tanken opgivet; men snart efter laa Kongen og Stæderne i den heftigste Krig. Under denne er Tolden bleven indført, antagelig kort efter den danske Sejr i Øresund 1427.

Oprindelig var Tolden en fast Afgift: 1 Nobel (o. lig 16 Kr.) pr. Skib, uanset dettes Størrelse og Ladning, men efterhaanden steg den, og fra 1472 paalagdes der desuden andre Afgifter, hvilende ikke paa Skibet, men paa Ladningen. Saaledes maatte en Del Skibe betale $^1/_2$ Mark pr. Læst af deres Ladning, og snart indføres den Bestemmelse, at Kronen kunde tage en Del af det Salt og hver tredivte Ame af den Vin, Skibene havde inde, uanset om de ellers var toldfri.

Helsingør var med sin Beliggenhed ved det snævre Indløb til Sundet det naturlige Sted for Opkrævningen af Øresundstolden. Men den Tanke maatte ligge nær at unddrage sig den ubehagelige Forpligtelse til at ankre op her ved at sejle igennem Storebælt, hvor Skibene i det bredere Farvand vanskeligere kunde standses med Magt. En saadan Forringelse i Indtægterne passede imidlertid kun daarligt i den danske Krones Kram, og Gang paa Gang indskærpes Forbudet mod Bæltsejladsen, som Englænderne med størst Iver synes at have benyttet sig af, indtil man endelig i 1490 naaede til det Kompromis, at Skibene kun i Tilfælde af ugunstige Vindforhold maatte sejle denne Vej, og i saa Fald skulde lægge ind til Nyborg og der betale Tolden.

Hvor interessant det end kunde være at gaa nærmere ind paa den store økonomiske Betydning, Øresundstolden havde for Kronen, der haardt kunde trænge til alle de Indtægter, den kunde skrabe sammen, ligger det dog her nærmere for os at undersøge, hvilken Betydning den har haft for Udvikling af dansk Storhandel og Søfart. Desværre har vi ingen bestemte Oplysninger i saa Henseende, men efter alt at dømme har vore hjemlige Købmænd og Skippere dog kun haft Gavn af den. Det synes nemlig, at danske Skibe fra de første Tider har været fritaget for Tolden, naar de ikke havde fremmed Gods inde, og dette har sikkert kun sjældent været Tilfældet i det 15. Aarhundrede, da danske Skibe endnu i meget ringe Grad tog Del i Storhan-

delen. Og var Skibe fra de danske Købstæder toldfri, saa har dette givet dem en, om end kun ringe, Fordel i Konkurrencen med den fremmede Handelsvælde, hvis Overmagt i Norden i øvrigt netop paa denne Tid begynder at brydes. Men især fik Øresundstolden dog



318. Allegori paa Øresund. Maleri af I. Isaksen i Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Betydning for Helsingør. Det er ikke nogen Tilfældighed, at denne By tager sit store Opsving samtidig med Indførelsen af Tolden, der tvang alle fremmede Skibe til at ankre op for at forevise Pas og Certifikater. Nu afløstes det gamle Slot »Flynderborg« oppe i Land af »Krogen« ude paa Pynten, hvorfra Kronens Lensmand kunde have Tilsyn med Skibsfarten og om nødvendigt med Magt kunde tvinge Skibene til at ankre. Samtidig opføres Byens to, endnu staaende Kir-

ker. Og ved de store Privilegier og Begunstigelser, Kongerne gav Byens Borgere, voksede selve Byen op, rigere og anseligere end Landets øvrige Provinsbyer.

Med Christjærn II, som i 1513 besteg Tronen, havde Danmark faaet en Konge, der med rastløs Iver slog ind paa en Reformpolitik, der navnlig var tænkt at skulle komme Borgere og Bønder til gode. Især havde Kongen kastet sin Kærlighed paa København, der i stadig højere og højere Grad blev Rigets vigtigste Stad, hvor Videnskab, Handel og Industri stedse mere samlede sig, ofte paa de øvrige Købstæders Bekostning. I København saa Christjærn II det Redskab, der skulde give Lybæk og de øvrige Hansestæder Dødsstødet; her skulde efter hans storstilede Plan Handelen paa Østersøen samles. Han indbød derfor ved trykte Opraab de store Handelshuse i Europas forskellige søfarende Nationer og de velstaaende Købmænd rundt om i de danske Købstæder til enten at anlægge Filialer her, eller om muligt endnu hellere selv flytte til Byen. Store Privilegier blev tilsagt dem, der vilde følge Indbydelsen, og selv lovede Kongen at indskyde nogle hundredetusinde Gylden i Handelen; men som naturligt var vilde ingen være den første. Alle undskyldte sig med Tak og Gaver for de tilsagte Belønninger; et enkelt Handelshus, Fuggerne i Augsburg, der i Datiden næsten helt beherskede Mellemeuropas Handel, sendte endogsaa et prægtigt Sølvservice til Tak for Indbydelsen; men man ønskede dog først at se, om Kongen virkelig saaledes i en Haandevending kunde gøre København til et af Nordeuropas Handelscentrer, en Plan, som først realiseredes ved Aarhundreders rolige Udvikling. Et Forsøg paa i større Stil at knytte Handelsforbindelse mellem København og Rusland mislykkedes ligeledes. Et Resultat, omend kun et negativt, opnaaede han dog ved denne Plan, nemlig grundigt at irritere Hansestæderne, der her følte sig truffet i deres inderste Livsnerve, det faktiske Handelsmonopol paa Østersøen, og end mere steg Misfornøjelsen ved Kongens Ordning af Øresundstoldvæsenet. Som et Led i Bestræbelserne for at ophjælpe København, henlagde han Oppebørselen af Tolden til denne By. Her skulde alle Skibe, der sejlede mellem Østersø og Vesterhav, tvinges til at lægge ind og skabe forøget Liv og

Handelsrøre. I flere Henseender var det sikkert ogsaa tænkt at skulle være til Fordel for de søfarende selv. Københavns Havn var den Gang som senere langt bedre end Helsingørs, og de talrige Skibbrud, der fandt Sted ved sidstnævnte By, viste, hvor vanskeligt det kunde være at manøvrere her i det snævre Farvand og lægge bi ved Byen, hvor man tilmed savnede en Vinterhavn. Men en Omvej vilde det ofte være, og Kontrollen var her langt vanskeligere end ved Krogen, hvis Kanoner beherskede Gennemsejlingen i dens hele Bredde. Hansestæderne følte det naturligt som en Foranstaltning der var rettet mod sig, og end mere steg deres Misfornøjelse, da Christjærn II samtidig lagde Bestyrelsen af hele Rigets Toldvæsen i Hænderne paa »Mor Sigbrit«. Denne mærkelige Kvinde er for godt kendt til, at vi her behøver at omtale hende nøjere, tilmed ved vi ikke noget nærmere om hendes Virksomhed, men der er ikke Tvivl om, at Øresundstolden i hende har faaet en streng og paapasselig Bestyrer, der nøje paasaa, at Kronen ikke gik tabt af en eneste Hvid. Og dertil kom, at hun som født Hollænderinde nærede det inderligste Had til sit Hjemlands gamle Konkurrenter, Lybæk og de øvrige Østersøbyer; saa var deres Misfornøjelse med Christjærn II i Forvejen stor, skulde hun ikke gøre den mindre. For en Konge som Christjærn II, der altid var i Pengetrang, var det imidlertid ikke nok, at Tolden blev indkrævet med den største Strenghed; i 1519 forhøjede han den pludselig for de nederlandske Skibe; hidtil havde den været $7\frac{1}{2}$ Gylden (3 Nobler) for de største Skibe (over 100 Læster), 5 Gylden for mindre og $2\frac{1}{2}$ for ballastede Skibe; nu indførtes et helt nyt Fortoldingssystem, saaledes at der skulde betales 1 Gylden for hver 10 Læster Varer, Skibene medførte. I mange Henseender var denne Told mere retfærdig end den forrige, men dens fornemste Virkning var selvfølgelig, at Afgiften blev forhøjet. Tillige viste det sig som over alt, at enhver Forandring i Toldsatserne straks medførte Forvirring og Besvær. Tilmed kom den som et Lyn fra en klar Himmel over Nederlænderne; intet anende om det nye Paalæg sejlede de hollandske Skibe ind til Københavns Red for at erlægge den sædvanlige Afgift, men her overraskedes de ved Efterretningen om, at de ikke mere kunde slippe saa billigt som før. Selvfølgelig nægtede de at betale, men Følgen blev blot, at de

hverken fik Lov at sejle frem eller tilbage, og mange blev endogsaa tvunget til at give sig i dansk Tjeneste og hjælpe Christjærn II mod Svenskerne. Da Efterretningen herom naaede Holland, rejste der sig et Skrig af Harme over dette Brud paa de gamle Privilegier, og i Foraaret 1522 indfandt der sig et fornemt hollandsk Gesandtskab i København for at klage over Forurettelsen og opnaa Lempelser. De fandt Byen fuld af hollandske Sømænd, der var holdt tilbage, men i Stedet for at opnaa disses Frigivelse maatte de selv dele deres Skæbne og fik først et halvt Aar senere Lov til at vende tilbage med uforrettet Sag.

Ved sin hensynsløse Politik havde Christjærn II saaledes gennem Øresundstolden skabt sig en øjeblikkelig Fordel; men i det lange Løb skulde det vise sig, at det var et tveægget Sværd, han havde anvendt. Hans Efterfølger, Frederik I havde haft Lybækkerne til Hjælpere i den Kamp, hvormed han banede sig Vej til Danmarks Trone, og derfor fik de ogsaa deres Handelsprivilegier bekræftede og delvis udvidede, ligesom deres gamle Frihed for Øresundstolden blev dem tilsikret. Hollænderne, hvem det gjaldt at forsone sig med, for at de ikke skulde støtte Christjærn II i hans Kamp for at genvinde sit Rige, fik Løfte om, at de skulde bevare deres gamle Rettigheder, og Toldstedet for Øresundstolden flyttedes atter til Helsingør, hvor det forblev lige til Toldens Afløsning i 1857.

Efter ti Aars Regering døde Frederik I, og Danmark kastedes ind i en treaarig Borgerkrig, hvor alt var i Opløsning, og hvor Lybæk for sidste Gang søgte at bestemme Danmarks Skæbne. Det vilde være mærkeligt, om denne By, hvis Indbyggere saa godt som nogen forstod sig paa Penge og Penges Værdi, ikke skulde have sine Øjne henvendt paa Øresundstolden, en af Perlerne i den danske Krone,

som man har kaldt den, og det var dem da heller ikke nok at bevare og fuldstændiggøre den delvise Toldfrihed, de gennem umindelige Tider havde haft. Deres Maal var nu at tage selve Tolden i deres egen Haand. Den treaarige Kamp, der førtes efter Frederik I.s Død, er kaldet Grevens Fejde, men de, der stod bag Grev Kristoffer af Oldenborg og forsynede ham med Penge og Tropper i hans Skinkamp for Christjærn II.s Sag, var Lybækkerne. Og hvad de betingede sig, var intet mindre end, at Greven, naar han havde erobret Helsingør og Helsingborg, skulde overlade disse to Byer med Øresundstolden til Lybæk. Senere skulde han erobre Gulland (Bornholm var Lybæk i Forvejen i Besiddelse af), der skulde overgives Lybækkerne mod, at disse til Gengæld afstod Helsingør og den halve Øresundstold til den danske Konge. Var denne Plan bleven ført igennem, vilde Lybæk have opnaaet en endnu større Magt i Norden, end Byen sad inde med efter Sejren over Valdemar Atterdag. Tiden havde da været inde til at knuse al Konkurrence; Østersøen vilde være blevet et lukket Hav, hvortil Lybæk havde Nøglen. Virkelig synes det, at Lybækkerne i Aaret 1534—35 har været Herrer i Helsingør og Helsingborg, men om de i denne Tid har haft nogen Glæde af Tolden, turde dog være et stort Spørgsmaal. Tiderne var saadanne, at enhver Skipper, der kunde, sikkert har holdt sig hjemme. Og snart maatte de finde sig i, at Christian III besteg Danmarks Trone. Efter Menneskealdres stadige Uro og Strid gled Danmarks Udvikling ind i et roligere Farvand.

Men meget var der sket, siden Tolderen i Helsingør et Aarhundrede i Forvejen havde standset det første Skib for at lade det betale for Tilladelsen til at sejle gennem »Kongens Strømme«. Unionen mellem de tre nordiske Riger var definitivt ophørt, og Sverige var under Konger af en indfødt Slægt ved at vinde frem til en Stilling jævnsides og senere overgaaende Danmark. Men det svenske Rige var næsten ganske udestængt fra Verdenshavene; kun ved Gøtaelvens Udløb naaede et lille Hjørne af det svenske Land ud til Kattegat. Sveriges stedse stigende Handel med Vestlandene maatte passere Øresund og dets paapasselige Behersker.

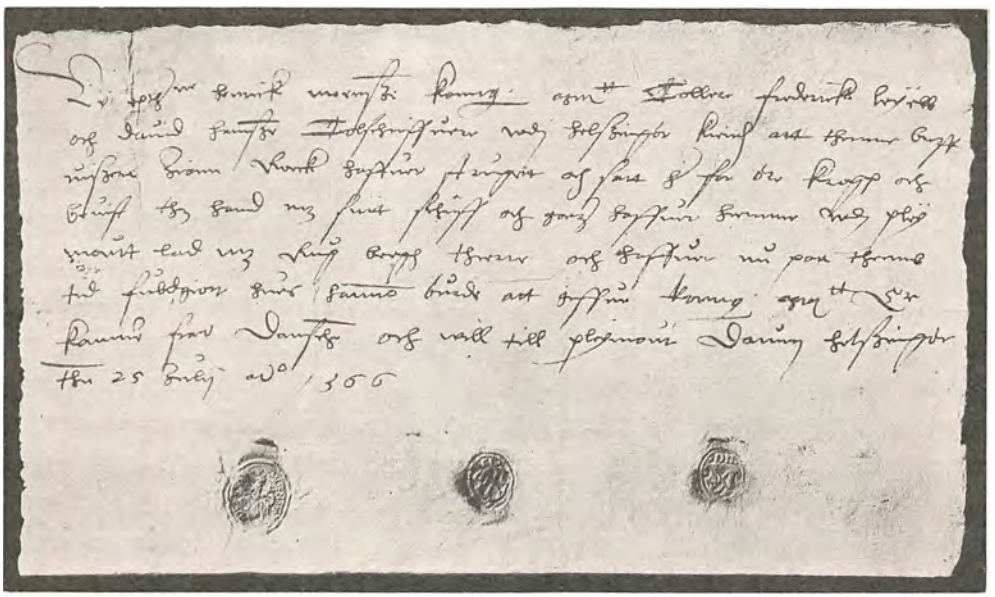
Ved Østersøens Sydkyst var Hansestæderne i stadig Tilbagegang;

Grevefejden og samtidige indre Uroligheder havde tæret stærkt paa Lybæks Kraft, samtidig med at Holland og England med stadig større Dristighed og Energi tog Têten paa Storhandelens Omraade, og endelig var den danske Borgerstand atter saa smaat begyndt at frigøre sig for det fremmede Handelsvældes knugende Tryk. Alle disse Forhold fik Betydning for Udviklingen af Øresundstolden, og til dens Historie begynder Kilderne nu ogsaa at flyde rigeligere, navnlig da vi fra nu af har bevaret en næsten uafbrudt Række af Toldregnskaber. Vi skal kort betragte, hvorledes denne Told var indrettet, og efter hvilke Principper den blev opkrævet i Christian III.s Tid.

Hvad der sikkert har voldet saa vel Tolderne som Skipperne stor Vanskelighed var, at hvert Lands Skibe og Varer skulde betale forskellige Afgifter. Fælles for alle Nationers Skibe var det dog, at der af al Vin skulde afgives en Tredivtedel enten in natura eller i Penge efter den Pris, som Skipperen opgav for Vinen. Da det var en stiltiende Overenskomst, at Kongen havde Ret til at købe Vin og andre Varer af Skipperne efter den Pris, de opgav, havde man paa denne Maade en Garanti for, at Skipperne ikke unddrog Staten noget af dens Rettighed ved at opgive alt for lave Priser, et Forhold, der ogsaa fik Betydning i de andre Tilfælde, hvor Tolden var paalagt efter Varens Værdi; thi angav man Varepriserne for lavt, risikerede man, at Kongen fik dem til alt for godt Køb, og ønskede Kongen til Gengæld at købe Varer fra de gennemsejlende Skibe, skulde Værditolden nok hindre, at man bedrog ham ved at kræve uforholdsmæssig meget for sine Varer. Af spansk Salt (Bay-Salt), der i Datiden spillede saa stor en Rolle, skulde alle Skibe afgive seks Tdr. mod til Gengæld at faa afkortet en Gylden i deres Told (for Nederlændernes Vedkommende dog to Gylden); da Saltet i Virkeligheden var mere værd, blev ogsaa dette at betragte som en Toldafgift. Tillige kunde Kongen paa denne Maade forsyne flere offentlige Institutioner med det fornødne Salt; Tolderen i Helsingør skulde saaledes hvert Aar afgive 36 Tdr. til Helliggejsthus i København.

Skotter, Englændere, Franskmænd, Portugisere og Emdere skulde give 1 % af Ladningens Værdi og desuden en Rosenobel af hvert Skib. Nederlænderne en Rosenobel for ballastede Skibe under 100 Læster,

to for større; for lastede Skibe indtil tre Rosenobler. De seks »vendiske« Stæder: Hamborg, Lybæk, Vismar, Rostock, Stralsund og Lyneborg var toldfri, naar de havde gode Skibspapirer paa, at ingen fremmed havde Part i Skibet, og dette ikke havde fremmed Gods inde. Men var dette ikke Tilfældet, kunde Tolden stige til tre Rosenobler. Skibe



319. Faksimile af en Toldseddel fra 1566.

Vy eptherscreffne Henrik Moenssen, kongelig Majestæts Toller, Frederik Leyell och Dauid Hanssen, Tolschriffuere wdj Helssingør, kiendes att thenne breffuissere Hionn Roeck haffuer struget och satt (strøget sine Sejl og sat sit Anker) her for Øre Krogh och beuist, thet hand met siit schiff och gotz haffuer hiemme wdj Plymoutt lad met Rug, Beegh, Thierre, och haffuer nu paa thenne Tid fuldgiort, hues [ɔ: hvad] hannom burde att giffue kongelig Majestæt. Er kommen fra Danschen [ɔ: Danzig] och will till Plymout. Datum Helssingør then 25 July anno 1566.

fra andre Stæder ved Østersøen skulde hver give en Rosenobel i Told, der kunde stige til det dobbelte, hvis de havde fremmed Gods inde. Endelig var danske Skibe toldfri, naar de ikke havde fremmed Gods om Bord. Ligeledes synes svenske Skibe at have været toldfri, en Fordel, der dog ikke betød meget, da Sveriges Skibsfart endnu kun var minimal.

Saaledes var de egentlige Toldafgifter i Christian III's senere Aar, efter at de gentagne Gange var blevet ændret og — naturligvis — forhøjet; men dermed slap Skipperne ikke endnu. Tolderen i Øresund var ikke paa fast Løn, som det synes. Men Skibene, der agtede sig gennem Sundet, maatte honorere hans Ulejlighed med at betale Skriverpenge, der sikkert har virket som en højst irriterende Tilgift til de øvrige Afgifter. Endelig var der i 1550erne blevet paalagt en Afgift af en ganske særlig Art. Til Vejledning for de søfarende havde man paa forskellige Steder (Skagen, Anholt, Læsø, Kullen, Dragør m. m.) opsat Fyr, og da det var rimeligt, at de, der havde mest direkte Gavn deraf, ogsaa kom til at afholde Udgifterne, maatte Skibene betale en særlig Told til Fyrenes Opretholdelse. Man kunde have ventet, at denne var blevet paalagt hvert Skib med et fast Beløb, men mærkeligt nok blev den paalagt ikke Skibene, men de Varer, de havde inde. Stor var denne Fyrafgift ikke, men Opkrævningen blev ret besværlig, da man maatte opregne hvert Skibs Ladning, og den fik særlig Betydning, da ogsaa de ellers toldfri Skibe maatte erlægge Fyrpengene. Senere fordobledes Afgifterne efter Overenskomst med de søfarende; men ved Brømsebrofreden 1645 maatte Christian IV som en Indrømmelse til Nederlænderne give Afkald paa Fyrpenge. Kongen vilde dog ikke saaledes lade sig sige; vilde de søfarende ikke betale, skulde de heller ingen Fyr have; 14 Dage efter Freden fik Tolderne Ordre til ikke længere at opkræve den gamle Afgift og Fyrmesteren til at lade alle Fyr slukke. Følgerne viste sig snart, adskillige hollandske Skibe strandede. Den hollandske Regering klagede, men fik til Svar, at Danmark ikke havde forpligtet sig til at lade Fyrene brænde, naar Pengene ikke længere blev betalt. Endelig 1647 afsluttedes en ny Overenskomst om, at Fyrvæsenet atter skulde bringes i Orden mod, at hvert Skib skulde betale to eller fire Dlr., eftersom det var ballastet eller lastet. Denne Ordning varede, som vi siden skal se, lige til Sundtoldens Afløsning over to Aarhundreder senere.

De Summer, som Øresundstolden indbragte Kongen, var selvfølgelig stærkt svingende, men dog gennemgaaende i Stigning, eftersom Storhandelen gik frem. Og var Indtægten end ringe set med Nutidens Øjne, saa spillede den dog i Datidens knappe Statshus-

holdning en stor Rolle. Stigningen skyldtes ikke blot de lidt efter lidt forhøjede Takster, men nok saa meget det stadig stigende Antal af gennemsejlende Skibe. 1538 udgjorde det antagelig 1800—1900, medens det tyve Aar senere var steget til omtrent 2200; i bægge Aarene udgjorde de nederlandske Skibe omkring Halvdelen. Desuden har sikkert ikke faa Skibe især fra Østersøens vestligste Byer taget Vejen gennem Bæltet. Det laa jo nær for Skipperne at søge paa denne Maade at slippe uden om Toldopkrævningen trods alle Forbud mod denne Rute. Fra 1552 maatte Regeringen udruste et Skib og lægge det ud i Bæltet for at forhindre de toldpligtige Skibe i at løbe igennem her, og tvinge dem til at sejle ind til Nyborg og erlægge den pligtige Told. Oprindelig var det Byfogden, der oppebar Tolden, men da han, som det hed, ikke havde synderlig Forstand paa disse Ting, blev der 1560 ansat en særlig Tolder her. Han skulde saa opkræve Tolden og hver Lørdag henad Aften i Lensmandens Overværelse nedlægge Pengene i en god, velbeslaaet Toldkiste med tre Laase for, af hvilke han selv kun maatte have Nøglen til den ene.

Farten gennem Lillebælt (eller, som det da kaldtes, Middelfartsund) spillede vistnok i Datiden kun en lille Rolle, men har rimeligvis ogsaa været beskattet, i det mindste fik Borgerne i Kolding og Hertugdømmerne 1585 Ordre til at opgive til Tolderen i Middelfart, hvad Gods de havde med, naar de sejlede til Norge.

1563 udbrød mellem Danmark-Lybæk og Sverige den nordiske Syvaarskrig, der skulde blive af største Betydning for vore Finanser og ogsaa for Øresundstolden. Selve Kronens Højhedsret over Øresundet og de andre danske Strømme blev i Virkeligheden et af de vigtigste Midler til at bekæmpe Sverige, brugt som det blev med Konsekvens og Strenghed. Det var ikke nok, at Frederik II købte eller »laante« Krigsfornødenheder af de Skibe, der løb gennem Sundet — deri var for saa vidt intet nyt, som Kongen ogsaa i Fredstid udtog af Ladningerne, hvad han havde Brug for. Men Mangelen paa Baadsmænd tvang den danske Regering til adskillige Gange at udtage Søfolk af Skibene for at bruge dem om Bord paa Flaaden; vel hed det, at det ikke maatte ske ved Tvang, men Grænsen mellem frivillig og tvungen Hvervning er nu engang svævende. Og man nøjedes ikke

med at presse de fremmede Søfolk. Rigets Admiral stoppede Skibene i Sundet og udtog d. v. s. bemægtigede sig de Fartøjer, som han fandt mest tjenlige til at bruge mod Fjenden. At Søfolkene hørte med til Skibene betragtedes naturligvis som en Selvfølge.



320. Peder Okse. Efter Maleri paa Gisselfeld.

Men tillige gjaldt det om at afskære Sverige fra alle Tilførsler Vest fra; Fjendelandet skulde sultes ud, og derfor maatte de gennemsejlende Skibe forpligte sig til ikke at sejle til Sverige eller de mod Sverige venligsindede Østersøbyer. Blev de opbragte af Svenskerne, maatte Skipperne paa Tilbagevejen edelig erklære, at det ikke var sket med deres gode Vilje. I Aaret 1565 lukkede man endogsaa delvis Sundet for Gennemsejlingen af Frygt for, at Vestmagterne skulde handle paa Sverige; men denne Spærring betød rigtignok næppe ret meget; i det mindste sejlede der lige saa mange Skibe igennem det Aar som de øvrige. Maaske har det hele nærmest været en formel Gunstbevisning til Lybækkerne, der paa den Maade ønskede at holde de forhadte Nederlændere borte. Men kunde Kongens Højhedsret over Sundet bruges til paa mange Maader at støtte Landet i dets Kamp mod Sverige, saa var dog Øresundstolden fremfor alt det Middel, der kunde skaffe det, der altid har spillet den største Rolle ved Krigsførelsen,

Penge, Penge og atter Penge. Her maatte imidlertid en ny Mand træde til, der med sikker Haand kunde sætte sig ud over gamle Forestillinger og gamle Toldsatser og bringe noget stort ud af det mægtige Finansobjekt, som Øresundstolden repræsenterede. Og heldigvis var en saadan Mand for Haanden i Peder Okse, der i Aaret 1566 var vendt tilbage fra sin Landflygtighed og straks var bleven stillet i Spidsen for Rigets ødelagte Pengevæsen. At nøjes med at sætte de gamle Satser op, som man tidligere flere Gange havde gjort, vilde imidlertid her ikke slaa til. Det vilde blot føles som et brutalt Overgreb paa Skibsfarten uden at bringe den tilsigtede, nødvendige Forøgelse af Indtægterne. Thi det gamle System, der især beskattede Skibene og lod Ladningerne i det væsentlige fri, havde i Tidens Løb vist sig uheldigt. Ladningerne var steget mere og mere i Værdi, og her maatte Toldobjektet søges. Peder Okse fik da i Aaret 1567 indført de saakaldte Lastepenge, der skulde svares med en Daler pr. Læst af lastede Skibe og halvt saa meget af ballastede.

Tilmed var det en ny Told og ikke blot en Forhøjelse af ældre; derved fik den den Fordel, at ogsaa de tidligere toldfri Stater og Stæder blev ramt af den, og dens Virkninger viste sig da ogsaa straks ved, at Toldindtægterne steg fra omtrent 45,000 Daler i 1566 til 132,500 Aaret efter, og af denne sidste Sum faldt ikke mindre end 92,000 Dlr. paa Lastepengene.

Det nye Toldsystem vakte en rasende Harme blandt de søfarende Nationer og mest selvfølgelig blandt Nederlænderne, der var stærkest interesserede i Østersøhandelen. Statholderen klagede til Frederik II, og 1568 fik Tolderen Brev om, at han ikke mere maatte tage Lastepenge af de Øst fra kommende Skibe, men derimod stadig af dem, der kom Vest fra. Som Grund skulde han angive, at Kongen gjorde det af Gunst for de vestlige Lande, hvorfor han ogsaa ventede, at de ikke som tidligere skulde gøre Fjenden Tilførseler. Men Brevet har en interessant Tilføjelse, der viser, hvorledes man søgte at redde saa meget som muligt af Tolden. »Dog«, hedder det, »dersom Du af Dig selv forser det en otte Dage og tager Lastepenge, om det noget kan drage til Sum, da skal Du ingen Utak eller Unaade dermed fortjene«. Kommentarer er sikkert overflødige. Senere ændredes Lastetolden noget,

saaledes at de ballastede Skibe slap fri, og Toldafgifterne paalagdes med forskellige Satser paa de enkelte Varer, men den blev dog stadig af stor fiskal Betydning og indbragte i Resten af Frederik II.s Tid i Gennemsnit omkr. 50,000 Dlr. aarlig eller langt over Halvdelen af den samlede Øresundstold.

Aaret 1570 bragte Freden i Stettin, der fastslog Toldfriheden for svenske Skibe. Man kunde nu vente, at Øresundstolden paa denne Maade vilde give Sverige en Fordel i Konkurrencen over for den fremmede Skibsfart; men var det end teoretisk Tilfældet, betød det dog kun lidt praktisk, da den svenske Handelsflaade kun var lille, og Varer til og fra Sverige paa fremmede Skibe stadig var toldpligtige.

Intet Under da, at man i Sverige ønskede at slippe uden om denne ubehagelige Hæmsko paa Handelen, og Midlet laa lige for. Ved Gøtaelvens Munding havde Sverige en om end kun ringe Kyststrækning ud til Kattegat. Kunde man her anlægge en Handelsstad, vilde fremmede Skibe kunne handle paa Sverige uden at passere Øresund. I 1608 udstedte da den driftige Kong Karl IX Privilegier for det nyanlagte Gøteborg, der betegnende nok delvis blev befolket med hollandske Nybyggere, og som fik udstrakte Handelsrettigheder, der aabenbart var rettet mod Danmark. Snart begyndte da ogsaa Hollænderne at føre deres Varer til Gøteborg, hvor de blev solgt og derefter ført videre gennem Sundet som toldfri svensk Ejendom. Med Ro kunde den unge krigslystne Christian IV imidlertid ikke finde sig i dette »Overgreb«. 1611 udbrød Kalmarkrigen, hvor Kongens Planer for en stor Del gik ud paa at tilintetgøre den Fare, der truede hans Højhed over Østersøen, eller rettere den økonomiske Fordel, han havde af Sejladsen dertil gennem Sund og Bælt. Ved Freden blev dog Sveriges Toldfrihed anerkendt, og kun en forbigaaende Fordel havde Danmark ved, at vi en kortere Aarrække kunde holde Gøteborg og Omegn besat, indtil Krigsskadeserstatningen var betalt. Under en Strid i 1623 benyttede Christian IV atter Sundtolden som et politisk Kampmiddel mod Naboriget, idet han paalagde Sverige samme Told som andre Nationer, men Aaret efter ophævedes atter dette Paalæg.

Var Danmarks Herredømme over Øresund saaledes en stadig Kilde til Strid med Sverige, var det i lige saa høj Grad en Kilde til Misfor-

nøjelse hos Europas vestlige Stater, brugt som det blev med fast Haand af de kraftige Fyrster Frederik II og Christian IV. Saaledes kan det nævnes, at da den spanske Konge Philip II i 1570erne arbejdede paa Nederlændernes Undertvingelse og Krigen med England, var der Planer oppe om at erobre Helsingør og Helsingborg og derved blive Herre over Sundet. Det hele løb ud i Sandet, og i Almindelighed var det den danske Konge, der var den stærkeste i de Tvistigheder, der kunde opstaa, naar man søgte at rokke ved hans Herredømme over Øresund. Saaledes da Lybækkerne dristede sig i 1582 til at klage til Kejseren over Kongens Toldopkrævning; til Straf bestemte Frederik II, at de skulde betale dobbelt saa høj Told som tidligere. Snart efter blev den dog atter sat paa den gamle Fod. Nogle faa Aar senere maatte Nederlænderne holde for; de havde tilbageholdt en dansk Gesandt, men til Gengæld blev alle nederlandske Skibe standsede i Helsingør, indtil Gesandten var frigivet. Af saadanne Eksempler kunde nævnes mange, og i det hele maa Frederik II.s og Christian IV.s første Tid sikkert regnes for Øresundstoldens gyldne Periode.

De store Summer, Øresundstolden hvert Aar indbragte, kom til at indtage en Særstilling i Rigets Finanshusholdning, idet de gik direkte ind i »Kongens eget Kammer«, det vil sige, Kongen havde fri Raadighed over deres Anvendelse. Dette forhindrede dog ikke, at store Summer af dem blev anvendt til Rigets almindelige bedste; under Syvaarskrigen forstrakte Kongen jævnligt Statskassen med store Beløb, og faa Aar efter tog han, saa at sige for Øresundstoldens Regning, fat paa et af vort Lands største og smukkeste Bygningsværker, som Tiden tilmed har ladet saa nogenlunde i Behold. Det gamle Slot Krogen kunde i Længden ikke svare til sin Stilling som Vagt ved Indløbet til Østersøen, og 1574 paabegyndtes Bygningen af det nye Slot, der fra 1577 under Bøde af en Okse skulde kaldes Kronborg. Omtrent ti Aar stod Byggearbejdet paa, og endnu i lange Tider vedblev man at forbedre og pynte paa Slottet, men da havde Norden ogsaa faaet en Bygning, hvis Mage ikke tidligere var set, og hvis Ry med de fremmede Søfolk blev bragt vidt om Lande. Med berettiget Stolthed omtalte Frederik II da ogsaa dette pragtfulde Bygningsværk, der som det hed, ikke havde kostet Landets egne Børn en eneste Hvid;

thi Pengene til dets Bygning og Udsmykning var taget af Tolden, og den var de danske Skibe jo fri for. Og ikke nok med, at de kolossale Omkostninger til Kronborgs Bygning blev udredet af Tolden; af denne underholdtes ogsaa den betydelige Krigsstyrke, der til Stadighed laa her for om fornødent at holde Justits blandt de fremmede Skibe og Søfolk.

Var Misfornøjelsen med Øresundstoldens Afkrævning allerede stor under Frederik II, saa steg den under Christian IV's undertiden rent hensynsløse Udnyttelse af denne Indtægtskilde til en hidtil ukendt Højde. Under Kalmarkrigen forhøjedes Tolden saa betydeligt, at Nederlænderne endogsaa paatænkte at lade deres Varer føre til Lands fra Hamborg til Lybæk for at undgaa det trykkende Paalæg. Og værre blev det, efter at Christian IV's ulykkelige Deltagelse i Trediveaarskrigen havde kastet Danmark ind i økonomiske Vanskeligheder, som det viste sig næsten umuligt at rede sig ud af. Snart forhøjedes den hele Række af Toldsatser, snart er det blot enkelte Varer eller enkelte Byers Skibe, hvis Told forhøjes; men Hovedtrækket i Udviklingen er en stadig Stigning, selv om Kongen undertiden, tvungen af Forestillinger fra de fremmede Magter, maa gaa med til mindre Nedsættelser.

Men disse stadig stigende Indtægter blev rigtignok i det lange Løb dyrt købte. I Nederlandene begyndte paa denne Tid Røster at hæve sig om Havenes Frihed, og snart begyndte man at tale om, at Opkrævningen af Øresundstolden i Virkeligheden stred mod al Folkeret, var et Overgreb, som man om fornødent med Magt burde skride ind imod, og i saa Henseende mødtes Statsretslærernes Teorier i skøn Enighed med Købmændenes praktiske Ønsker. Og ganske af sig selv dreves herved den nederlandske Stat over i Forbund med Danmarks stadige Modstander, Sverige.

I Aaret 1640 sluttede de to Stater et Forbund, der vel ikke udtrykkelig var rettet mod Danmark, men hvis hele Karakter dog viser, at Maalet var den fuldstændige Frihed for Øresundstolden. Tvunget af dette Tryk nedsatte Christian IV atter Tolden, men Misstemningen vedblev at bestaa og skulde snart faa alvorlige Følger. Spændingen mellem Danmark og Sverige steg stadig; den Toldfrihed, sidstnævnte Land havde, gavnede det ikke saa meget som ønsket, og man fandt snart paa at hjælpe lidt derpaa ved mindre fine Midler. Det blev efter-

haanden en udbredt Praksis, at Skibe med Gods til og fra Sverige fik udstedt falske Certifikater, der lød paa, at saa vel Skib som Ladning var svensk Ejendom. Blev et saadant Falskneri opdaget, var Straffen selvfølgelig Konfiskation, og Christian IV var ikke den Mand, der roligt fandt sig i, at man gjorde noget Indgreb i hans og Kronens



321. Helsingørs Toldbod og Kronborg. Brudstykke al H. Scholæus Stik af Helsingør omkr. 1635 i det St. kgl. Bibliotek.

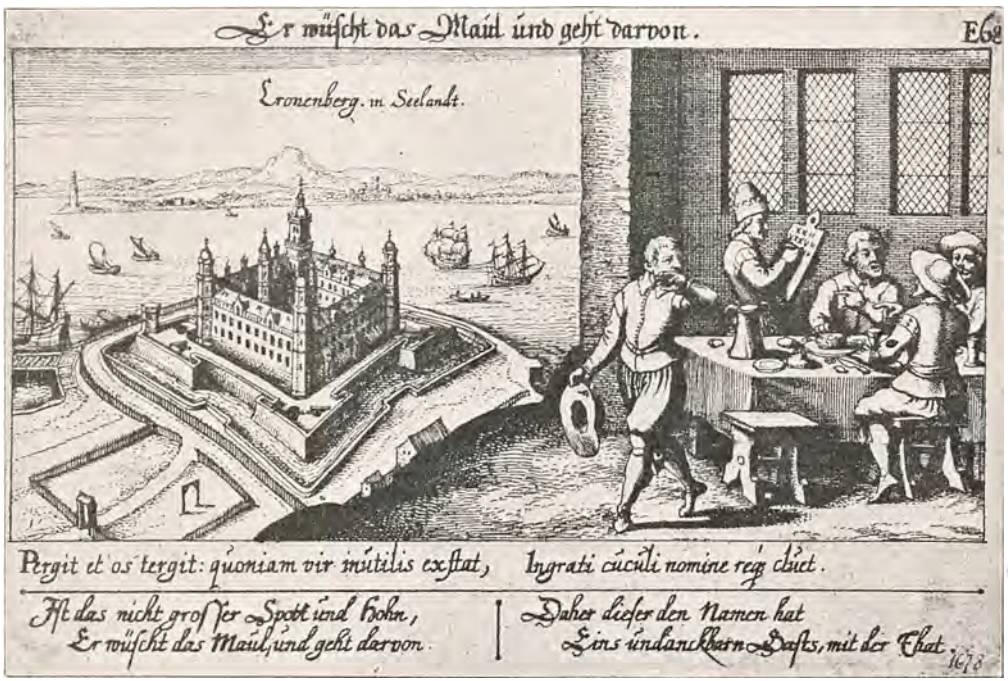
Højhedsret. Atter og atter fik Tolderne Paalæg om nøje Undersøgelse af de svenske Skibe, og endelig i 1643 ansatte Kongen en ny Toldvisitør, Mikkel Kok. Denne, der selv i sine yngre Dage havde været Købmand og maaske derfra har medbragt et vist Kendskab til, hvorledes man bedst omgik nærgaaende Toldeftersyn, tog straks med Lyst fat paa sit ny Arbejde og med en Grundighed, der ofte var ledsaget af Brutalitet, visiterede han de fremmede Skibe og prøvede deres Certifikater paa alle Maader, og ve de arme Skippere, hvis alt ikke var, som det skulde være. Fra Sverige og Nederlandene indløb Klage paa Klage, men lige meget hjalp det.

Da overhuggede Sverige i December 1643 Knuden ved pludselig at angribe Danmark; vor Højhedsret over Øresund havde atter vist sig som et tveægget Sværd. Ved de Forhandlinger, der førte til Freden i Brømsebro, var det især Udstrækningen af den svenske Toldfrihed og Kontrollen af de svenske Skibe i Øresund, der var Genstand for Behandling, og Danmark maatte i saa Henseende gaa ind paa de mest vidtgaaende Indrømmelser. Toldfriheden blev udstrakt til de svenske Provinser hinsides Østersøen, og det brændende Spørgsmaal om Certifikater ordnedes saaledes, at svenske Skibe, der var ballastede eller ladede med svensk Gods kun skulde forevise et Søpas og straks have Lov at sejle igennem; havde de fremmed Gods inde, skulde de fremlægge et Certifikat paa Godset og erlægge Told herefter uden nogen »Inkvisition«. Kort sagt, al Undersøgelse af svenske Skibe blev for Fremtiden forbudt. Desuden gaves en Række Bestemmelser om Gennemførsel af Ammunition og svenske Troppers og Orlogsskibes Passage, der alle stillede Sverige betydelig gunstigere end hidtil.

Under Krigen havde Nederlænderne støttet Sverige, dog uden at bryde endelig med Danmark. Derimod førte de samtidig en Række Forhandlinger med den danske Regering for under vore vanskelige Forhold at aftvinge os Indrømmelser i Toldspørgsmaalet; og at det hele ikke blot var Ord, viste de ved i Sommeren 1645 at føre Handelsskibe igennem Øresund under militær Eskorte, uden at vi turde vove at opkræve Told af dem. For Danmark var Forholdene nu saa fortvivlede, at vi maatte give efter for Nederlændernes Krav, og samme Dag, som vi sluttede Freden med Sverige, underskrev man den saakaldte Christianopeltraktat, der ophævede Christian IV's Toldforhøjelser for Nederlænderne. Den ny Toldrulle, der saaledes blev fastsat, fik endda videre Betydning, idet den efterhaanden blev gældende for næsten alle de søfarende Nationer.

Virkningen af de Indrømmelser, som den gamle Konge saaledes maatte gøre paa alle Punkter, maatte først og fremmest vise sig ved selve Størrelsen af Øresundstolden, og vi ser den da ogsaa i en stærk Nedgang i 1640erne. Fra omkring 400,000 Dlr. i Aarene før Krigen

sank den til kun en Trediedel deraf i de følgende Aar, og Menneskealdre skulde gaa hen, før den ved Skibsfartens stadige Udvikling naaede sin gamle Størrelse. En lille Oprejsning fik vi dog i 1647, da Korfits Ulfeldt ved en ekstraordinær Sendelse til Nederlandene fik udvirket, at de lovede at betale 120,000 Dlr. som Erstatning for den Told, de



322. Satire paa Sundtolden. Efter et gammelt Stik i det St. kgl. Bibliotek.

havde undladt at erlægge i 1645. Paa denne Rejse udkastede han ogsaa en Plan, dêr dog foreløbig strandede paa Kongens Uvilje mod ham, men snart efter blev optaget, nemlig at Nederlænderne mod at betale en fast aarlig Sum skulde fritages for at erlægge Øresundstold. Skibene vilde derved undgaa den ubehagelige Forsinkelse ved Toldopkrævningen, og den nederlandske Regering kunde saa atter indkræve Pengene hos de Skibe, der sejlede gennem Sundet. Efter Christian IV's Død optog hans Søn Ulfeldts Forslag, og ved en særlig Sendelse 1649 opnaaede denne den saakaldte Redemptionstraktat, hvorved Neder-

lænderne forpligtede sig til hvert Aar at udbetale 140,000 Dlr. og til Gengæld være fritaget for Toldafgifter i Sundet, hvad enten de havde eget eller fremmed Gods inde. En saadan Afløsning skulde synes at være til Fordel for alle Parter; men i Sverige rasede man, de enkelte nederlandske Skibe var jo nu næsten at betragte som toldfri. Heller ikke i Nederlandene var man ret tilfreds med Afløsningen, saa fire Aar efter dens Indførelse blev den ophævet, og ved Recissionstraktaten vendte man tilbage til Forholdene, som de var før 1649.

Snart efter fulgte de ulykkelige Svenskekrige, der for bestandig skilte Danmark ved de Øst for Sundet liggende Provinser og saaledes gjorde en Ende paa vort Eneherredømme over Øresund. Under selve Krigen, da Kronborg var kommet i Svenskernes Hænder og hele Sjælland var besat af dem, var der naturligvis ikke Tale om Opkrævning af Told fra dansk Side, og fra August 1658 og til 1660 maatte vi endog finde os i, at Svenskerne overtog Rollen som Toldopkrævere. Men den ydmygende Fred i 1658 bragte dog ikke nogen væsentlig Ændring i hele Sundtoldspørgsmaalet. Svenske Skibe var jo i Forvejen toldfri, og den Fuldstændiggørelse af Privilegierne, de nu fik, nemlig at ogsaa fremmed Gods paa svenske Skibe blev fritaget for Toldafgift, betød forholdsvis kun lidt. Og vor Ret til at opkræve Told af andre Nationers Skibe beholdt vi, maaske er den endogsaa faldet godt i Traad med Sveriges hele Politik; thi naar de havde Frihed derfor, betød Øresundstolden et Plus i Konkurrencen for den stadig voksende svenske Skibsfart. Og paa en ejendommelig Maade kom det hele Øresundsspørgsmaal til at virke til Danmarks Gavn. Naar Karl Gustavs Plan om at underlægge sig hele Danmark strandede, kan vi i høj Grad takke Nederlændernes Hjælp derfor; men om end denne blev ydet os i Henhold til en tidligere Forbundstraktat, saa er det dog sikkert, at det afgørende var den Frygt, man i Nederlandene nærede, for at bægge Sundets Bredder skulde komme under Sveriges Krone. For den stadig voksende Handel paa Østersøen (af de Skibe, der nu passerede Øresund, var de to Trediedele nederlandske), laa der her en Fare, der kunde true med helt at ødelægge Skibsfarten og dermed en Livsnerve i Nederlandenes økonomiske Velfærd; derfor maatte der bringes os Hjælp, og den kom, da Admiral Opdams Flaade i 1658 bragte Køben-

havn Undsætning. Øresund, der saa ofte havde bragt os Vanskeligheder over for Udlandet, reddede denne Gang Danmark som selvstændig Stat.

Den ene af Øresundets Bredder var nu kommet i fremmed Vold, og Danmarks Eneherredømme over denne vigtige Færdselsaare var forbi. Øresundstolden, der var saa nøje knyttet til dette Herredømme, vedblev dog stadig at bestaa, og ejendommeligt nok har den fra nu af i over 150 Aar sin roligste Periode. Ingen alvorlige Forsøg blev gjort paa at berøve os denne Indtægtskilde, og støt og sikkert steg den Aar for Aar ved den stadig voksende Skibsfart paa Østersøen. Men dens symbolske Karakter skiftede fra nu af. Medens den tidligere havde staaet som et, anerkendt eller bestridt, Vidnesbyrd om Danmarks Højhedsret over Østersøen, blev den nu en Skat, som de søfarende erlagde, fordi de nu engang havde vænnet sig dertil.

Hvorfor det skete, ja, derover tænkte vist kun de færreste, og de, der tænkte, spurgte ikke højt, i alt Fald ikke saa højt, at den danske Regering følte sig forpligtet til at svare. Dermed være dog ikke sagt, at Tolden aldrig var Genstand for Danmarks udenrigspolitiske Forhandlinger; atter og atter omtales den, men bestandig er det Detailspørgsmaal, der ganske lidenskabsløst behandles rent praktisk, og uden at man fra fremmed Side angriber selve Systemet. Men lod man saaledes Tolden som Helhed være i Fred, saa var det til Gengæld en naturlig Forudsætning, at den danske Regering heller ikke ændrede mere end højst nødvendigt i Toldrullen. Pludselige nye Paalæg, som dem, Peder Okse og Christian IV gennemførte, hører fra nu af ganske op, og Christianopeltraktatens Bestemmelser og Toldtarif fra 1645, der, som vi nævnte, blev bragt til Anvendelse over for de fleste Nationer, blev i Virkeligheden staaende helt op til Afløsningen over 200 Aar senere. Selv den bedst affattede Toldrulle vil imidlertid før eller senere forældes; nogle Varer forsvinder, og andre kommer til, og derfor maatte Tolden stadig reguleres. Men den Maade, hvorpaa der skulde

gaas frem, kom man ogsaa let overens om ved fredelige Forhandlinger. Ved en Traktat med Nederlandene af 15. Juni 1701, der fulgtes af en lignende med andre søfarende Nationer, blev det fastslaaet, at de Varer, der ikke var specificerede i Toldrullen af 1645, skulde fortoldes med 1 % af deres Værdi. Denne Bestemmelse, der efter sin strengeste Ordlyd maatte forstaas saaledes, at der i hvert enkelt Tilfælde skulde fastsættes en Pris paa Varen, hvoraf saa en Hundrededel skulde betales, kunde selvfølgelig kun gennemføres med stort Besvær og stadige Undersøgelser og Beregninger, og man greb derfor fra dansk Side til den langt lettere Fremgangsmaade, hver Gang en ny Vare dukkede op, da straks at beregne Toldsatsen til en Hundrededel af Varens Værdi i Øjeblikket, hvorefter denne Sats blev indført i Toldrullen og brugt i Fremtiden, naar den samme Vare senere skulde fortoldes. Steg Varen saa i Pris, tjente de søfarende, og sank den, blev det til Gavn for den danske Stat. Og som naturligt er, blev det sidste ofte Tilfældet. Mange af de Varer, der først dukkede op som Toldobjekter i det 18. Aarhundrede, var oprindelig store Sjældenheder og som saadanne kostbare, men efterhaanden som de blev mere og mere almindelige, sank Prisen paa dem, og da Tolden var fastsat een Gang for alle, kunde den godt stige lige til omtrent en Tiendedel af Værdien.

For Kaffen betaltes der saaledes en Told af omkring 2 Øre pr. Pund; men medens denne Told vel kunde være passende paa en Tid, da dette Nydelsesmiddel endnu var kostbart og sjældent, saa var den i Virkeligheden blevet forholdsvis alt for høj i første Halvdel af det 19. Aarhundrede, da man i Gennemsnit maatte beregne Kaffens Værdi til omtrent 50 Øre pr. Pd. Og for en Mængde Farvestoffer og Kemikalier kunde den forholdsvise Stigning blive endnu langt større.

Skønt Øresundstolden saaledes i henved 200 Aar ikke undergik nogen væsentlig Ændring, hvad Toldsatserne angik, var den i en stadig og stærk Stigning paa Grund af den Aar for Aar forøgede Skibsfart. Men fuldt saa meget betød det, at end ikke Sverige, skønt det havde den ene af Øresundets Bredder inde, kunde bevare sin gennem Aarhundreder hævdvundne og ved de heldige Krige stadig mere præciserede og udvidede Toldfrihed. Vor Deltagelse i den store nordiske

Krig er almindelig kendt; i første Omgang gik det os kun daarligt, men i Tiden 1709—20 besatte vi største Delen af Sveriges Besiddelser Syd for Østersøen, og da det derefter kom til Fredsforhandlingerne i Frederiksborg, maatte Sverige tilbagekøbe disse Landsdele med Toldfriheden baade for sig selv og sine Provinser, saaledes at svenske Skibe fra da af i Sund og Bælt kun skulde behandles som Englændere, Hollændere og andre Nationer, der blev behandlet af Danmark paa »mest begunstiget« Maade. Heri laa der ganske vist, at Danmark ikke vilkaarligt kunde forhøje Toldsatserne for Svenskerne alene, men trods dette betød Sveriges Toldpligtighed overordentlig meget. Muligheden for, at de svenske Skibe skulde benytte deres Toldfrihed til at føre ellers toldpligtige Varer gennem Sundet og derved unddrage den danske Konge den ham tilkommende Afgift, var nu udelukket; men fremfor alt fik Frederiksborgfreden Betydning ved, at fra nu af var praktisk talt alle Skibe, der sejlede gennem Øresund, toldpligtige. Kontrollen kunde derved gøres langt paalideligere, og naar alle Nationer blev ens behandlede, tabte den enkelte uvilkaarligt Interessen for at tage det hele Spørgsmaal om Toldens formentlige Uretmæssighed op til Drøftelse. I det første Aarhundrede efter 1720 har Øresundstolden da heller ingen Rolle spillet i vore udenrigspolitiske Forhandlinger. Saa meget mere Grund vil der derfor være til her at kaste et Blik paa dens saa at sige indre Historie: dens Betydning for Statens Finansvæsen, dens Opkrævning og de talrige Institutioner, der dukkede op i Helsingør i Tilknytning hertil.

Øresundstolden var som tidligere nævnt allerede fra gammel Tid ikke gaaet direkte ind i Statskassen, men var blevet henlagt til »Kongens eget Kammer«, saaledes at den til enhver Tid regerende Konge havde større Raadighed over den, end over Statens øvrige Indtægter. Ved Enevældens Indførelse i 1660 blev dette Forhold bevaret, og den kongelige »Partikulærkasse« overtog nu Indtægten af Øresundstolden.

Det var dog ikke hele Tolden, der gik ind i Partikulærkassen. Allerede fra gammel Tid var større eller mindre Summer af den blevet anvendt i veldædigt Øjemed, og helt op til Midten af det 19. Aarhundrede bevaredes denne smukke Skik. Hvert Aar maatte Tolderen til Helsingørs Fattigkasse udbetale flere hundrede Daler, og i 1786

fik man den prisværdige Tanke i større Stil at drive Godgørenhed paa Toldens Regning. I god Overensstemmelse med Oplysningstidens Ideer skulde det nu ske ved Oprettelsen eller rettere Udvidelsen af en alt bestaaende Skole, der fik det klingende Navn »Øresunds Toldkammers Friskole«. Den skulde omfatte 30 Elever, og af disse skulde et større eller mindre Tal, men dog mindst tyve, undervises ganske gratis, og Udgifterne hertil skulde for den væsentligste Dels Vedkommende udredes af Tolden. Udførelsen af denne smukke Plan svarede dog ikke til Forventningerne; i tre Aar førte Skolen en hensygnende Tilværelse, og allerede i 1789 lukkede man den. Større Levedygtighed havde derimod en anden Hjælp, man ydede de fattige gennem Toldkammeret, men med Hensyn til denne havde man rigtignok ogsaa ordnet det saa sindrigt, at det ikke blev Toldkammeret selv, der skulde afholde Udgifterne, men derimod de søfarende, og det tilmed halvt frivilligt. Som vi nedenfor skal se, var Toldkammeret kun aabent om Hverdagene, og det tilmed kun paa bestemte Tider. Kom der nu Skibe, der havde Hast og derfor ikke kunde vente indtil halvandet Døgn paa at blive ekspederet, kunde dette ogsaa ske uden for Kontortiden, men derfor skulde der saa ekstra erlægges »1 Speciedaler (o. 4 Kr.) til de fattige, og ej videre«, som det hedder i Traktaten af 1701 med Nederlandene. I en Instruks fra 1729 tales der derimod ikke om nogen bestemt Sum, blot om »en lille Gave« til de fattige. Sikkert har denne Afgift, »Ekstrafattigpenge«, som dens Navn var, givet en anselig aarlig Indtægt, der blev anvendt til Pensioner og Understøttelser til værdige trængende, i hvert enkelt Tilfælde efter kongelig Resolution. Afgiften bevaredes helt op til Afløsningen 1857 og nævnes atter og atter i Stridsskrifterne mod Øresundstolden som Eksempel paa de uretfærdige Afgifter, hvormed Gennemsejlingen var besværet.

En anden Del af Skibsafgifterne var ligeledes paa Forhaand bestemt til et særligt Formaal nemlig de tidligere omtalte Fyrpenge, der stadig blev opkrævet for sig, uden for de egentlige Skibs- og Vareafgifter. I 1647 var det som nævnt blevet fastsat, at de gennemsejlende Skibe, eftersom de var ballastede eller ladede, skulde erlægge 2 eller 4 Daler til Vedligeholdelse af Fyr og Sømærker, men da vi i 1658 havde maattet afstaa Sundets østlige Bred til Sverige, overtog dette

Land ogsaa Fyrvæsenet her. Til Gengæld forpligtede vi os til aarlig at betale 10,000 Speciedaler, en Afgift, der varede lige saa længe, som vi opkrævede Øresundstolden. Til de Fyr, hvis Vedligeholdelse skulde bekostes af Fyrpengene, regnedes dog ikke blot de ved Sundet og paa Øerne i Kattegat, men ogsaa de paa Norges Sydkyst, især Fyret paa Lindesnæs. De Skibe, der sejlede gennem Storebælt og efter deres Skibspapirer havde passeret eller skulde passere dette, maatte derfor foruden deres Strømtold erlægge en lille Afgift, de saakaldte Lindesnæs Fyrpenge, der dog kun indbragte en aarlig Sum af nogle faa hundrede Kr. i Nutidsmønt. Da vi i 1814 maatte afstaa Norge, var det derfor kun rimeligt, at dette Land, der nu selv skulde afholde Udgifterne til sit Fyrvæsen, ogsaa fik sin Part af Fyrpengene, og ved en Traktat forpligtede vi os derfor til aarligt at betale 3,500 Daler til Vedligeholdelse af de sydnorske Fyr. Ogsaa denne Afgift betaltes regelmæssigt lige til 1857.

Selv med disse Fradrag var det dog, efter Datidens Forhold, meget store Summer, Tolddirektøren hvert Aar kunde indsende til Partikulærkassen. I nedenstaaende Oversigt er givet Toldindtægterne i Speciedaler for hvert femte Aar. Den fuldstændige Indtægt giver Listen dog ikke, da der foruden Dalerne til Tider ogsaa betaltes enkelte mindre Summer i Rosenobler, der ikke her er medtaget. Og fremfor alt giver den ikke hele Afgiften af de gennemsejlende Skibe, da disse, som vi senere skal se, foruden Tolden maatte betale talrige Sportler til Embedsmændene, der forestod Opkrævningen.

1700	118,000 Dlr.	1735	172,836 Dlr.	1770	373,701 Dlr.
1705	64,541 —	1740	200,501 —	1775	373,938 —
1710	81,221 —	1745	162,294 —	1780	402,419 —
1715	83,310 —	1750	228,392 —	1785	529,385 —
1720	108,737 —	1755	246,237 —	1790	576,117 —
1725	156,194 —	1760	247,352 —	1795	382,405 —
1730	173,925 —	1765	322,490 —	1800	437,823 —

Naar kun hvert femte Aar er medtaget, er Grunden den, at trods de naturlige Svingninger, som Krigene og andre politiske Forviklinger fremkaldte, er Listen tilstrækkelig til at give en Oversigt over

den stadige Stigning i Indtægten. Da Toldsatserne praktisk talt ikke ændrede sig i Aarhundredets Løb, var denne selvfølgelig i første Række fremkaldt ved den stedse større Benyttelse af Øresund som Færdselsvej, og da Antallet af de gennemsejlende Skibe bedre end Indtægterne giver Vidnesbyrd om Skibsfartens Udvikling, er nedenfor angivet Aar for Aar, hvor mange Skibe der maatte standse ved Helsingør for at »klare for sig«.

1700	2864	1726	3298	1751	5477	1776	7472
1701	3191	1727	4086	1752	6045	1777	9057
1702	2825	1728	3696	1753	5411	1778	8496
1703	2411	1729	5209	1754	5896	1779	8272
1704	2984	1730	4571	1755	5537	1780	8304
1705	2811	1731	4164	1756	4839	1781	8316
1706	2890	1732	3982	1757	4565	1782	8397
1707	2560	1733	4291	1758	4611	1783	11233
1708	2659	1734	4130	1759	4735	1784	10940
1709	2290	1735	4002	1760	5026	1785	10241
1710	1406	1736	3405	1761	5020	1786	9008
1711	1581	1737	3643	1762	5781	1787	9747
1712	1616	1738	4180	1763	6245	1788	9224
1713	2291	1739	4872	1764	6192	1789	8847
1714	2464	1740	5314	1765	6397	1790	9738
1715	1560	1741	4810	1766	6231	1791	10453
1716	1234	1742	4195	1767	6585	1792	12114
1717	1084	1743	4016	1768	6929	1793	9926
1718	1307	1744	3870	1769	7499	1794	10510
1719	1935	1745	3391	1770	7756	1795	7953
1720	2393	1746	3646	1771	6820	1796	12113
1721	2584	1747	3904	1772	7514	1797	9723
1722	2905	1748	3792	1773	7559	1798	9508
1723	3146	1749	4669	1774	8084	1799	7848
1724	3416	1750	4988	1775	8386	1800	9059
1725	4086						

Sammenholder man denne Liste med den forrige vil man se, at Tolden pr. Skib var i en langsom men sikker Stigning, der for øvrigt vedvarede helt op til 1842, da der blev fastsat en ny Tarif. Forklaringen ligger lige for; Skibene blev større og baade Skibs- og Vare-

afgifter maatte derfor samtidig stige. Af Skibene var langt de fleste hollandske og engelske. I 1750 havde eksempelvis 1988 deres Hjemsted i førstnævnte Land og 25 Aar efter var Tallet steget til 2,465, men samtidig var Tallet paa engelske Skibe steget til 2,595 eller tre Gange saa mange som i 1750; et Vidnesbyrd om, hvorledes England vandt frem som den første blandt Verdens søfarende Nationer.

Trods den mægtige Betydning Øresund havde for Skibsfarten, var det ikke den eneste Forbindelse mellem Østersø og Vesterhav; Skibene kunde ogsaa passere gennem Bælterne. Lillebælt blev dog næsten aldrig benyttet undtagen til Lokaltrafik, men i Nyborg kunde Tolderen hvert Aar optegne et anseligt Antal forbisejlende Skibe i sine Protokoller. Storebæltstolden, eller, som den oftest kaldtes, »Strømtolden«, danner derfor et naturligt Tillæg til den, der blev opkrævet i Øresund; men Sejladsen gennem Bæltet spillede dog kun en forholdsvis lille Rolle, da den næsten kun blev brugt af Skibe, der skulde til eller kom fra den vestligste Del af Østersøen eller enkelte af de norske Byer. For Forstaaelsen af Skibsfartens og Handelsvejenes Historie er dette Forhold af stor Interesse, og i nedenstaaende Oversigt er derfor optalt de i Aaret 1725 gennem Bæltet sejlende Skibes Hjemsteder og Afgangshavne. Tallene overrasker ikke.

	Skibe	
	Hjem-sted	Afgangs-sted
England-Skotland ..	»	4
Norge.		
Bergen	13	46
Christiania	»	13
Christianssand	11	10
Drammen	»	23
Holmestrand	20	12
Nedernæs Len	20	»
Øvrige Norge	39	52
Sverige.		
Kungsbacka	1	»
Marstrand	»	1
Uddevalla	2	1
Varberg	»	1
Gulland	»	2
Danmark.		
Aalborg	14	30
Aarhus	18	7
Bandholm	»	6
Bogense	»	1
Faaborg	9	5
Fladstrand	»	1
Kalundborg	4	3
Korsør	33	29
Kerteminde	3	»
København	2	»
Karrebæksminde ...	»	18

	Skibe Hjem-sted	Afgangs-sted
Marstal	1	1
Nakskov	65	35
Nyborg	13	»
Nykøbing F.	11	7
Næstved	9	»
Odense	21	14
Randers	5	2
Roskilde	2	1
Rudkøbing	18	9
Rørvig	»	1
Samsø	5	3
Skagen	22	11
Skelskør	16	17
Stege	10	3
Stubbekøbing	11	3
Svendborg	2	3
Turø	1	»
Vordingborg	»	4
Ærøskøbing	1	1
Aabenraa	2	»
Flensborg	3	3
Femern	6	»
Haderslev	1	»
Sønderborg	7	»
Tyskland.		
Greifswalde	»	1
Hamborg	»	1
Königsberg	»	1
Lybæk	35	83
Nienstad	»	1
Rostock	24	13
Wismar	2	1
Wolgast	»	1
Riga	»	1

Til de store Indtægter, Øresundstolden aarligt indbragte, svarede et meget stort Apparat ved Opkrævningen. »Øresunds Toldkammer« var en Institution, der var i stadig Udvikling, og hvor en Mængde Embedsmænd fik deres rigelige Levebrød. Øverst blandt disse stod Direktøren, der ofte hørte til Adelen og undertiden betragtede sin Stilling som en ren Sinekure, idet han sjældent var til Stede i Byen og tog Del i Arbejdet. Han var dog den, der havde Ansvaret for Pengene, og var den egentlige Kasserer, men for at kunne bestride Hvervet havde han saa under sig en Underkasserer og en Fuldmægtig. I Løn var der tillagt ham en fast mindre Gage, men tillige opkrævede han en halv Daler af hvert gennemsejlende Skib. De egentlige Ledere af Toldens Opkrævning var dog de fire Kammererere, der hver Dag skulde være til Stede i Kammeret, hvor de skulde modtage Tolden og underskrive Passet, der gav Skipperen Lov til at sejle videre. Inden dette kunde ske, havde imidlertid andre Embedsmænd været i Funktion. Først Translatøren, der modtog Konnossementerne og de øvrige Skibspapirer og oversatte dem, hvis de ikke var udfærdiget paa Dansk,

Svensk, Tysk eller Engelsk, samt omregnede Angivelserne, saaledes at man derefter kunde beregne Toldens Størrelse. Til dette ansvarsfulde Arbejde havde han en Assistent, som han selv skulde lønne, men som betegnende nok skulde aflægge Embedsed direkte til Kongen. Naar Papirerne saaledes var oversat og Angivelserne omregnet efter Toldrullen, blev de revideret af en Translatør-Kontrollør, og derefter traadte en af de to Inspektører til. Deres Bestilling, der sikkert ofte var utaknemmelig nok, bestod i at gaa om Bord i Skibene for at undersøge, om Ladningen svarede til Angivelserne, og i modsat Fald straks at anmelde det for Direktøren. Viste det sig, at alt var i Orden, udfærdigede Passkriveren Passet, hvorefter det blev underskrevet af Kammererne sammen med Toldens Opkrævning og endelig forseglet med det kongelige Toldsegl, et Arbejde, der udførtes af en særlig betroet Embedsmand, Stempelforvalteren.

Af disse Embedsmænd blev flere lønnede delvis med Sportler, Kammererne opkrævede saaledes til Deling 1 Daler og 7 Sk. og Passkriveren 12 Sk. af hvert Skib. Desuden stod en særlig Indtægtskilde aaben for Embedsmændene, naar de i Kongens og egen Interesse var særlig paapasselige, idet den, der angav Gods, som man havde søgt at smugle igennem, fik tildelt en Belønning. En kongelig Forordning af 1739 angav den nærmere Fremgangsmaade i saa Tilfælde: Hvis der i bedragerisk Hensigt var tilbageholdt Varer uden Angivelse, skulde Inspektøren straks melde det til Direktøren, der i Kammererernes Overværelse skulde protokollere og afgøre Sagen. Hvis det saa viste sig, at de omhandlede Varer kunde konfiskeres, skulde Byttet deles saaledes, at de fattige fik Halvdelen og Direktøren en Fjerdedel. Resten tilfaldt Angiveren, hvad enten det nu var Kammererne, der opdagede Bedrageriet ved deres flittige Tilseende og Eksaminering af Skippernes Søbreve, Passer eller Certifikater, eller Inspektøren, der gav Oplysning ved Inkvisitionen af Skibene, eller andre, der tilfældigt havde opdaget det. Inden denne Deling foregik, skulde dog Tolden til Kronen fradrages. Var derimod Papirerne i Orden, fik Skipperen en Belønning, idet han fik udbetalt 4% af Tolden kontant, hvorved man gjorde ham personlig interesseret i ikke at forsøge Bedrageri.

Toldkammeret, til hvilket Skipperen skulde begive sig direkte, straks naar han var kommet i Land, havde sin bestemte Kontortid, der allerede fastsattes i Traktaten af 1701 med Nederlandene. Om Helligdagene var det lukket, og Søgnedage var det aabent 6 à 11 Timer. Om Vinteren, der regnedes fra Mikkelsdag til Paaske, fra 8 til 11 om Formiddagen og fra 1 til 4 om Eftermiddagen, medens det om Sommeren eller fra Paaske til Mikkelsdag var aabent Kl. 6—11 og 1—7. Ekspeditioner kunde finde Sted uden for disse Tider mod den ovenfor nævnte Kendelse til de fattige. Det har dog sikkert knebet noget med Overholdelsen af Kontortiden, der for øvrigt senere gentagne Gange forlængedes. Allerede 1707 maatte det tilholdes Embedsmændene at være til Stede, naar Toldkammeret var aabent, og den kongelige Resolution derom begrunder Forordningen med følgende Hjertesuk: »Da vi er kommet i Forfaring, hvorledes en Del af vore Betjente paa Øresunds Toldkammer, naar noget er at forrette, sig samme Steds ikke saa flittig, som ske burde, skal lade finde, hvorfor og Skipperne undertiden vorder henvist at søge dem i deres Huse eller andet Steds for at vorde ekspederet, hvorved Skipperne mærkelig Ophold tilføjes — —«. I det hele var Klager over langsom Ekspedition meget hyppige; om der var mere Grund her end andet Steds er dog et Spørgsmaal, og en Gang udtaler Toldkammeret med Stolthed, at det var berømt i hele Verden for sin hurtige Ekspedition. Og at det ikke blot var Toldkammeret, men ogsaa Skipperne selv, der kunde trække Sagernes Behandling i Langdrag, faar vi et Vidnesbyrd om i nedenstaaende kongelige Instruktion, der tillige kaster et interessant Strejflys over hele Fremgangsmaaden ved Toldopkrævningen.

»Da vi med Mishag har fornummet, at en Del Passer især i de senere Aar fra de østersøiske og andre Steder skal være urigtige, og at vore Toldbetjente ikke uden Møje og Fortrædelighed skal kunne formaa vedkommende Skippere til at udgive deres rigtige Konnossementer og Brevskaber for deraf at erholde sikker Oplysning om Ladningens Kvantitet og Kvalitet, til Toldens rigtige Beregning derefter, samt at en Del af de fremmede Skippere, endskønt de med Høflighed begegnes og uagtet dem 4% Dusør af Toldens Beløb allernaadigst er tilstaaet, ikke destomindre med utilbørlig Opførsel og ved usand-

færdigt Foregivende skal søge at undslaa sig for at udlevere de ommeldte Bevisligheder, saa vil vi hermed ej alene have de desangaaende forhen ergangne Anordninger.... alvorligt gentaget, men befaler endvidere, at Passkriveren og de, som ham i Ekspeditions Kammeret



323. Toldkammerbygningen i Helsingør omkr. 1765.

ved Passernes Modtagelse assistere, saa vel som Translatøren, hans Fuldmægtig og Assistenter, der modtager samme i Translationskammeret, paa det nøjeste og forsigtigste skulde undersøge Passernes Rigtighed, og dertil æske de behøvede Konnossementer, Fakturer, Udregninger med videre derhen hørende Bevisligheder, samt hvis Skipperen ikke straks er villig dertil, med Høflighed og Venlighed betyde ham, at han ved sin Vægring foraarsager sig selv Ophold og Fortræd, og ikke kan blive gjort klar, førend de forlangte Papirer udleveres. Be-

kvemmer han sig da ikke dertil, maa han vente, ej alene at han ikke bliver godtgjort den sædvanlige Førings Dusør, 4%, som allernaadigst tilstaas de sig efter Traktaternes Bydende redelig angivende og sømmelig opførende Skippere, men og at hans Vare og Skib i en dertil indrettet Bog bliver annoteret, for at have ham en anden Gang under nøjere Opsigt og skarpere Tilsyn. En saadan Skipper kan derpaa forundes en Times Betænkningstid, samt Tilladelse til at raadføre sig med hvem han finder for godt; og hvis han inden bemeldte Tids Forløb, da man imidlertid vil gøre anden Anstalt til Sagens Undersøgelse, ikke vil finde sig i Billighed, eller og i Fald Ladningen tilhører ham selv og han af den Aarsag maatte foregive ej at have Konnossementer, samt vægrer sig saadant ved korporlig Ed at bekræfte, da betydes ham med Alvorlighed, at hans Skib ej alene saa nøje muligt bliver inkvireret, men at man efter Traktaterne endog havde Adgang til at lade samme i Havnen udlosse eller til København opbringe samt til Konfiskation at anholde saa vel Skib og Ladning i Tilfælde at hans Pas og Angivende maatte findes urigtigt og svigagtigt, imod at nyde al den Erstatning og Skadesløsholdelse, han kunde forlange efter uvildige Mænds Kendelse, saafremt han skulde findes uskyldig, med videre. Dog bliver vore Toldinspektører herved hverken berettigede til virkelig at anholde eller opbringe noget Skib, ej heller til paa anden Maade at foretage sig noget, som kunde give en vis Lejlighed til Stridighed med fremmede Magter, uden dertil at have erholdt vor Direktørs foregaaende Samtykke og Tilsagn.«

Den effektive Garanti for, at Skibene ikke paa Trods af Traktater og Aftaler sejlede lige igennem Øresund uden at erlægge deres Afgift, laa selvfølgelig først og fremmest i Kronborgs Kanoner, men en yderligere Kontrol fik Regeringen ved at stationere en Orlogsmand som Vagtskib ved Helsingør. Hvert Foraar kom det hertil og blev liggende til om Efteraaret, dels for at passe paa Skibene, men vistnok i lige saa høj Grad for at holde Orden mellem de Hundreder af Skibe, der til Tider kunde ligge opankrede uden for Byen for at vente paa at faa Toldpasset udleveret. Stillingen som Chef for Vagtskibet var dog ikke forbundet med stort Besvær, og i det mindste senere paastod man, at den især blev givet til Søofficerer, hvis Finanser

trængte til at bringes i Orden. Med Posten var nemlig forbundet en Afgift paa 24 Sk. af hvert gennemsejlende Skib.

En mærkelig Institution, der var knyttet til Øresundstoldens Opkrævning, var Helsingør Færgelav. Her, hvor Tusinder af Skibe hvert Aar maatte standse paa den aabne Red og Skipperen gaa i Land for at faa sine Papirer bragt i Orden, havde der selvfølgelig lige fra Toldens første Tid været Brug for Færgemænd, og efterhaanden som Skibsfarten steg, tog ogsaa deres Antal til. Og allerede tidligt sluttede de sig som andre næringsdrivende i vore Købstæder sammen i et Lav; dermed fulgte den store Fordel, at Kresen af Færgemænd blev afsluttet; man kunde holde fremmed Konkurrence ude ved at nægte Optagelse i Lavet, og tilmed varede det ikke længe, før dette fik Eneret paa at besørge Færgefarten til og fra Skibene. Og hvad bedre var, naar Færgelavet var ene om at besørge Færgningen, blev det ogsaa ene om at bestemme Priserne. I det 17. Aarhundrede var Prisen omkring 2 Daler for Tur og Retur til Skibet, men endnu paa denne Tid var Taksten ikke fast. Senere blev den fastsat efter bestemte Regler i Forhold til Vejr og Aarstid, og gentagne Gange blev den reguleret og forhøjet. Man mærker tydeligt, at Prisen var beregnet paa Folk, der skulde i Land og praktisk talt var nødt til at bruge Færgejollen, der straks dukkede op ved Skibssiden, naar Skibet havde sat sit Anker. Da Færgetaksten 1836 blev revideret for sidste Gang, blev det fastsat, at naar en Skipper skulde sættes i Land for at klarere, skulde han for Tur og Retur om Sommeren i roligt Vejr betale 7 Daler. Ved forskellige Grader af Vindstyrken, som blev angivet ved Signaler fra Vagtskibet og Skibsbroen, steg Betalingen til 9, 12 og 16 Daler. Om Vinteren forhøjedes Taksten med 3 Daler, og skulde Turen ske, efter at Fyret paa Kronborg var tændt, forhøjedes den yderligere med 2 Daler om Sommeren og 3 om Vinteren. I værste, eller om man vil bedste, Tilfælde kunde saaledes Taksten stige til ikke mindre end 22 Daler. Tillige var der fastsat en ganske antagelig Betaling for Befordring af andre Passagerer og Fragt. Til Gengæld maa det lades Færgemændene, at de forstod deres Haandtering.

Niels Bache, selv Søn af en Færgemand, fortæller, at det var »et grueligt skønt Syn, naar de store Skibe kom Sundet ind i en Storm

med klosrebede Mærssejl eller lænsende for Stumperne, at se disse Gutter i deres Baade, snart paa Toppen af en Bølge, snart glidende ned i Dybet, hvor de syntes at skulle begraves, atter at flyve op og med sikkert Øje og sikker Haand — ved et Fejlgreb vilde de blive knust for Bougen — at duve op for den store Kolos og tage Kaptajnen i Land eller sætte Folk ombord til Assistance. Eller naar man stod paa Skansen at se dem nede under sig hivende til, at vippe om imellem Skibene, een Mand tilrors med Enden af Storskødet kastet til Naglen, een ved Fokkeskødet og een klar til at tage fat; alle rolige, bestemte og sikre, medens den ene Sø gik over dem efter den anden. Ogsaa Efteraarsaftener i Storm og ondt Vejr, ofte med Tov og et stort Anker til et Skib, der havde forlist et saadant, saa mørkt, at man ikke kunde se en Haand for sig, kryssende mellem flere hundrede Skibe tilankers, finde det rette Skib, aflevere den tunge Last og gennemblødte vende tilbage.« Men den Mand, der skrev disse Linier, var rigtignok ogsaa Søn af en af de stolteste og dygtigste Mænd, Helsingørs Færgelav har talt mellem sine Tusinder af Medlemmer, Færgemanden Lars Bache, der i November 1801 under et Ophold i København i en forrygende Storm i sin Færgebaad sejlede ud paa Reden, hvor en Flensborgbrig var kæntret; med yderste Fare for sit og sine Folks Liv naaede han det kæntrede Skib, af hvis otte Mand store Besætning den ene allerede var skyllet over Bord. Under Uvejret kunde han ikke lægge til, uden at hans Baad vilde blive knust, og først efter flere Gange at have sejlet uden om Skibet, lykkedes det ham at bringe de syv Mænd over i sin Baad ved et tilkastet Tov og frelst at føre dem i Land. En Grosserer, Hans Staal Hagen, der havde været til Stede, havde i Forvejen udlovet en stor Belønning til den, der reddede de skibbrudne, men da han ved Landgangen modtog Lars Bache med Ordene: »Jeg er Deres Skyldner, brave Mand«, svarede denne stolt: »Jeg redder ikke Mennesker for Penge«. Den Belønning, han saaledes undslog sig for, fik han dog senere i rigeligt Maal erstattet. Kongen skænkede ham Medaillen for ædel Daad og en aarlig Pension; Grosserersocietetet sendte en kostbar Sølvkande og endelig forevigede Oehlenschläger hans Navn i sit Digt, »Den bolde Lars Bagge«. Selv faldt han 1809 som et Offer for de Bølger, han otte Aar tidligere havde fravristet deres

næsten sikre Bytte, idet han med sit Kaperskib kuldsejlede og druknede under Stevns.

Helsingørs Færgelav var af en anselig Størrelse, 1683 talte det omtrent 100 Medlemmer, og endnu i 1753 var der 80 Færgemænd i Lavet. Senere indskrænkedes deres Antal noget ved, at en af deres Bestillinger blev frataget dem. Indtil 1775 havde de haft Privilegium paa at være Lodser for de gennem Sundet sejlende Skibe, men i dette Aar oprettede Regeringen, trods kraftige Protester fra Lavets Side, et særligt Lodseri paa 30—40 Lodser. En Del af Færgemændene gik derved over til denne Bestilling, og i 1811 blev Tallet fastsat til 60, et Tal, der holdt sig, til de daarlige Tider kom efter Toldens Afløsning omtrent et halvt Aarhundrede senere.

Foruden Færgningen og (indtil 1775) Lodseriet havde Lavets Medlemmer andre indbringende Privilegier, saaledes Eneretten til Færgefart mellem Helsingør og Skaane og ad Sundet til København. Paa en Tid da Samfærdselsmidlerne til Lands endnu var yderlig slette, og da Sejladsen mellem nærliggende Byer næsten altid foregik i smaa Baade, betød det i Virkeligheden, at Godstransporten mellem de to Byer helt tilfaldt Færgelavet.

Tillige havde Helsingørs Borgere (og dette vil her sige Færgemændene) siden 1770 Eneret paa at opfiske »blinde« Ankere i Øresund helt ned til København og at beholde dem som fuld Ejendom. En god Indtægt kunde dette give paa en Tid, da Skibene ved Helsingør maatte ligge ude paa den aabne Red, og man endnu brugte Tov og ikke Kæder til Ankrene. I Sammenhæng hermed stod ogsaa en anden Ekstraindtægt, Færgemændene havde, nemlig Bjærgning ved Strandinger. Naar man betænker, at der i enkelte Stormnætter kunde strande en hel Snes Fartøjer ved Helsingør, forstaar man, at der her kunde gøres gode Forretninger.

Et saadant Lav følte sig nærmest som en Stat i Staten; de havde deres egen Oldermand og Bestyrelse, der ledede Lavets indre Anliggender og tildelte Bøder for Overtrædelser af Vedtægterne. Helt uden Tilsyn ovenfra var de dog ikke; en Tid lang omkring Midten af det 18. Aarhundrede havde Direktøren for Toldkammeret von der Osten Opsynet med Lavet, men ellers var det i Almindelighed Magistraten,

der udøvede dette. 1811 blev der derimod ansat en Inspektør for Lavet, der skulde tilse, at alt gik rigtigt til, og at de enkelte Færgemænd overholdt deres Forpligtelser. Især bestod hans Arbejde i, naar der var Strid mellem Skipper og Færgemand om Betalingen for Godstransport, da i Forening med Toldinspektørerne at afgøre Striden. At Forholdet mellem Inspektør og Færgemænd ikke altid var det bedste, er naturligt, men heldigt var det sikkert, at man ovenfra havde et effektivt Tilsyn med dette »Folk, der stedse har vist sig uregerlige og til Oprør og Sammenrottelse aldeles hengivne, naar dem af Øvrigheden ikke sættes Grænser, hvorpaa vi saa ofte forhen har haft helt modbydelige Prøver«. Med blidere Udtryk kunde Helsingørs Magistrat i sin Tid ikke karakterisere Færgemændene.

Men under al Strid mellem Lavet og Byens Øvrighed og under alle Forsøg paa at beklippe deres Privilegier holdt Lavet trofast sammen, og søgte man at rokke ved deres Stilling, kunde de med Rette henvise til, at havde de Rettigheder, saa havde de ogsaa Forpligtelser: Altid uden Hensyn til Vejr og Vind skulde de være til Stede i saa stort Antal, at Færgningen til og fra Skibene og til Helsingborg kunde ske straks paa Opfordring, og hvad der især voldte Vanskelighed og store Udgifter til Vedligeholdelse af Baadene, var de fortvivlede Havneforhold ved Helsingør, der bevirkede, at Færgemændene maatte fortøje deres Baade paa aaben Red. Indtil 1766 savnede Helsingør ganske en Havn, hvorimod der var to Skibsbroer, een særlig beregnet til Farten til og fra Byen og sorterende under Byens Toldvæsen og en anden anlagt i Tilknytning til Øresundstolden og nærmest beregnet til Baadene fra de gennemsejlende Skibe. Hermed klarede man sig en Tid, men endelig i 1766 anlagdes en Havn, der dog var yderst beskeden og vel kunde svare til den helsingørske Handelsflaades faa og smaa Skibe, men ingenlunde stod i Forhold til det rige Liv, der pulserede her, hvor Alverdens Skibe mødtes. Dens Omraade var meget lille og dens Dybde kun 8 Fod; »et usselt Hul« kalder Niels Bache den uden Overdrivelse, og den havde langtfra Plads til Færgebaadene, der som nævnt maatte ligge paa Reden. Først 1824, da Staten overtog Havnen, begyndte man at foretage Udvidelser, og i de følgende Aar uddybedes den til 16 Fod og fik et Areal af omtrent 50,000 Kvadratalen.

Men heller ikke dette forslog i Længden og talrige Projekter fremkom til en gennemgribende Udvidelse. Saaledes paatænkte man at anlægge en stor og moderne udstyret Havn Nord for Kronborg, der saa ved en 110 Fod bred Kanal mellem Kronborg og Byen skulde sættes i Forbindelse med det gamle Havneanlæg. Heller ikke dette Forslag blev dog ført igennem, og først omkring 1880 fik Helsingørs Havn sin nuværende Skikkelse.

En Oplevelse maa det have været for den unge Sømand første Gang at passere Sundtoldens By. Kom han sejlende Nord fra, skulde han, straks man fik Kullen i Sigte, underkaste sig en ejendommelig Ceremoni for, som det hedder, at indvies til ret Sømand. Skikken, der i nogen Grad minder om den, der endnu bruges ved Passeringen af Linien, kaldtes »at hønse for Kullen« og bestod i, at den Passager eller unge Sømand, der første Gang til Søs passerede Kullen, enten skulde bindes til Skibsmasten og overøses med Vand eller dyppes tre Gange i Sundet, hvis han ikke betalte rigelige Drikkepenge for at slippe. Den mærkelige Ceremoni var endnu i Brug i Midten af det 18. Aarhundrede, men forsvandt vist snart efter.

Naar Skibet naaede ind under Kronborg, maatte Kaptajnen passe paa at stryge sine Topsejl for at vise Fæstningen den tilbørlige Ære. Strygningen skulde ske, naar den nordligste (St. Maria) Kirke i Helsingør skjulte sig bag eller gik ind under Slottet, Sejlene maatte først hejses igen, naar Kirken atter viste sig klar af Slottet. Forsømte Skipperen denne Hilsen, blev han ved Kanonskud tvunget dertil, og desuden maatte han bagefter betale Bøde for sin Overhørighed. I Tilfælde af Storm kunde det blive vanskeligt at vise Kronborg den skyldige Ære, og under saadanne Forhold blev det da ved Flagsignal fra Slottet tilkendegivet, at Skibene var fritagne derfor. Endelig naaede man ind paa Reden, og Færgebaaden kom ud, eller Skibets egen Baad blev sat i Vandet. Først af alle skulde Skipperen eller Kaptajnen i Land og direkte op til Toldkammeret for at faa sine Papirer i Orden, men straks paa Skibsbroen mødtes han af de saakaldte »Brokapere«, Udsendinge fra Skibsklarererne eller som de oftest kaldtes paa denne Tid, Kommissionærerne. Oprindelig havde det været saaledes,

at Skipperen personligt havde ordnet alt, afleveret Papirerne, ventet paa, at Skibet blev visiteret, og derefter oppebiet, at Toldpasset blev bragt i Orden, og at han efter at have erlagt sin skyldige Told og alle sine forskellige Sportler kunde faa Lov til at sejle videre. Men snart dukkede der en Række Firmaer op i Helsingør, som tog sig paa at ordne alle Skipperens Forretninger, først og fremmest selvfølgelig ordne Toldspørgsmaalet, men ogsaa besørge de fornødne Indkøb til Skibene og lignende. Skipperen betalte saa en større eller mindre Sum i Forskud for Udgifterne, og senere gjorde saa Klarereren Afregning med Rederiet. Den Betaling, disse Kommissionærer fik for deres Ulejlighed, var i Virkeligheden forholdsvis ringe, gennemgaaende 2 % af det Beløb, de i Skipperens Navn udbetalte, men for enkelte af de store Klarerere, som f. Eks. Huset Fenwick, kunde det dog blive til store Summer, og flere af dem hørte til Byens mest velhavende Bourgeoisi. En stor Lettelse var denne Institution for Skibsfarten, og megen Tid kunde den spare, da man hurtigere kunde faa udstedt sit Toldpas, idet Klarereren stod inde for Toldens Betaling. Oftest var Kaptajnen i Forvejen akkrediteret et bestemt Hus, men der var dog, naar et Skib kom til Byen, en Mulighed for, at der her var en Kunde at »kapre«, og hver Klarerer havde derfor en Mand, der altid skulde opholde sig paa Skibsbroen, hvor det i Reglen gik livligt til med Spektakler og Slagsmaal. »Pryglene paa Helsingørs Bro«, fortæller Færgemanden, Niels Bache, »var saa bekendte i den vide Verden, at, naar en Matros pralede af at have været i Kina og Indien, og ikke havde faaet Prygl i Helsingør, regnedes han ikke for at have faret til Søs«.

Havde det 18. Aarhundrede været en forholdsvis rolig Tid for Øresundstolden, saa skulde dette fuldstændig ændres ved Aarhundredskiftet. At vor kortvarige Kamp med England i 1801 bragte nogen Forstyrrelse ind i Toldopkrævningen var allerede slemt nok, men dette var dog kun forbigaaende, og i de følgende Aar kunde Tolderne atter opkræve store Summer og indsende dem til den haardt betrængte Statskasse. Værre blev det 1807, da Danmark blev draget ind i Verdenskrigen, og da Fastlandsspærringen og Havenes Usikkerhed om ikke lammede, saa dog i høj Grad besværliggjorde Skibsfarten. I Aarene 1808—13 sank Antallet af gennemsejlende Skibe til gennemsnitlig

1531 om Aaret og Indtægterne til omtr. 90,000 Dlr. eller kun en Sjettedel af, hvad de havde været ti Aar tidligere. Dette var imidlertid kun en Overgang. Den rivende Udvikling, Handelen og Samfærdselsmidlerne tog i det 19. Aarhundrede, satte sig snart Spor i Sejladsen gennem Øresund, der var i vedvarende og uafbrudt Stigning, og som trods større og mindre Reguleringer og Nedsættelser af Tolden stadig bragte den danske Stat mægtige Indtægter, mægtige baade i sig selv og i Betragtning af det forholdsvis lille Beløb, hvormed Statsregnskaberne balancerede.

Klarest ser man Forholdet ved nedenstaaende skematiske Oversigt over Skibsfarten og Toldindtægterne i Tiden fra 1816, da roligere Tider var indtraadt.

	Antal Skibe passeret	Gennemsnitlig aarlig Toldindtægt
1816—20	11200	715,000 Sp. Dlr.
1821—25	10100	667,000 —
1826—30	12800	791,000 —
1831—35	11400	885,000 —
1836—40	14200	1,013,000 —
1841—45	16300	1,028,000 —

I Gennemsnit udgjorde Indtægterne af Øresundstolden henved $^1/_{10}$ af Statens samtlige Indtægter, saa man forstaar godt, at Regeringen kun med den yderste Misfornøjelse saa, at der fra stadig flere Sider baade i og uden for Landet rejstes kraftige Angreb paa den gennem Aarhundreder hævdvundne Afgift. Og her var netop det vanskelige Punkt; Øresundstolden var en Institution, der havde overlevet sig selv, og naar lige undtages selve Statskassen og de til Toldopkrævningen knyttede Embedsmænd og Borgere, der sad med deres gode Indkomster, (selv om de ikke, som fra fremmed Side hævdet, var »fyrstelige«), var der egentlig ingen, der var tilfreds med Tolden. Og havde denne tidligere været til Gêne for den fremmede Østersøhandel, saa viste det sig nu, at den ogsaa bragte den danske Handel og Skibsfart i Fare for ganske at blive overfløjet af de nordtyske Stæders og ikke mindst af det altid fremadstræbende Hamborgs. Oprindelig havde, som vi tidligere har nævnt, danske Skibe og Varer været toldfri, men

efterhaanden var man begyndt ogsaa at beskatte den danske Skibsfart gennem Sundet ganske som den fremmede, og var dette engang sket, kunde det ikke atter ophæves uden at støde an mod Traktaterne med de fremmede Magter, der praktisk talt alle havde Privilegium paa at behandles lige med den mest begunstigede Nation. For de fleste af vore Byer spillede dette dog kun en ringe Rolle. Den danske Storhandel var endnu i sin Barndom, og den Fordyrelse af Varerne, som Tolden medførte, var trods alt saa ubetydelig, at Købmændene ikke fandt Anledning til at klage derover. Men for en enkelt By, København, var Tolden blevet en Hæmsko, der truede med ganske at ødelægge dens Handel. Landets Hovedstad, som Regeringen i det 18. Aarhundrede havde gjort saa meget for at ophjælpe, havde i den senere Tid haft stor Modgang at kæmpe med. En Ildebrand havde i 1795 lagt henved en Fjerdedel af Byen i Aske, og knap havde man forvundet dette Slag, før Bombardementet 1807 atter ødelagde store Dele af Byen. Dertil kom nu de ulykkelige Krigsaar og Pengeforvirringen, der fuldstændig lammede Byens materielle Trivsel. I 1814 stod København som en fattig Hovedstad for et fattigt Land. Handelen, i Særdeleshed Østersøhandelen, maatte være Midlet til atter at ophjælpe den forarmede By, men her stillede Øresundstolden København yderst ugunstigt i Konkurrencen. Alle Varer, der tilførtes Byen Vest fra, skulde passere Helsingør og der erlægge den pligtige Afgift, og da denne for fleres Vedkommende var i stadig Stigning i Forhold til Varernes Værdi, betød det, at Hamborg paa Grund af sin Beliggenhed ved Nordsøen kunde indføre Varerne og derefter sælge dem videre over hele Nordtyskland til en Pris, betydelig under den, som de københavnske Handelsmænd maatte tage, naar de vilde føre deres Handelsartikler til de tyske Stæder. Transporten til Lands var selvfølgelig dyrere end til Søs, men efterhaanden som Samfærdselsmidlerne blev bedre, sank ogsaa Transportomkostningerne, og mere og mere bredte Handelen uden om Øresundet sig i en Grad, der helt truede med at ødelægge det københavnske Forretningsliv. Og ikke blot fra Nordtyskland blev efterhaanden danske Forretningsmænd konkurreret ud; snart begyndte tillige de hamborgske Købmænd at føre deres Varer op igennem Hertugdømmerne og helt op i Jylland,

hvor endnu ingen af Købstæderne var i Stand til at tage Konkurrencen op. Ja, til sidst blev Forholdet saa grelt, at det var billigere for Hovedstadens handlende at købe Varer, der var ført pr. Skib til Hamborg, derfra over Land til Kiel og endelig med de nyindførte Dampskibe derfra, end at faa dem fra Skibene, der var kommet direkte til Byen, men i Helsingør havde maattet erlægge deres Told. Handelen paa Sverige og Norge med oversøiske Produkter, som baade tidligere og senere har spillet en ikke uvæsentlig Rolle for København, var selvfølgelig ogsaa udelukket; thi Varerne skulde, naar de paa denne Maade atter førtes Nord paa, endnu en Gang betale Sundtold, hvad der saaledes kunde fordyre dem med mellem 10 og 20 %. Derfor kunde Gøteborg tilrive sig en stor Del af den danske Handel paa Norge, og da Gøtakanalen i 1832 blev aabnet, var der ogsaa ad denne Vej skaffet Adgang for Østsverige til at faa fremmede Produkter tilført billigere end forhen, men rigtignok til ubodelig Skade for vore Købmænd.

Intet Under da, at Grosserersocietetet den ene Gang efter den anden fremkom med Klager og Forslag til paa en eller anden Maade at opveje det Tryk, som Øresundstolden lagde paa Handelen. Helt at ophæve den for de danske Skibes Vedkommende lod sig selvfølgelig ikke gøre, men heller ikke et Forslag om helt eller delvis at refundere den erlagte Told, naar Varerne atter blev udført gennem Sundet, turde Regeringen gaa ind paa af Frygt for, at fremmede Magter saa ogsaa skulde forlange en lignende Begunstigelse. Derimod fremkom der i 1838 fra Regeringens Side et Forslag, hvis Gennemførelse paa een Gang vilde gavne den københavnske Handelsstand og give en god aarlig Indtægt i Statskassen, nemlig det, at en Række Varer, hvis de blev indført til Danmark uden at have passeret Sundet eller Bælterne, foruden den egentlige Indførselstold skulde erlægge en Afgift af samme Størrelse som Øresundstolden. København vilde derved atter kunne holde den hamborgske Konkurrence ude, men til Gengæld vilde rigtignok Varerne især i Hertugdømmerne og Sydjylland stige i Pris med et Beløb, svarende til den ny Toldafgift. Forslaget blev da heller ikke gennemført. I Østifternes Stænder blev det vel vedtaget, men i den jyske og Hertugdømmernes Stænderforsamlinger hævdede man med god Grund, at det blot vilde være at paalægge hele Landet en Afgift

for at gavne Københavns og Flensborgs Handel. Byer som Aalborg og Aarhus vilde jo ogsaa derved miste den aarhundredgamle Fordel, de nu havde med Hensyn til Tolden, uden at opnaa noget til Gengæld. Nok er det, Forslaget blev forkastet og ikke senere genoptaget. Derimod gaves der den danske Handel andre Lettelser, og endelig i 1842 skred man til en gennemgribende Regulering af Øresundstolden; om denne var kommet, hvis der ikke ogsaa ude fra var lagt Pres paa Regeringen, turde dog være et Spørgsmaal.

Allerede i 1815, da man paa Wienerkongressen efter bedste Evne ordnede hele Europas Statsliv, havde man paatænkt ogsaa at tage Spørgsmaalet om Sundtolden op til Behandling, men hvad nu end Grunden var, lod man den foreløbig ligge. De i Sagen særlig interesserede Magter, Preussen, Sverige og England mente dog ikke, at gemt var glemt, og ved enhver Lejlighed rykkede de frem med deres større eller mindre Krav og Besværinger.

Østersølandene var selvfølgelig mest interesserede i Tolden; alle Varer, der kom til dem søværts, blev jo i større eller mindre Grad fordyret af denne, og som rimeligt var, begyndte de ogsaa snart at røre paa sig.

For det mægtige russiske Rige var Sagen kun et Spørgsmaal af anden Rang, men den preussiske Regering gjorde under Tryk af Købmandsstanden i Kystbyerne, der stedse hørte til Toldens uforsonligste Modstandere, bestandig kraftige Forestillinger i København om en Forbedring af Forholdet, især en Nedsættelse af Toldafgifterne til kun at være den ideale ene Procent af Varernes Værdi. Da lagde Frederik VI sig personlig imellem, og ved en Haandskrivelse til Frederik Vilhelm af Preussen naaede han virkelig foreløbig at faa udskudt Sagen.

Fra svensk Side førtes der ligeledes et ret heftigt Sprog mod Tolden; sikkert har man her følt sig noget saaret over, at svenske Skibe, skønt de kun behøvede at sejle i svensk Farvand ved at holde ind under Helsingborg, alligevel skulde standse og erlægge en Afgift til en fremmed Magt. Endeløse Forhandlinger ofte i ret skarpe Vendinger blev ført mellem de to Regeringer, og fra dansk Side begyndte man at føle, at der maatte gøres noget alvorligt, hvis man ikke vilde bringe den hele Institution i Fare. Da begyndte tilmed den engelske Handelsstand,

der hidtil havde interesseret sig forholdsvis lidt for Tolden, der vel forhøjede Varepriserne for Forbrugerne, men ikke tvang dem nedad for Sælgerne, at røre paa sig, og gennem Nationens Talerør, Parlamentet, fremtvang de, at ogsaa den engelske Regering forlangte Lettelser i Tolden og dens Opkrævning, der forsinkede Skibsfarten til Skade for Rederne. I Trediverne gennemførtes da ogsaa Forbedringer, hvorved Toldopkrævningen lettedes, og i 1839 fremsatte den danske Regering et Forslag om, at hele Tolden skulde afløses, saaledes at de ved Østersøen liggende Stater, der jo var dem, der maatte bære Størstedelen af de Varefordyrelser, som Tolden foraarsagede, skulde betale en aarlig Afgift til Danmark i Forhold til Værdien af deres Indførsel gennem Øresund. De forskellige Regeringer kunde saa selv opkræve Tolden i deres Havne. At en saadan Afløsning vilde blive staaende, og man Aar efter Aar vilde kunne faa de fastsatte Afgifter ind, kunde vi dog næppe haabe, og til Held for Danmark strandede Forslaget paa Modstand fra Rusland, der som den betydeligste Østersøstat alene havde skullet bære de to Trediedele af Afløsningen. Da gav den danske Regering endelig efter, og fra 1. Januar 1842 indførtes en ny Tarif, den sidste inden Afløsningen femten Aar senere.

Som det var at vente gik denne Tarifs Bestemmelser især ud paa at nedsætte Satserne til gennemgaaende 1 % af Varernes Værdi. For enkelte Artiklers Vedkommende betød Nedsættelsen omtrent en Tiendedel af de tidligere Satser, og kun for ganske faa og lidet betydende Varers Vedkommende skete der en Forhøjelse. Endda var Tolden yderligere formindsket ved den tidligere nævnte ejendommelige Bestemmelse, at enhver Skipper, der havde gjort paalidelig Rede for Skibets Ladning, fik udbetalt 4 % af Tolden. Hvis der derimod skete urigtig Angivelse eller Forsøg paa Toldsvig, forfaldt disse Penge. Hensigten hermed var aabenbar nok; man gjorde paa denne Maade Skipperen personlig interesseret i, at der gaves paalidelige Angivelser af Ladningen, og Tilfælde, hvori disse 4 % ikke er udbetalt, forekommer da praktisk talt heller aldrig i de følgende Aars Regnskaber.

Var Varetolden end saaledes sat en Del ned, vedblev dog de øvrige Udgifter for Skibene ved Passagen gennem Øresund at være meget trykkende. En Tysker, Scherer, der 1845 skrev et større Værk om

Øresundstolden, opstiller her forskellige Regninger for Afgifter og andre Udgifter, som paahvilede Gennemsejlingen foruden Varetolden, og som Eksempel tager han et ballastet Skib paa 99 Læster, der en Søndag passerer Helsingør. Den Regning, der i saa Tilfælde blev præsenteret Rederiet fik da følgende brogede Udseende:

Fyrpenge og Direktørafgift	5	Dlr.	48	Sk.
Paspenge, Toldofficiantgebyr og Ekspedition	12	—	48	—
Inspektør og Bud	2	—	24	—
Translatør	»	—	48	—
Fattigpenge	2	—	»	—
Vagtskibet	»	—	24	—
Konsulatet	»	—	48	—
Kontant (Forskud til Kommissionæren)	35	—	»	—
Baadleje	7	—	»	—
Provision til Kommissionæren	»	—	82	—
Ialt	66	Rdl.	34	Sk.

Hertil kom saa de Udgifter, som var forbundet med et kortere eller længere Ophold i Helsingør, medens Toldpapirerne blev bragt i Orden; de varierede selvsagt meget for de forskellige Skibe, men kunde i enkelte Tilfælde stige til et Hundrede Daler eller saa.

Toldrullen af 1842 betød som nævnt en betydelig Nedsættelse af Satserne og var saaledes en stor Vinding for de gennemsejlende Skibes Redere. Og hvad mere var, den kom ikke til samtidig at betyde en Nedgang i den danske Stats Indtægter af Tolden; de nedsatte Afgifter bevirkede en forøget Skibsfart gennem Sundet, og havde Indtægten i Trediverne været i Gennemsnit 1,800,000 Daler om Aaret, saa var den i Tiden 1842—53 steget til omtrent 2,300,000 Daler aarligt.

Men Fred havde den ny Tarif ikke skabt om Spørgsmaalet; rundt om i de søfartsinteresserede Krese i Udlandet ventede man blot paa en Lejlighed til at faa taget hele Sagen op paa ny, og med Glæde saa man da, at en ny Stormagt begyndte at tale om Toldens Uretfærdighed. Denne Gang kom Stødet fra Amerika, den yngste blandt Datidens Stormagter, for hvem Toldens Ælde ikke betød Ærværdighed, men snarere at den var forældet og derfor hurtigst muligt burde afskaffes. Som en af Grundene til Toldens Uretfærdighed anføres det saaledes

betegnende nok fra amerikansk Side en Gang, at den stammede fra en »meget fjern og barbarisk Periode før Amerikas Opdagelse«, en Opfattelse, der unægtelig ser lidt underlig ud i vore Øjne, men passede godt nok til den i Amerika herskende Opfattelse af Verdensudviklingen. Allerede i 1848 foreslog den amerikanske Gesandt Flenniken en Afløsning saaledes, at der skulde udredes en fast aarlig Afgift mod, at amerikanske Skibe til Gengæld skulde være fri for Toldafgifter i Sundet »ikke for at afkøbe Danmark en Rettighed, men som et billigt Vederlag for en Indtægtskilde, det saaledes maatte opgive, og fornemmelig for at give et godt Eksempel paa en Regering, der ikke erkender sig pligtig til at betale«. Til alt Held for os førte disse Forhandlinger ikke til noget; og i 1855 huggede de Forenede Stater Knuden over og erklærede, at, naar en Handelstraktat med Danmark næste Aar var udløbet, vilde de ikke længere betale Øresundstold. Den danske Regering saa nu klart, at der maatte gøres noget alvorligt. At foretage en ny omfattende Revision af Satserne som den i 1842, blev hurtigt opgivet og vilde vel ogsaa kun have kunnet forlænge Krisen, og endelig i Oktober 1855 indbød Udenrigsministeriet de forskellige fremmede Magter til en Konference, der skulde tage Spørgsmaalet om Øresundstoldens Afløsning op til Behandling. Tærningen var kastet, nu gjaldt det kun om at redde saa meget som muligt.

Til den Konference, der omkring Nytaar 1856 traadte sammen i København, var de fleste af de søfarende Stater repræsenterede enten ved deres ordinære Gesandter eller ved særlige Delegerede. Et Held for os var det, at vi som Repræsentant kunde stille en saa fremragende Mand, som den næsten 60aarige Direktør for Øresunds Toldkammer, Christian Albrecht Bluhme, en dygtig og pligttro Embedsmand, der med en overordentlig Forhandlingsevne forbandt den grundigste Indsigt i den foreliggende Sag. Allerede 1843 var han blevet Direktør for Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet, og efter i 1848 en kort Tid at have været Minister, var han i 1850 blevet Direktør for Øresunds Toldkammer. I 1851—54 havde han været Udenrigsminister og der yderligere udviklet sine Evner til at forhandle med fremmede Magters Gesandter. Næppe nogen anden havde som han Evne til at overtage det vanskelige Hverv paa en Konference, hvor Dan-

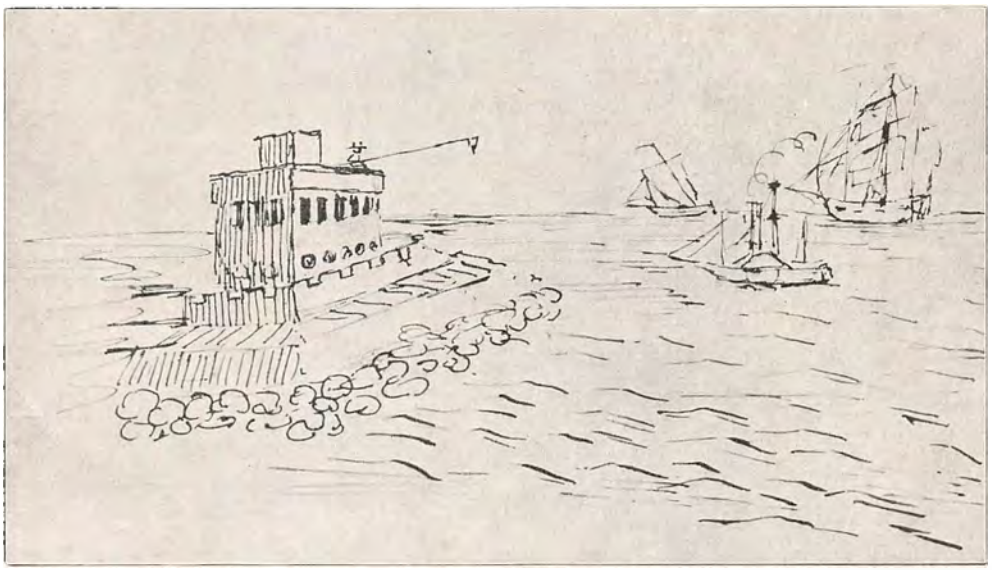
marks Interesser stod over for hele den øvrige Verdens, og hvor det, alle skønne Talemaader til Trods, var klart, at hver og en af de repræsenterede Magter blot vilde søge at slippe saa billigt som muligt, helst helt gratis, uden at vi var i Stand til at sætte haardt mod haardt. Det synes da ogsaa, at Forhandlingerne, skønt deres Genstand ofte maa have fristet til bitre Udtalelser fra bægge Sider, bestandig er blevet ført i den fredeligste Tone. Ja, det synes at være gaaet helt fornøjeligt til paa Konferencen, at dømme efter den morsomme Række Portrætter, som den preussiske Gesandt Oriolla tegnede af de tilstedeværende Repræsentanter, og som han overlod til Bluhme, i hvis Arkiv de endnu findes. Skønt alt saaledes tilsyneladende gik for sig paa den fredeligste og hjerteligste Maade, var det alligevel vanskeligt nok at føre Forhandlingerne igennem, og Vanskeligheden forøgedes ved, at de befuldmægtigede nok havde Myndighed til at forhandle, men ikke til at træffe Afgørelser. Dette skulde ske af de forskellige Landes Regeringer og parlamentariske Forsamlinger, og her hjalp al Bluhmes Forhandlingsevne ikke. En Fordel for os var det, at Sverige-Norge og Rusland straks erklærede sig villige til at gaa med til Afløsningen i alt væsentligt efter det danske Forslag. Da disse Lande ifølge Sagens Natur skulde svare forholdsvis meget store Beløb i Erstatning, spillede det en stor praktisk Rolle, men ogsaa rent moralsk maatte det styrke Danmarks Sag.



324. C. A. Bluhme.

Allerede inden Konferencen havde vi udarbejdet nøjagtige Oversigter over, hvad hvert Land forholdsvis skulde betale, og den danske Regering var da ogsaa snart klar over, at en fuldstændig Afløs-

ning, saaledes at denne Sums Renter fastsat til 4% kunde dække det Tab, vi led, kunde der ikke være Tale om. Den aarlige Toldindtægt beregnedes til godt to Mill. Daler, og skulde Afløsningen have været fuldstændig, skulde den have været over 50 Mill. Daler. Men man slog straks fast, at man vilde kræve tilsammen 35 Mill., hverken mere eller mindre, og paa dette Standpunkt stod vi fast og fik det ogsaa



325. Satirisk Billede paa Sundtolden, tegnet af Grev Oriolla 1856. Original i Rigsarkivet.

gennemført. At komme ind paa den endeløse Række af Forhandlinger og Forslag og Modforslag, der fremførtes i de næsten fem Fjerdingaar, Konferencen varede, vilde her føre for vidt. Resultatet blev, som almindelig bekendt, Sundtoldens Afløsning. For Fremtiden skulde alle Nationers Skibe frit kunne passere Øresund, og tillige blev Transittolden for Varer, der passerede Danmark, nedsat betydeligt. Den Indtægtskilde, som havde været en af de bærende i Danmarks Statshusholdning gennem Aarhundreder, var fra nu af uigenkaldeligt lukket; nu gjaldt det om at faa den fastsatte Afløsning ind, hvad der skulde endelig ordnes ved særlige Traktater med de enkelte Lande.

En særlig Vanskelighed frembød her Forholdet til Amerika. Da vi i 1855 havde indbudt Magterne til at sende delegerede til Kon-

ferencen, havde de Forenede Stater nægtet at deltage, »ikke paa Grund af Pengebeløbet, thi det er kun en Biting, men fordi de derved vilde anerkende Danmarks Berettigelse til at behandle en af Nationernes store Søveje som et lukket Hav, og til at betragte Sejladsen derpaa som et Privilegium, hvorfor det kunde kræve Skat af dem, som vilde benytte denne.« Det var saaledes for Staterne et Principspørgsmaal ikke at anerkende vor Ret til Øresundstolden. Hvad de blandt andet frygtede (eller i det mindste foregav at frygte) var, at hvis man anerkendte denne Told, kunde det give Anledning til, at lignende Afgifter blev paalagt ved andre Stræder i det aabne Hav, som Gibraltarstrædet og Strædet mellem Sicilien og Italiens Fastland. De tilføjede da ogsaa i deres Afslag, at de ville være villige til sammen med de andre Nationer at udrede en Erstatningssum for den Fordel, deres Handel kunde drage af Danmarks Udgifter til at lette og sikre Sejladsen i Sundet og Bælterne. Deres Trusel om at nægte at erlægge Øresundstolden, naar Handelstraktaten var udløbet, blev da heller ikke til Virkelighed, idet vi opnaaede en Forlængelse af Overenskomsten, til Konferencens Arbejde var endt. Og da først dette var sket, gik alt let. De Forenede Staters Andel i Afløsningen var fastsat til omtrent halvanden Million Kroner, og de betalte denne Sum villigt og kontant, idet de blot formelt holdt fast ved, at Beløbet ikke blev udredet i »Afløsning«, men til Erstatning for vore Forpligtelser til at holde Sundet sejlbart.

Fra de fleste øvrige Lande indgik Beløbene ogsaa uden videre Forhandlinger eller Besvær enten kontant eller i Afdrag. Med Belgien gjorde vi Afregning saaledes, at deres Afløsning blev erstattet med dette Lands Forpligtelse til at betale Toldafgifter paa Schelde for de danske Skibe. Spaniens Part i Afløsningen beløb sig til godt to Mill. Kr. Af denne Sum fik vi omtrent en Fjerdedel i rede Penge og Resten i Gældsbeviser, som vi senere solgte om end med noget Tab. Men det mærkelige var, at samtidig skulde en Erstatningsforpligtelse for nogle danske Skibe, Spanierne havde opbragt, være bortfaldet. Et Offer maatte vi saaledes bringe, men om det var særlig stort, turde dog være et Spørgsmaal.

Den Gæld, hvori Spanien stod til os, var nemlig af meget gammel Dato; den stammede fra Aarene 1625—29, da Christian IV tog Del i

Trediveaarskrigen, og Tiden kort derefter. Gentagne Gange havde den spanske Regering ganske vist lovet at betale Erstatningen, men vi havde over to Aarhundreders Erfaring for, hvad Spaniens Løfter betød. Brasilien derimod nægtede rent ud at betale sin Del i Afløsningen, omtrent en Mill. Kr.; lange Forhandlinger blev ført derom, og flere fremmede Magter støttede os i vore Bestræbelser, men end ikke da vi erklærede os tilfreds med at faa blot Halvdelen, hjalp det. Penge har vi aldrig set og ser sikkert aldrig nogen. England og Rusland, der hver skulde betale omkring 20 Mill. Kr., unddrog sig en lille Del af deres Erstatning ved en kunstig Kursberegning, (Russerne betalte saaledes Pengene i engelsk Mønt og beregnede et Pund Sterling til 18 Kr.), men Pengene fik vi dog, endda kontant fra England. Ogsaa Sverige og Norge betalte deres Penge (henholdsvis to og tre Mill. Kr.) prompte. Her maatte der dog først fradrages et mindre Beløb. Samtidig med at Øresundstolden afskaffedes, skulde selvfølgelig den Del af Fyrpengene, som vi hidtil hvert Aar havde betalt til disse to Lande, for at vedligeholde Fyrene paa den svenske Bred af Øresund og paa Norges Sydkyst, bortfalde, men da denne Afgift saa at sige var Sverige-Norges Andel i Tolden, maatte der ogsaa gives Erstatning derfor. Afgiften, der som tidligere nævnt i alt var 54,000 Kr. aarligt, blev derfor erstattet med, at vi gav Afkald paa godt 800,000 Kr. af Afløsningen.

Den Sum, vi allerede ved Konferencens Begyndelse havde fastsat som en passende Afløsning, var som nævnt 70 Mill. Kr., hvoraf Danmark selv dog efter sin Andel i Skibsfarten gennem Øresund skulde overtage noget over en Mill. Kr. Den Sum, vi fik ind, var, som man kunde tænke i Forvejen, ikke slet saa stor, men dog sikkert større, end man havde ventet. Den samlede Afløsning (heri indbefattet vor egen Andel), som den danske Stat modtog, var 67 Mill. Kr., et Tal, der efter Datidens Forhold var overordentlig stort, og som kom udmærket tilpas under de ikke særlig glimrende Forhold for Statskassen.

For Helsingør By betød Øresundstoldens Ophør, som rimeligt var, et stort Tab. Folketallet gik tilbage, og flere af de rige Toldklarerere udvandrede; det vidtberømte Færgelav sygnede hen og maatte 1882 opløses, og Staten maatte træde hjælpende til med Understøttelser til dem, der var blevet haardest ramt ved at Skibene nu sejlede

lige igennem uden at ankre op. Men snart havde Byen atter naaet sin gamle Størrelse, og ved egen Energi og eget Initiativ har den genvundet en fremragende Stilling blandt Landets Købstæder. Og for Staten som Helhed var det utvivlsomt et Held, at vi i rette Tid naaede at faa afløst en Institution, der trods al Ærværdighed — eller maaske netop paa Grund deraf — ikke længer svarede til Tidens Krav. Gennem næsten et halvt Aartusinde havde den skaffet Landet uhyre Indtægter, samtidig med at den stod som et stolt Symbol paa vor Højhed over Øresund og Østersøen. Men i Aarhundredernes Løb havde den overlevet sig selv, og kun ved en samtidig fast og eftergivende Optræden naaede vi at faa den ophævet med Ære og Fordel.



INDHOLD

Side

INDLEDNING 9

I NORDISK SØFART I FORHISTORISK TID. Museumsinspektør og Slotsforvalter *Bering Liisberg* 11

II VIKINGETIDEN. *Bering Liisberg* 25

III SØFART OG SØHANDEL I MIDDELALDEREN. *Bering Liisberg* 129

IV HANDEL OG HANDELSFLAADEN I XVI AARHUNDREDE

Handelens Opkomst 164
Frederik II.s Søret 177
Den første danske Søbog 188
Søtønder og Fyr 193
Strandinger 196
Sejladsen gennem Øresund 203
Frigørelse for Fremmedherredømmet 210
Raadstuearkivar, Dr. phil. *Villads Christensen.*
Skibe og Skibstyper. *Bering Liisberg* 214

V DE STORE OPDAGELSER OG DEN DANSKE SØFART

Henrik den søfarende og Nordvestpassagen 208
Danske Grønlandsfarter i XVI Aarhundrede 242
Christian IV.s Rejse til Finmarken. — Genopdagelsen af Grønlands Vestkyst 256
Jens Munks Seiglads og Reyse paa den Nordvestiske Passagie 279
Det ostindiske Æventyr 294
Overbibliotekar ved Universitetsbiblioteket, Dr. phil. *Sofus Larsen*

VI ALMINDELIG SKIBSFART OG SØHANDEL I XVII—XIX AARHUNDREDE

Handels- og Søfartsforhold i XVII og XVIII Aarhundrede (Fuldmægtig i De danske Reassurandører *Albert Olsen*) 322
Handels- og Søfartsforhold i XIX Aarhundrede 400
Paa det jævne 400
De trange Aar. Begyndende Opgang 414
Mellem Kampene 433
Landsarkivar *G. Hornemann.*

VII SEJLADSEN PAA KULDEN OG PAA VARMEN Side

Sejlads og Handel paa Nordhavet og de nordlige Bilande 452
Sejladsen paa Nordlandene 461
— - Island 465
— - Grønland 474
— - Færøerne 481

Kommandør *R. R. Hammer.*

Den ostindiske Sejlation og Handel
a. 1622—1732 490
b. Det kgl. oktroierede asiatiske Kompagni 1732—1777 532
c. Det asiatiske Kompagni under Staten 1777—1800 550
d. De ostindiske Kolonier fra 1800 565
Sejladsen paa Dansk Vestindien 585
— - Dansk Guinea 634
Det afrikanske Kompagni 649

Kommandør *C. Bastrup.*

VIII ORLOGS- OG HANDELSFLAGET

Konvoieringer 663
Det skæbnesvangre Aar 704
Handelsflaadens Skæbne 718

Kaptajn i Flaaden, Baron *Schaffalitzky de Muckadell.*

IX ØRESUNDSTOLDEN. Underarkivar *Thomas B. Bang* 732