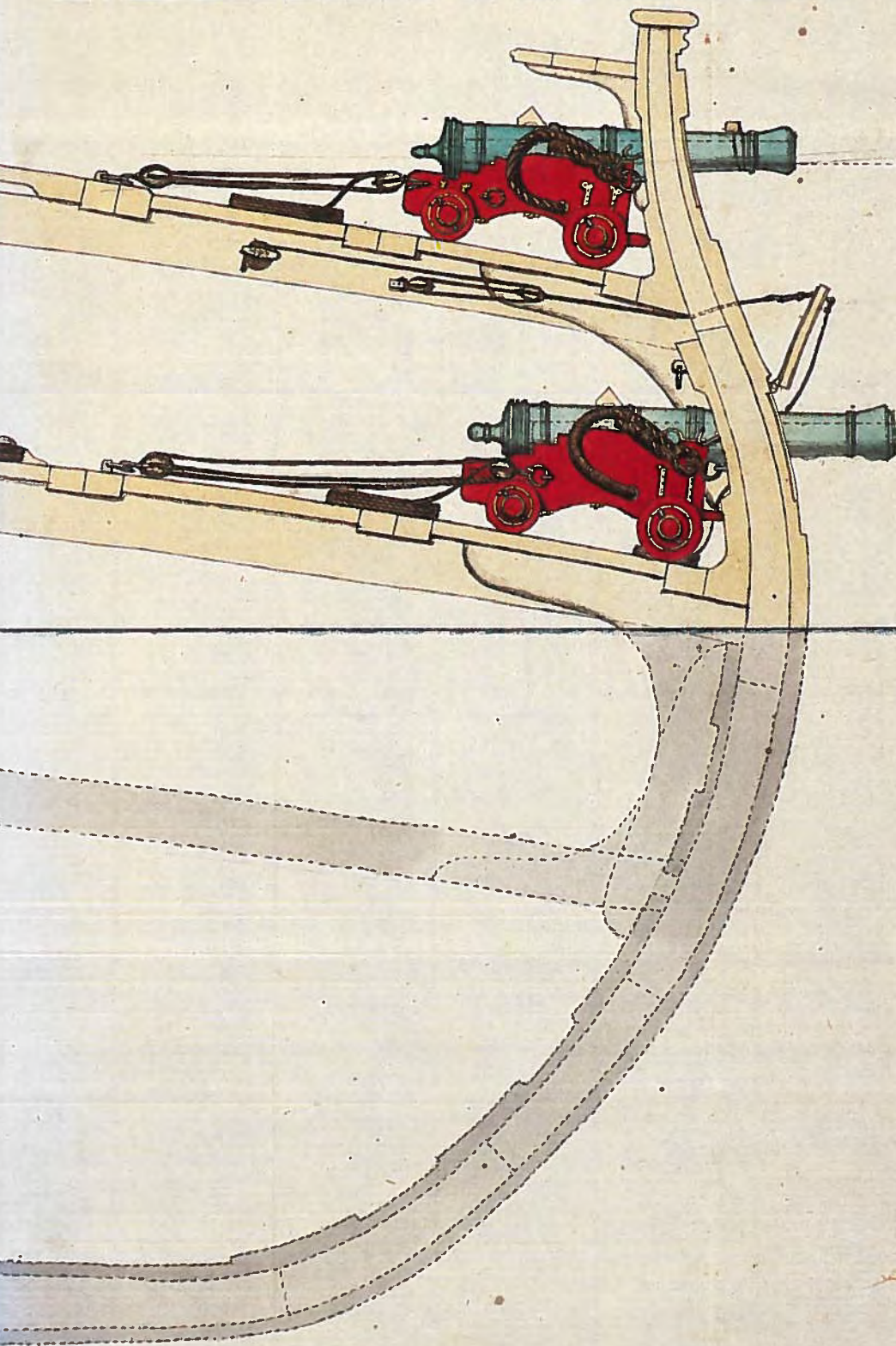


Maritim Kontakt 22



Maritim Kontakt

22

København 2000

Maritim Kontakt udgives af
Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning,
Dyvekes Allé 6, 2300 København S

Redaktion: Erik Gøbel

Billeder og lay-out: Kåre Lauring og Jens Lorentzen

Sats og tryk:
Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern

© Maritim Kontakt og forfatterne, 2000

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

ISBN 87-87947-05-6
ISSN 0106-7818

Udgivet med støtte fra:
Kulturministeriets bevilling til almenkulturelle tidsskrifter

Omslag

»Durksnittet af et 70 kanoners skibs middelspant, krængende 6 grader, og visende batterierne i vaterpas«. (Rigsarkivet, Søetaten, Søkadetkorpset, Artilleribog nrk. 401).

Indhold

Sven Herreborg Thomsen og Aly Torben Abd-el Dayem: Slaget ved Cap Verde. En dansk ostindieeskadres kamp mod sørøvere i 1619 · 7

Niels-Peter B. Andersson: Søfart og handel på Rørvig Toldsted 1731-1798 · 27

Jakob Seerup: Om håndskrevne lærebøger på Søkadetakademiet · 42

Dan H. Andersen: Søløjtnant Uldall, Pasha Sidi Yussef og lidt om Bertel Thorvaldsen. En nyfunden dagbog fra et middelhavstogt 1796-97 · 51

Erik Ingemann Sørensen: En kinafarer beretter. Hans Storms dagbog 1829-1830 · 78

Grete Tuxen Andersen: Lars Kruse og de andre redningsmænd · 95

Christian Lund: Danske skibe i Sydamerika 1940-1946 · 123

Erik Gobel: Fjortende Danske Maritimhistoriske Konference. Marstal 12.-14. maj 2000 · 132

Sven Herreborg Thomsen og Aly Torben Abd-el Dayem

Slaget ved Cap Verde

En dansk ostindieeskadres kamp mod
sørøvere i 1619

»Nowe it is high time for
us to weigh our ancre, to hoise
up our sailes, to get cleare of
these boisterous, frosty and
misty seas, and with all speede
to direct our course for the
milde, lightsome, temperate,
and warme Atlantick Ocean, over
which the Spaniards and
Potugales have made so many
pleasant, prosperous and golden
Voyages«

(Richard Hakluyt, 1598)

I begyndelsen af 1600-tallet var englændere, franskmænd og ikke mindst portugiserne i fuld gang med at etablere sig i det Fjerne Østen. Krydderier, kostelige stoffer og sjældne farvestoffer blev sejlet til Nordeuropa, der var ved at vågne til renæssancens frigjorthed. Den tid var lige så spændende som vores vågnende informationssamfund med PC'er, internet, laser mm.

De importerede varer blev solgt med en svimlende fortjeneste. Det var selvfølgelig billigere selv at hente de eksotiske varer, end at købe dem på markedet i Amsterdam. Vores kong Christian IV ville også lege med der. Så det Ostindiske Compagnie blev stiftet i København i 1616 med en kapital, der hovedsagelig stammede fra selveste majestætens skatkammer. I bestyrelsen var der en god portion købmænd, der var kendt med den handel. Men der er skrevet mange bøger om oprettelsen af kompagniet, så det vil vi ikke yderligere beskrive.

Vigtig for vores historie er, at i 1616 dukkede en vis Marselis Boschouwer op i kongens København og præsenterede sig for vor majestæt som: Prins af Migomme, ridder af Den Gyldne Sol, præsident for krigsrådet, øverste admiral, general etc. Han påstod at være sendt af Senerat Adassin, Kejseren af Candy, for at hente



I 1996 udgravede Nationalmuseet Elefanten, som i 1624 var blevet sænket ved Christianshavn. Døken og ballasten af sten og kanonkugler var stadig på plads – sammen med en halv kokosnoddesskal dybest nede. (Foto Christian Lemée).

hjælp til at bekæmpe de slemme portugisere og tamiler, der var ved at erobre den ø, der nu hedder Sri Lanka. Det blev til, at Christian IV ville sende et fuldt udrustet krigsskib og en styrke på 300 soldater til hjælp. Skibet skulle betales med 95.000 rigsdaler, soldaterne skulle der betales for fra deres ankomst til øen. Til gengæld kunne majestæten etablere en handelsstation på kysten af det, der dengang blev kaldt Ceylon, og handle derfra i 12 år. Der blev skrevet en traktat, og på sidste side sad det kejserlige segl. Dette segls ægthed diskuteres stadig.

Boschouwer havde en fortid som handelsassistent ved det hollandske Oostindische Vereenigde Compagnie, og vi synes, at det er oplagt, at han kendte bewindhebbene, bestyrelsesmedlemmerne, i vores eget ostindiske kompagni. Med sig havde han en indfødt hustru, der var katolik, og en langskægget uhyggelig udseende mand. Disse indere vakte en del opsigt i København i deres farverige gevandter, når de færdedes i byen. Parret fik en søn under deres ophold i byen. Han blev døbt og havde kongen som fadder.

Aldrig før havde danske skibe vovet sig så langt bort som til Asien. Vores traditionelle farvand har altid – indtil for nylig – været Østersøen, Nordsøen og Atlanten langs Norge, Færøerne og Island. Det længste sydpå, et dansk skib hidtil havde sejlet, var til Spanien. Det var først senere, vi sejlede ind i Middelhavet, til Caribien, Vestafrika og altså ud på Østen. Det nye togt i 1618 var det første til varmen og de vilde.

Der blev udsendt to af kongens skibe samt to handelsskibe, kaldet borgerskibe og ejet af Ostindisk Compagnie, og en hollandsk fløjte som forsyningskib. Det sidste skulle kun med til Cap Verde, losse sin last over i de andre skibe så sejle hjem fuldt lastet med salt. Det ene af kongens skibe, *Elefanten*, var admiralskib. Det andet hed *David* og havde gesandten med følge ombord. De to andre skibe, *København* og *Christian*, var almindelige handelsskibe, og de skulle fyldes med peber, kanel, indigo, silke og andre af Indiens kostbare varer for det beløb, man fik ved aflevering af *David*.

Vi kan kun gætte os til, hvordan fartøjerne så ud. Når man gennemgår skibstyperne fra 1600-tallet, ligner de egentlig alle hinanden – der er kun størrelsen til forskel. Det var buttede skibe med godt rumindhold, forstævnen var afrundet og agterenden enten flad (spejlgattet) eller spids som en hønserumpe. Der var tre master og et bovspryd, der ragede i vejret for at give plads til et råsejl, bovenblinden under sprydet. Mesanen var til at begynde med rigget med et latinersejl. Fløjten var en type, der blev udviklet i Holland i slutningen af 1500-tallet. Den var lettere at håndtere og sejle, så med mindre mandskab og større rumindhold og bedre sødygtighed udgjorde typen et fremskridt for søfarten. Men ud af grundtypen er der nok udviklet mange varianter, og vores skibe har da nok også varieret i udseende og størrelse.

Det var nu fornuftigt at ombygge egentlige handelsskibe til togtet til det fjerne Ostindien. De var alle fire mere eller mindre armert med kanoner og forskelligt andet skyts. De skulle kunne forsvare sig, tåle turen rundt om Kap det Gode Håb og tilbage til Danmark fuldt lastede med dyrebart gods. Alle skibe, undtagen den hollandske fløjte, havde foruden den faste stab af bøsseskytter en del af de soldater, der skulle leveres til Kejseren af Candy ved ankomsten til hans ø, hvor det flød med ædelstene på vejene. Sådan er stedet beskrevet i et skrift udgivet i København i 1620.

Det var en veludrustet flåde, der formodentlig, som skik er i orlogsfartøjer, har holdt skydeøvelser, øvet sig i at sætte både i vandet med entringsmandskab og i det hele taget holdt i god øvelse ved eksercits og arbejde ombord. Folkene hungrede efter at vise, hvad de kunne.

Så er scenen sat til vores beretning om hændelserne hin tidlige morgen den 19. februar 1619 ved Cap Verde.

I. De gode skibe

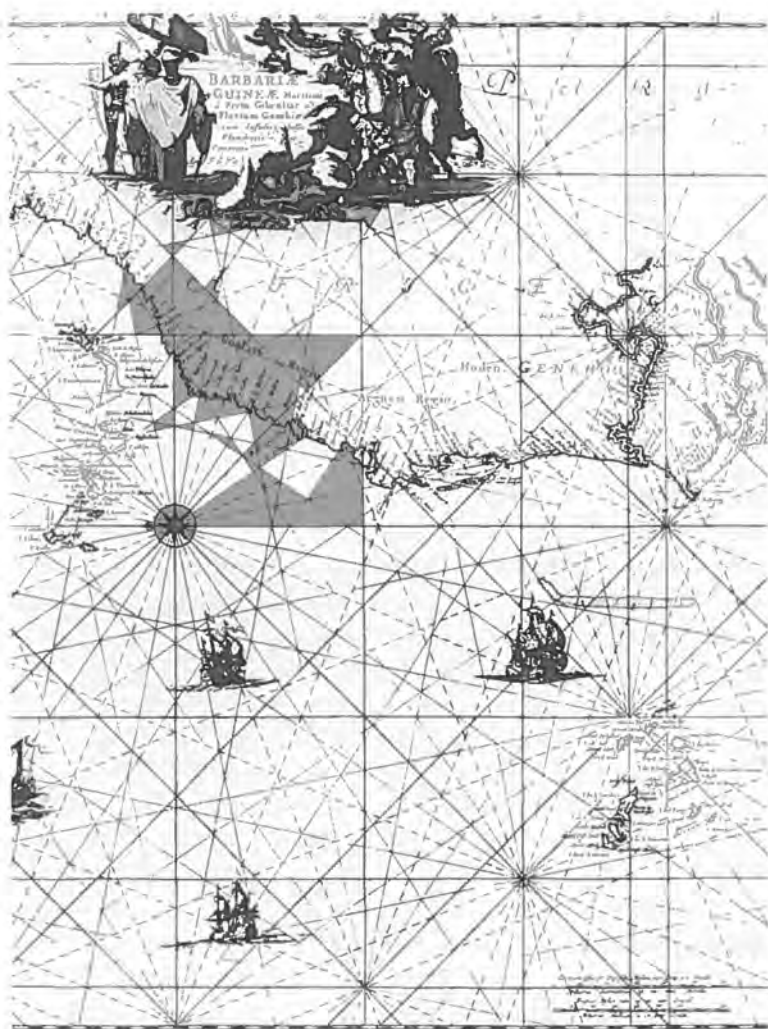
To forlængst afdøde vulkaner har efterladt deres kratere tæt ved Afrikas vestligste punkt. På deres skrån timer voksede de store abebrodtræer (baobabtræer), der tjente som sømærker, og som havde givet stedet dets navn, Cap Verde eller Det Grønne Forbjerg, den første pause i mil efter mil af gulhvidt strandsand.

Hvis man havde siddet med ryggen mod en af de solide træstammer og stirret mod øst i den sidste grå natteime, da februar skiftede til marts i 1619, ville man have set solen løfte sig over Afrikas kontinentmassiv ved 6-tiden, og i sin dagbog ville man have indført dagens begivenheder under den 19. februar i stedet for den 1. marts; virkeligheden havde da overhalet kalenderen med en halv snes dage, og der skulle gå mange år endnu, før forspringet blev indhentet. Lad det fare; vi holder os til kalenderen for 1619.

Da solen spredte nattens mørke denne tropemorgen for næsten 400 år siden, blotlagde den stedets topografi. Syd for det lumske og aller vestligste punkt, Pointe de Almadies, som man bør undgå, tager Atlanten en bid af kysten, så den kommer til at løbe syd/sydpøst, først forbi Cap Verde og dernæst forbi Cap Manuel, hvorpå en mægtig lagune åbner sig ind i landet mod nord. I denne bugt blev Dakkar grundlagt i 1875, men i 1619 fandt man her ingen myldrende moler og travle kraner, kun strandens hvide sand, skoven og dovne flodmundinger, befolket af reptiler, onskabsfulde flodheste, myriader af stikkende insekter og indfødte, alle mere eller mindre farlige. Under portugisernes systematiske udforskning af Afrikas vestkyst på spor af søvejen til det fjerne Indien var Diego Fernandez nået så vidt som hertil i 1540'erne, og siden var stedet brugt som rastepåds under de månedlange rejser til og fra Østen. I en lille vig i lagunen, Anse Bernard, var der en ankerpåds med sandbund på den ideale dybde, 4,5 favne, 7-8 m, i læ for Atlantens værste udskøjelser og med ferskvand i land. Det var et godt sted at strække benene; desværre ikke blot for ærlige handlende, men også for havenes frie fugle, sørøvere, pirater og fribyttere, som lå på lur i netop dette farvand efter skibe på vej til Østen med kontanter og varer til salg eller hjem, fyldt med eksotiske kostbarheder. I tidens løb fik Anse Bernard et lidt misligt ry i den søfarende almenhed; den lille vig var også blevet til sørøverrede, og man burde passere

1. Se Westermann: »Lexikon der Geographie«, Braunschweig 1969. »Goree« er hollandsk og betyder den gode red. Udtalt på fynsk er meningen klar. I rapporten er øen kaldet Isletta.

Udsnit af Frederik de Wits
søkort fra ca. 1670 over den vest-
afrikanske kyst fra De ioniariske
Øer i nord til Cap Verde og
De caprentiske Øer i syd.
(Handels- og Søfartsmuseet).



bugten med skærpet agtpågivenhed. Denne vintermorgen lå der 6 skibe for anker i 2 grupper, 3 og 3, med den opgående tropesols stråler spillende i maling og messing.

2-3 km stik øst for lagunen ligger der i den åbne sø en ca. 300 x 900 m lille ø, L'Isle de Gorée', med resterne af fæstningsanlæg fra en senere del af 1600-tallet og minder om de hærskarer af slaver, der samledes her før afskibningen til Den Ny og Værre Verden på den anden side af Atlanten. Dengang var øen ubeboet, og i vores beretning bliver den slet og ret kaldt Isletta, den lille ø. I dag er slaverne og deres vogtere afløst af turister under mere komfortable, om end ikke principielt uens forhold. Den morgen, vi skriver om, lå der fire skibe for anker i læ af øen, skjult for spejdende blikke fra Anse Bernard.

Midtvejs i søen mellem Anse Bernard og L'Isle de Gorée lå et sidste, ellefte, skib for anker, fuldt synligt fra begge steder, en hollandsk fløjte, ensom og uskyldig, en buttet lækkerbiskken, mums for pirater, men i det skjulte meget, meget vågen, for skipper og mandskab vidste, at de spillede rollen som Eidammeren i en musefælde.

De fire skibe i læ af L'Isle de Gorée var danske. Den Stormægtige og Højbarne Fyrste og Herre Konning, Hans Majestæt Christian IV's ostindianske flåde på vej til det sagnomspundne Østen, dels for at hjælpe en anden majestæt, Kejseren af Ceylon Senerat Adassin i Candy, som i årevis havde bekriget portugiserne, andre potentater på øen og sine egne undersåtter med vekslende held – i de sidste åringer uden – dels for at fylde Hans første Majestæt, Christians, egne og undersåtters lommer med det lokale guld, der flød på gaderne især i form af peber og på Ceylon, kanel, hvis man skulle tro rygterne.

De fire skibe var orlogsskibene *Elephanten* og *David* med det ostindiske kompagnis armerede handelsskibe *Christian* og *København*. Den midtsøs opankrede fløjte var hollandsk og chartret som proviantskib. Oprindeligt skulle flåden efter sine ordrer have lagt til ved den capverdiske atlantø Maio, hvor pirater ikke plejede at huse. Her skulle fløjten beholdninger have været fordelt mellem de danske skibe, hvorefter den skulle vende tilbage til Sjælland med en last salt og med bud til den nyheds hungrende monark om flådens tilstand og rejsens begivenheder. På Maio skulle de sidste forberedelser træffes til det næste, længste og farligste stræk fra Cap Verde til Kap det Gode Håb. Fra Cap Verde sejlede man ca. 100 sømil SV t V for at komme godt væk fra kysten, derefter S t Ø og SSO. Meningen var at fange den vestgående ækvatoriale strøm. Ved Fernando Noronha, en ø udfor Brasiliens NØ kyst, drejede man syd over, fik Cap Augustino i sigte og fulgte kysten syd over indtil man regnede med at kunne sejle øst over og ramme Kap det Gode Håb, undgå »the Roaring Forties«, og komme vel om på den rigtige side af Afrika. Det var den slagne søvej til Indien; den kendte man udmærket, såvel som de farer, der ventede.

Det der nok frygtedes mest var, at forsyningerne af fersk vand skulle slippe op undervejs, og derfor skulle alle tønder fyldes til randen med godt, frisk drikkevand på Maio, men der havde man forregnet sig. Der fandtes ikke drikkevand på øen. Indtil i vores 1900-tal blev alt drikkevand færget til den fra fastlandet, og flåden havde derfor måttet ændre de med møje lagte planer og beslutte at sejle til Cap Verde i stedet for, et sted, som man helst ville være sejlet forbi.

Ansaret for den samling skibe var af Majestæten givet »Oss Elschte Offue Gedde til Thommerup, vor mand og thienere«. Admiral Ove Gedde var adelsmand, havde været i Holland og lært adskilligt der, blandt andet fæstningsbyggeri og sikkert snust til søfart. Han havde deltaget i de talrige små krige i Tyskland, forløberne til

Udsnit af nederlandsk søkort
 over Afrikas vestkyst ved Cap
 Verde og L'Isle de Gorée i vore
 dages Senegal. (Johannes van
 Keulen: *De Nieuwe Grootte*
Ligtende Zee-Fakkel, bd. 3,
 1740).



Trediveårskrigen og blev så af selveste kongen ansat i kancelliet. Han var 24 år gammel da han blev admiral for den ostindianske flåde. Det var simpelthen for at beskytte flåden, at han satte sit forsyningsskib som madding ved Cap Verde. Hvis der var fribyttere inde, ville de afsløre sig selv ved at prøve på at angribe hans forsyningsskib. Kunne det få lov til at ligge i fred, kunne han trygt sejle ind til Anse Bernard.

Skibene var gode solide skibe. De var blevet grundig overhalet og forberedt til den lange rejse til Østen på Bremerholm fra februar til oktober 1618. Der var efter forholdene rigeligt med proviant. Men drikkevand var det ømme punkt. Man regnede med at kunne proviantere friske grønsager og kød ved de nødvendige stop efter vand. Så blev der bagt, saltet og repareret både på mennesker og skibe.

Mandskabet var også udvalgt, særligt de højere rangerende. Det var ellers en broget flok. Man var ikke så nøjeregnende med nationalitet. Der var islændinge, hollændere, tyskere m.m. Men måske dog flest danskere. De var sejlet ud af Øresund den 29. november 1618. Efter en stormfuld tur over Nordsøen, ankrer de op ved Isle of Wight den 17. december 1618 og sejler derfra den 23. januar 1619. Der får de repareret skader fra det dårlige vejr, justeret riggen

og ballasten og vænnet sig til hinanden i det hele taget. De fik rigtig set hinanden an, og admiralen var nødt til at komme med nogle restriktioner. De havde lejlighed til at stikke deres grænser af, som det hedder i dag. Man må formode, at besætningerne på vej til Cap Verde har indøvet manøvrering af skibene, eksercits med våben og i det hele taget fået styr på deres hverdag ombord. Det var skibe i god stand med velorganiseret og velfodret mandskab, der lå bag Isletta den morgen den 19. februar 1619.

II. De snekkers møde

Hin morgen lå der altså skibe 6 skibe til ankers i Anse Bernard. De følgende begivenheder vil vise, at tre af dem var såmænd ufarlige handelsskibe, mens de tre andre var de frygtede sørøvere.

Det var derfor, man lagde lokkemad ud mellem Anse Bernard og L'Isle de Gorée. Der var næppe sket noget storpolitisk i de 3 uger, det havde været at sejle fra Isle of Wight til Cap Verde, der var ikke andre end sørøvere, der ville overfalde en fløjte under hollandsk flag og dansk beskyttelse, så hvis denne lille, buttede lækkerbisk blev angrebet, når dagen gryede, var enhver tvivl bortvejret. Så måtte angriberne være sørøvere.

Da morgensolen afslørede fløjten, blev der aktivitet i Anse Bernard. Sejlene blev sat på *Le Lion d'Or*, *Fidèle François* og jagten, og skibene stod vigen ud med kurs mod hollænderen. De danske havde gjort ret i at være så forsigtige; det var helt klart, at tre af skibene i vigen var sørøverskibe, medens de resterende tre spillede en mere uklar rolle. To af dem var franske, fra Dieppe, og dermed beskyttede mod Samuel Fischer, sørøverflådens leder, ved deres fælles nationalitet, og det tredje skib kom fra Amsterdam og tilhørte en hr. Poppenbrogh. Ingen af dem tog del i den følgende kamp, og i løbet af dagen blev der ikke tid til at undersøge dem og deres papirer nærmere, skrev Ove Gedde; man kan nu ikke undgå at få en anelse om, at den travlhed, der opstod, skyldtes de tilbørlige festligheder, der tillod alle tre skibe at snige sig væk den følgende nat uden at blive iagttaget af noget ædru dansk øje.

Ove Gedde fik også travlt, da beviset for, at der var tale om sørøvere, forelå. Der var ikke tid til at hale det kostbare anker op – ankre var ikke til at skaffe på rejse, hvert skib medbragte 2 pligtankre, 2 dagligankre og 2 varpankre, uerstattelige hvis et af dem gik tabt, ingen umage blev sparet for at bjerger det – men denne morgen nøjedes de på *Elephanten* med at sætte en bøjle på ankertovet og så i øvrigt hugge det over med en økse. Frem bag L'Isle de Gorée brusede *Elephanten* i spidsen for *David*, *København* og *Christian* med den størst opnåelige fart. Fælden klappede i.

Man må lade Samuel Fischer, at han ikke lod sig overmande af overraskelsen. Han lod fløjte være fløjte og satte kursen direkte

Adelsmanden Ove Gedde (1594-1660) var uddannet som officer og embedsmand, da han som ganske ung blev sat i spidsen for ekspeditionen til Ostindien. Han ejede godser i Norge og Skåne, gjorde karriere i flåden og endte som rigsadmiral. (Kongelige Bibliotek, Billedsamlingen).



mod *Elephanten*, som han senere tilstod, fordi han måtte regne med, at det rigeste bytte var at finde på dette skib. Det var sin sag at åbne ild på længere afstande, for i så fald måtte man spille hasard ved at slå smut med kanonkuglerne hen over vandfladen, så Ove Gedde ventede med at løse det første skud, indtil afstanden var formindsket til 200 m eller snarere mindre; den effektive kampafstand var faktisk kun et halvt hundrede meter, og vi ved fra Ove Gjeddes rapport, at *Le Lion d'Or* og dens jagt passerede *Elephanten* så tæt, at man kunne råbe til hinanden fra skibene. Fra *Elephanten* blev der fyret et

skud mod begge fjendtlige skibe, men Ove Gedde fortæller ikke, om de ramte, og det har de næppe gjort.

Lad os gøre op med jagten først; den passerede *Elephanten* og rodede sig ind i en kanonduel med *Christian*, en 9-10 skud blev udvekslet, hvorpå den hollandske fløjte nåede frem og med den brave kaptajn Sillesen i spidsen entrede og erobrede skibet uden større besvær og uden blodsudgydelse. *Christian* havde dog fået sønder-skudt dele af rigningen. Den erobrede jagt viste sig at være et godt bytte. Skibet var på 24 læster, armeret med 2 gøttlinger og 4 stenstykker² og blev indlemmet i den danske flåde under navnet *Jægeren*. Det var det skib, som Hans Lindenow fik betroet, og det, hvormed han prøvede at flytte Kap det Gode Håb, men gik på grund inden, og dermed mistede flåden dette skib.

Efter en af sørøvernes, en engelsk styrmands, forklaring troede Samuel Fischer, at han havde at gøre med spanske eller portugisiske skibe – altså fair game – og da både blev sat i vandet fra dem, blev han ganske overstadig; det kunne kun betyde, at besætningerne forsøgte at undslippe til kysten med de kostbarheder, som skibene havde medbragt fra Østen. Dette var hans sørøverlivs store chance, skønt styrmanden, til hvis pålidelighed vi kun har ringe tiltro, efter sin forklaring forsøgte at komme køligere Atlantvand i blodet på ham. Styrmanden syntes, at sørøverne skulle overgive sig, men Samuel Fischer var helt overstadig og ikke til at overtale. Foreløbig manøvrerede begge skibe for at få fordel af vinden over mod-standeren. Under disse manøvrer satte Samuel Fisher sin løjtnant over med en båd til *Elephanten* for at vise den franske konges pas, som i Samuel Fishers øjne legitimerede hans opførsel. Ikke godt nok, svarede Ove Gedde, og heri havde han helt sikkert ret, for der var intet udestående mellem Danmark og Frankrig på dette tidspunkt. Skibene lå stadig så tæt ved hinanden, at denne besked kunne råbes over til *Le Lion d'Or*, og Ove Gedde lod sine ords alvor understrege af nok et kanonskud og en mundtlig opfordring til Samuel Fisher om at stryge. Svaret var sømandsmæssigt og uhøvisk, hvorpå Ove Gedde lod trommen røre og trompeten gjalde for at vise, at man på *Elephanten* nu gjorde klar til at entre.

Så endelig gav Samuel Fisher op, »winched ... med itt Thørreklæde« og satte over til *Elephanten*, hvor han overgav sig, bad om og fik quarter, lov til at beholde livet. *Le Lion d'Ors* besætning nedlagde våbnene og blev lagt i jern, medens danske officerer og søfolk besatte skibet.

Fidele gik det værre. Kaptajn Degermund havde iagttaget de andre sørøverskibes skæbne, han havde ingen mulighed for at slippe ud i frit farvand, hvor han kunne slippe fra de danske skibe, og derfor løb han sit skib på grund; let nok, for i dette farvand er der næsten ikke andet. Da skibet stod fast, blev det forladt af mand-skabet, som forinden strøede krudt ud over alle dæk for at »for-

derffue danskerne«, når de entrede. Her må vi imidlertid vende tilbage til de entreprenante kystnegre, for de kom først, heldigvis må man sige som dansker, for de kom til at antænde det med rund hånd udstrøede krudt. Ove Gedde skriver, at de gjorde det med deres lunter, og umuligt er det vel ikke, at negrene var i besiddelse af skydevåben, og at de var uforsigtige i omgangen med lunterne. Vi vil ikke afvise, at de allerede havde nogle til deres disposition, men det er også nærliggende at tro, at de har været uforsigtige med lys og ild, da de trængte ned i *Fideles* dybder på jagt efter det bytte, der ventede dem.

Resultatet blev det samme. *Fidele* eksploderede og ombragte 40 negre – dagens eneste krigsofre – og brændte ned til vandlinjen. Men vraget var stadig negerenes ejendom, sagde de med vægt, der ikke må have været helt ubetydelig, for Ove Gedde måtte betale dem 50 pieces of eight² og nogle stykker lærred for at få lov til at bjærge fra vraget, hvad der stadig lod sig bjærge, en kobberkanon, fem jernkanoner, tre ankre og et tov.

Sejren blev fejret med tilbørlig grundighed. Ove Gedde var øjensynlig den eneste, der følte nogen form for betænkelighed; det fremgår af, at Samuel Fisher blev forhørt gang på gang, og hver gang erkendte, at han havde »med Røven pecceret«, at han på nu-dansk havde været beskæftiget med røveri, og herom kan ingen berettiget og rimelig tvivl herske.

Samuel Fishers opførsel i fangenskabets bekræftede antagelsen. Fra Cap Verde løb flåden til Portudali (Porto d'Ally), hvor en del portugisere havde slået sig ned og handlede med huder og skind, elfenben, ambra og lidt guld fra floderne. Her håbede Ove Gedde at kunne få frisk proviant og frisk ferskvand. Natten efter at flåden var ankret op på reden ved denne handelsby, forsøgte Samuel Fisher, imod hvad han havde lovet, da han fik quarter, at undslippe ved sammen med nogle af sine folk at springe i vandet fra galleriet på *København*, hvor han var anbragt, men ikke i jern, for han havde lovet ikke at ville flygte; det lå i det løfte om at spare hans liv, som de danske havde givet ham. *Københavns* storbåd var sat ud og skulle bruges under den videre flugt, som kun blev forhindret ved de danskes årvågenhed, og allerede næste dag måtte piratkongen stille til regnskab for det brede råd. Dette bestod af alle lederne på ekspeditionen, både søens og militærets og handelens. Kongen havde udnævnt Ove Gedde til præsident for rådet. Det bestemte alt: hvilke kurser, der skulle styres, rationer, anløb af forsyningspladser, disciplin osv. Kun rådet måtte idømme livsstraf. Forsamlingen havde faste mødedage, men præsidenten kunne til enhver tid indkalde dets medlemmer.

Hans sag stod skidt. Ved flugtforsøget havde han løst Ove Gedde fra løftet om at spare hans liv, og de var vendt tilbage til square one – sørøveren contra den lovens mand, som admiralen

2. Götting er en forholdsvis lille kanon, stenstykke er en jernstøbt kanon til sten- eller jernkugler.

3. Gængs mønt, særlig brugt udenfor lands lov og ret. Kaptajn Silvers papegøje fra Robert L. Stevensons *Skatten* sad altid på hans skulder og råbte »pieces of eight«.

også var. Det endte, som det måtte; det brede råd dømte Samuel Fisher til døden, dommen at effektuere ved, at Samuel Fisher skulle kastes overbord til hajerne eller til de i dette farvand særlig plagsomme og livsfarlige flodheste. Det var ikke engang en særlig hård straf; det var helt efter bogen.

Den var dog ikke afsagt af Ove Gedde egenmægtigt, men af det brede råd, og det må da gøre indtryk, at han lod sig overtale af hr. Boschouwer og den vigtige hollandske købmand Peter van Xanten, der samlet gik i forbøn for Samuel Fisher.

Ove Gedde, der er fremstillet som jernhård indtil grænsen for det sadistiske, benådede Samuel Fisher på betingelse af, at han fulgte med flåden til Østen og gjorde tjeneste som menig soldat, samt af, at han blev derude i det fremmede. Det betyder, at Samuel Fisher slap billigt, og det eneste, man kan bebrejde Ove Gedde, er hans utidige hjerteblødhed. Som dog havde sine grænser, for Ove Gedde var stadig optaget af at sikre sig, at han havde handlet ret. Samuel Fischer blev derfor underkastet endnu et forhør – et pinligt sådant, for det var tilladt, når en tilståelse allerede var aflagt, som Samuel Fisher havde gjort det – og tilståelsen blev gentaget. Han erkendte, at han, der ikke havde fået det til opgave, havde angrebet og plyndret engelske skibe, og at han derved havde gjort sig skyldig i sørøveri. Han underskrev tilståelsen, som desværre hører til de akter, der er gået tabt, da en lettet Ove Gedde sendte dem hjem; nu havde han ryggen fri i forhold til Christian IV, som ikke ville kunne kritisere et effektivt indgreb mod en notorisk sørøver.

Lad os gøre op med Samuel Fisher. Han overlevede rejsen til Kap det Gode Håb, der kostede hen ved 250 mand livet af sult, skørbug, tørst og sygdomme. Den 8. juli 1619 ankrede flåden op i Taffelbayen, »de Siuge blefve sat i Land for at forfriske sig udi den lndlige Luft«, og flåden forsøgte at komme til kræfter igen efter den lange tur fra Cap Verde. Som ugerne gik, lykkedes det, men med de genvundne kræfter steg spændingen igen mellem hollændere, danske og franske og mellem gesandten og admiralen, som efterhånden var nået til vished om, at Boschouwer var en svindler, men som ikke kunne gøre noget ved det, fordi det betød, at den i egne øjne ufejlbarlige Christian IV ikke havde kunnet gennemskue en ægte »sol och vår-mand«, som svensken kalder den slags. Spillet blev slettere og slettere og Ove Geddes miner strammere og strammere.

I begyndelsen af august 1619 var man så småt rede til at fortsætte mod Ceylon. De franske sørøvere fik valget mellem at sværge Christian IV huldskab og troskab og fortsætte på lige fod med hensyn til løn og forplejning som de øvrige ekspeditionsmedlemmer eller blive sat i land til de vilde dyr og hottentotterne, som endnu ikke var blevet berøvet deres land af andre negere. Capetown var der endnu ikke tænkt på, og valget var let. Den 5. august 1619 kl. 02 om nat-

[illegible]

19

forbi, og allerede den 12. august blev Samuel Fisher stillet for retten en gang til. Hans sag stod stadig skidt og denne gang så meget værre, fordi hans tilhængere på *David* ikke var i stand til at sætte over til *Elefanten* for at sidde til doms over ham; måske var det søgangen, måske travlheden ved at forberede deres, egen desertering få dage senere. Det gik, som det måtte, Samuel Fisher blev dømt for sin illoyalitet og hængt i bovsprydet; hans medsammensvorne blev lagt i jern eller idømt bøder. Og det var så foreløbig enden på det muntre piratliv; de sidste rester af det faldt fra hinanden under trængslerne i Østen.

Tilbage til Cap Verde. En af de mere forbløffende ting ved studiet af skibsartiklerne fra 1536 til 1625 er, at de i det væsentlige handler om, at man ikke må sløse med maden, og om, hvorledes bytte skal fordeles, det sidste smukt vidnende om en mageløs og senere tabt optimisme. Ove Gedde kendte sin konges mistænksomme natur og hans overbevisning – der måske endda var rigtig – om, at han altid blev snydt, så han gennemgik de to erobrede skibe med en tættekam og registrerede alt, hvad der blev fundet på dem, med yderste omhu. Kongen skulle jo have sin andel af byttet, og Ove Gedde elskede hele livet bogholderiets ædle mysterium.

Med hensyn til skibene sad man i et dilemma. Efter reglerne skulle der være sat et prisemandskab ombord for at sejle dem til København, hvor de skulle være kendt for rette priser eller ej, men mandskab var netop, hvad flåden ikke kunne afse. Der var langt til Ceylon, og tab var at vente. Det første indtraf endda ved Cap Verde, da nogle vagtposter, der skulle påse, at fyldningen af vandtønder ved en fersk kilde i land ikke blev forstyrret, i stedet for satte deres geværer i pyramide og gik i vandet. Negrene havde luret i buskadset – de må ikke have troet deres egne øjne – og de så deres snit til at gå til angreb og dræbte eller fangede 31 danske og sårede 10. De 11 af fangerne blev med stort besvær løskøbt, hvorimod 12 blev efterladt til en ukendt, men næppe behagelig skæbne. Hvem ved, om de endte i en sammenkogt ret? Fra det øjeblik behandlede Ove Gedde negrene med endnu større respekt.

I vanskeligheder var han, Ove Gedde, med hensyn til de erobrede skibe. Hvordan skulle han slippe uden om en direkte, kongelig ordre, som i værste fald ville forringe muligheden for rejsens heldige udfald i måske afgørende grad? Den løsning, som han fandt frem til, modbeviser dem, der har udtalt sig forbeholdent om hans intellektuelle kapacitet.

Det var sāmænd nemt nok. Han gjorde bare det, at han i det brede råd stillede forslag om, at man lod de erobrede skibe fylde med salt på de capverdiske øer, at man lod dem bemandede med 20 mand, og at man lod dem føre skibene til København. Admiralsens forslag blev omhyggeligt ført til protokols og nedstemt den 18. marts, da rådets flertal vedtog, at skibene skulle med til Indien, Le

Lion d'Or under det traditionelle navn i den danske flåde *Patientia*. Når admiralens formelle protest blev ført til protokollen med den tilføjelse, at det brede råd selv måtte bære følgerne af de forviklinger, som beslutningen måtte føre til, skulle den hellige eller uhellige grav være vel forvaret. Han havde da bevist, at han havde gjort sit bedste for, som han skrev, at forhindre »Uenighed mellem Rigerne for vores Skyld«, men i øvrigt var han magtesløs; en administrerende direktør må rette sig efter sin bestyrelses ordrer. Et elegant diplomatisk skaktræk, værdigt også for en nutids embeds- og bestillingsmand, der tjener et lunefuldt, kursskiftende og upålideligt regime.

Inderst inde passede det Ove Gedde ganske godt, at han tabte slaget i rådet. *Patientia* viste sig at være langt den bedste sejler i hele flåden og gjorde god og tro tjeneste for de danske i Østen i mange år, og mandskabet fra sørøverskibene var et velkomment tilskud; hvide liv var kostbare i Østen, og det var rent spild at henrette for mange af dem.

De blev derfor fordelt mellem skibene, den hollandske fløjte blev tømt og dens ladning af proviant og stores også fordelt, og der blev givet ordre til en lageroptælling, som afslørede, at alle skippere, hver og en, hver for sig, havde stukket lidt ekstra til side i skjulte reserver; der havde for eksempel været vand nok ombord på skibene til 3-4 måneders forbrug, så de døde, fangne og sårede vagtsoldater kunne have været sparet. Det fremgår af rapporten, at admiralens vrede efterhånden var vokset til det håndgribelige, og at hans autoritet på flåden i højere og højere grad voksede, indtil den nærmede sig det, som den var tænkt at være.

Nu gjaldt det den næste etape; den sværeste af dem alle, til Brasilien, mod syd langs kysten og så mod øst til Kap det Gode Håb. Ove Gedde gjorde sig ingen forestillinger om, at det blev en lystsejlad, men før flåden stod til søs i Guds navn, havde han en pligt at opfylde.

Den hollandske fløjte var fuld lastet med salt, klar til hjemturen. Med sig skulle den bringe admiralens rapport om, hvad der var sket på rejsen hidindtil. Den rapport satte Ove Gedde sig til at skrive »udi Søen vnder Polens Høigd 11 grader och 30 minutter« med tungen langt ude i kinden.

III. Den bitre kalk

Det er den 10. april 1619. Kaptajn Sillesen og Hans Majestæt kong Christian IV venter, og de røde damaskes puder på admiralens seng lokker forgæves. Nu kan det ikke udskydes længere.

Ove Gedde begynder rapporten, i tidens pompøse stil således: »Naade, Fred, Løche och Langsommeligt Regimenthe med all Thimelig och euig Wellfærtt önscher ieg eders Kong. Mayestett, althid

aff Gud Allermæchtigste«. Så vidt, så godt. Nu kom det svære. Realiteterne.

Det, som det gælder om, er at notere sig, hvad admiralen ikke indberettede til sin herre og mester. Han nævner ikke, hvor store vanskeligheder, han havde haft med at opretholde disciplinen på flåden, medens den lå stille i Cowes Road (og han vidste, at intet irriterede kongen mere, end at noget lå stille), han omtalte ikke de hollandske købmænds og gesandens luksusforbrug af Compagniets midler, overfor hvilket han havde måttet gribe brutalt ind, han skrev intet om skipperen på København, Sichss Jacobsen, der havde »ladet ord falde iblandt Folket, som Folkene noget nær til Meutenation kunde foraarsage«, han talte ikke om skænderierne om pladserne ved messernes borde og om misbruget af beholdningerne af alkohol, der stod intet om de bortløbne søfolk og Ove Geddes egen tjener, skipper Niels Malmøs søn, der også stak af.

Navnlig én episode blev gemt til den endelige rapport, i hvilken der står: »Den 17. Januarii om 8 Slet gjorde (jeg) tilbørlig Tegn, at (jeg) om Middagen vilde gange til Seils, men blev impederet, baade formedelst Kaiserlig Gesandt og vores Folk, som ikke udkom (fra fastlandet)«. Alle Ove Geddes andre problemer var småting, som han nok kunne have levet med (skønt kongen, udsat for det samme, ville være sprunget i luften successivt), men den 17. januar burde han ikke kunne have levet med. En admiral, hvis ordre om at gå til søs bliver mødt med dårlige undskyldninger eller blot ignoreret! Utænkeligt i hvilken som helst flåde indtil den germanske i 1918.

Men Ove Gedde forfulgte ikke sagen. Hvis han havde valgt at gøre det, ville det også have ført til et sammenstød med gesanden Boschouwer, og til det var tiden endnu ikke inde. Nok ønskede Ove Gedde gesanden hen, hvor peberet gror – det var faktisk også flådens mål – men her havde diplomaten Ove Gedde brug for ham, og lige nu var det sin sag at klage til den lille Christians gudfader over hans biologiske fader⁴; hvem ville den altid mistroiske monark tiltro? Næppe Ove Gedde, for så ville monarken indrømme, at han havde taget fejl af Boschouwer, og Christian IV tog aldrig fejl. Bedre at bide i endnu et surt æble og se, hvad fremtiden bragte; måske var flåden så heldig at synke med mand og mus, måske fandt den et bjerg af god billig peber for enden af regnbuen, og hvorfor dog skaffe sig selv yderligere ubehageligheder på halsen fra en kortluntet konge som Christian IV. Det kunne vente til den endelige rapport. Til den tid havde admiralen været igennem smeltediglen og var kommet lutret ud.

I den foreløbige rapport blev det ubehagelige stof derfor udeladt, men mødet med sørøverne blev refereret i alle sine prægtige detaljer. På dette punkt vandt kancellisten over admiralen; gang på gang blev det fremhævet, at Samuel Fisher hele tiden og vedholdende havde fastholdt sin tilståelse om, at han var gået på sørøveri,

⁴ Kongen var gudfader til gesandens søn.



Detailkort over bugten øst for Cap Verde. Den tilhørende tekst i det nederlandske søatlas forkla- rer, hvordan kysten fortonede sig, og hvor man kunne fylde fersk- vand. (Johannes van Keulen: De Nieuwe Grootte Ligtende Zee- Fakkel, bd. 1, 1740).

og at danskerne havde handlet ret. Denne fremhævelse gentages så ofte, at det virker påfaldende, som om Ove Gedde selv havde på fornemmelsen, at han havde lindet på låget til Pandoras æske og sluppet al landsens ulykker løs. De 22 af de franske fanger var blevet taget i dansk tjeneste; hvis de ikke var sørøvere, kunne den franske konge kritisere det, og hvis de var sørøvere, kunne Christian IV kritisere det. Forsvaret var, at de hyrede kom »aff det Folch som uschuldigen paa den Fri bytter war kommen, och sig goduilligen wille lade anthage«. Det var sandelig forbløffende så få bona fide sørøvere, der havde været ombord på de franske skibe, og Ove Gedde måtte håbe, at kongen læste afhøringsrapporterne med mindre koncentration end admiralsrapporten, som i sandhed blev skrevet på gyngende grund, hvorved tænkes på mere end Atlanterhavet.

Nå, men heldigvis »stander allthingist ellers Well till baade med Eders Mayestætis Folch och Flode«, og der vedlægges en lille opmærksomhed, »4 aff de Pharaonis høns« (ægyptiske ådselsgribbe til kongens zoologiske have ved Københavns slot) og en »aff de Subtiliste Sorthie, som ieg haffe seet i disse Lande« – næsten menne- skelig, må man tro – men ingen af de heste, som kongen havde be- stilt, for deres kvalitet var for lav og prisen for høj på det lokale marked. Hr. Sillesen havde været flåden til stor gavn og blev ind- stillet til frihed for at betale Øresundstold for sig og sit skib til be- lønning. Til slut underdanige hilsener til den Udvalgte Prins og til de Unge Herrer.

Det var det. Rejsen kunne fortsætte, nu for alvor ind i det store ukendte, hvor fremmede baciller, mangel på den rette proviant og rent drikkevand, vilde dyr og forræderiske indfødte ventede på de endnu naive danske.

Og så slog mafiaen til under flådens gang over oceanerne. Bag- manden for den franske sørøverflåde, financieren, afslørede sig. Det var baron de Chapellaine, som havde sin konge, Louis XIII's, øre. Til ham klagede han over de danskes overgreb på hans skibe, der ikke havde noget som helst med sørøvere at gøre, og som nu var gået tabt med et dybt, dybt hul i baronens tegnebog til følge. Hen-

vendelsen til Louis XIII indløb på et for de danske uheldigt tidspunkt, idet regenten netop var optaget af en klage fra en købmand, Abraham du Quesne, hvis skib, *La Colombe*, var blevet opbragt ved Andesnes i Norge af den danske kaptajn Joakim Skomager, grebet i ulovligt hvalfiskeri. *La Colombe* var blevet ført til Danmark, København's råder og borgmestre havde dømt skibet en ret prise, Rigsrådet havde stadfæstet dommen, og *La Colombe* var tabt for denne undersåt af Louis XIII. Tilsammen blev dette monarken for meget; vel var der fred mellem de to lande, men det var på tide, at de danske fik sig en lærestreg; hvad bildte disse barbarer fra Norden sig ind?

Den 9. juli 1622 udstedte den franske konge et *lettre de marque*⁵ til baron Chapellaine og befalede, at alle danske i Frankrig skulle arresteres, alle danske skibe, der lå i eller anløb franske havne, skulle holdes tilbage, og alle danske varer i Frankrig skulle beslaglægges.

Da Christian IV hørte om disse beslutninger, blev han »malcontent« – godt mopset. Adelen fik besked om at hjemkalde sine sønner fra deres uddannelses- eller snarere dannelsesrejser i Frankrig, og købstæderne fik ordre til ikke at lade deres skibe sejle til Frankrig. Det ubehageligste var handelen, især på Spanien, men også Sydvest-Frankrig, efter det livsvigtige salt, som man ikke kunne undvære i landets husholdninger. Det blev endog optaget til overvejelse som et modtræk at lade de danske orlogsskibe, der konvojerede de danske saltflåder, stå til søs, medens ladningerne flød ind på handelsskibene, for at bruge ventetiden til en rask jagt på franske skibe. Den regulære krig, som det ville have kunnet medføre, blev dog undgået; den klogere, men også gustne eftertanke vandt, om end ikke uden videre, for kongens ordrer blev genudstedt i 1623. Ove Gedde havde altså set rigtigt; der blev en skrækkelig ballade på et højere plan, end en 24-årig admiral kunne klare.

Det værste er tilbage. Den 30. september 1622 indberettede den svenske agent – spion – ved Sundet til sin herre og mester, at en skotte nogle dage før var ankommet til København og havde fortalt om Chapellaine, at »for:ne fransos war vthij sion medh ett kosteligt och welmunteredt schiep och hade vnder Engelandh tagidtt 2 danske Kiöbmans Skiep fulle medh sköne warer och ihjelslagit så mange, som der vpå wore, låthandes denne skåtten allenest behålla liffwedt, huilken och war der vpå, at han samme tijender här förkunna skulle«. Den heldige skotte havde som ønsket ladet beskeden gå videre, idet han overrakte Christian IV en kopi af Louis XIII's *lettre de marque*. Traktaten om fred mellem Frankrig og Danmark skrev sig tilbage til den 29. november 1541, men, som Ludvig sagde, det var danskerne, der havde slået først.

Ove Gedde var kommet hjem i marts 1622, et halvt års tid før, og vi kender ikke hans reaktion, heller ikke kongens reaktion, men vi er i besiddelse af en kopi af et brev fra Ove Gedde til Compag-

5. Kaperbrev.

niet, skrevet i en så ulæselig hånd, at vi gætter på, at det er skrevet i vildt raseri, måske fordi ansvar er gjort gældende mod Ove Gedde eller forsøgt gjort gældende. På længere sigt kom affæren ham ikke til skade. Han endte livet som rigsadmiral, medlem af Rigsrådet og lensmand på Hald Hovedgård, men anderledes var det på kort sigt. Han havde trods alt fortjent en belønning; han havde skaffet Danmark en bastion i Østen, hvorafr nationen siden avlede en rig høst, han havde opført det faste støttepunkt, Dansborg i Trankebar så godt, at englænderne brugte det som model, da de siden skulle bygge en fæstning i Madras, han havde været sin konge tro, da Kejseren af Ceylon tilbød ham personlig det halve kejserrige, og han havde fulgt dydens smalle kølvandsstrib, omgivet af bedragere og forrædere og trodset en kejser med 5000 til tænderne bevæbnede indfødte soldater og med selv kun 10-12 raske mænd i ryggen. Han fortjente bedre end det, han fik, to norske smålen, der blev udnyttet som uddannelse for unge adelige, som endnu ikke havde gjort sig fortjent til bedre.

Vorherre synes at have delt denne opfattelse. Et par år senere sparkede en norsk bonde til en sten på marken og stirrede undrende på resultatet. Ove Geddes len omfattede et bjerg af sølv, Kongsberg, og så gik det fremad for ham igen.

Men det er en anden historie. Foreløbig står vi og betragter resultatet af ungdommelig vovemod og ubetænksomhed og mangel på besindighed; to ganske uskyldige danske handelsskibe med deres skønne varer og to nedslagtede besætninger tabt, uden at nogen gjorde mere ved det.

Trediveårskrigen rasede, og der var så mange liv og så megen ejendom, der gik tabt. Den hele geschichte fra hin februar morgen i 1619 ved Cap Verde til afslutningen i Nordsøen i eftersommeren 1622 var bare en krusning på elendighedens havoverflade.

IV. Efterskrift

Denne beretning er skrevet på grundlag af trykte og utrykte kilder. Vi har valgt at angive vores hovedkilder her til slut i stedet for at afbryde vores fortælling utallige gange med kildehenvisninger.

Fra Rigsarkivet har vi hovedsageligt benyttet Ove Geddes rapporter til Christian IV, nemlig 1) Fortegnelse paa alt, hvis paa denne Indianske Reise forefalden er, fra Begyndelsen den 14 Novembris 1618 og indtil den 4 Martii Ao. 1622; 2) Fortegnelsen paa alt hvis paa Ceylon med Keiseren saa og paa Coromandel med Naichen af Tanjour forefalden er fra 18 May 1620 til 1. Jun. 1621; og 3) Fortegnelsen paa alt hvis imellem Naichen af Tanjoure og os forefalden er, saa vel som alt hvis den Coromandelske Kiøbmandskab anlanger. Rapporterne er udgivet af Johann Schlegel i »Sammlung zur Dänischen Geschichte«, bind 1, København 1772.

Forhøret af fribytterne, breve fra Ove Gedde til Majestæten findes i Danske Kancelli pk. B.160, medens forskellige instrukser med videre ligger i Danske Kancelli pk. B.144.

En trykt kilde med et væld af oplysninger er: *RELATION / Oc wisz Beretning fra de danske Skibe: Elephanten. David. Christian. Kiøbenhaffn / oc Jacten / Øresund. Som udi GUDS Naffn / Fra Kiøbenhaffn / oc til det Keiserdom Seilon / udi Ostindien Erre forskicked / under Erlig oc / Velbiurdig Mand Offue Giedde til Tommerup osv., København 1620.* Skriftet er på 16 sider og rummer så mange detailler, at vi har en begrundet mistanke om, at en del af det er en øjenvidneberetning om især søslaget. Mon det var vores tapre fører af den hollandske fløjte, der var dette vidne? Foruden en beretning om sejladsen til Cap Verde, indeholder skriftet en afdeling, der kun er PR for togtet til Sri Lanka.

Søfart og handel på Rørvig Toldsted 1731-1798

Rørvig toldsted var et ud af landets knap 50 toldsteder. Det lå bekvemt placeret ved indsejlingen til Isefjorden. Alle skibe med kurs mod købstæderne Holbæk, Nykøbing, Frederikssund og Roskilde skulle angive deres last ved toldstedet, inden de kunne fortsætte sejladsen ind i fjorden. Inden for fjordsystemet var sejladsen toldfri. Lokale småbåde og fiskere kunne således sejle toldfrit mellem købstæderne ved blot at anmelde deres forehavende til tolderen i Rørvig. Nordsjællandske fiskere fra Kronborg distrikt havde også en særlig ret til toldfri sejlads i Isefjorden.¹ De kom til toldstedet med en passerseddel fra regimentsskriveren for at hente korn til eget forbrug. Byfogeden i Nykøbing var noget fortørnet over den trafik, der stort set gik uden om købstaden. Han påstod, at fiskerne hentede langt mere korn end de selv kunne forbruge, og en del af bådene sejlede da også til København og lossede deres last.²

For 1700-tallets skipper var det vanskeligt at navigere i området. Det gjaldt både selve indsejlingen til Isefjorden, der var ganske smal, og andre steder inde i fjorden var der kun få meters vand og mange pynter og rev at navigere forbi. Det var derfor almindeligt, at fremmede større skibe søgte lods. Det var gerne en lokal skipper, der tjente en ekstra skilling på lodseriet, men fra 1728 blev arbejdet mere formaliseret da man fastansatte en lods til at hjælpe de fremmede skibe.³ For at undgå sejlads inde i fjorden er det sandsynligt, at større skibe ankrede op ved toldstedet og lossede lasten over i mindre både eller pramme, der sejlede lasten til den endelige destination. Den trafik kan ses i Nykøbings måler- og vejerprotokol.⁴ Den overvejende del af de indmålte varer i protokollen indkom i åbne både med hjemsted i Nykøbing eller Rørvig. Lasterne indeholdt købmandsvarer fra København. En del af de små både hentede formentlig selv varerne i København, men hovedparten modtog først lasten fra et større skib ved toldstedet. En tilsvarende trafik er også tydelig i broregnskaberne fra Holbæk. Der ankom også mange små Rørvigbåde med mindre købmandslaster.

1. Becker-Christensen 1988, s. 293.

2. Monrad Møller 1981, s. 81.

3. Sundbo, s. 328.

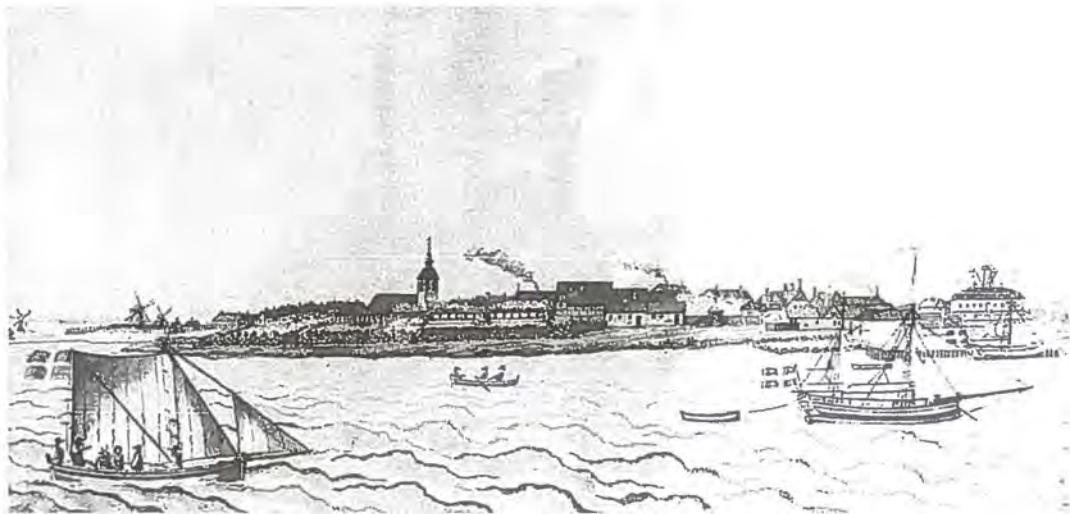
4. LA: Nykøbing rådstue

»Måler- og vejerprotokol

1758-1820«.

Sejladsen til toldstedet

Med brug af toldregnskaber er muligt at lave en karakteristik af sejladsen som den så ud i begyndelsen af 1730'erne. Den må op-



fattes som et øjebliksbillede, der danner et udgangspunkt for den videre behandling af søfartens udvikling i området.

Der ankom årligt ca. 200 skibe til toldstedet med en samlet tonnage på over 2000 kmcl.¹ Det er en ganske omfattende mængde. Til det nærmeste toldsted, som lå i Kalundborg, ankom kun omkring den halve mængde, og i det hele taget var der ingen sjællandske toldsteder ud over København, Århus, Ålborg og Mariager, der havde en større ankommen tonnage i 1733.⁶ I sammenligningen med andre toldsteder må det tilføjes, at købstæderne inden for toldstedet tilsammen havde et stort antal indbyggere og et noget større opland end de fleste andre toldsteder. Potentialet for en veludviklet handel var derfor stort.

Holbæk var den største anløbshavn. Her ankom mellem 35 og 40% af alle skibe. Til Roskilde og Frederikssund ankom tilsammen 40-45% af den samlede mængde, mens den sidste af købstæderne i området – Nykøbing – kun modtog 12-13% af skibene fra Rørvig. De resterende skibe anløb mindre ladesteder i området. De største og mest typiske var godserne Dragsholm, Annebjerggård og Egsholm, men der var også laster til f.eks. Orø og Bramsnæs.

Når skibene havde angivet lasten ved Rørvig, var sejladsen videre ind i Isefjorden og mellem købstæderne toldfri. Det giver tilsammen med sejladsforholdene usikkerhed om, hvorvidt angivelsen i toldbøgerne af den endelige destination er korrekt. For skibe til Roskilde og Holbæk er der ved brug af accise- og broregnskaberne mulighed for at kontrollere ankomsthavnen. I princippet skulle enhver ankomst i toldbogen nemlig tilsvares af en i accise- og broregnskabet. Ved en direkte sammenligning mangler der i accise-regnskabet for Roskilde 26 af de 64 anførte ankomster fra toldbogen 1731, og 13 ankomster i forhold til toldbogen 1733. Der er i

Prospekt af Holbæk set fra nord i 1816. Kirken er den i 1869 nedrevne Skt. Lucii Kirke. Længst mod vest ses havneanlægget og bag dette bygninger og malle fra Holbæk Slot. (Holbæk Museum).

acciseregnskaberne ingen poster, der ikke er anført i toldbogen. For Holbæks vedkommende viser sammenligningen en lignende uoverensstemmelse mellem toldbøger og broregnskaber. Kontrollen bekræfter, at mange skibe ikke sejlede til den angivne destination. De lossede enten ved en anden købstad eller sejlede direkte til modtageren uden om købstæderne. Mængden af de manglende ankomster tyder på, at netop den sejlads har været ganske omfattende, uden det er muligt at præcisere dens omfang nærmere. Ved at undgå anløb til en købstad sparede skibene diverse havneafgifter. Det kan ikke opfattes som direkte smugleri, idet de allerede havde angivet lasten ved Rørvig, men nærmere en overtrædelse af købstædernes monopol på handel i området.

Det var næsten udelukkende danske og norske skibe, der ankom til Rørvig. De udgjorde 90% af alle skibe fordelt med ca. halvdelen til hver. Hjemstedsbetegnelsen var imidlertid ikke en klart defineret betegnelse for, hvor skibet hørte hjemme. Det kunne enten være ejerens eller skipperens bopæl, skipperens borgerskab eller skibets overvintringshavn, der var afgørende for hjemstedet.⁷

Den lokale handelsflåde

Det var et meget begrænset antal skibe, der var hjemmehørende indenfor Rørvig toldsted. Indtil 1760 var der årligt 1-10 skibe med en samlet tonnage på 14-106 kmcl. De fleste havde hjemsted i Holbæk, mens de andre købstæder kun sjældent havde hjemmehørende skibe. I de følgende 15 år var der årligt kun 1-2 skibe hjemmehørende ved toldstedet. Derefter steg antallet igen, og i slutningen af 1700-tallet var der 10-15 med en tonnage på 91,5-185 kmcl. De fleste skibe/både var på mindre end 5 kmcl. De havde, ifølge de bevarede skibslist, hjemsted ved Rørvig, men der lå ingen købstad ved Rørvig, og hjemstedsbetegnelsen dækker formentlig over skibe/både fra hele området. Der var således skibe fra købstæderne, men sikkert også nogle, der havde hjemsted inden for toldstedet, men ikke i en af købstæderne. Det var de »lokale fragtmænd«, der blot skulle melde sig ved toldstedet for at sejle toldfrit inden for området.

Laster til toldstedet

Det er vanskeligt at lave præcise opgørelser over indførslen af varer til toldstedet. Det gælder særligt de mange laster med tømmer. De er opgjort i så mange forskellige dimensioner og kvaliteter, at en samlet opgørelse ikke er mulig. At tømmer var den mest almindelige varegruppe ses i toldbøgerne. Knap 50% af de ankomne skibe i 1731 og 1733 medbragte træ. Ud over træ var mur- og tagsten en anden almindelig vare. De kunne selvfølgelig afsættes i købstæ-

5. RA: Toldregnskaber »Holbæk og Rørvigs regnskaber for told, konsumtion m.v. 1730-1798«.

6. Indkommen tonnage for Kalundborg 1049,5 kmcl., og for de 4 største toldsteder: København 22736 kmcl., Århus 2653 kmcl., Ålborg 4894 kmcl. og Mariager 3778,5 kmcl. Møller 1981, bilag 4.

7. Møller 1981, s. 35 ff.

derne, men blev også brugt til at stabiliserer skibets bevægelser. Resten af indførslerne var en lang række købmandsvarer.

Vareudførsel fra toldstedet

I modsætning til de mange forskellige indførte varer var korn med enkelte undtagelser eneste artikel, der blev fragtet fra toldstedet. Bønderne i området solgte kornet til byens købmænd, der organiserede den videre transport.

Opsummering

I begyndelsen af 1730'erne var Holbæk den største købstad indenfor toldstedet, hvad angår søfart. Der ankom også laster til Roskilde og Frederikssund, men karakteristisk for de to byer var, at skibene sejlede derfra uden last. Nykøbing blev hovedsagelig brugt som central for udskibning af korn.

Karakteristisk for den danske provinssejlad var en kraftig orientering mod enten København eller Norge. Analysen af skibsfarten til Rørvig viser, at norske skibe ankommet fra en norsk havn udgjorde en betydelig andel af den samlede mængde skibe. De ankom hovedsagelig med træ, og sejlede fra toldstedet enten med kornvarer eller i ballast. Af danske skibe ankom en del fra København. De medbragte en række kolonialvarer fra ind- og udland. En anden gruppe af danske skibe var små både fra Helsingør, der ankom i ballast og sejlede fra Rørvig med mindre mængder korn. De resterende danske skibe ankom fra Ålborg og Århus med sild og salt. Foruden enkelte svenske var skibe fra hertugdømmerne de eneste udenlandske, der ankom til toldstedet. De medbragte hovedsagelig mur- og tagsten.

Kornvarer var den eneste større artikel fra toldstedet. Det blev hovedsagelig fragtet til Norge, men også København modtog korn fra toldstedet. Skibe, der ikke indtog en kornlast, sejlede i ballast fra toldstedet. De udgjorde mellem 30 og 40% af den udgående tonnage. Det er en betydelig andel, der særlig ud fra en økonomisk betragtning må have indtaget en last umiddelbart efter at have passeret toldstedet.

Havneadministrationen i Holbæk

I Holbæk var det magistraten, der organiserede administrationen af skibsbroen. Efter en periode, hvor administrationen var forpagtet ud, var det efter 1727 enten en af magistratens egne medlemmer eller en købmand, der opkrævede accise- og havneafgifter og opstillede broens regnskaber.⁸ Stillingen som broens administrator kunne være et supplement til magistratmedlemmernes beskedne løn.⁹

Regnskaberne blev hvert år, gennem amtmanden, indsendt til Rentekammeret. Rentekammerets revision var meget optaget af rent fiskale interesser, og opdagede derfor sjældent lokale uregelmæssigheder. Ud over revisionen var administrationen kun underlagt en beskeden kontrol. Amtmanden havde en generel pligt til at føre tilsyn med købstadsadministrationen. Hans funktion, som et administrativt mellemlid mellem lokal- og centraladministrationen, blev løbende udviklet igennem 1700-tallet, men alligevel har det for den lokale havnemester været enkelt, og sikkert ganske almindeligt, at pynte lidt på regnskaberne for at putte en ekstra rigsdaler i egen lomme.¹⁰

I Holbæk kan man i et enkelt tilfælde få et indblik i havneadministrationens omfattende mangler, der udviklede sig til direkte svindlen. I 1754 nægtede amtmanden at godkende regnskaberne for broen, efter at have opdaget en række uregelmæssige poster på regnskabet. Der blev efterfølgende nedsat en kommissionsdomstol, der skulle undersøge broens administration.¹¹ Domstolen udviklede sig til en omfattende sag med vidneafhøringer og indtil flere syn over broens tilstand. Efter 1 års undersøgelser fremlagde domstolen en række beviser for, at byens købmand havde udstedt falske regninger til broen. Det var sket efter aftale med broadministratoren, der havde brugt regningerne som bilag til regnskabet for derefter at trække pengene ud af regnskabet og beholde dem. Broadministrator Schougård, der samtidig var borgmester i byen, havde yderligere erklæret broen for at være i god og brugbar stand, mens den i virkeligheden var næsten ubrugelig. Selvom beviserne for svindlen, ifølge kommissionsdomstolen, var klare, blev borgmesteren kun dømt for en mindre del af anklageskriftet. Han skulle tilbagebetale beløbet, han havde svindlet for ialt 327 rdl., en bøde på 100 rdl. plus sagens omkostninger. Sagen betød, at det overordnede ansvar for broens administration blev frataget magistraten og lagt under stiftamtmandens tilsyn, der efterfølgende udnævnte broens administrator. Borgmesteren mistede altså jobbet som administrator men fortsatte, på trods af dommen, på sin borgmesterpost. Det må for nutiden være et udtryk for, at den begåede svindel ikke blev opfattet som noget særligt belastende, men som en almindelig forseelse i 1700-tallets lokalstyre. Schougård havde faktisk været borgmester siden 1730. Han underskrev hvert år broregnskaberne, inden de blev indsendt til revision. Det er derfor nærliggende at tro, at svindlen ikke begrænsede sig til perioden 1755-1757, men i et vist omfang også fandt sted i perioden før 1755. Sagen viste også, at byens købmænd havde været særdeles aktive i den begåede svindel. Det er interessant, fordi det netop var nogle af byens købmænd, der efterfølgende blev udnævnt til at udfærdige broens regnskaber. Der er således intet, der tyder på, at sagen blev indledningen til en ændret praksis i havneadministrationen.

8. Om havneadministrationen før 1731. Smith.

9. Linde, s. 16-20.

10. Helle Linde anser havneadministrationen for et af de områder i lokaladministrationen, der hyppigst gav anledning til underslæb og bedrageri. Linde, s. 7.

11. LA: Holbæk Rådstue »Kommissionsakt til undersøgelse af skibsbroen 1755-1757.«

Havnens indtægter

I vinteren 1731 var havneanlægget i Holbæk blevet kraftigt ødelagt af is og blæst. Det gav magistraten anledning til at overveje, hvordan man i fremtiden skulle skaffe midler til vedligeholdelsen.¹² Gennem stiftamtmanden rettede man henvendelse til Kongen og søgte om ret til at opkræve en særlig afgift på alle ind- og udgående varer. Som noget særligt for Holbæk opnåede magistraten ret til at opkræve afgiften.¹³ Den blev fastsat til 0,5% af værdien på den enkelte vare, dog med undtagelse af dem der var ejet af byens købmænd. De kunne nøjes med at betale 0,25%.¹⁴ I hele perioden 1731-98 udgjorde afgiften, der allerede fra 1735 blev forhøjet til 1% for alle varer, indtægtsgrundlaget for broens vedligeholdelse. Den indbragte årligt 66-839 rdl. Indtægten var naturligvis afhængig af den ind- og udførte varemængde, men det er karakteristisk, at pristigninger i slutningen af perioden havde en særdeles positiv indflydelse på indtægten. Af andre indtægter modtog broen en mindre del af acciseafgiften (8 rdl. årligt). Nogle år indbragte den ellers over 100 rdl., men hovedparten blev brugt til magistratmedlemmernes løn.¹⁵ Broen havde hvert år således en ganske pæn indtægt. Den blev hovedsagelig anvendt til afdrag på gæld, der var optaget i forbindelse med reparationer og vedligeholdelse. En anden fast udgift var lønnen til broadministratoren. Han modtog årligt 20-40 rdl. Havnen blev kun dårligt vedligeholdt, men spørgsmålet er, hvor stor indflydelse havneforholdene har haft for søfarten. Det kan ikke besvares fyldestgørende, men i broregnskaberne kan man konstatere, at der gennem hele perioden kom ganske store skibe til Holbæk. Det har været besværligt at laste og losse, men det har altså ikke afholdt dem fra at anløbe Holbæk. Derimod har det nok for de hjemmehørende skibe haft betydning, om det var sikkert at overvintrere ved broen. To indberetninger fra magistraten antyder, at hjemmehørende skibe ikke overvintrede ved skibsbroen. Ifølge broregnskaberne sejlede de også i det sene efterår fra Holbæk og vendte først tilbage med en last i foråret.

Ankomne skibe

Hvert år ankom omkring 100 skibe til Holbæk. Antallet var ret konstant. Der var kun enkelte afvigelser gennem perioden. I perioden 1758-1769 lå antallet overvejende under 100, mens der i 1790'erne var en markant stigende tendens. Der var en betydelig variation i størrelsen på skibene. En del af ankomsterne var mindre både under 5 kmcl., men der kom også større skibe på op til 50 kmcl. Den samlede tonnage er i forhold til antallet en bedre indikator for aktiviteten på havnen. Desværre indeholder broregnskaberne kun indtil 1765 oplysninger om skibenes størrelse. De viser, at skibene gen-

12. Smith, s. 28.

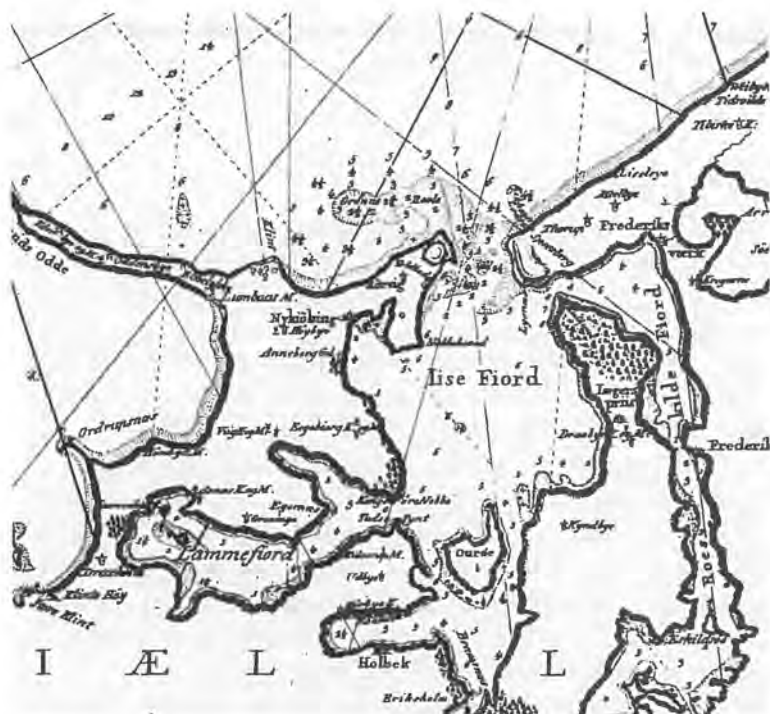
13. I flere andre danske provinshavne blev der opkrævet forskellige tilsvarende afgifter. Mikkelsen og Hammer.

14. RA: Købstadsregnskaber »Holbæk købstads regnskaber 1733«.

15. Ibid.

16. Monrad-Møller 1981.

Fjordsystemet med Isefjorden og Lammefjorden. Udsnit af Poul Løvenørns store »Kart over Kattegatet«, trykt af Søkort-arkivet i 1820.



nemsnitligt var på 10-12 kmcl. For perioden efter 1765 må det ud fra den generelle udvikling af provinsskibsfarten antages, at skibenes størrelse voksede, således at den samlede tonnage til Holbæk i den senere periode også var voksende.¹⁶

Vareomsætning

Et barometer for svingningerne i søfarten på Holbæk er mængden af de ind- og udgående varer. Sammenhængen mellem ind- og udførsel for samme år er markant. I praksis har det været fragten af korn og indtjeningen derfra, der var bestemmende for, hvor mange varer købmændene kunne indføre. Det forekommer kun tre gange på 66 år, at værdien af de indgående varer overstiger værdien af de udgående. Når man skal undersøge svingningerne i handlen, kan man derfor anvende udførslen som eksponent for ændringerne i handelens omfang.

Gennemsnitligt blev der eksporteret knap 20.000 tdr. korn årligt, men der var betydelige svingninger perioden igennem. I begyndelsen af 1750'erne og midten af 1770'erne var eksporten stigende til omkring det dobbelte, mens der i 1740'erne og 1780'erne kun blev eksporteret det halve af gennemsnittet. Fra perioden efter 1789 findes der, udover toldbøgerne fra 1796 og 1798, ikke talmateriale for korneksporten. I 1796 og 1798 blev der eksporteret omkring 40.000

tdr. fra hele toldstedet.¹⁷ Det må formodes, at en betydelig andel blev udskibet fra Holbæk således, at 1790'ernes korneksport fra Holbæk lå tæt på gennemsnittet.

Kontrol af administrationen

Mellem 1757 og 1769 findes både broregnskaber og måler- og vejerprotokoller bevaret, og det er derfor muligt at sammenligne de opgivne tal for korneksporten. Som eksempel har jeg valgt 1757, der udtrykker den generelle tendens. Det er ikke overraskende, at der i hver af de to kilder er anført poster, der ikke findes i den modsvarende kilde. Det drejer sig ialt om 800 tdr. korn i måler- og vejerprotokollen og 700 tdr. i broregnskabet. Med to undtagelser er de enkelte poster på 100 tdr. eller derunder. Der kan være flere årsager til uoverensstemmelserne mellem de to kilder. Hvad angår poster i måler- og vejerprotokollen, der ikke findes i broregnskabet, er det ikke svært at forestille sig mindre både, der har kunnet unddrage sig havneafgiften. De har hurtigt kunnet fylde lasten og forsvinde, uden det blev bemærket. Posterne i broregnskabet, der ikke findes i måler- og vejerprotokollen, skyldes formentlig, at man i forvejen har kendt den udskibede kornmængde, og den er derfor ikke blevet målt.

En anden form for uoverensstemmelser er de tilfælde, hvor det samme skib er opført i begge kilder, men med forskellige mængdeangivelser. 25% af samtlige angivelser i broregnskabet 1757 afviger således fra de opgivne tal i måler- og vejerprotokollen. Hovedparten er opgivet med den mindste mængde i broregnskabet. Det er vanskeligt at vide præcist, hvordan afvigelserne mellem de to kilder er opstået, men købmændene, der ejede kornet, har haft en interesse i at få den mindst mulige kornmængde opført i broregnskabet. Det kunne spare dem for en del af told- og havneafgifterne. De kan mod bestikkelse have presset broadministratoren til at nedskrive kornmængden i forhold til måler- og vejerprotokollen. Det er usandsynligt, at broadministratoren ikke har været vidende om afvigelserne i forhold til måler- og vejerprotokollen. I det lille lokalsamfund har broadministratoren uden tvivl haft et nært kendskab til den kongelige måler og vejer. Det er derfor nærliggende at karakterisere forholdet som en organiseret form for bedrageri mellem broadministratoren og ejerne af det udskibede korn.

Købstadens egne skibe

Som nævnt var handelsflåden inden for Rørvig toldsted ikke ret stor. I Holbæk var der i perioden indtil 1760 1-5 skibe/både hjemme-hørende. Derefter var der kun én båd i 1764, én skonnert i 1765 og

én jagt 1783-1798 hjemmehørende ved Holbæk. Eneste periode, hvor skibe fra Holbæk også udgjorde en væsentlig andel af søfarten til/fra Holbæk, var 1747-1752. I den periode blev 25-30% af kornet fragtet på skibe fra Holbæk. Skibene sejlede ikke kun korn fra Holbæk. De ankom også med forholdsvis store mængder købmandsvarer fra ind- og udland. I 1752 var skipper Hans Olsen med sin 24,5 kmcl. galiot således i Bordeaux. Han ankom til Holbæk med 150 oksehoveder fransk vin, 4 oksehoveder brændevin og en masse andre forskellige købmandsvarer, der tilsammen havde en værdi på 1800 rdl.¹⁸ I samme år ankom skipper Jens Jensen Samsøe med sit 30 kmcl. skib til Holbæk. Han havde været i Nantes efter 16 læster salt.¹⁹ Lasterne fra udlandet var en sjældenhed, men 1750-1753 importerede lokale købmænd hvert år købmandsvarer direkte fra Frankrig. Det vidner om en økonomisk styrke, at byens købmænd havde mulighed for selv at importere varerne, og står i modsætning til den gennemsnitlige lokale deltagelse i søfarten 1731-1798.

Det man kan overveje er, hvorfor der ikke var flere skibe hjemmehørende i Holbæk og inden for hele toldsteder? Som vist i de foregående afsnit blev der både ind- og udført varer til Holbæk i et betydeligt omfang. Der var altså muligheder for, at lokale skibe kunne få laster både til og fra købstaden, og derfor er det underligt, hvis lokale købmænd og andre investorer fravalgte skibsfarten som indtægtskilde. Det var selvfølgelig en betydelig og ofte usikker investering at købe et anvendeligt skib, men som regel blev investeringen delt på flere anparter netop for at sprede risikoen.

Perioden 1749-1753 er undtagelsen fra det generelle billede. I den korte periode var den samlede tonnage op mod 100 kmcl. for skibe fra Holbæk. Det er vanskeligt at pege på én direkte årsag til, at der netop i denne periode var en betydelig større handelsflåde end gennemsnittet. Det var formentlig en kombination af flere faktorer. For det første har de lokale købmænd været driftige og haft en positiv tro på, at skibsfarten kunne indbringe dem en fornuftig indtjening. En skibsliste i magistratens kopibog fra 1748 har således opført en galiot på 24,5 kmcl.²⁰ Ifølge listen var skibet bygget samme år i Holbæk.²¹ Det har krævet en ganske betydelig investering og må være afledt af en positiv tro på fremtiden. Den ind- og udførte tonnage var i samme periode også stigende. Det gælder især kornudskibningen. Det var selvfølgelig en forudsætning for skibsfarten, at der var gods at fragte, men det er umuligt at afgøre, om stigningen i trafikken skyldes den stigende skibstonnage eller det omvendte forhold var gældende.

De ydre rammer for skibsfarten kunne være en anden forklaring på den beskedne handelsflåde, men selvom problemerne med af overvintre ved skibsbroen var reelle nok, var de formentlig ikke større end ved landets øvrige havneanlæg.

17. RA: Toldregnskaber »Holbæk og Rørvigs regnskaber for told, konsumtion m.v. 1796-1798«.

18. RA: Købstadsregnskaber »Holbæk købstads regnskaber 1729-60«. 1 oksehoved = 231,8 liter.

19. 1 fransk saltæst = 18 tonder à 178 potter.

20. LA: Holbæk rådstue »Magistratens kopibog over udgæede breve 1748«.

21. Albert Thomsen beskriver, hvordan et egentlig skibsværft blev grundlagt i 1855. Med galiotten fra 1748 tyder noget på, at der også før 1855 blev bygget skibe i Holbæk. Thomsen s. 548ff.



Den smukke forside af Rorvig toldregnskab for 1784. Nederst en tidstypisk krolle til at udfylde den tomme plads. Regnskabet er indsendt af tolder Jens Arhe til revision i Rentekammeret i København. (Rigsarkivet, Reviderede regnskaber 1660-1848, Toldregnskaber).

Sammenligning af købstædernes søfart

På flere punkter er der mulighed for at sammenligne størrelsen af søfarten til toldstedets købstæder. Med de bevarede toldbøger fra 1731 og 1733 kan det fastslås, at Holbæk var den dominerende søfartsby i området. Først med toldbogen fra 1796 findes der igen præcise tal for den indbyrdes fordeling af søfarten, men en række andre faktorer understreger, at Holbæk også i perioden mellem 1733 og 1798 fastholdt positionen som den største søfartsby i om-

rådet. Mens der til Holbæk i gennemsnit anløb 100 skibe årligt, var der en meget stor variation i antallet af ankomster til de øvrige købstæder. Købstædernes tætte beliggenhed i Roskilde fjord gør det umuligt at adskille den indbyrdes fordeling, men hvis Roskilde fjord opfattes under et, var søfarten i området kun på størrelse med den til Holbæk, og ingen af købstæderne havde altså alene en søfart, der tilsvarede den til Holbæk. Det var særligt efter, der også begyndte at anløbe skibe til Frederiksværk, at Roskilde fjord tiltrak en betydelig andel af toldstedets søfart. I 1796 gik knap 40% af skibene fra toldstedet videre til Roskilde fjord.²²

Kornudskibningen er et andet mål for den indbyrdes fordeling af søfarten. Fra havnen i Holbæk blev der i perioden 1731-1751 udskibet 46-79% af den samlede kornmængde fra toldstedet, og det har altså været det dominerende udskibningssted for korn. Efter 1751 kendes den totale udskibning fra toldstedet ikke før 1796-1798. Fra Holbæk blev der også i perioden efter 1751 udskibet 15-20.000 tdr. korn, og derfor kan Holbæks dominans i kornudskibningen kun forrykkes, hvis der for hele toldstedet var en stigende tendens i kornudskibningen efter 1751. Tallene fra 1796-1798 ligger omkring 40.000 tdr., og der er således intet, der tyder på, at det skulle være tilfældet. Det eneste andet sted hvor der, ifølge kilderne, blev udskibet korn, var fra Nykøbing. Det er formentlig et udtryk for, at skibe fra Roskilde og Frederikssund ikke indtog kornlaster ved købstæderne, men ved et af de små ladesteder i området. De forholdsvist beskedne mængder fra Nykøbing udgjorde sammen med udskibningen fra Holbæk nemlig ikke den samlede udskibning fra toldstedet. Udskibningen fra ladestederne var en »gråzone«, hvor kontrollen ikke altid var fuldkommen. Skønsmæssigt udgjorde udførslen fra ladestederne 25-35% af den samlede udskibning fra toldstedet.

Opsummering 1731-1798

Udviklingen i antal skibe ankommet til Rørvig toldsted er vist i tabellen. Der er et stort spænd mellem de bevarede kilder. Hvordan sejladsen præcist udviklede sig, kan man derfor i høj grad kun give forsigtige bud på. Tabellen viser dog, at søfarten i de 67 år mellem 1731 og 1798 var kraftigt stigende.

Ankomne skibe Rørvig toldsted

	1731	1733	1796	1798	Stigning 1731-98
Antal skibe	203	216	277	333	64 %
Kmcl. ialt	2187	2358	4759	5918	170 %
Kmcl. pr. skib	11	11	17	18	64 %

(Kilde: RA: Toldregnskaber »Holbæk og Rørvigs regnskaber for told, konsumtion m.v. 1731-1798«).

22. RA: Toldregnskaber »Holbæk og Rørvig regnskaber for told konsumtion m.v. 1731-1798«.

Alene antallet af skibe til toldstedet steg med 64⁰%. En endnu større stigning får man, når man anvender den mere relevante tonnangeangivelse. Tonnagen til toldstedet steg med 170⁰%. Det var altså til en hvis grad antallet, men mere markant størrelsen på skibene, der voksede i perioden 1731-1798. Det »gennemsnitlige« skib til toldstedet var i 1731 på 11 kmcl., mens det i 1798 var vokset til 18 kmcl. Stigningen i både antal og tonnage til toldstedet var sammenfaldende med en tilsvarende stigning for landets øvrige toldsteder.³³

Den præcise viden om, hvornår søfarten i området steg, kan man som sagt kun give forsigtige bud på. Hvis man forudsætter en sammenhæng mellem en vækst for søfarten og en stor lokal handelsflåde, ser det ud som om, det var i perioden omkring 1750 og 1780-1798, at søfarten voksede kraftigt i området. Det kan sammenholdes med henvisningerne til toldbøgerne i Roskildes acciseregnskaber. Der tyder det på en mere jævn fremgang, der for alvor sætter ind omkring 1760.

En anden metode kunne være at se på, om der var særlige konjunkturudsving, der kunne forklare en stigning i søfarten. I København voksede indbyggertallet voldsomt i det meste af 1700-tallet. Det skabte et stærkt stigende behov for tilførsel af korn og brænde. Den korte afstand fra Isefjordsområdet til København gjorde det naturligt for lokale købmænd at satse på den stigende efterspørgsel i København. Ifølge Hans Chr. Johansen var det især mellem 1740-1760 og omkring 1780, der fra København var en stærk stigning i behovet for tilførsler.³⁴ For hele landet var det netop også i de to perioder, handelsflåden voksede kraftigt, og meget tyder på, at det stigende behov i København også havde en afsmittende effekt på Rørvig toldsted. Sammenhængen er særlig tydelig i 1750'erne, hvor kornudførslerne fra Rørvig toldsted steg kraftigt. Også i 1770'erne steg kornudførslen fra Nykøbing og Holbæk ganske kraftigt, men der var baggrunden for stigningen en anden. I den periode anløb engelske skibe toldstedet for at laste store mængder korn.

Omkring 1780 var der hverken fra Holbæk eller Nykøbing en stigende kornudførsel til København. Alligevel tyder meget på, at søfarten fra 1780 og perioden ud oplevede en stabil fremgang. Det gælder særligt for den lokale handelsflåde, der overtog omkring 35% af sejladsen til toldstedet. I slutningen af 1700-tallet var der mange Rørvigbåde, der hentede varer i København. I 1796 afgik 97 skibe fra København til toldstedet. De 20 var hjemmehørende i København, mens en betydelig del af de resterende var skibe fra toldstedet.³⁵ Det siger noget om, at de lokale købstæder var inde i en positiv udvikling, der rakte ud over de udefra kommende konjunkturændringer.

Afslutning

Inden for Rørvig toldsted fandtes købstæderne Holbæk, Nykøbing, Frederikssund, Roskilde og fra midten af 1750'erne Frederiksværk. De havde alle et større eller mindre havneanlæg, der i deres opbygning var ganske primitive. Købstæderne var dog ikke den eneste mulighed for søfarten. Rundt omkring i toldstedets område var der i tilknytning til godser og større gårde flere ladesteder. Det antages, at der gennem disse ladesteder var en ganske pæn aktivitet, der således gik forbi købstæderne. Sejladsen til ladestederne var, når det drejede sig om korn, brænde og andre trævarer helt lovlig, men de blev formentlig også brugt til til at laste og losse andre ulovlige varer som f.eks. vin og spiritus.

I toldregnskaberne fra 1731 og 1733 kan man se, at der i forhold til landets øvrige toldsteder ankom mange skibe til Rørvig. Med en samlet ankommen tonnage på 2358,5 kmcl. i 1733 var Rørvig landets 5. største toldsted. Sæsonen for sejladsen lå i tiden april-november. Vintervejret og de primitive havneforhold udelukkede sejlads om vinteren.

Karakteristisk for sejladsen var den meget enkle sammensætning af de ind- og udførte varer. Til toldstedet ankom to varegrupper. Enten var det træ fra Norge eller laster med forskellige købmandsvarer hentet i København. I hovedsagen var det norske skibe, der ankom med trævarerne, mens købmandsvarerne blev fragtet på danske skibe. Den gennemsnitlige størrelse på skibene var 10-15 kmcl. Hvad angår udførslen fra toldstedet var der kun én varegruppe – nemlig korn. Det understreger købstædernes og søfartens store tilknytning og afhængighed til landbruget. Kornet var eneste mulighed, hvis de skulle have en last fra toldstedet. I 1731-1733 var Holbæk det helt dominerende udskibningssted. 60-70% af toldstedets korn blev udskibet fra Holbæk. I Nykøbing blev udskibet ca. 30%, mens resten var udskibet ved et af områdets ladesteder. Fra Roskilde og Frederikssund blev der, ifølge de officielle regnskaber, kun i et meget begrænset omfang udskibet korn. Det tyder altså på, at bønderne omkring Roskilde fjord havde andre afsætningsmuligheder. Det er nærliggende, at der via landevejen kunne afsættes korn til København. Den kronologiske udvikling for områdets søfart var karakteristisk ved, at den enkle varesammensætning fastholdes gennem perioden. Også dominansen af danske og norske skibe forblev uændret. I begyndelsen af 1770'erne ankom dog flere engelske skibe for at laste store mængder korn.

For hele toldstedet gælder, at søfarten i perioden 1731-1798 var stærkt voksende. Væksten i antallet af skibe var på 64%, men hvis stigningen udregnes ud fra den ankomne tonnage var den på 170%. Mest markant var altså væksten i skibenes størrelse. Udviklingen for toldstedet var sammenfaldende med en tilsvarende landsdæk-

23. Antal skibe og tonnage ankommet til alle landets toldsteder i 1733 og 1798 findes i Monrad-Møller 1981, bilag 4 og 6.

24. Johansen 1982.

25. RA: Toldregnskaber »Holbæk og Rørvigs regnskaber for told, konsumtion m.v. 1796«.

kende vækst for søfarten. Til Holbæk ankom hvert år mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{2}$ af samtlige skibe fra toldstedet. Købstaden bevarede således frem til 1798 stillingen som den største havn inden for toldstedet.

Karakteristisk for en del af de skibe, der ankom og afgik ved købstæderne var, at de sejlede i ballast. Den indkomne ballast til toldstedet kan i hovedsagen forklares med de mange mindre skibe og både fra Helsingør, der toldfrit hentede korn i området. Årsagerne til den udgående ballast kan derimod være vanskeligere at klarlægge. Ud fra en økonomisk betragtning sejlede skibene ikke i ballast over længere distancer. Skibene kan nemt have sejlet i ballast fra en købstad i toldstedet til en anden, men tilbage står de skibe, der, når de nåede Rørvig for udadgående, stadig ingen last havde. Lokale eksempler tyder på, at nogle skibe virkelig kun sejlede med last den ene vej, mens resten må antages at have indtaget en last umiddelbart efter at have passeret toldstedet.

Med den omfangsrige sejlads til toldstedet var det nærliggende, hvis områdets købstæder også havde en betydelig handelsflåde. Overraskende har undersøgelsen vist, at købstæderne ikke kvantitativt havde en handelsflåde, der stod i et rimeligt forhold til sejladsen på toldstedet. I enkelte perioder var det kun Holbæk, der havde mere end 1-2 hjemmehørende skibe. Det har ikke været muligt at klarlægge årsagerne til den manglende lokale handelsflåde. Det kræver en nærmere undersøgelse af købstædernes økonomiske strukturer.

Et andet og sidste emne, der er blevet berørt, var forholdet mellem søfarten på købstæderne og landbruget. I sidste halvdel af 1700-tallet blev landbruget kraftigt moderniseret. Sammenfaldende med en international højkonjunktur skabte det generelt gunstige betingelser for søfarten. Det viser sig ved den stigende sejlads til toldstedet i slutningen af 1700-tallet. Der var intet alternativ til søvejen som handelsvej, men søfarten var i udbredt grad afhængig af et velfungerende landbosamfund.

Kilde- og litteraturliste

Rigsarkivet (RA)

1) Kommercekollegiet

»Relationer over de danske stifters tilstand, indsendt i henhold til cirkulære gennem Rentekammeret 25/7-1735«

2) Rentekammeret

»Danske kammer. Diverse sager. Indberetning med besvarelse til de af finansråd Oeder stillede spørgsmål.... af juli 1771« (Rtk. 235.18-19)

3) Toldregnskaber

»Holbæk og Rørvigs regnskaber for told, konsumtion m.v. 1730-1798«

»Roskildes regnskaber for told, konsumtion m.v. 1735-1778«

4) Købstadsregnskaber

»Holbæk købstads regnskaber 1729-1760«

»Roskilde købstads regnskaber 1730-1766«

5) Generaltoldkammeret

»Danske og norske konsumtionskontor. Danske sager 1773-1778. Alfabetske vareregistre om ind- og udførsel ved toldstederne under Sjællands stift 1764-1770 og 1771-1774« (122.020 og 222.023)

Landsarkivet for Sjælland (L-A)

1) Holbæk rådstue

»Magistratens kopibøger over udgåede breve 1731-1798«

»Kommissionsakt til undersøgelse af skibsbroen 1755-1757«

»Regnskaber for skibsbroen 1783-1797«

»Måler- og vejterprotokol 1702-1797«

»Byens befalingsmænd vedr. 1749-1835«

2) Nykøbing rådstue

»Måler- og vejterprotokol 1758-1791«

3) Roskilde rådstue

»Havnekommissionens forhandlingsprotokol 1821-1869 (indeholder skibsbro-regnskaber 1765-1792)

4) Holbæk amt

»Breve og dokumenter told og konsumtionvæsenets vedr. 1720-1782«

5) Sjællands stiftamt

»Købstædernes div. årlige indberetninger 1765-1802«

Becker-Christensen, Henrik: »Dansk Toldhistorie bd 2. Protektionisme og reformer 1660-1814« (Kbh. 1988).

Hammer, Helge: »Handel og Søfart på Kalundborg 1730-1798« (Speciale fra Københavns Universitet 1975).

Johansen, Hans Chr.: Anm. af Anders Monrad Møllers »Fra galeoth til galease« i Historisk Tidsskrift bd. 82 (1982-83) s. 147-154.

Linde, Helle: »Magistrat og Borger. Købstadstyret på Sjælland omkring 1750 med særlig hensyntagen til forholdene i Helsingør, Roskilde, Næstved og Holbæk« (Århus 1978).

Mikkelsen, Jørgen: »By – Land – Ovrighed. Studier i sjællandske købstæders økonomi og administration ca. 1740-1807 med særlig henblik på Korsør, Skælskør og Slagelse« (Kbh. 1995).

Monrad Møller, Anders: »Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. årh.« (Esbjerg 1981).

Smith, Otto: »En dansk købstadshavn. Fra middelalder til nutid. Holbæk skibsbro – Holbæk havn« (Holbæk 1925).

Sundbo, Arne: »Frederikssunds og købstaden Slangerups historie« bd. I (Kbh. 1931).

Thomsen, Albert: »Holbæk Købstads Historie« bd. I-II (Holbæk 1936-42).

Om håndskrevne lærebøger på Søkadetakademiet

1700-tallets søkadetter brugte under deres uddannelse meget tid på at afskrive lærebøger i de vigtigste fag, navigation, artilleri og matematik. Afskrivningen var møjsommelig og tidsrøvende, og kadetterne betalte sig sågar fra besværet, når de havde råd til det. Søkadetakademiets historiker, H. C. A. Lund skriver om fænomenet, at »Kadetterne anvendte en urimelig Tid med at afskrive de Pensa i Matematik, Artilleri og Navigation, der krævedes af dem. Denne »Indføring i Bøgerne«, som det kaldtes, fandt Sted i selve Undervisningstiden...«.¹

Men var afskrivningen virkelig urimelig spild af tid? Det spørgsmål kan kun besvares, hvis man undersøger de bøger, som kadetterne skrev af. En sådan undersøgelse rummer spændende perspektiver. For den viser blandt andet, at vi må tage vores viden om 1700-tallets maritime uddannelse i København op til revision.

Søkadetakademiet

Siden Christian IV's dage er der blevet uddannet søofficerer i København. I 1701 oprettedes Søkadetakademiet, der som institution lever videre den dag i dag under navnet Søofficersskolen. Søkadetakademiet havde det praktiske mål at uddanne danske søofficerer. Admiralitetet ønskede at forberede kadetterne til alle aspekter ved officerernes liv og arbejde i Flåden. Derfor blev der undervist i både dans, fægtning, tegning og religion ud over de mere praktiske fag navigation, artilleri og matematik.

Kadetternes sociale baggrund var i 1700-tallet for den største dels vedkommende militære eller embedsborgerlige hjem.² Som noget usædvanligt i samtiden var der ingen sociale begrænsninger for, hvem der kunne blive optaget i Søkadetkorpset. Et andet særkende ved Søkadetakademiet var, at det sprog, der blev undervist på, lige fra begyndelsen i 1701 var dansk.³ På Københavns Universitet var sproget latin, som generelt var de lærdes sprog.

Kongens skibbyggeri på Flådens arealer i København dannede et innovativt og inspirerende miljø for søkadetterne. Her kunne de følge byggeriet af de store orlogsskibe og fyre kanoner af ud over Drogden, når de skulle øve. De kunne også følge introduktionen af ny teknologi til Danmark, som for eksempel i 1790, hvor Danmarks første dampmaskine blev stillet op i ankersmedjen på Gammelholm.

Søkadetakademiet havde ikke lokaler på selve Holmen, men boede 1727-1787 i det pragtfulde palæ i Bredgade, der i dag huser Østre Landsret. Bygningen var oprindeligt opført som operahus, men blev aldrig anvendt til sit oprindelige formål.

Der fandtes en anden militær uddannelsesinstitution i København, nemlig Landkadetakademiet. Det blev oprettet i 1713. Militærhistorikeren Gunner Lind har argumenteret for, at Søkadetakademiet var forbillede for Landkadetakademiet.⁴ På Landkadetakademiet foregik undervisningen på tysk frem til 1774. Men på mange måder lignede de to akademier hinanden i deres metoder. Blandt andet lagdes der stor vægt på tegning begge steder.⁵ Søkadetter, der ikke kunne tåle søen og blev søsyge, kunne gå over til Landkadetakademiet.⁶

Lærebøger skrevet med skønhed og præcision

Søkadetternes håndskrevne lærebøger handlede henholdsvis om »Navigationen«, »Sø- og Landartilleri« og »Geometrien og Tilgiffen«. Kun bøger fra disse tre fag er bevaret til i dag, og der er ikke noget der tyder på, at man brugte lignende bøger i andre fag. Disse fag blev omtalt som hovedvidenskabene, og de håndskrevne lærebøger udgjorde disse fags grundpensum.

Det første, der slår en, når man betragter kadetternes bøger, er den store vægt, der blev lagt på skønhed og præcision ved skrivningen af bøgerne. Håndskriften er sirlig og elegant, og der er meget langt mellem skrivefejlene.⁷ Derudover er der mange meget smukke tegninger og figurer i bøgerne. Når man for eksempel skulle beregne højder af fjerne tårne og lignende, tegnede man ikke bare en trekant for at vise punkterne ABC i forhold til formlen og beregningen. Nej, man tegnede et smukt lille klippelandskab med et tårn, som man ville kunne se det på samtidens populære romantiserende kobberstik. Man skal kigge godt efter for at få øje på linien og punkterne ABC.

Sådan noget kunne kadetterne nemlig, idet de på Søkadetakademiet modtog tegneundervisning på et meget højt niveau. En del af denne undervisning bestod i, at kadetterne skulle kopiere kobberstik af internationalt kendte kunstnere. Tegneundervisningen modtog kadetterne primært, for bedre at kunne tegne landkendinger og lignende. Men de tegnede også, fordi det var en del af almen dannelse for søofficerer både at kunne tegne og i det hele taget kende malerkunstens mestre. Det var habile lærere, der underviste i tegning på akademiet. Læreren Jakob Fosie, der underviste et par generationer kadetter i årene 1738-1760, formidlede gennem sin undervisning den vesteuropæiske kunst og især den da herskende stilretning, rokokoen, til Danmark.⁸

1. H. C. A. Lund, Søkadet-Korpsets Historie 1701-

1901, Kbh. 1901, s. 243-244.

2. Erik Reske Nielsen, »Nationale og sociale forhold i søofficerskorpset 1660-1919«, se især tabel s. 121, i Jyske Samlinger, ny række, bd. 1, 1950-52.

3. R. Steen Steensen, Søofficersskolen gennem 250 Aar 1701-1951, Kbh. 1951, s. 66.

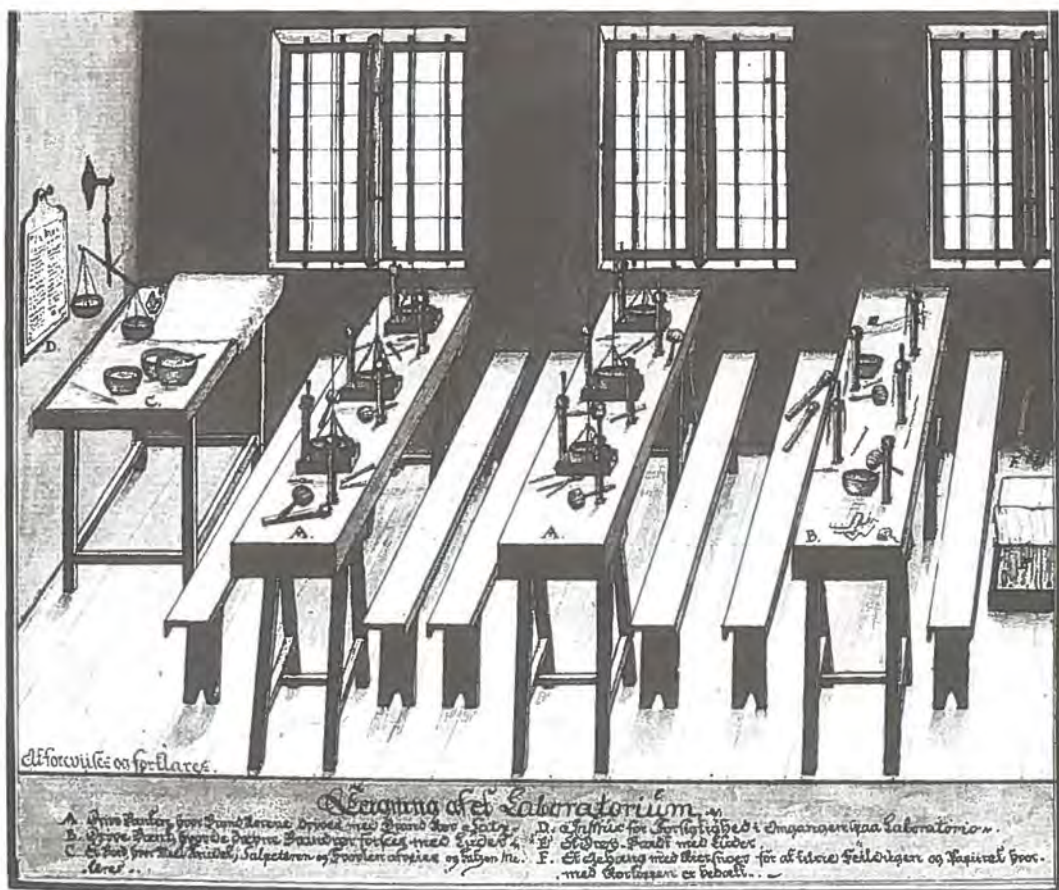
4. Gunner Lind, Den dansk-norske hær i det 18. århundrede. Optimering, modernisering og professionalisering, i Historisk Tidsskrift bd. 86, 1986, s. 50.

5. Søkadetternes tegninger findes på Rigsarkivet: Søetaten, III Søkadetakademiet 1749-94, Frihåndstegning udført af kadetterne, 35 bd.

6. Steensen, 1951, s. 35-36.

7. Av Frederik Zimmers Optegnelser 1717-1756, udgivet af A. Zimmer, Horten 1927, s. 35.

8. Otto Andrup i Weilbachs Kunstnerleksikon, bd. 1, 1947, s. 326-327.



Efter fælles forlæg

I kadetarbejdernes tegninger og illustrationer ligger der en vis portion selvstændighed og kunstnerisk frihed. Det samme gælder bestemt ikke indholdet af opgaverne. De består af fuldstændig bevidstløs afskrift. Indholdet af regnestykkerne er fuldstændig identiske i de fleste tilfælde. En systematisk sammenligning mellem de forskellige håndskrevne lærebøger, giver det forbløffende resultat, at de af indhold er fuldstændig identiske, skønt der er mere end 50 år imellem den ældste og den yngste!

Den eneste sandsynlige forklaring på, den store lighed mellem de forskellige kadetters bøger, er at de er lavet efter et fælles forlæg. Sådanne fælles forlæg må have eksisteret i hvert fald i 1730'ernes slutning, men nok også før.

Søkadetterne var i gennemsnit ca. 16 år gamle, da de afskrev bøgerne. Kadetternes unge alder gør, at man ikke ville kunne forvente et selvstændigt arbejde fra deres hånd.

På Rigsarkivet findes et sæt af særligt fint indbundne kadetbøger,

Et krudtværksted med drivbænke og forskellige andre redskaber, afbildet i sotsjefmester H. M. Billes (1732-1788) håndskrevne lærebog i artilleri, 1772. (Rigsarkivet, Søkadetakademiet).

der ikke har tilhørt nogen enkelt kadet. På bindet er med guld trykt »Søcadet Academiets«, hvor der normalt er trykt kadettens navn. Disse bøger må være de fælles forlæg, som kadetterne skrev af efter. En af disse bøger er særlig interessant, eftersom den er signeret af forfatteren, søtøjmester Hans Bille. På første side af lærebogen har forfatteren selv skrevet: »Systema af Artillerie-Sciencen, til Information for Søe-Cadetterne, efter ordte allerunderdanigst forfattet af Hans Bille, Capitain til Søes og Søe-Tøjgmester. Siøe-Etatens Tøihuus den 20de July 1772«. I sin sørgetale over Hans Bille, der døde i 1789, nævner søkadetternes historielærer, digteren Thomas Thaarup, det nye »Artillerie-System, for dette Academi [Søkadet-akademiet], som agtes og bruges«.⁹

H. M. Bille indlagde sig i øvrigt megen fortjeneste som søtøjmester. Han styrede Søjhuset med dygtighed, havde stor teknisk indsigt, og var en glimrende konstruktør af nye kanoner.¹⁰ Med Billes artilleribog fra 1772 havde Søkadetakademiet en tidssvarende lærebog af høj kvalitet. Den forblev i brug helt frem til 1820'erne. På det tidspunkt var den dybt forældet, og adskillige nye artillerityper var således slet ikke repræsenteret i søkadetternes grundpensum.

I H. M. Billes artilleribog fra 1772 finder man hist og her interessante spor af, hvordan undervisningen foregik på Søkadetakademiet på den tid. Ved siden af de ofte meget smukke, farvelagte tegninger af kanonerne og deres tilbehør har Bille nemlig med rødt blæk skrevet: »At forevises og forklares«, dette er aldrig kopieret over i de andre artilleribøger. Denne lille sætning viser, at medens det blev overladt til kadetterne selv at kopiere det øvrige indhold uden nærmere forklaringer, var tegningerne genstand for en decideret undervisningssituation. Om lærerne så fulgte Billes anbefaling kan ikke undersøges. Men hvis der havde været forklaringer til det skriftlige indhold, ville der have været større forskel på indholdet i de forskellige kadetarbejder. Kadetarbejderne ville da have haft karakter af individuelle noter, hvilket de ikke har.

Der er næsten aldrig foretaget rettelser eller tilføjelser i kadetarbejderne. Det antyder, at bøgerne ikke blev brugt til noget praktisk formål efter endt uddannelse. De har snarere været anset som en slags svendestykker, der er blevet vist frem med stolthed. H. C. A. Lund nævner om Frederik VI's første besøg på Søkadetakademiet i 1811 for første gang i hans regeringsperiode, at: »Han gennemgik da Kadetternes Tegne- og Skrivebøger«.¹¹ Dette er sikkert blevet husket af kadetterne i mange år derefter – og sådan en bog har man ikke villet foretage rettelser i.

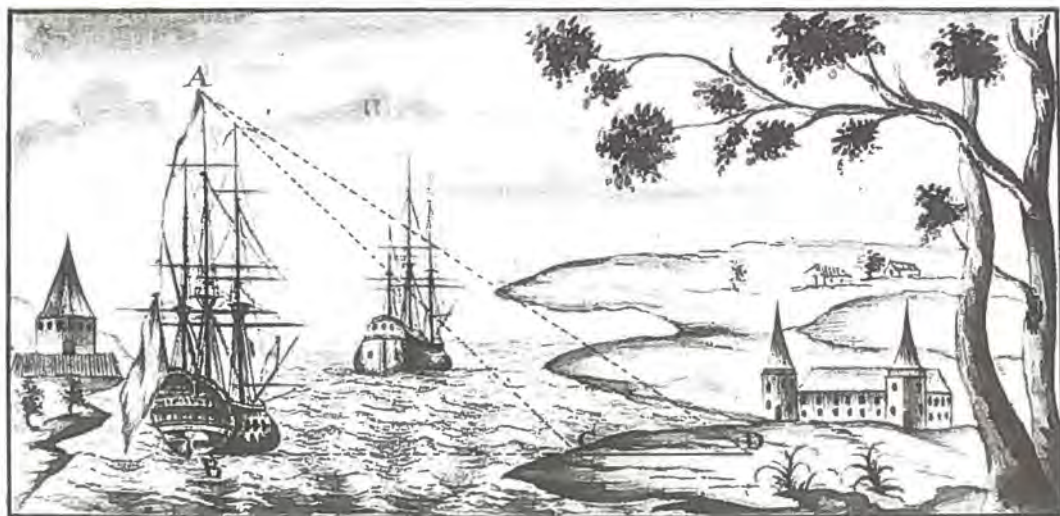
Snyderi med tegnearbejdet

Den senere fabrikmester ved Fladens skibbyggeri på Holmen, F. M. Krabbe, der var kadet i årene 1741-1748, har i sin levnedsbetegnelse

9. Thomas Thaarup, Sørgetale over afd. Commandeur G. Bille [1789], i *Minerva* marts 1792, s. 338.

10. Ole L. Frantzen, *Dansk Artilleri i Napoleonsstiden*, Kbh. 1989, s. 202.

11. Lund, 1901, s. 215.



beskrevet, hvordan de daglige studier foregik på Søkadetakademiet:

»To timer daglig blev stedse anvendt paa Akademiet til Undervisning i Hovedvidenskaberne, og heraf benyttede jeg mig det bedste jeg kunde i Vintermaanederne. Og for at kunne gøre god Fremgang i disse Lærdomme, brugte jeg ofte Natten til Hjælp, for at indføre i Bøger, hvad jeg om Dagen havde lært. Den Vanskelighed, som derved opstod, at en Kadetunderofficer hver Aften gik omkring paa alle Kadetkamrene, for at se om Ild og Lys var slukket Kl. 10, blev hævet ved det af mig og nogle andre af mine Kammerater spillede Puds, at tænde Lys igen saa snart alt var stille og roligt«. ¹²

Det er påfaldende, at Krabbe kun omtaler »Hovedvidenskaberne« i sin beskrivelse af kadetårene. Han nævner ikke de øvrige fag, han ellers deltog i. Det var for eksempel dans, fægtning, sprog og tegning. Det viser, at ud over den praktiske øvelse på sommer-togterne med kadetfregatten var det disse hovedvidenskaber, som var vigtige. Indtil omkring år 1800 var det kun disse fag og de praktiske færdigheder om bord, der blev bedømt med karakterer eller udtalelser. ¹³ Derfor er kadetarbejderne særlig interessante, når niveauet af undervisningen på Søkadetakademiet skal undersøges.

I 1771 blev det forbudt kadetterne at tage deres bøger med sig fra akademiet og lave arbejdet hjemme, hvis de ikke boede på akademiet. ¹⁴ Årsagen til forbudet var, at mange af kadetterne fik folk ude i byen til at lave arbejdet for sig. Især de mange tegninger har været en stor udfordring, og det har fristet formuende kadetter til at betale sig fra besværet.

Når man læser om disse genvordigheder skulle man tro, at det var vigtigt, at kadetterne individuelt løste deres opgaver. Men det er der intet, som tyder på. Der blev ikke lagt vægt på individuelle

Her illustreres, hvorledes højden af en skibsmast kan måles fra land. Illustration fra håndskrevet lærebog i matematik, 1772. (Rigsarkivet, Søkadetakademiet).

¹² Friedrich Michael Krabbe, Levnets-Beskrivelse, tilligemed nogle derudi indrykkede og Skibsbygnings-Videnskaben meest vedkommende Anmærkninger, skrevet af ham selv i Aaret 1791, Kbh. 1793, s. 102-103.
¹³ Steensen, 1951, s. 115.
¹⁴ Steensen, 1951, s. 124.
¹⁵ Kommandør Paludans Erindringer, i Memoirer og Breve bd. IX, Kbh. 1908, s. 99.

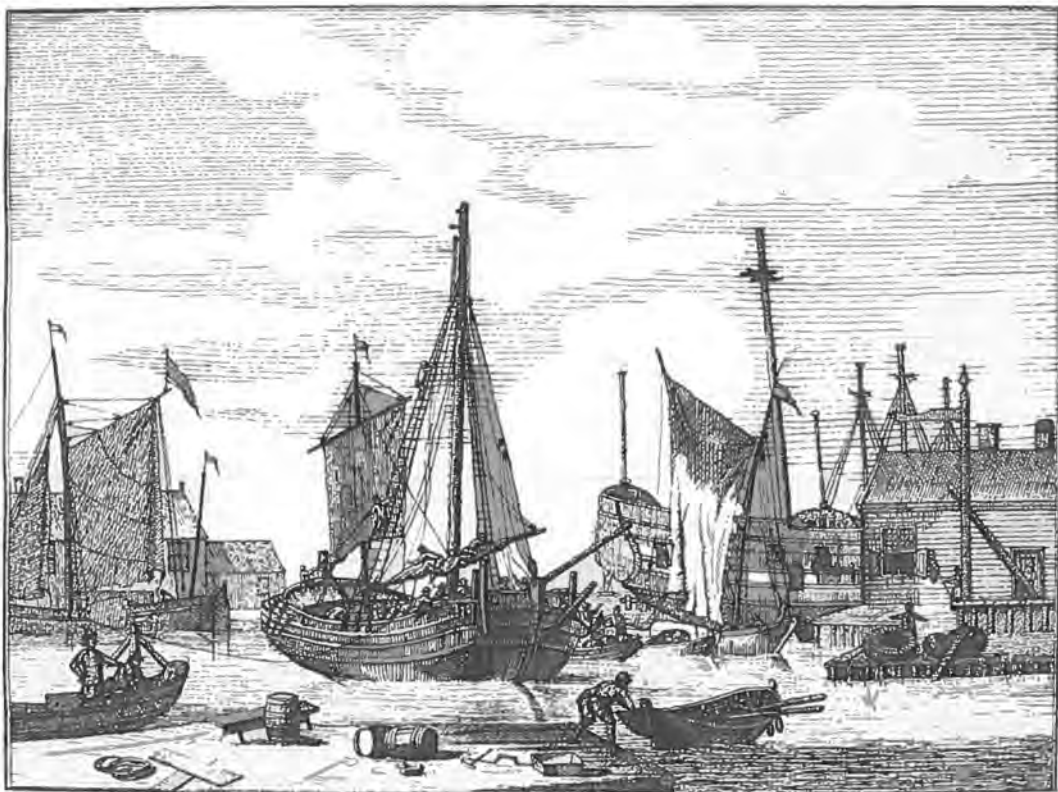
præstationer i udregningerne og tegningen af figurer. Alle regnestykker og figurer forblev uforandrede igennem generationer. Bekymringen for kadetternes præstationer har snarere været af pædagogisk art. Gennem afskrivningen må man have regnet med, at de unge kadetter lærte deres stof.

Kadetterne vedblev dog også efter 1771 med at slippe omkring det besværlige tegne- og skrivearbejde, hvor det var dem muligt. Den senere kommandør Jens Jacob Paludan har i sine »Ungdoms-erindringer« berettet, at penge til klæder og lignende, som han manglede, »fortjente jeg ved at skrive af og tegne for andre Kadetter.«¹¹ Dette var i året 1801.

*Den senere chef for Søkadetaka-
demiet, J. B. Winterfeldt (1732-
1821), tegnede selv som kadet
denne kunsttegnning under ridse-
mesteren Jacob Fosies instruktion.
Penne-tegning 1750 af havnescene
efter kobberstukket forlæg. (Rigs-
arkivet, Søkadetakademiet).*

1700-tallets pædagogik

Hvordan kan det så være, at man ikke valgte at udgive lærebøgerne på tryk? I 1740'erne blev der til brug i andre fag udgivet trykte lærebøger, der blev anvendt i undervisningen på Søkadetakademiet i mange år derefter. Et fransk værk om søkrigstaktik blev oversat, og der blev udgivet en bog med kobberstik til brug i tegneundervis-



I.B. WINTERFELDT

ningen. Og i 1764 udgav akademiets informator i engelsk, Carl Mannerkrantz en lærebog i engelsk, der virker helt nutidig i sin opbygning.¹⁶

Netop i 1700-tallet blev der ofret store summer på flåden og militæret, og der er intet der tyder på, at der ikke ville have været midler til at udgive og trykke lærebøger. Tværtimod var kongen meget lydhør, da akademiet søgte om midler til at udvide biblioteket og samlingen af kort, glober og nautiske instrumenter.

Det var samtidens pædagogiske idealer, der bevirkede, at man holdt fast i afskriften i stedet for at udgive lærebøger. Den langsomme afskrift var et middel til udenadslære. Og der blev lagt stor vægt på, at søkadetterne kunne deres stof udenad. Det ses blandt andet af eksamensformen på akademiet. Hver enkelt søkadet kunne selv vælge, hvornår han ville gå op i et fag. Alle søkadetterne blev hørt i alt, hvad de havde lært i flere dage i træk.¹⁷ Ved tiløb til at ændre på eksamens- og undervisningsformen i 1780'erne blev dette afvist med henvisning til, at afskriften havde en gavnlig effekt på kadetternes indlæring. »Hvad man nedskrev, fæstnede sig bedre i Hukommelsen«.¹⁸

Det kan ikke udelukkes, at det også var strategiske hensyn, der gjorde, at man valgte ikke at trykke lærebøgerne. Især artilleribogen rummede jo følsomme oplysninger om den dansk-norske sømagt, som man ikke ønskede formidlet til videre kredse end højst nødvendigt.

Frem til 1761 skrev også landkadetterne deres skolebøger af efter fælles forlæg. Men den praktisk indstillede generalmajor von Gude, der da blev udnævnt til chef for Landkadetkompagniet, afskaffede afskriften.¹⁹ Det er interessant, eftersom sø- og landkadetterne i 1761 delte hus i den nuværende Østre Landsrets bygning i Bredgade. Forskellige pædagogiske idealer kunne altså trives under samme tag.

Var afskrivningen spild af tid?

I 1784 oprettedes Søe-Lieutenant-Selskabet som et forum for yngre søofficerer, der ønskede at dygtiggøre sig i forskellige maritime videnskaber.²⁰ De enkelte medlemmer forpligtede sig til at oplæse forskellige afhandlinger, de enten selv havde skrevet eller oversat fra fremmede sprog, for siden hen at lade dem indgå i et samlet arkiv. P. V. Holck beskrev i 1934 baggrunden for dette arbejde: »I Marinen havde Savnet af brugelige Haandbøger længe været føleligt; paa akademiet maatte Kadetterne i Mangel af Lærebøger spillede meget af Undervisningstiden med langsommelige Afskrivninger, og som Officerer stod kun meget faa Fagbøger til deres Raadighed«.²¹

Men det er en sandhed med modifikation, at søkadetterne manglede lærebøger. Det var jo netop ikke i mangel af bedre, at

16. Det marinetaktiske værk var oversat fra fransk af chefen for Søkadetakademiet, C. F. L. Fontenay, og hed *Søe-Evolutioner eller En Orlogs-Flodes Ordener og Bevægelser*, Kbh. 1743. Engelsklærebogen var Carl Mannerkrantz, *Anviisning i kort Udtog til Grundene af det engelske Sprog*, Kbh. 1764.

17. Lund, 1901, s. 106.

18. A. Hedemann, *Søcadet-Akademiets Historie fra dets Stiftelse indtil 1827*, i *Tidskrift for Søvæsen* 1861-1862, s. 198.

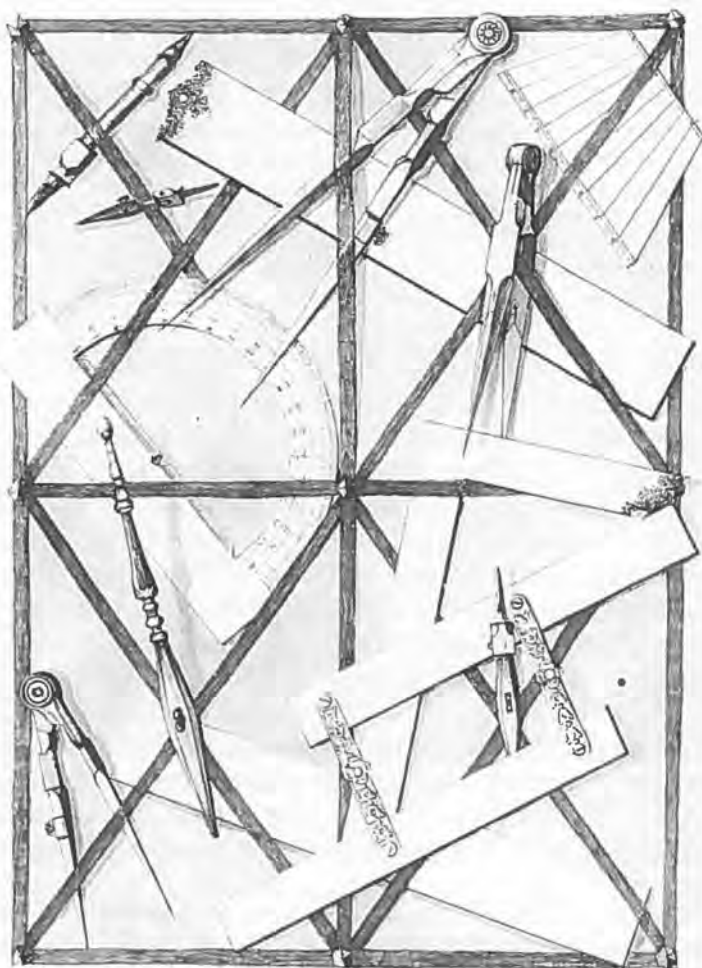
19. H. J. Abrahamson, *General Lieutenant Gude*, *Minnerva* 9. Hæfte, marts 1786.

20. P. V. Holck, *Søe-Lieutenant-Selskabet 1784-1934*, Kbh. 1934, s. 1.

21. Holck, 1934, s. 17.

I sin håndskrevne lærebog i geometri fik den talentfulde kadet, P. I. Grønvold (1719-1762) lyst til at lave en trompe l'oeil-tegning af de redskaber, han anvendte til tegnearbejdet. Pen- og tusch-tegning i håndskrevet lærebog fra Søkadetakademiet, 1741. (Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftsamlingen).

Den skønneste, alle de Sorters af Instrumenter som
 i en Hæftet er indfaldet
 af Grønvold,



man brugte de håndskrevne lærebøger. Man brugte afskrivning som et led i undervisningen, og som sådan var de håndskrevne bøger en vigtig del af søkadetternes grunduddannelse. De repræsenterede ikke det højeste videnskabelige niveau på Søkadetakademiet, men fungerede netop som grundbøger i kadetternes pensum.

Det er rigtigt, at man i en vis grad manglede trykte lærebøger. Men hvis man regner de håndskrevne lærebøger med til undervisningsmaterialerne, så tegner der sig et mindre trist billede. Søkadetakademiet rådede over manuskripter, der blev kopieret igen og igen.

Ganske vist blev disse manuskripter aldrig udgivet, men derfor må de alligevel inddrages i en vurdering af det generelle niveau på Søkadetakademiet på lige fod med trykte bøger.

De håndskrevne lærebøger understreger, at Søkadetakademiet var en god grundskole, men ikke et videnskabeligt akademi. Hvis søkadetterne og de færdiguddannede søofficerer ønskede undervisning på et højere niveau, stod der fra 1757 mange gode lærerkræfter til rådighed på Holmens Konstruktionsskole. Og i mere eller mindre officielle fora, som for eksempel i Søe-Lieutenant-Selskabet, og ved fabrikmester Henrik Gerners forelæsninger over fysik og mekanik omkring 1780 blev der forelæst på et højt teknisk-videnskabeligt niveau ved en slags studiekreds.²² Det var en eftertid, der var mere ambitiøs på akademiets vegne, som fandt, at afskrivningen af lærebøgerne var spild af tid.

Hvad der skete med de håndskrevne lærebøger

Denne artikel hviler på en nyligt udarbejdet fortegnelse over håndskrevne lærebøger fra Søkadetakademiet.²³ Fortegnelsen viser, at der opbevares håndskrevne kadetbøger på Rigsarkivet, landsarkiverne, Det kongelige Bibliotek, Marinens Bibliotek, Orlogsmuseet, Tøjhusmuseet og Det danske Kunstindustrimuseum. Af fortegnelsen fremgår det, at bøgernes oprindelse fortæller sig tilbage i 1720'erne. Først i 1820'erne blev der gjort alvorlige forsøg på at erstatte de gamle, håndskrevne kadetbøger med mere tidssvarende undervisningsmaterialer. Kadetcheferne H. C. Sneedorff og P. F. Wulff opfordrede derfor Søkadetakademiets lærere til at skrive nye lærebøger. Der kom dog først brugelige nye bøger i hovedvidenskaberne i løbet af 1830'erne. En undtagelse var navigationsbøgerne, der blev afskaffet midt i 1790'erne, efter at akademiets lærer i navigation, C. C. Lous havde udgivet mere tidssvarende lærebøger på tryk.

De smukt illustrerede håndskrevne lærebøger er blevet bevaret hos søofficerernes efterkommere som familieklenodier. Derfor findes en del af dem stadig i privat eje. Hvis nogle af læserne skulle være i besiddelse af eksemplarer, der er ældre end 1740, er Orlogsmuseet interesseret i at høre nærmere.

22. Frank Allan Rasmussen, Henrik Gerner. Søofficer, videnskabsmand og teknolog, i Tidsskrift for Søvæsen 1993, s. 290-292.

23. Jakob Seerup, Kadetarbejdet som kilder til undervisningen på Søkadetakademiet ca. 1720-1830. Afsløsningsopgave ved Institut for Historie, Københavns Universitet 2000. Et eksemplar findes på Orlogsmuseet.

Dan H. Andersen

Søløjtnant Uldall, Pasha Sidi Yussef og lidt om Bertel Thorvaldsen

En nyfunden dagbog fra et middelhavstogt
1796-97

I anledning af opdagelsen af en hidtil ukendt dagbog fort af søløjtnant Johan Joachim Uldall fra fregatterne Thetis' og Najadens togter til Middelhavet 1796-97, beretter Dan H. Andersen om Danmarks konflikt med Tripoli og afdækker en intern rivaliseren i den danske marine mellem kommandorerne Lorents Henrik Fisker og Steen Andersen Bille, som fik vidtrækkende følger.

Fregatten *Thetis'* togt til Middelhavet 1796-97 har altid været omgivet af en vis nimbus. Det blev indledningen til Dobbeltmonarkiets sidste store indsats uden for dansk farvand før flådens ran i 1807, idet en betydelig dansk eskadre opererede i Middelhavet for at beskytte danske handelsskibe mod overgreb fra nordafrikanske korsarer og europæiske kapere, der var sluppet løs af den europæiske storkrig. Men *Thetis'* togt har påkaldt sig interesse af en anden grund. Den 18. august 1796 gav Admiralitetet »Artist Thorvaldsen« lov at sejle med *Thetis* på sin vej mod det Rom, der skulle blive hans hjem de næste mange år.¹ Senere så Bertel Thorvaldsen ankomsten til Rom som sin kunstneriske fødsel, og for at blive i analogien er der en særlig fascination ved at se geniet, før han af alle anerkendes som geni, at se Thorvaldsen, før han flyver ud i den store verden og bliver den store og af alle ombejlede kunstner.

Heldigvis har *Thetis* vist sig at være rig på dagbogsskrivere. Skibets sekretær H. A. Schmidt førte en dagbog, som han overlod Thorvaldsen mod at få en af hans tegninger. Den har været kendt i forskningen siden Thorvaldsens første biograf Just Mathias Thiele brugte den i sin dokumentariske 4 binds biografi.²

200-året for Thorvaldsens rejse bragte nye opdagelser. I 1995 fandt Sven Sørensen og Joseph Sciro, begge bosiddende på Malta, i Universitetsbiblioteket i Oslo en dagbog ført af *Thetis'* præst Peder Pavels (1769-1855). Hermed havde vor viden om den unge Thorvaldsen fået en værdifuld tilvækst, idet Pavels viste sig at være en sensitiv og åben iagttagere, der sluttede venskab med Thorvaldsen, og sammen vandrede de rundt i Tripoli og på Malta. Pavels optegnelser er også af kulturhistorisk interesse for hans beskrivelser af

1. *Thetis'* kommandoprotokol
18. august 1796.

2. Thiele. Schmidts dagbog
opbevares i Thorvaldsens
museum.

livet ombord et dansk flådefartøj og refleksioner over mødet med fremmedartede kulturer. Dele af Pavels' dagbog, frem for alt de maltesiske afsnit, er nu udgivet i engelsk oversættelse ledsaget af en række forklarende essays af danske og maltesiske eksperter.³

I 1997 blev den tredje dagbog fra togtet fundet. Æren tilfalder stud.mag., nuværende cand.mag., Erik Borring, der under sin jagt på materiale om danske orlogsskibes eskortetjeneste i Vestindien systematisk gennemgik det Kongelige Biblioteks Håndskriftsamling. Her fandt han en dagbog ført af søløjtnant Johan Joachim Uldall fra fregatten *Thetis*' togt 1796-97, men lagde den fra sig efter skuffet at have konstateret, at den stammede fra et Middelhavstogt. Interessant, men ikke hvad han søgte efter. Herved kunne det være blevet, og bogen ligget glemt mange år til, men Forsynet rynkede brynene og delte kortene ud igen. Under en kort pause i arbejde på det Kongelige Biblioteks læsesal faldt Erik og jeg i snak, og da jeg berettede om mit arbejde med Peder Pavels' dagbog, fortalte han mig om en dagbog fra samme togt, han noget tid forinden havde fundet. Jeg skal her bringe Erik Borring min hjerteligste tak for generøst at have overdraget mig retten til at præsentere Johan Joachim Uldalls dagbog for et større publikum. Også tak til Thorvaldsens Museum for at have undersøgt sagen og bekræftet, at der er tale om et nyt fund.

Dagbogen

Den opbevares i det Kongelige Biblioteks Håndskriftsamling under signaturen Ny kgl. Samling 430, 8°. I kataloget står, den er skænket af ass. J. Uldall i 1897 og ifl. Håndskriftsafdelingen står der intet videre i accessionsprotokollerne eller det Kgl. Biblioteks arkiv. Man kunne forestille sig, at familien i 100-året for dagbogens afslutning har besluttet sig til, at nu var det på tide at aflevere den til en offentlig myndighed. Det skal den have tak for, og egentlig er det vel utroligt, at vi 200 år senere har bevaret hele tre dagbøger fra samme flådetogt.

Det er en lille indbundet bog på 170 tætskrevne sider med to siders register over de steder, forfatteren besøgte. På første side står der: »Dagbog holden paa Fregatten *Thetis* Armeret med 26 18 pd kanoner og 16 6 pd 4 haubitze og 6 falkonetter paa en reise til Middelhavet. Begyndt d. 30 august 1796. Fuldendt d. 4. oktober 1797 ombord paa fregatten *Najaden* armeret med 28 12 pd kanoner, 8 4 pd, 4 18 pd kanoner, hvor jeg kom ombord d. 14. maj 1797.«

Denne type overskrift kendes fra samtidige skibsjournaler. Det er tvivlsomt, om dagbogen er nedfældet i den form, den har nu. Et sted er f.eks. 4. oktober rettet til 6. oktober, og i en del tilfælde står selve datoen åben, som om skribenten forventede senere at kunne tilføje den med støtte fra andet materiale, i andre er datoen tilføjet

med en anden pen. Første del af togtet indtil Malaga overstås på mindre end een side som om Uldall ud fra hukommelsen genfortæller rejsen. Mange indførsler virker dog som om de er skrevet på stedet. I juli 1797 på *Najadens* sejlads mellem Malta og Napoli noterer Uldall side 88 i dagbogen, at »den 6. præjede vi to spanske orlogsmænd. De var meget høflige imod os.« Næste side står: »I dag saa vi Ætna og een meget stærk Røg slog op af Aabningen.« Mange af hans betragtninger over livet i almindelighed og i flåden i særdeleshed er af den type mentalhygiejniske skriblerier, man nedfælder samme dag for at få ro i sindet, men ikke noget, man ville skrive uger eller måneder senere. I sin nuværende form kan dagbogen minde om den type beretning, en moderne turist ville lave på grundlag af afskrift af noter under rejsen suppleret med hjemsendte postkort og andre memorabilia.

Skribenten

Johan Joachim Uldall (1777-1839) blev født 18. april 1777 som næstældste søn af generalfiskal Peter Uldall (1743-1798) og Antoinette Uldall (1741-1804), datter af generalkrigskommissær og fabriksdirektør Stephan Hansen (1701-1770). Peter Uldall er bedst kendt som Karoline Mathildes forsvarer, og hans efterladte skrifter med referater af samtaler med den ulykkelige dronning er en hovedkilde til hendes forhold til Struense.³ Den ældste søn Hans Frederik Uldall (1775-1836) gik ind i hæren, blev løjtnant som 15-årig og sluttede sin karriere som generalkrigskommissær. Hvorfor begge sønner skulle gøre karriere i militæret melder historien ikke noget om, men Johan Joachim gik ind i flåden og blev kadet i 1788, 11 år gammel, og sekundløjtnant juli 1795. Jeg har i øvrigt ikke søgt efter nærmere efterretninger om Uldalls tid i søkadetakademiet. Han blev på egen anmodning overført til *Thetis* kort før afsejling den 30. august 1796, og det kan da være, at den indflydelsesrige far har trukket i nogle tråde. Men Admiralitetet gav ikke ved dørene: Uldall betalte for sin egen kost.⁴ Det var ikke unormalt, at unge og ærgerrige officerer fulgte med et flådefartøj på denne måde, da det gav værdifuld erfaring og mulighed for at fange en indflydelsesrig officers øje. I 1779 blev kadet Andreas Gerner således overført fra lineskibet *Grønland* til lineskibet *Holsten*, som stod overfor at skulle på togt til Kap, men også han måtte betale for sin egen kost.⁵ På den anden side har det næppe skabt begejstring hos de andre, der skulle dele den sparsomme plads med en overtalig turist. Den 14. maj 1797 blev Uldall overført til fregatten *Najaden* på samme betingelser, og han fulgte vist denne fregat på resten af dens togt i Middelhavet til hjemkomsten i 1798. Dagbogens optegnelser dækker tiden fra *Thetis'* afsejling fra København 30. august 1796 til *Najadens* ankomst til Livorno i begyndelsen af oktober 1797.

3. Sørensen og Schirò (120 sider, kr. 148) forhandles i Danmark af C.A. Reitzel.

4. Udgivet af Julius Clausen og P. Fr. Rist, *Efterladte optegnelser af Generalfiskal P. Uldall*. Memoirer og Breve XXI. Genoptrykt 1969.

5. *Thetis'* kommandoprotokol 23. august 1796.

6. Ole Ventegodt: *Livet ombord*. Ole L. Frantzen (red.): *Lineskibet Holsten 1772-1814*. København 1988, s. 136.



Johan Joachim Uldall (1777-1839) var en af de danske søofficerer, som kom på flere lange togt, nemlig til Middelhavet, Ostindien og Vestindien. Under Slaget på Reden 1801 var han adjutant for eskadrechefen. (Efter T. A. Topsøe-Jensen & Emil Marquard, Officerer i den danske-norske Søetat 1660-1814, bd. 2, 1935).

Thetis' togt var Uldalls første udkommando, og hvad vi har for os er en meget ung mands første betragtninger over livet og mødet med den store verden. Hvis de kan synes skrækkelige og til tider ikke helt modne, så må man huske, at forfatteren forlod sit hjem i en alder af 11 og nu som 20-årig er stået til søs på et togt, der skulle vare 1½ år og bringe ham til ganske skræmmende steder og hans livs første søslag.

Baggrunden for *Thetis'* afsendelse

Forudsætningen for den indbringende danske skibsfart på Middelhavet var fred med de nordafrikanske barbareskstater Algier, Tunis, Marokko og Tripoli. De første fredstraktater blev indgået i perioden 1746-1753, og skønt der fra tid til anden var vanskeligheder i forholdet, må man sige, at det på imponerende vis lykkedes at bevare freden mellem så forskellige stater. Det katastrofale togt mod Algier 1769-72 lærte den danske regering, at det ikke var muligt ultimativt at besejre en nordafrikansk stat med de militære midler, Danmark rådede over. Man udviste derfor stor fleksibilitet det næste kvarte århundrede for at bevare freden og fragtfarten i Middelhavet. Da den algierske Dey 1789 i strid de indgåede traktater krævede nogle kanoner til en fregat, han var i gang med at udruste, skrev udenrigsminister A.P. Bernstorff køligt til Kommercekollegiet, at det var velkendt, at Deyen slog af på små ting, men aldrig

store. Man måtte regne med, at han anså disse kanoner for nødvendige, og Danmark var den eneste nation, der havde haft fred med Alger i længere tid, »en fordel, vi ikke lettelligen burde betale for dyrt«. Derfor havde Kongen bifaldet hans indstilling, at disse kanoner skulle sendes til næste sommer, så tidligt som muligt.⁷

I 1793 begyndte den europæiske storkrig, som under navn af Revolutions- og Napoleonskrigene med korte afbrud skulle fortsætte i over 20 år. En bivirkning var, at barbareskstatene trods deres ubetydelige flådemagt fik nyt spillerum. Tripolis flåde var ganske lille, og landet udmattet af en borgerkrig, der havde bragt Sidi Yusef til tronen i 1795. Med pengekassen tom og presserende behov for *cash* begyndte han at se sig om efter en hurtig indkomstkilde, der havde den sidegevinst, at den beskæftigede militæret, der var blevet uvant med fred i den lange borgerkrig. Efter sin magtovertagelse sendte han et brev til Christian VII, hvori han krævede en fornyelse af traktaten med Danmark og ydermere gaver i anledning af sin tronbestigelse.⁸

Den danske regering værdigede ham end ikke et svar, måske fordi den regnede med, at Sidi Yusef kun holdt sig på tronen i nogle måneder, og hvorfor så aflevere store summer i anledning af hans tronbestigelse? Uheldigvis var den danske konsul Lochner i Livorno af helbredsgrunde, og mon ikke den permanent krise i europæisk politik under Revolutionskrigene har optaget regeringen i København så meget, at den undervurderede problemerne i Middelhavet. Det viste sig nemlig, at Sidi Yusef var en overlever, der skulle blive den længst regerende Pasha på Tripolis trone, og afgjort ikke en mand, man sådan overså. I maj 1796 kunne Lochner berette fra Livorno, at Pashaen havde erklæret Danmark krig og hans korsarer allerede havde taget to danske handelsskibe, og besætningerne var gjort til slaver. Lochner blev beordret tilbage til Tripoli for at indlede fredsforhandlinger med Sidi Yusef, men i København mente man også, at det var fordelagtigt med en militær tilstedeværelse for at lægge vægt bag forhandlingen og beskytte de danske handelsskibe i Middelhavet.

Det følgende viser, at Danmark havde lært af den ydmygende fiasko mod Alger 1769-72, hvor en betydelig eskadre af lineskibe og fregatter forgæves havde bombarderet Alger by og op mod et tusind søfolk var døde af sygdom. Aldrig mere skulle man forsøge at bombardere en befæstet by langt fra Danmark. I stedet valgte man et udsende en hurtig og svært armeret fregat, som havde manøvreduktigheden til at blokere Tripoli, hastigheden til at indhente dets skibe, og slagkraften til at besejre den tripolitanske flåde.⁹ I sommeren 1796 begyndte man på Holmen udrustningen af fregatten *Thetis*, og Lorents Henrik Fisker (1753-1819) blev udnævnt til øverstkommanderende. Det var ikke hans første togt til Middelhavet. I 1761 var han med sin fader Henrik Lorentz Fisker

7. Kommercekollegiet, Journalsager 1149, Bernstorff til kollegiet 6. december 1789.

8. Bille s. 4-5. Om Sidi Yusef og hans dynasti se Dearden.

9. Om den tripolitanske flådes begrænsede slagkraft se Panzac.

på lineskibet *Gronland*, et togt, som er blevet berømt i eftertiden, fordi lineskibet bragte Carsten Niebuhr-ekspeditionen til munden af Marmara-havet, hvorfra den rejste videre mod Konstantinopel og Yemen. Den unge Fisker blev syg undervejs og efterladt på Malta i nonners pleje. Da han returnerede i 1796 var en af dem blevet abbedisse, og da Fisker kom til Malta i 1796 kunne hun stadig huske ham, og under hele opholdet sendte hun hver dag en tallerken kager til skibet. Han var med på togtet mod Algier 1770-71, og 1778-83 udmærkede han sig i fransk tjeneste.

Fisker var blandt søofficerskorpsets elite, men hans ansvar på det kommende togt var også betydeligt. Hans ordrer gik ud på at eskortere det handelsskib, der bragte de årlige gaver til Algier, og derefter sejle til Tripoli for at konstatere, om konsuls Lochners forhandlinger med Pashaen var kronedes med held. Var der ikke sluttet fred, skulle Fisker indlede krig med Tripoli, men hele tiden være beredt til fred.¹⁰ Måden at føre krigen på var overladt til Fisker selv, og set med moderne øjne var det meget vide beføjelser, der således blev lagt på hans skuldre, men rollen som søofficer *cum* diplomatisk udsending var ikke usædvanlig og ganske nødvendig pga. af den tid, det ville tage at kommunikere med København. Var ansvaret stort, så kunne Fisker til gengæld regne med, at en heldigt udført mission ville blive bemærket på højeste sted. Den kunne være *make or break* for en ærgerrig officer.

Togtet i Uldalls dagbog

Thetis sejlede fra København den 30. august 1796, hvilket må siges at være noget sent, hvis f.eks. Tripoli havn skulle blokeres, idet vinterstormene fra nord var ganske farlige. I dagbogen overstås den første del af togtet indtil Malaga på under en side, og her som andetsteds er det havnebyerne, der optager den unge Uldall.¹¹

Malaga 8.-11. oktober 1796

Uldall skriver ikke meget om hvad han selv foretager sig i byen, men han har i det mindste besøgt katedralen. Her som andetsteds bliver man slået af den grad, i hvilken hans meninger om Sydeuropas religion og skikke minder om danske turisters fra 1960'erne og 70'erne. Han imponeres og gribes af ærefrygt ved synet af kuplen, lyden af den skønne sang, stilheden og andagten, men slår derefter metaforisk syv kors for sig og »tænker man siden på de urimelige skikke, hvorved munke og præster holde så talrige nationer i overtro og uvidenhed, gyser man tilbage, og er glad over at være født i et land, hvor oplysningen har gjort anseelig fremgang og sønderbrudt disse overtroens skikke«. Som nutidens danske turist har Uldall ikke blik for, at hvad han overvældes og frastødes af er to sider af samme sag.

10. Bille, s. 5-6.

11. I det følgende angives tydeligt, hvornår en beskrivelse eller observation er fra Uldalls dagbog. Alle citater er dog fra Uldall, medmindre andet angives. For togtets historie bruges de i bibliografien anførte værker af Wandel og Bille, Pavels dagbog samt skibsjournaler fra *Thetis* og *Najaden*.

Lorents Henrik Fiskeer (1713-1819), tegnet med blyant af Bertel Thorvaldsen på togtet til Middelhavet i 1796. (Frederiksborgmuseet, A 870).



Ud for Algier 16. oktober 1796

Uldall og den anden dagbogsskriver Peder Pavels blev bogstavelig talt slået af den uudholdelige hede, som den kraftige blæst bragte fra land, men heldigvis for den plagede besætning, der stadig havde den milde danske sommer siddende i kroppen, blev opholdet ud for Algier kun kort. Transportskibet med gaver til Deyen af Algier skiltes fra *Thetis* og sejlede ind i havnen. Med det fulgte løjtnant Gerhard Sievers Bille, som om aftenen kom tilbage med breve fra den danske konsul samt grøntsager, frugt og fem stude, der sikkert har været en kærkommen afveksling fra rationernes blåsaltede kød. Derefter forcerede *Thetis* sejl mod Malta.

Malta 24. oktober-7. november 1796

Uldall blev sendt i land for at underrette karantænekommissionen om fregattens ankomst. Det foregik i kommissionens audienshal, hvor »karantæneherrerne« beskyttet af en slags sluse i form af to

gitterværk i to meters afstand fra hinanden underkastede ham forhør om skibets besætning og rute. Da han nævnte Algier (hvor man i øvrigt selv under opholdet ud for Algier havde bemærket, at der havde været en pest, som ophørte for tre uger siden) sprang de nogle skridt tilbage, tog tørklæder for munden og råbte »Vous etes en carantaine« (sic!). Senere sejlede en båd ud til *Thetis*, og fra sikker afstand råbte to maltesiske riddere, at skibet havde fået 40 dages karantæne. Uldall kaldte det et tordenslag efter 8 uger i søen, men faktisk var det helt efter bogen. Når kommissærerne reagerede så voldsomt på Uldalls oplysning om opholdet ved Algier, skyldtes det nok, at de havde forventet, et dansk skib kom fra det smittefri Nordeuropa. Det afgørende var, at *Thetis* havde været i kontakt med land, håndteret objekter derfra og haft folk fra Algier ombord. Især papir var man bange for, hvilket er årsagen til en procedure, som Peder Pavels anså for lidt overdrevet: Breve fra folk i karantæne blev bragt til gitterværket, der adskilte dem i karantæne fra omverdenen, taget med lange tænger, og røget af en speciel *profumatore* før videresendelse.¹² Det taler Uldall til ære, at han trods sin skuffelse over ikke at komme i land er fair nok til karakterisere karantæneindretningen som »ypperlig«.

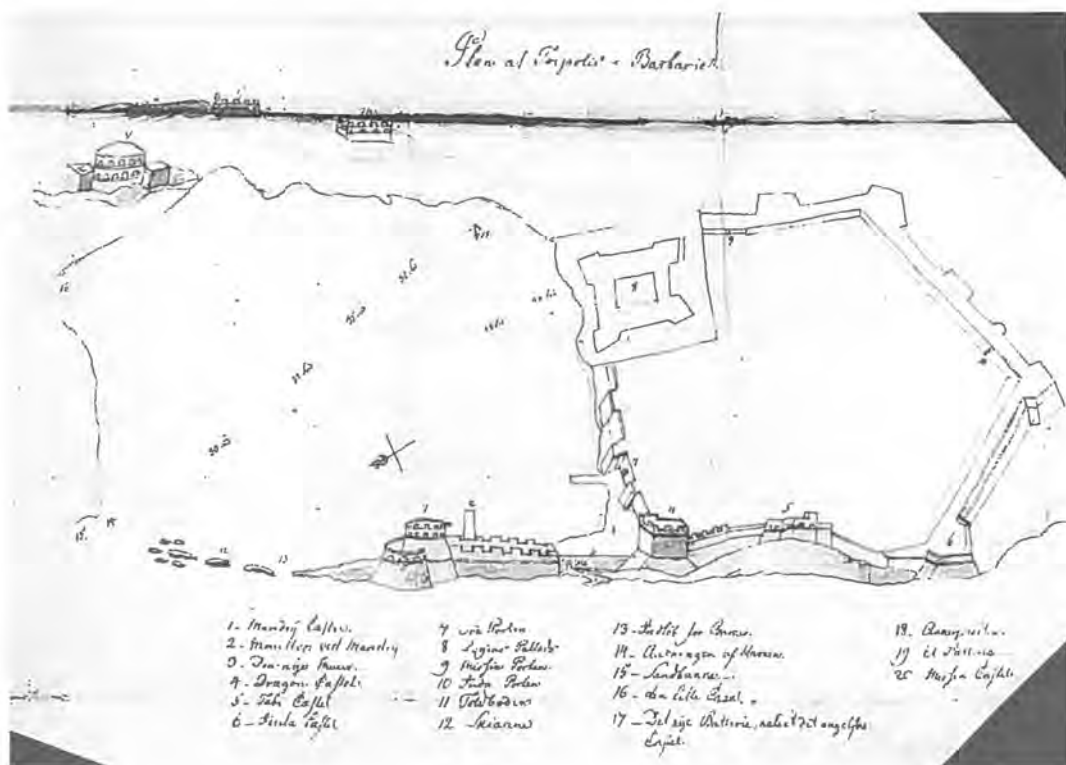
Der var ikke meget at tage sig til i karantænen, men Fisker ville gerne se kommandør Adam Frederik Lützows (1702-58) grav. Han kommanderede lineskibene *Island* og *Neptunus* på et togt til Konstantinopel 1757-58 med gaver til den osmanniske sultan i anledning af ratificeringen af freds- og venskabstraktaten mellem Danmark og Osmannerriget. På hjemsejladsen døde han på Malta den 30. maj 1758. *Thetis'* officerer og præst roede derfor over til begravelsespladsen, hvor de fandt et epitafium over Lützow forfattet af den senere navigationsdirektør Carl Christian Lous (1724-1804).¹³ Uldall kunne ikke lide den danske konsul Habela, som syntes ham kold og uden glæde over at se dem. Hertil bemærker han, at når fremmede er konsulere i stedet for danskere, føler de ikke samme glæde ved deres landsmænds ankomst, og arbejder ikke med samme iver som en dansker.

Tripoli 13.-25. november 1796

Ved ankomsten kom nogle tyrkere ombord for at vide deres ærinde, men de blev affærdiget med nogle flasker vin, hvilket de »trods Muhammeds Forbud tog paa deres Samvittighed«. Senere kom konsul Lochner ombord, og han har åbenbart ment, en briefing om landets historie var på sin plads, for de næste seks sider i Uldalls dagbog er en beskrivelse af Tripolis nyere og ganske blodige historie. Næste dag skulle Fisker og Lochner i audiens hos Pasha Sidi Yussef, og officerer og skibspræst blev inviteret med på den »kon-dition«, at de kyssede Pashaens hånd, noget som Fisker og Lochner var fritaget for. Denne ceremoni syntes dem lidt »fornedrende«, så

12. Cassar s. 83-88.

13. Epitafiet er nu forsvundet. Uldall nævner det kort, men Pavels gengiver hele teksten. Se Sørensen og Schirò s. 34.



1 J. J. Uldalls notesbog findes hans udmærkede kort over Tripolis, tegnet med særlig vægt på havnen, dens besejlingsforhold og befæstning. (Marinens Bibliotek, 1961/287).

de betakkede sig. Efter audiensen, som varede 2 timer, fortalte Fisker dem, at slottet var pragtfuldt, og Pashaen var »liden af væxt og umanerlig tyk«. Da Fisker havde fremført, at Kongen af Danmark ønskede fred med ham, spurgte pashaen straks, hvor meget man ville give ham? Han blev bedt om et bud, men udspillet på 300.000 piastre og en 40 kanoners fregat fandt Fisker var så uforskammet, at han gik og erklærede, at sagen måtte afgøres med våben. Næste dag var de på visit hos de udenlandske konsuler, og Uldall er tydeligvis imponeret af den franske konsul, som han fandt modig og beslutsom. Konsulen spadserede rundt med officererne og viste dem bl.a. resterne af en triumfbue, hvis indskrift var næsten ulæselig, men som Uldall mente var fra Marcus Aurelius' tid. Pavels giver den oplysning, at Thorvaldsen fandt arbejdet »skönt«. Uldall så også kameler og strudse, men sidstnævnte karakteriserede han som »ikke smukke«. Han syntes byen var ødelagt, og de betydeligste huse var de europæiske konsulers.

Den 15. november blæste det op til storm, og *Thetis* måtte kappe sit anker og gå under sejl, efterladende Fisker i land. Som passer sig for en kommende søofficer gør Uldall ikke meget ud af det, men Pavels giver i sin dagbog en dramatisk beskrivelse af stormen og *Thetis'* kamp for at holde sig flydende, og noget selvironisk indrøm-

mer han, at et planlagt brev til hans søster blev opgivet, da det blev for »elegisk«. De var tilbage ved Tripoli red den 23. november, men skønt Sidi Yussef havde slået af på sine krav, så krævede han dog 150.000 piastre og en 36 kanoners fregat. Det mente Fisker stadig var for urimeligt til at antages, og skønt pengebeløbet i sig selv var for højt, var det nok kravet om en fregat, der slog hovedet på sømmet.

Krig var det, og konsul Lochner strøg sit flag, den traditionelle handling, når der ikke var mere at gøre. Det plejede nemlig at være dyrt at få det hejst igen! Med årstidens storme ud for den nordafrikanske kyst var blokade ikke mulig, og *Thetis* søgte vinterhavn på Malta.

Malta 2. december 1796-17. januar 1797

Den negang fik *Thetis* kun 18 dages karantæne, før de fik *praktika*, dvs. uhindret adgang til byen, så juleaften i land blev sikret. Som Uldall skrev, så længtes de efter at komme i land og håbede at træffe et interessant selskab. Ganske vist var der interessante mennesker på fregatten, »saa taber samtalen sig dog meget efter 4 Maaneders bestandig omgang«. Uldall nævner ikke en scene, han ifølge Pavels dagbog var med til, hvor matros Ole Hansen blev begravet på karantæneøen. For at bevise, at han ikke var død af pest, hvilket ville have forlænget karantænen, var den danske læge Hansen beredt til at skære ham op, men maltaserne lod sig overbevise om, at han var død af »brystsyge«.

Efter at være sluppet fri af karantænen besøgte Uldall og de andre officerer et maltesisk orlogsskib, som var ved at gøre klar til at lette. Kommandøren var fransk og hed Suffrain (Suffren), samme navn som den kendte franske admiral og søhelt Suffren de Sainte Tropez (1726-1788). Uldall bemærkede, at det maltesiske orlogsskib syntes lidt bedre end de danske 60-kanoners linieskibe, men blev ikke holdt så rent som danske skibe. Den 18. december var de i audiens hos stormesteren, hvorefter officererne kørte på visitter for at blive præsenteret, men dog uden at blive modtaget. Fisker og nogle af officererne blev indbudt til at spise middag hos den danske konsul Habela, og det må have været en slem oplevelse, for Uldalls betragtninger til dagbogen er usædvanlig heftige. »Man forestille sig os unge mennesker i selskab med 2 gamle grand prieurer, et par gamle riddere, og en dito Konsul, tilligemed hans 2 søstre, som ere meget hæslige, saa at et udtryk af Bille var meget passende: han kaldte dem 2 tingester. Foruden deres hæslighed fandt man al den sludder, som udmærker 60 aars gamle jomfruer.« Det gjorde nok ikke sagen bedre, at Uldall til det 30-retters måltid kun fik 1½ glas »slet Wiin.« Om alle måtte nøjes med et så pauvert traktement, eller de ældre officerer har benyttet sig af rang og alderens privilegium til at opsnappe og tømme vinkaraflen på dens vandring ned til den unge Uldall, kan vi ikke vide.

Den 20. december besøgte Uldall Malteserordenens galejer og giver en militærsaglig beskrivelse af dem. I modsætning til Pavels, der med væmmelse så den grusomme behandling af de tyrkiske slaver og derfor ikke ville gå ombord på galejerne, noterer Uldall blot deres karakteristika. To dage senere flyttede officererne i land, og *Thetis* undergik reparationer efter det hårde vejr ud for Tripoli. Endnu engang besøgte Uldall konsul Habelas hus, som han kalder en sand sladderbule, hvor der hver aften er *assemblée*, men man spiser ikke, bagtaler kun. Om det var juleaften, der blev tilbragt på den måde, skriver Uldall ikke, men Pavels noterede, at de andre var blevet inviteret til en kop chokolade hos Habela og havde kedet sig. Selv var han sammen med løjtnant Rørby blevet inviteret til juleaften hos deres maltesiske lods Jean-François Guillaumier og haft en vidunderlig aften, der sluttedes af med messe i domkirken. Selv på 200 års afstand er det en varmende oplevelse at læse Pavels optegnelser, hvor man fornemmer glæden ved samværet og hans betagelse af datteren Angeline.¹⁴

Uldall var også til messe juleaften i Johanneskirken, »hvis skønheder man ikke ofte nok kan se«. Flere sider fyldes med beskrivelser af denne kirke, han da også vender tilbage til under sit ophold. Alligevel er hans holdning på typisk dansk vis dobbelt: efter en henført beskrivelse af kirkens indre skriver han, at den skulle eje millioner: »Man betænke blot hvormeget bedre denne skat kunde anvendes, end til at pryde en kirke og føde leddiggængere.« Han bemærkede også, at selv i kirken blev der gjort forskel på adelige og almindelige borgere. Igen kan man blive slået over hvorledes et produkt af et absolutistisk og aristokratisk samfund udtrykker holdninger til religion, arbejde og samfund, der lige så godt kunne udtrykkes af en dansker på sin første tur til Mallorca to århundreder senere.

Den 1. januar 1797 var officererne til middag hos stormesteren, hvorefter de benyttede lejligheden til at bese hans malerisamling, som Uldall sin vane tro karakteriserede som ret smuk. Især en sovende Venus syntes ham fortræffelig, hvilket vel er naturligt efter mange måneder til søs. Den 7. januar 1797 var han på en tur ud til den nordvestlige del af Malta, hvor han bl.a. besøgte de berømte katakomber og et kapel helliget Paulus, og under kapellet blev han vist den hule, hvor apostlen kom ind efter sit skibbrud. Derfra kom de til den gamle by Malta, som kun var »liden«. Endnu en kirke betog ham, St. Pouls kirken, den smukkeste og smagfuldeste, han havde set. Den 13. januar 1797 flyttede alle ombord på *Thetis* igen, og skibet lagdes ud i havnen. Uldall fik tid til endnu en spadseretur uden for byen, derefter gjorde alle klar til fregattens afsejling mod Tripoli. Den spanske konsul, der varetog de danske sager, havde nemlig skrevet, at Pashaen gerne ville forhandle med Fisker igen. Hvad Uldall ikke finder værd at nævne er, at Bertel Thorvaldsen blev på

¹⁴ Om familien Guillaumier se Guillaumier s. 109-114.

Malta for der at fortsætte til Rom. Peder Pavels derimod var dybt bevæget over at skulle sige farvel til sin rejsekammerat, som han først skulle gense en menneskealder senere.

Tripoli 26. januar-16. februar 1797

Thetis krydsede ud for Tripoli, medens konsul Löchner efter opfordring fra den venetianske konsul gik i land for at forhandle videre med Pasha Sidi Yussef. Næste dag havde Lochner stadig ikke fået Pashaen i tale, men han opfordrede Fisker til at gå i land. Denne betakkede sig dog uden sikkerhedsgarantier og tilbagelevering af de danske skibe. Fisker var bange for, at tripolitanske korsarer skulle vende tilbage med danske priser, medens han selv var i land. Den 28. januar var vejret så hårdt med kuling fra nord, at *Thetis* måtte kappe sit anker og søge rum sø. Da fregatten næste dag vendte tilbage for at hæve sit anker, kom der en båd ud med et nyt forslag fra Pashaen om våbenstilstand mod betaling af 20.000 piastre og levering af noget krudt, og så ville Sidi Yussef selv korrespondere med den danske konge om en fredsslutning. Fiskers tilbud var penge, men intet krudt for 10 måneders våbenstilstand. At indgå en våbenstilstand var ikke uden problemer, for hvad skulle man så stille op med den dyre fregat i mellemtiden? Var den først hjemme i København, kunne Sidi Yussef sende sine korsarer ud igen. Derfor kunne man overveje, om ikke Fiskers tilbud var ment på skråt. Således fortsatte det, medens den danske fregat krydsede ud for Tripoli i den hårde nordenvind, der hele tiden truede med at blæse det ind mod kysten. Den 9. februar ankrede *Thetis* op ud for Tripoli og konsul Lochner kom ombord med Pashaens nyeste fredstilbud: 80.000 piastre og lidt krudt. Fisker tilbød 35.000 piastre, hvilket han tidligere havde sagt til officererne var hans maksimum.

Men som de kommende begivenheder viste, skulle han nok have slået til. Når Pashaen slog af på sine krav, og Fisker holdt på sine, skyldtes det efter al sandsynlighed, at de tripolitanske korsarer var på togt og i fare for at blive taget af *Thetis*, når de vendte tilbage med danske priser. Det afgørende var nu, om de tripolitanske korsarer kunne slippe udenom den overlegne danske fregat. Svaret kom næste dag den 10. februar, og vi kan næppe gøre bedre end at lade Uldall beskrive den dramatiske jagt:

»D. 10. kl. 8 $\frac{1}{2}$ om morgenen fik vi sigte paa to Seilere, een 3 og een 2 mastet omtrent 3 miil fra os, de holdt Sydefter; vi lettede strax for at gjøre Jagt efter dem. Til Uhæld havde vi stille medens Seilerne fik en frisk Briis af ? Wind¹⁾; da Briisen rækkede os var han alt saa nær Skiærene, at vi ej kunne naae ham af frygt for at komme for nær Landet.« Da de to sejlere var inden for skærene, så man fra *Thetis*, at det danske flag vajede fra dem, og at Pashaen sendte en korsar og to barkasser ud til dem for at bemande dem og evt. efter Uldalls mening entre *Thetis*. Han mente dog, at de stadig havde kun-

net tage både priser og de andre, men vinden var nu slået om i øst, og *Thetis* var så meget i læ, at den ikke kunne jage længere. *Thetis* vendte om temmelig nær kysten, og fæstningen skød på dem i ¼ mils afstand uden at *Thetis* besvarede ilden. At se tripolitanerne besætte de danske skibe var, som Pavels skrev, »intet behageligt Syn.«¹⁶

Den 12. februar om eftermiddagen kom konsul Lochner ombord og berettede, at de to skibe var norske fra Christiania og taget i Morea (hermed menes sandsynligvis Patras i Grækenland), og at korsaren var blevet underrettet om deres tilstedeværelse af en engelsk fregat. I hårdt vejr var korsaren kuldsejlet, og kaptajnen havde med nød og næppe bjærget sig selv og en del af sine folk ombord på priserne. Begge de danske kaptajner var i land og skibene uden ladning. Den 3-mastede var allerede ved at blive gjort til korsar. Da disse skibe var taget under fæstningens kanoner i Sultanens land mente Uldall, det kom Pashaen dyrt at stå. Nu var Tripoli kun nominelt under Osmannerriget, og foreløbig var Pashaen i en væsentlig stærkere stilling med danske fanger og priser. Det resulterede i et krav på 200.000 piastre for en fredsslutning, hvortil Fisker svarede, at de ikke blev betalte.

Thetis krydsede under kysten indtil den 19. februar, hvor den sejlede mod Malta med ankomst 22. februar.

Malta 22. februar-5. marts 1797

Adskillige gange er der indførsler uden dato, hvilket kunne tyde på, at de er ført senere, måske meget senere efter hukommelsen. Fastelavn var der masser af løjer på *Thetis*, som Uldall ikke omtaler, men som Pavels tydeligvis morer sig herligt over. Mandskabet lavede løjer hele dagen og opførte små skuespil, og om aftenen var fire af skibsdrengene klædt smukt ud i dametøj, så Pavels mente, at de selv ved dagslys kunne konkurrere i skønhed med manganen en forgydet pige. Kan det være, at Uldall med ungdommens puritanisme syntes, at alt det her var under hans værdighed?

Cagliari 11. marts-21. marts 1797

Når *Thetis* sejlede til Cagliari på Sardinien i stedet for at fortsætte blokaden af Tripoli skyldtes det, at et dansk skib var taget af engelske kapere i februar 1796 og ført ind til Cagliari. Det var blevet prisedømt, og Fisker ønskede at støtte den norske kaptajn Bruun i hans erstatningssag mod kaperen, men også sikre sig nogle værdigenstande tilhørende den algierske Dey, der var sendt med det skib. På den måde kunne Danmark forhindre problemer med Deyen, der normalt krævede erstatning for tabte varer sendt med et fremmed skib, og ydermere få hans hjælp til at banke den tripolitanske Pasha på plads. Uldall har ikke mange bemærkninger til forholdene på Sardinien, men til gengæld mange om Algier.

17. Svært at læse.

16. Bille s. 10 og Wandel s. 77 skriver, at Fisker ødelagde korsaren (hos Wandel korsarerne), men ikke kunne fange priserne. Det er en misforståelse, som nok skyldes en sammenblanding med begivenhederne ved Patras. Af de bevarede dagbøger samt *Thetis'* journal fremgår klart, at der kun var de to priser, og at de slap igennem.

Algier 23. marts-2. april 1797

Thetis blev saluteret med 21 skud fra fæstningen og svarede med lige så mange, lod derefter ankeret gå uden for havnen. Endnu engang blev Uldall sendt i land for at få Deyens tilladelse til at sejle ind i havnen. Den 29. marts var Fisker med sine officerer i audiens hos Deyen, og Uldall bemærkede under mødet med Algiers hersker i hans audiensrum, at der under loftet hang en mængde vandmeloner på rustne søm, så han var »i temmelig frygt for at faa dem i hovedet.« Pavels giver en lang beskrivelse af begivenhederne i paladset, men bemærkede, at Deyen selv lignede en gammel norsk bonde. Muslimerne fejrede Bairam medens de var der, og både Uldall og Pavels bemærkede, at de åd og drak i tre dage, og at de tilsyneladende smagte af forbuden frugt (med alkohol). Som mange andre før og siden bemærkede Uldall med en vis konsternation, at de ikke må drikke vin, men nok brændevin.

Uldall kunne klart godt lide Algier, som overgik Tripoli i alt. Et flittigt folk, mere renlighed, justits og alt det, der hører til et kultiveret selskab. I Tripoli er folk dovne og umulige, urenlige i største grad, og kender kun lidt til hvad man kalder selskabelighed.

Retsvæsenet overraskede Uldall positivt: »Man kan finde enhver dommer siddende paa Haserne en bestemt Plads hver Morgen til Aften omringet af Retfærdigheds Scepter, som her bestaar i forskiellige Tampe, stokke, store og smaae etc. (endogsaa ved Indgangen til Deyens Palads findes de i større formater). Men Retfærdigheden træffes for baade store og smaae folk som er en Ting der meget forundrede mig at finde hos Barbarerne, da jeg bestandig havde søgt den ved de kultiverede Europæer, men maaske kultivationen er skyld i at den hos de sidste, saa sielden findes.«

Senere kommer nogle betragtninger fra hjertet: »Een god Indretning her, som jeg ogsaa finder her, som for de stakkels Subalterne er en betydelig fordeel, den bestaaer i: at enhver Embedsmand er anviist et vist sted at sidde paa fra om morgenen kl. 7 til om aftenen kl. 6, hvorfra de ikke under Straf af Stokkeprygl tør gaae – Hvilken ypperlig Indretning! Var den hos os, hvor mangen unødig Gang kunde man da ikke spare naar man skal tale med f. Ex en Admiralitets Hette, som naar man ej treffer ham i Admiralitetet, man da Dagen efter kunde see Ham der og være forvisset om at Han i Følge sin Straf bestandig vilde have den samme Position som de saa meget søge hos Lieutnanten.«

Regeringen i København havde i stigende grad været utilfreds med den danske konsul Rehbinder i Algier, og hvad der virkede som hans eftergivenhed over for Deyen krav havde fået den til at beslutte, at han skulle hjemkaldes og erstattes af konsulen i Tunis, Blicher Olsen. Af en eller anden grund vakte det Uldalls interesse, og han studerede det danske konsulats protokol for at se, hvad andre nationer betalte for fred med Algier. Grundlæggende var Uldall

uenig i den politik, Danmark førte med at spare på gaver til både Algier og Tripoli. Ved at betale Pashaen i Tripoli 50.000 piastre ved hans tiltrædelse ville Danmark have sparet afsendelsen af *Thetis*, handelen var fortsat, og Pashaen havde fået 4 skibe mindre. Men for at spare 50.000 piastre havde man udrustet en fregat til måske 60.000 piastre, handelen var stoppet, og Pashaen havde taget 4 skibe. Enden på det hele ville måske blive, at Danmark kom til at betale det dobbelte, en som det skulle vise sig, meget profetisk udtalelse. Som Uldall fortsatte, så lå Spanien tæt på de nordafrikanske, men havde trods sin uhyre magt ikke kunnet betvinge dem, så hvorledes skulle Danmark 800 mil derfra med langt færre magtmidler være i stand til det.¹⁷ Det er ganske interessant at se, i hvilken grad Uldall distancerer sig fra både regeringens og Fiskers ubøjelige politik over for Tripoli. Hans betragtninger er meget modne for en ung mand på 20 år og udstråler slet ikke lyst til krig for enhver pris, og mon ikke de afspejler en diskussion i officerskorpset og blandt konsulerne om den rette politik over for Barbareskerne.

Malta 6. april-20. april 1797

I La Valetta havn observerede de briggen *Sarpen* under kaptajn Holck,¹⁸ Han var beordret til Middelhavet sammen med *Thetis*, men havde måttet søge havn i Norge på udrejsen. Da besætningen fra *Thetis* var i karantæne, var kommunikationsmulighederne begrænsede, men de fik at vide, at fregatterne *Najaden* og *Triton* skulle udrustes for at gå til Middelhavet og måske underlægge sig Fisker. Senere kom der brev fra udenrigsminister Bernstorff, at de to fregatter var på vej for at slutte sig til *Sarpen*, og Pavels noterede i sin dagbog, at det syntes som om *Thetis* skulle afløses. Det var nok med blandede følelser, Fisker modtog denne besked. Ingen kunne påstå, hans mission havde været en succes. Han havde ikke skaffet fred med Tripoli, hverken efter forhandling eller nedkæmpning af den tripolitanske flåde. Tværtimod havde han måttet lide den tort at se to danske priser smutte ind under fæstningens beskyttende dække uden at kunne forhindre det.

Men Fisker havde stadig en chance for at redde situationen før hans afløser dukkede op.¹⁹ Da det viste sig, at Pasha Sidi Yussef fremsatte uantagelige krav, havde han sat forskellige diplomatiske og militære initiativer i gang. Den danske agent i Konstantinopel, baron Hübsch, var blevet bedt om at få en ordre fra Sultanen til Tripoli om at slutte fred med Danmark. Deyen af Algier havde han også anmodet om hjælp, og da *Thetis* sejlede fra Algier den 2. april, medbragte den en algersk udsending, som skulle tale Danmarks sag og som selv anså freden for sikker, når han dukkede op i Tripoli.²⁰ For at holde den militære mulighed åben havde Fisker lejet en chebek, et lavtgående fartøj udbredt i Middelhavet, som kunne gå tæt ind på kysten, hvor *Thetis* ikke turde komme. Det højst na-

17. I 1775, 1783 og 1784 havde meget betydelige spanske flåder støttet af landgangsoperationer angrebet Algier uden held, og Spanien havde til sidst været tvunget til at slutte kostbar og ydmygende fred. Se bl.a. Galindo.

18. Carl Christian von Holck (1758-1816). Senere konsul i Tunis 1801-1807. Se Harald Holck: Kommandør Carl Christian Holcks dagbøger som konsul i Tunis. *Personallistoriske Tidsskrift*, 82. årgang, 14. række, 4. bind. København 1962.

19. Jeg gør opmærksom på, at slutninger om Fiskers og Billes motiver i det følgende bygger på en tolkning af begivenhedsforløbet og min læsning af de to officerers karakter.

20. Pavels dagbog.

tionale navn *Lindormen* kunne dog ikke skjule, at den var bemanded med maltesere, hvis loyalitet måske var tvivlsom. Da *Thetis*, *Sarpen* og *Lindormen* sejlede fra Malta den 20. april, har Fisker nok været klar over, det var sidste chance for at løse sin opgave. Uldall skriver intet om disse planer, men Peder Pavels havde store forhåbninger for den kommende forhandlings heldige udfald og begyndte for sit indre blik at se de glæder, en afslappet hjemrejse efter fredsslutning kunne byde dem: »Genua, hvor der, ligesom maaske andre Steder paa Hjemveyen endnu kunne vente os nogle Behageligheder inden vi kommer hjem.«

Til ankers og krydsende ud for Tripoli 24.-26. april 1797

Uldall fik endnu engang det lidet misundelsesværdige hverv at ledsage den algierske udsending til Tripoli, medens *Thetis* krydsede ud for havnen. For en gangs skyld indrømmer han at have været bange, da chaluppen nærmede sig bredden. Ville den tripolitanske Pasha vælge at beholde ham som gidsel? Det gjorde han ikke, hverken da Uldall afleverede udsendingen eller da han hentede ham næste dag.

Men fred blev det ikke til ved den algierske udsendings mellemkomst. Mod forventning kom han ikke i audiens hos Pashaen samme dag, måske en bevidst fornærmelse, og næste dag returnerede han til *Thetis* med uforrettet sag. De traditionelle gaver fra Pasha Sidi Yusef var allerede bragt ombord, heriblandt flere slaver, men dem sendte han i land igen. Pavels fik medlidenhed med den ene, en kvinde, som søsyg var bragt ombord, og nu grædende vendte tilbage til en ukendt skæbne. Pashaens besked til Fisker var, at fred nu kostede 150.000 piastre, men hvis han sejlede da 200.000. Det lod Fisker sig ikke anfægte af, og den 26. april afsejlede den lille danske eskadre mod øen Lampedusa, hvor der var aftalt rendezvous med *Najaden*.

Krydsende ud for Lampedusa

Den 12. maj om formiddagen observeredes en sejer, som viste sig at være *Najaden*. Nogle timer senere mødtes den lille eskadre, og *Najadens* chef Steen Andersen Bille kom ombord med sine officerer. Alle var ivrige efter at høre de seneste nyheder fra København, skønt de næppe kunne siges at være helt friske. Om Uldall fik brev hjemmefra, skriver han ikke, men noterer dog, at kapt. Barner er død (August Julius von Barner 22/12 1758-11/3 1797), og ønskede med ungdommens skånsomhed marinen tillykke med et slet mand mindre. De gode nyheder mindskedes lidt af efterretningen om lieut. Smiths død (Niels Christopher Smith 4/7 1773-16/2 1797). Han var en brav mand og hvad Uldall holdt af ved ham var at han ikke blev en af Sneedorfs tilhængere efter at være blevet kadetofficer.²¹

Billes ordrer fra admiralitetet er sikkert blevet modtaget med forskellige følelser af *Thetis'* besætning. *Thetis* blev afløst af *Najaden*

21. Lidt intern marinesladder. Hans Christian Sneedorff (1759-1824) var en berømt, men også omstridt chef for søkadetkompagniet 1797-1824. Se også Jørgen Høigaard: *Tapperhed ærer. En Peter Willemoes biografi*. København 1997.

22. Svært at læse.



Den berømte franske kunstner Antoine Roux' gouache fra 1799 af en dansk orlogsfregat for anker i kraftig søgang kan næppe forestille noget andet skib end *Najaden*. (Efter Jean Meissonnier: *Sailing Ships of the Romantic Sea*, 1968).

under Bille, som skulle videreføre ekspeditionen mod Tripoli, og *Thetis* skulle tilbage til Malta. Uldall mente, at den danske konsul Habela på Malta var skyld i dette skifte, og kommer i den forbindelse med nogle noget studentikose udgydelser. Men som han skrev, var de andre lige så lykkelige ved tanken om at skulle hjem, som Fisker forbandede det. Med *Najaden* kom også en ordre til Uldall om at lade sig overføre til *Najaden* på samme betingelser som han havde gjort tjeneste på *Thetis*, nemlig at han betalte egen kost. Det virker som en ordre, men Pavels skriver i sin dagbog, at Uldall først efter længere tids overvejelse bestemte sig til at sejle med *Najaden*. Man kunne formode, at ordren i virkeligheden er et tilbud, og at han kunne være blevet blevet på *Thetis* med en passende undskyldning. Han besluttede sig til at gå med *Najaden*, men var lidt ked af at skulle forlade *Thetis*, og havde dårlig samvittighed over at skifte chef, skønt han ikke kom godt ud af det med Fisker, og følte sig meget bedre tilpas under Bille. Her følger betragtninger om livet i flåden, som tydeligvis ikke passer ham særlig godt.

»Jeg kan ikke nægte at det jo gjorde mig meget mod at forlade et saa interessant selskab som var paa *Thetis*, og som jeg næsten i eet aar havde været i og hvor jeg havde nydt saa mange morsomme timer. Endskiønt jeg kanskje kom til at fare med behageligere chef, saa var jeg dog saa vandt til min første, at jeg rigtig følte noget vidt(?)²² ved at forlade ham uagtet han dog undertiden havde givet

mig mange ubehagelige øjeblikke. Men det militaire liv er nu engang ubehageligt, jeg er indtraadt i Militairen og altsaa maa man udholde, de mange haarde og undertiden dumme love det er underkastet: f.eks. tie hvor man har ret.« Hvad der fik ham til at fortsætte togtet i »ded kedsommelige Middelhav« var ikke blot Admiralitetets ordre, men også hensynet til æren og faderens omsorg. Mon ikke det sidste kan fortolkes som forventninger og krav?

Den 14. maj 1797 var overleveringsforretningen mellem Fisker og Bille overstået, og med *Sarpen* og *Lindormen* i sit kølvand satte *Najaden* kurs mod Tripoli, medens *Thetis* gjorde klar til at returnere til Malta. Nu kom en episode, som Uldall ikke omtaler, men som rørte Pavels dybt. Pludselig vendte *Sarpen* om og styrede ned mod *Thetis*. Da den lille brig kom på siden af *Thetis*, viftede hele dens besætning med hattene, og over vandet gjaldede deres hurraråb. Så vendte *Sarpen* og forcerede sejl mod *Najaden*. Man behøver ikke at være en forbenet nationalist for at vide præcis, hvad Peder Pavels mener her: »jeg følte i dette Øyeblik noget ubeskriveligt.«

Fregatten Najaden krydsende ud for Tripoli 14. maj-25. maj 1797

Eskadren nåede farvandet omkring Tripoli den 15. maj, og Bille førte *Najaden* tæt på havnen for at rekognoscere og evt. lokke de tripolitanske flådefartøjer ud på åbent vand. Fæstningens kanoner skød efter ham, men uden held. Næste dag signalerede han til *Sarpen* og *Lindormen*, at de skulle ignorere hans manøvrer og styrede ind mod havnen igen. Men da de nåede ind på 9/10 favne vand, nægtede hans lods at sejle videre. Bille betragtede nøje den fjendtlige flåde i sin kikkert, hvorefter han lod *Najaden* vende og slutte sig de to små skibe, der stadig krydsede længere ude. Her viste det sig, at der på *Lindormen* var en enøjet malteser, som havde ladet sig omvende til Islam, men nu var blevet kristen igen. Han hævdede at kende havnen og tilbød at føre dem ind, og ved 5-tiden om eftermiddagen lodsede malteseren den danske flådes nyeste fregat med over 300 mand ombord forbi rev og banker ind i havnen, hvor den lille tripolitanske flåde lå forankret. Som et ekstra incitament til at styre nøjagtigt havde Bille advaret ham om, at hans hoved stod på spil ved en grundstødning. *Najaden* gav dem det glatte lag, vendte, afgav endnu en salve, og styrede ud mod havnemundingen. Imedens myldrede folk ombord på de tripolitanske fartøjer, og seks af dem satte efter den danske fregat, som roligt afventede dem udenfor havnen.

Nu fulgte en to-timers kamp, som var karakteriseret ved Billes fremragende brug af sit skibs overlegne manøvreevne og artilleri, og fjendens forgæves forsøg på at komme tæt nok på til at entre. Klimaks kom henad solnedgang, hvor et stort tremastet tripolitansk fartøj nærmede sig *Sarpen*, som fyrede rasende for at hindre entring. Måske skræmt af den overraskende ild fra den lille brig holdt tripolitaneren af, hvorefter *Najaden* kom brusende til hjælp, sejlede op på

siden af det fjendtlige skib, affyrede en salve, og fra ræerne kastede de danske matroser granater ned på tripolitanerne. De havde forladt deres kanoner for at være klar til at springe ombord *Sarpen*, så granaterne forårsagede et blodbad blandt de sammenpakkede masser. I sin rapport kunne Bille tilfreds skrive, at et hundrede af fjenden var dræbt ved denne lejlighed. Selv havde han kun mistet en enkelt mand.

Hermed havde tripolitanerne fået nok. I ly af mørket søgte de ind under fæstringens beskyttende kanoner, og den lille danske styrke krydsede ud for Tripoli de næste dage. Den 22. maj kom et engelsk fartøj ud med den engelske konsul, som bragte et budskab fra Pasha Sidi Yussef med forslag om forhandling. Næste dag returnerede han med et fredsforslag gående ud for betaling af 75.000 piastre nu og 14.000 hvert fjerde år. Det var, hvad Uldall kalder billige konditioner, men Bille var ikke tilfreds med dette forslag, som han fandt for gunstigt for Tripoli efter slaget, men den danske konsul Lochner argumenterede stærkt for at slå til, eftersom den danske fragtfart i Middelhavet led skade, og netop nu var der gode frakter at få. Nu var Bille ikke den mand, der tog ansvaret for en beslutning, kronprins Frederik kunne være imod, så han sørgede for at tilkendegive sin utilfredshed med freden og solidt placere ansvaret på konsul Lochner. Den kostbare fred efter det ærefulde slag understreger dog det præcise i Uldalls kritik af den offentlige sparsommelighed over for Tripoli.

Efter at fredens betingelser var aftalt, ankrede den danske eskadre op i Tripoli havn den 25. maj. To dage senere var officerer og konsul i audiens hos Pasha Sidi Yussef, og denne gang var Uldall med, så enten har nysgerrigheden vundet over stoltheden, eller der var ikke nogen betingelse om at kysse Pashaens hånd. Uldall beskrev ham som prægtigt klædt, lille, tyk og en ganske smuk mand. De blev i Tripoli til den 2. juni, hvor de havde afskedsaudiens, under hvilken Pashaen forærede Bille den smukke sabel beklædt med guld, som stadig kan ses på Orlogsmuseet. Samme aften lettede *Najaden* anker og satte kurs mod Malta, hvor de ankom 4. juni. Lochners pres på Bille for at gå ind på traktaten viste sig at være en lykke for en snes danske fanger fra de opbragte priser, for kort tid efter *Najadens* afsejling udbrød en alvorlig pest i Tripoli, som de næppe havde haft modstandskraft til at modstå.

Slaget ved Tripoli

Denne batalje mellem en lille dansk eskadre og den tripolitanske flåde er berømt, skønt den jo ikke syner af noget i sammenligning med den gigantiske krig og de store flådeslag, der foregik over hele verden. Men det var første og eneste gang, at den danske flåde virkelig fik krammet på en modstander blandt de nordafrikanske stater, og de kommende år blev nok ærefulde, men ikke sejrrige.

Da jeg første gang åbnede Uldalls dagbog på det Kongelige Biblioteks læsesal, var det indførslerne omkring slaget, jeg hastigt bladrede hen til som det første. Ville jeg endelig få at vide, hvordan det egentlig var at være i dette slag. Følelserne ombord, øjeblikket, da *Najaden* glider ind i Tripoli havn under fæstningens kanoner, regnen af musketkugler under slaget. Min skuffelse var stor, da det viste sig, at Uldalls optegnelser var en rent faktuel beskrivelse af manøvrerne, som lige så godt kunne være skrevet af efter skibsjournalen eller Billes rapport. Det er på sin vis logisk, men sørgeligt, at Uldall vælger ikke at skrive om de personlige observationer og følelser, vi nu ville finde interessante. Han skulle jo nok huske, hvad han følte, for det var jo en enestående oplevelse, som måtte være ætset i hukommelsen.

Hvad Uldall slet ikke nævner er de kuriøse omstændigheder omkring slaget, som knytter sig til Billes person og hans forhold til Fisker. *Najaden* skilles fra *Thetis* to dage før den dristige manøvre ind i Tripoli havn, og det er åbenlyst, at Bille fra starten af satsede på et *coup de grace* for at afslutte striden med Tripoli. Alligevel valgte han at lade *Thetis* sejle tilbage til Malta. Der er næsten kun en forklaring, nemlig at han hellere ville halvere sin styrke end dele æren for en sejr med Fisker. Et blik på den officielle Hof- og Statskalender giver resten af forklaringen. Lorents Henrik Fisker står lige over Steen Andersen Bille i ancennitetslisten. I et slag havde Fisker været den øverstkommenderende. For at være på den sikre side kritiserede Bille i sine rapporter Fiskers taktik med at blokere Tripoli og lade bygge en chebek, som kunne gå tæt op ad kysten. Ved sit perfekt gennemførte slag, der afsluttede en konflikt, der havde varet et år og været den danske skibsfart til stor skade, fik Steen Andersen Bille udmanøvreret sin rival Fisker, ligesom han senere skubbede Olfert Fischer, helten fra slaget på Reden, til side.²³ Bille var begyndt sin opstigning mod tindernes top, og er det et tilfælde, at Uldall, den evige toer og adjutant, skiftede fra *Thetis* til *Najaden* i dette øjeblik?

Men Billes taktik var endog særdeles dumdristig. Tripoli havn var kendt for at være smal, lavvandet og forræderisk med skjulte skær. Den 31. oktober 1803 løb den amerikanske fregat *Philadelphia* på et rev under jagten på et fartøj, der sejlede tæt på kysten ved Tripoli. Det tog 19 måneder og tre dage, bombardement af Tripoli og kostbare udrustninger, før de Forenede Stater fik sine 307 søfolk fri og købt en kostbar fred.²⁴ Bille indrømmede selv i et brev skrevet kort efter slaget, at han havde risikeret mere end han havde vundet.²⁵

Bille var nu den danske flådes dominerende officer, og han forblev i Middelhavet de næste år, hvori han organiserede et konvojssystem til beskyttelse af danske handelsskibe. Dette konvojssystem udstræktes senere til næsten alle ruter, hvor danske handelsskibe opererede, og der er en direkte linie fra Billes konvojer til den kon-

23. E. Briand de Crèvecoeur: *Olfert Fischer. Københavns modige Forsvarer*. København 1944, s. 277.

24. William M. Fowler, Jr.: *Jack Tars and Commodores. The American Navy, 1783-1813*, 1984, s. 93-125.

25. Bille til Holmens chef Kiærulff. Bille s. 17-18.



Kampen ud for Tripolis den 16. maj 1797, hvor den nybyggede 36 kanoners fregat Najaden sammen med briggen Sårpen på 18 kanoner og chebekken Lindormen udkæmpede et succesfuldt slag mod seks tripolitaniske fartøjer. Gouache af C. C. Parne-manni. (Orlogsmuseet).

flikt med England, som førte til slaget på Reden 1801. Hvad mon der var sket, hvis Billes taktik var mislykkedes?

Malta 4. juni-5. juli 1797

De lå i karantæne i 15 dage, og Uldalls optegnelser her er ganske sparsomme. Hverken Malta eller karantænepladsen havde jo nyhedens interesse, men han husker dog at nedskrive, at hans yndlings-aversion konsul Habela døde under deres ophold.

Undervejs mellem Malta og Messina så de Etna i udbrud, og mellem Sicilien og Calabrien byen Reggio (di Calabria) som skulle være beboet af »de sletteste og nedrigste menesker i hele Italien.«

Til ankers ud for Messina på Sicilien

Den 9. juli var de i operaen, men forestillingen begyndte så sent, at de måtte gå før afslutningen for at nå tilbage til *Najaden*. Uldall har åbenbart fået smag for den slags, for herefter står et eller flere teaterbesøg på programmet ved ankomsten til en ny havn.

Napoli 17. juli-28. juli 1797

Najaden skulle have en ny mast, så der ville blive en længere ophold med mulighed for spændende ture i landet. Officererne fandt et gæstgiverhus, hvor de kunne opholde sig efter ekskursionerne. Ejeren var en meget behagelig englænder, som viste dem om i byen. Fint skulle det åbenbart være, så officererne antog også en tjener. Det længere ophold gav tid til ekskursioner i omegnen, og udgrav-

ningen af Pompei, der for alvor var startet i 1748, havde vakt opmærksomhed i hele det kultiverede Europa. En midnat satte Uldall med nogle af de andre officerer retningen mod Pompei, Herkulanum med museum samt byernes bane, den stadig aktive vulkan Vesuv. I vore dage går der en udmærket vej op næsten til toppen, men i 1797 var det en ganske besværlig rejse, og først kl. kl. 7 om morgenen var de trætte og udasede ved toppen. Derefter steg de ned og fortsatte mod museet i Herkulanum, som man skulle have tilladelse til at besøge, men de brugte en ubrugt tilladelse, som engelske officerer havde givet dem. I Uldalls dagbog er der en lang opremsning af de ting, han har set, hvilket kan forekomme os lidt unødvendigt, men der var jo hverken guider eller lette bøger om udgravningen at købe. Det er i øvrigt typisk for tiden, at han beskriver kunstgenstandene og ikke selve begivenheden, Vesuvs udbrud og de vidnesbyrd om livet i antikken, udgravningerne har givet. Dengang var udgravninger primært en jagt efter kunstskatte, i nogle tilfælde blot skatte. Fra museet tog de til Herkulanum, og derefter var de for trætte til at rejse videre til Pompei. Ved hjemkomsten fandt de fregatten *Triton* liggende for anker.

Den 22. juli var Uldall endnu engang i operaen og noterer, at han aldrig har hørt en så skøn stemme som førstekastrat ved operaen.

Besøget i Pompei blev alligevel til noget den 26., og mødet med de berømte ruiner frosset i tiden af Vesuvs udbrud fik Uldall til at filosofere over tiden og hvordan eftertiden ville se hans egen tid i ruiner osv.

Napoli var dengang Italiens største by, og folkemængden, som han ganske korrekt anslog til 400.000 samt 6.000 i hæren, var en noget overvældende oplevelse for Uldall. Igen kan hans betragtninger minde om en moderne nordisk turists. F.eks. trafikken: »Det er et forfærdeligt Syn at se den mængde Wogne her er, kiøre igennem en Wimmel af Mennesker alt hvad Hestene kan løbe, men man maae tillige beundre de neapolitanske kudskes færdighed i at kiøre.«

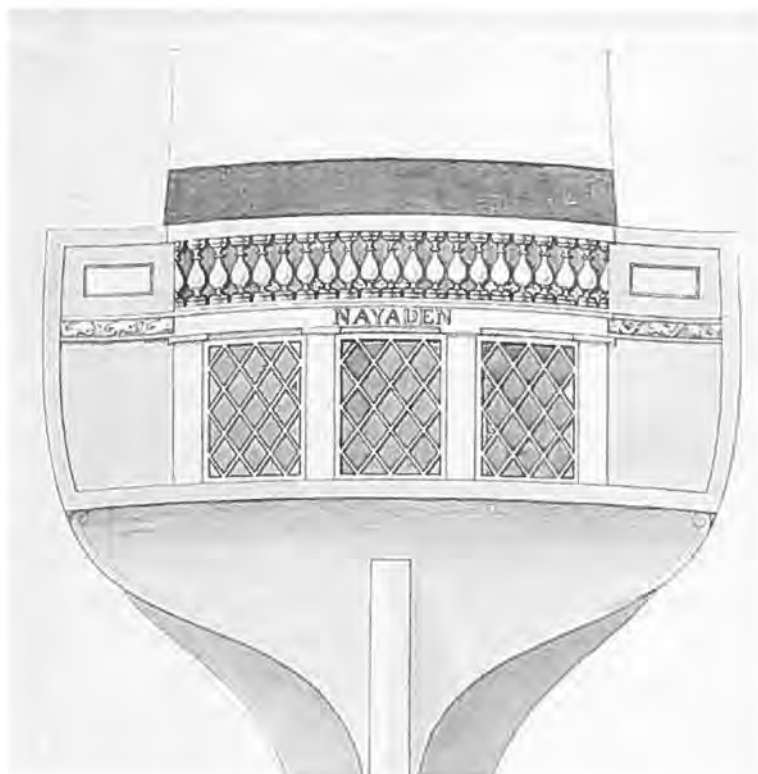
Som så mange betragtere dengang og nu var Uldall forarget over de riges luksus og ørkesløshed i Napoli. Han mente også, at det luksuriøse liv samt klimaet gjorde damerne så vellystige, at »Enhver bredskuldret Karl har en slags Rettighed til Damernes Faveurs ... Sæderne er i temmelig stærkt forfald.« Nu er jeg måske for streng over for Uldall, men misundelse er jo ofte det halve af forargelse, og det har sikkert været lidt svært for en ung mand iagttage dette tøjlesløse leben – og ikke være med i det.

Eskortetjeneste 7. august-1. oktober 1797

Den 28. juli kl. 7^{1/4} lettede *Najaden* mod Livorno. Nu begyndte den eskortering af danske handelsfartøjer i Middelhavet, som var fremprovokeret af franske kaperes stadig mere tøjlesløse optræden, men som udviklede sig til en stadig mere tilspidset konflikt med Eng-

26. Det må være en af de mange dramatiseringer af Samuel Richardsons »Pamela« fra 1741, der har vakt Uldalls mishag.

Najaden var konstrueret i 1795 efter helt nye principper af den unge F. C. H. Hoblenberg. Karakteristisk var det såkaldt indknebne agterspejl og det formstive skrog. (Rigsarkivet, Kort- og Tegningssamlingen, Søetaten, B 53 I).



land. Det betød for mandskabet, at opholdet i havnene blev kortere, og for turisten Uldall, at der ikke mere var mulighed for udflugter i landskabet udenfor havnebyerne. Hans notater bliver derfor mere sparsomme, men fra tid til anden er der dog kommentarer, som kaster et lys over hans karakter. Således hævdede han at ærgre sig over ikke at kunne overvære henrettelsen af to soldater i Barcelona, som var dødsdømt for at desertere. Det var noget, man burde vænne sig til at se som militær person. Han har tydeligvis prøvet at hærde sig, men det virker mere naturligt for personen Uldall at gå i teatret, hvilket han gjorde flittigt. Der var dog andre fornøjelser, skønt de kun blev nydt på afstand. Han havde aldrig set så smukke kvinder som de genovesiske, og kunne han vælge, ville han have en dansk kone og en italiensk elskerinde. Det lod sig jo ikke gøre for den unge Uldall, men så var der jo altid teatret, og i Marseille så han ledsaget af den danske konsul med damer den »kiedsommelige Pamala«. ²⁶ Men i Barcelona var han flere gange til komedie og traf også et meget spændende menneske, en dansker fra St. Croix.

Najaden ankrede op i den store frihavn Livorno den 1. oktober. Da de skulle være der i en otte dages tid, fik han tilladelse af Bille til at rejse til Firenze. Sammen med den danske vicekonsul og to an-

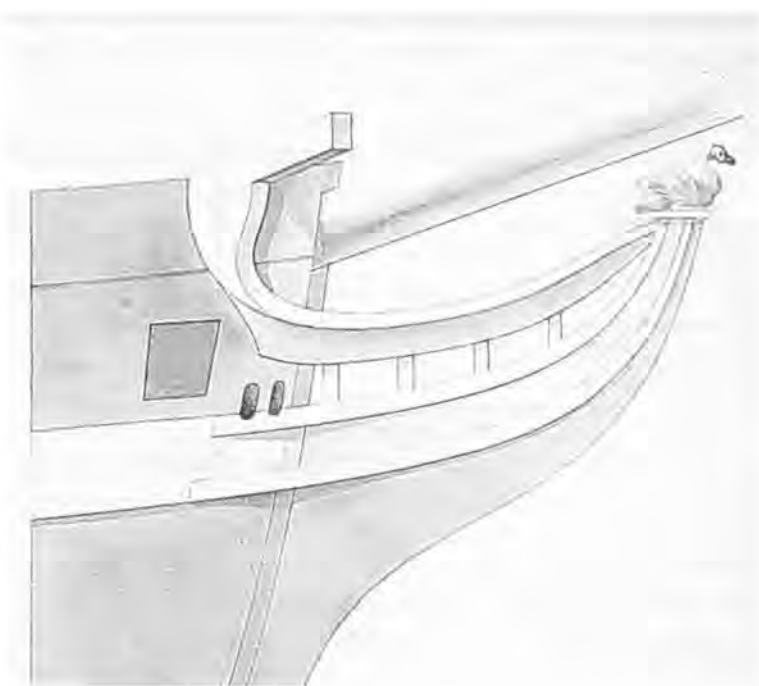
dre officerer gjorde han sig klar til rejsen, da dagbogen slutter. Det er på sin vis hjertevarmende at tage afsked med Uldall på denne måde, for de sidste linier strømmer over af en ægte følt spænding og glæde ved tanker om at skulle se Firenze, og taknemlighed over for den beundrede fader, der har givet ham lov til at tage til Middelhavet, så han fik lejlighed til at se alt dette. Kunne han blot vise ham sin taknemlighed. Efter de foregående siders lidt kunstige blaserthed føles disse udbrud ægte og rigtige, og især når man ved, at faderen Peter Uldall døde pludseligt den 11. november 1798. Hermed slutter dagbogen. Om Uldall fortsatte den i et nu tabt bind vides ikke.

Uldall fulgte med Bille på dennes togter i Middelhavet indtil september 1798, hvor fregatten fik ordre til at returnere til København. Han ledsagede Bille på dennes ambassade til kejseren af Marokko for at overbringe den danske konges hilsner i anledning af hans tronbestigelse. Undervejs marcherede kortegen gennem ørkenen og led under mangel på vand, men selve modtagelsen i Fez blev pragtfuld. Da *Najaden* blev beordret hjem valgte flere af officererne at skifte over på et af de andre skibe, men ikke Uldall, som ikke uforståeligt havde haft nok efter mere end 1 års fravær.

Om Uldall nåede at se gense sin fader før dennes død ved jeg ikke. Næste år stod han til søs igen, denne gang med fregatten *Inis* på togt til Ostindien 1799-1800. Den 20. februar 1801 kom udnævnelsen til premierløjtnant, og straks derefter kastedes Uldall igen ind i begivenhedernes centrum, men som sædvanlig uden at bestemme noget: Han blev adjudant for den øverstkommanderende Olfert Fischer under slaget på Reden 2. april 1801, og var med hvor det gik hedest til, efterhånden som Olfert Fischer skiftede sin kommando fra *Dannebrog* til *Holsten* til *Trekroner*. Samme måned blev han gift med sin kusine Anna Christiane Nellermann, men om han fik opfyldt drømmen om en smuk italiensk elskerinde er vel tvivlsomt.

Under belejringen af København 1807 var Uldall næstkommanderende på blokskibet *Mars*, men uden at komme i kamp. Sin første kommando fik han som leder af troppetransporter fra Langeland, og senere blev han chef for kanonbådsdivisionen ved Lohals. Han deltog i adskillige bataljer, og pådrog sig her som siden aldrig sine foresattes misbilligelse. Efter 1814 var Uldall ikke blandt de mange søofficerer, der blev sparet væk, men først som 41-årig fik han sin første rigtige kommando på et rigtigt krigsskib, og det endog på et afbud: Under togt til Middelhavet og Vestindien med fregatten *Minerva* døde chefen Johannes Krieger under opholdet i Vestindien maj 1818, og næstkommanderende Johan Joachim Uldall overtog kommandoen. Først som 45-årig fik han den af alle søofficerer eftertragtede kommando. Kun en korvet på togt til Vestindien, men det var dog en rigtig kommando, og flåden var stærkt reduceret

Oprindelig havde N. A. Abildgaard tegnet en Pandoras æske som galionsfigur til *Najaden*. Men i stedet valgte Hohlenberg at lade skibet pryde med en svane på galionen. (Rigsarkivet, Kort- og Tegningssamlingen, Søetaten, B 13 I).



efter 1814. Korvettens navn var meget passende *Najaden*. Derefter synes Uldall ikke at være blevet brugt på en udkommando.

Endnu et togt kom Uldall på. I 1832, da han fik tilladelse til at sejle med fregattene *Havfruen* på besejlingstogt – mod at betale sin egen kost! Ringen var sluttet, og skønt han endte som militær deputeret, generaladjutant og jagtkaptajn, kammerherre tre år før sin død, med kors og bånd og stjerner på, så var det i høj grad et spørgsmål om at leve længe nok i den danske flåde, hvor avancement skete efter anciennitet. Brændte han af uopfyldt ærgerrighed, skimter man et bittert drag om munden i maleriet af ham, eller var han tilfreds med at overlade beslutningerne til de stærke personligheder, han synes altid at slutte sig til. Levede han en velstående københavners behagelige liv assisteret af tjenende ånder, gode midtage, tid til bøger og det elskede teater? Uldall døde 28. april 1839 som 62-årig, en respektabel alder dengang.

Omkring 600 mand sejlede ud med *Thetis* og *Najaden*. Næsten alle er de glemt, lever nu kun som navne i de officielle dokumenter, vi aflejrer på vor færd gennem livet. Bertel Thorvaldsen blev Europas berømteste billedhugger, og mange år senere blev et flådefartøj sendt ud for at hente ham og hans værker hjem. Han hviler nu i København i centrum af den bygning, der er både hans museum og mausoleum. Handlingens mænd Steen Andersen Bille og Lorents Henrik Fisker er kendt og respekteret af specialister i flådens og periodens historie. Peder Pavels har med to hundrede års forsinkelse

sikret sig en lille plads i kulturhistorien ved sin dagbog. Uden at vide det placerede han sig i geniets nærhed og lod dets stråleglans oplyse det mørke, der er de fleste menneskers skæbne. Men hvad med Johan Joachim Uldall, kunst- og operaelsker, søn af en berømt far? Han blev ikke en fremtrædende officer, men hvad med Thorvaldsen, hvad skriver han om den store kunstner? Jeg bladrede gennem dagbogen med betydelig spænding i håbet om at finde et afsnit af typen »fik en kop kaffe og en lang sludder med ham Thorvaldsen idag. Spændende fyr, og han bliver helt sikkert en berømt kunstner. Han fortalte mig om sin opfattelse af kunstens natur og hele sit kunstneriske program, som lyder sådan her ...« Det havde så sikret min berømmelse!

Men nej, svaret er: Intet som helst. På intet tidspunkt nedfælder Uldall en konversation, nævner et møde på skibet, eller så meget som noterer Thorvaldsens navn. Uldall opsøger teatret, straks hans skib kommer i havn, han suger til sig ved ethvert besøg på et kunstmuseum, en kirke, romerske ruiner, han er ekstatisk lykkelig ved tanken om at komme til Firenze, men han opholder sig i over fire måneder på *Thetis* i selskab med en kunstner, hvis navn snart skulle fæstes som en strålende stjerne på kunstens firmament, uden tilsyneladende at have den mindste anelse om det.

Efterskrift

På Marinens Bibliotek opbevares en lille håndskrevet notesbog af J. J. Uldall. Den indgik i samlingerne sammen med Suensons papirer i 1961 og har nu benævnelsen 1961/287. Hvorledes den er endt der, vides ikke. Indholdet er 19 små afhandlinger fordelt på 180 sider. Dertil kommer to håndtegnede kort.

Emnerne for afhandlingerne er forskellige. Den første afhandling er om »Hvorledes en betydelig læk stoppes for en kort tid«. Andre eksempler er farvandsbeskrivelse af ruten fra Kullen gennem Sundet til Københavns red (nr. 4), om kommando af krigsskibe (nr. 9) og om hvad der er gjort for at beskytte danske skibe mod lynild (nr. 17). For os er afhandling nr. 3 af særlig interesse: Det er en diskussion af S. Bille »Om den for en Søe Officer saa nødvendige Roelighed og bestemthed i Fare«.

Til sidst i bogen står skrevet: »Fuldendt d. 30 Marti Anno 1803 af J. Uldall«. Hermed har vi en terminus ante quem, men desværre står intetsteds, hvornår afhandlingerne er affattet. Min teori er imidlertid, at den unge Uldall til eget brug i sit hverv som officer har samlet og nedskrevet en række for ham praktiske og lærerige love, beskrivelser, vejledninger og foredrag. Billes afhandling kunne være en afskrift af et foredrag holdt f.eks. på Søkadetakademiet eller har måske cirkuleret i manuskript.

De to kort bagest i notesbogen er af særlig interesse ved at

knytte sig an til *Najadens* kamp ud for Tripoli. Begge kort viser byen Tripolis. Det ene, benævnt »Reeden ved Tripolis i Barbariet«, er et oversigtskort over byen, havnen og farvandet ud for kysten. Det andet kort, benævnt »Plan af Tripolis i Barbariet«, er mere detaljeret og koncentreret omkring havnen, indsejlingen til den og befæstningerne omkring den. Man bemærker med hvilken omhu vanddybderne er indtegnet. Det er vel ikke urimeligt at forestille sig, at Uldall har fået i opdrag under opholdet i Tripoli at indtegne disse ting, som kunne blive praktiske en anden gang.

Bibliografi

Litteratur:

- Andersen, Dan H.: Denmark-Norway's Golden Age in the Mediterranean. Sørensen og Schirò 1996 s. 9-20.
 Bille, Steen: *Det danske flag i Middelhavet*. København 1840.
 Borg, Eskil: *Svenska konsulter och slavar i Barbareskekaparnas Tripoli*. Kristianstad 1987.
 Cassar, Paul: Plague and Quarantine in the Mediterranean. Sørensen og Schirò 1996 s. 83-88.
 Dearden, Seton: *A Nest of Corsairs. The fighting Karamanlis of Tripoli*. London 1976.
 Earle, Peter: *Corsairs of Malta and Barbary*. London 1970.
 Ehlers, E.: Danmarks flaadetogt 1770-71 mod søroverstaten Algier. *Tidsskrift for Søvesen* 82, 1911.
 Fiesi, Teobaldo: *Un secolo di rapporti tra Napoli e Tripoli: 1734-1835*. Napoli 1983.
 Fisher, Godfrey: *Barbary Legend: War, trade and piracy in North Africa 1415-1830*. Oxford 1957.
 Fontenay, Michel: La place de la course dans l'économie portuaire: L'exemple de Malte et des ports Barbaresque, *Annales* arg. 43, no. 6, 1988.
 Galindo, Sabater: La Expedición militar de Argel de 1775. *Revista de Historico Militar* 28, no. 36, 1984.
 Guillaumier, Paul: Jean-Francois Guillaumier. Sørensen og Schirò 1996 s. 109-114.
 Groot, Alexander H. de: Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. *Revue de L'Occident Musulman et de la Méditerranée* 39, no. 1, 1985.
 Gøbel, Erik: De algerske Søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1746-1840. *Arkiv IX*, 1982-83.
 Panzac, Daniel: Une Activité en trompe l'œil: La guerre de Course a Tripoli de Barbarie dans la Seconde Moitié du XVIIe Siecle. *Revue de L'Occident Musulman et de la Méditerranée* 47, no. 1, 1988.
 Sørensen, Sven og Joseph Schirò (udg.), *Malta 1796-1797. Thorvaldsen's Visit*. La Valetta 1996.
 Thiele, J. M.: *Thorvaldsens Biographi* 1-4. København 1851-56.
 Wandel, C. F. *Danmark og Barbareskerne 1746-1845*. København 1919.

Kilder:

- Peder Pavels' dagbog. Oslo Universitetsbibliotek Ms. 8E 709.
Thetis' skibsjournaler og kommandoprotokol. Rigsarkivet, Søetaten, skibsjournaler nr. 674.
Najadens skibsjournaler. Rigsarkivet, Søetaten, skibsjournaler nr. 690A-B.

En kinafarer beretter

Hans Storms dagbog 1829-1830

Den 21. april 1829 påbegyndte man i lejet ud for Asiatisk Kompagnis hovedbygning på Christianshavn mønstringen af mandskabet til fregatten *Frederik den Siette*, der skulle på togt til Manilla og Canton. Fregatten, der i 1800 var købt til Kompagniet under navnet *Christianshavn*, havde netop gennemgået en større ombygning. Dette var sket i den kongelige dok. Og da staten havde leveret materialer uden at tage fortjeneste, havde man – efter ansøgning – allernådigst fået lov til at opkalde skibet efter den regerende enevoldskonge. *Frederik den Siette* var under kommando af kaptajn Christian Carl Tronier, mens negotien udgjordes af Richard Bentley og Frederik Ludvigsen.

Blandt de påmønstrede matroser, der mødte klokken 6 om morgenen, var Hans Storm fra Assens (1810-1878). Som søn af en skipper og oldebarn af den kendte Faaborg-reder Poul »Kinafarer« Jacobsen, der selv havde gjort 3 rejser på Kina med Asiatisk Kompagni, var det ikke helt ulogisk, at også han ville ud på de store have. Hans Storms sømandsliv havde taget sin begyndelse, da han – sædvanen tro – tog ud at sejle med sin far umiddelbart efter konfirmationen i 1825. Om efteråret samme år sejlede han ud som kok på et af Assens-købmanden Bruuns skibe. Men 4 år senere var det blevet tid til de store have.

Af kompagniets rullebog fremgår det, at han som matros er sat til en »Maanedlig Gage rede Sølv Rbdr: 10«, og at han har modtaget et forskud på 3 måneders hyre. Af »Skibs-Protocol holden paa Skibet *Frederik den Siette* på Reisen til og fra Manilla og Canton i China« fremgår det endvidere, at han til egne fornødenheder rådede over en skibskiste med målene: »1 Alen og 4" lang, 13" bred og 12" høj«. Ikke meget. Men sådan var vilkårene for de gemene, som det menige mandskab blev kaldt.

Lige fra den første dag førte Hans Storm en dagbog. Det fremgår tydeligt af denne, at han er stærkt optaget af sejlføring og navigation. Men også dagligdagens små hændelser får et par ord med på vejen. I det efterfølgende uddrag, der er redigeret af Erik Gøbel, er det disse hændelser, der er sat i fokus.

Det blev en lang rejse på næsten 18 måneder. Asiatisk Kompagni kunne notere en ganske pæn nettogevinst på ca. 70.000 rigsdaler. Men man var alligevel langt fra fordums storhed. I 1804 var afka-



*Lit. Kongelige Bibliotek. Sanger & Gyldenraads Kompagnis Skib Kronborg, som er bitt i
for Tjenerens besiddelse af Canton & Assens i 1843. 1843.*

*Kinafareren Frederik den Siette
forlader den 6. maj 1829 Øresund
med Kronborg om bagbord og
kompagniflaget vajende agterude.
Maleri af Jacob Petersen.
(Handels- og Søfartsmuseet).*

stet pr. aktie ca. 875 rigsdaler, efter dette togt ca. 180. Det var tydeligt, at storhedstiden var forbi. Og i 1835 afsender man da også det sidste skib til Canton. I 1843 nedlægges kompagniet.

Matros Hans Storm mistede ikke lysten til søen efter togtet 1829-1830. Et par år efter sin hjemkomst tog han skippereksamen og sejlede i en periode som fører af sluppen *Ørnen* af Assens. I begyndelsen af 1840'erne blev Hans Storm skipper på jagten *Frederikke* og *Elvine* af Kerteminde. Storkøbmanden Elias B. Muus var en af partsrederne. Her var Hans Storms bror, Poul, kommet i lære i 1830. Da denne i 1850 købte en større købmandsgård i byen, flyttede Hans Storm med familie til Kerteminde. *Frederikke* og *Elvine*, der var på 32 kmcl., blev i 1856 ombygget til en galease på Boms værft i Thuro – en ganske ofte benyttet fremgangsmåde for at leve op til kravet om større effektivitet. Herefter var den på 43 kmcl.

Da galeasen forliste i tæt tåge i den engelske kanal, blev Hans Storm skipper på jagten *Marie Christine* og senere på galeasen *Oscar* – bygget i Fredericia i 1859. På en rejse til Arendal i Norge i 1874 blev han syg, og måtte overdrage skibet til sønnen Niels, der sejlede med som styrmand. Hans Storm døde den 29. januar 1878.

En lille pudsigheid fortæller om den rivende udvikling, der havde fundet sted inden for den danske skibsfart. Nogle år senere påmøn-

strede Niels Storm S/S *Activ* af Randers, der gik i fast rutefart ude i Kina – blandt andet på Hong Kong. Sejlet havde nu for alvor fået konkurrence.

Dagbogen

April 1829

Den 21. April 1829 kom jeg ombord i Skibet og vi halede ud af Bommen. Den 23. var Prinsen ombord hos os, vi maatte alle Mand til Vejrs for ham, der var Musik ombord. Den 25. fik jeg Tilladelse at gaa i Land. Den 26. blev der holdt Generalmønstring. Direktionen var samlet ombord. De øvrige Dage tog vi Ladning og Proviant ombord.

Maj

Den 1ste faldt Peder Risom ned og slog sig fordærvet, om Eftermiddagen kom han i Land paa Hospitalet, han var meget daarlig. Den 2. var jeg i Land med hans Klæder. Den 3. lettede vi i Guds Navn vore Ankre paa Københavns Red og løb ud i Renden. Den 4. lettede vi vort Anker i Renden. Samme Aften ankrede vi paa Helsingørs Red. Den 6. lettede vi paa Helsingørs Red med en god Vind. Vi fyrede Skud for Helsingør. Da vi havde passeret Kullen fik vi stiv Kuling imod. Den 9. holdt Assistenten Auktion for alle Slags Søklæder. Den 11. passeredes Skagen, samme Aften fik vi Norge i Sigte og satte vor Kurs efter Kanalen. Den 12. smukt Vejr, men stiv Kuling af N.N.O. Den 13. samme Vejr og Vind. Den 14. sprang Vinden imod, men godt Vejr. Den 15. almindelig Bededag var Vinden ligeledes. Om Eftermiddagen blev Vinden god.

Den 16. samme Vejr og Vind. Vi fik engelsk Lods ombord, som skulde lodse os gennem Kanalen. Den 17. passeredes Dover med god Vind. Den 18. samme Vejr og Vind passerede Øen Wight og slap Lods. Den 19. samme Vejr og Vind indtil om Eftermiddagen, hvor det tog til at kule op saa vi maatte tage Reb i vores Mærsejl og stryge Boven-Bram-Stænger og Ræer.

Den 20. havde vi et stort Arbejde med at røre Tovene ud og tage Ankrene ind paa Bakken. Om Eftermiddagen løjede det af, og vi tog Rebene ud af Mærsejlene. Den 21. om Morgen satte op Boven-Bram, om Eftermiddagen tog det til at kule, saa vi maatte tage Stænger og Ræer ind igen. Den 22. om Morgen fik vi en Kutter i Sigte, som blev antaget for en Røver, vi fik blikstille Vejr, vi ladede Kanonerne og gjorde alting klart. Samme Dag havde vi vor store Bramstang nede formedelst Boven-Bramsalingen var itu, omsatte alle Pytingvanterne, saa vi havde ingen Frivagt den Dag. Om Aftenen blev vi mønstret til Kanonerne. Jeg blev ansat til Lader ved Kanon No 3.

Den 23. om Morgen satte vi op store Bramstang tillige med Boven-Bramstang og Raa, da Salingen var istandsat, havde vi stille.

Den 24. om Søndagen stille indtil om Middagen fik Luft af en god Vind som vedblev at tiltage mod stiv Kuling. Den 25. om Formiddagen satte 2 Reb i Mærsejlene. Boven-Bram-Ræerne til Dæks klodsrebede Krydssejlet, fastgjorde Storsejlet. Den 26. om Morgen strøg Boven-Bramstængerne. Kl. 12 løjede det lidt af tilsatte Underlæsejl. Den 27. løste ud Ræerne satte til Læsejlene. Om Eftermiddagen maatte vi eksercere første Gang med Kanonerne. Den 28. samme Vejr og Vind. Kristi Himmelfartsdag befandt vi os under Madeira. Om Aftenen tog ned vore Læsejl styrede Bidevind V.N.V. for ikke at komme for nær Landet. Den 29. smukt Vejr og god Vind, slog fra vort Storsejl – Krydssejl og Fore-Stænge-Stagejl, slog straks andre Sommersejl under, da det smukke Passatvejr begyndte. Om Formiddagen eksercerede vi ved Kanonerne, om Eftermiddagen ved Geværerne. Den 30. samme Vejr og Vind. Den 31. om Søndagen blev der holdt Gudstjeneste om Formiddagen her ombord, om Eftermiddagen fornøjede vi os med Dans og Sang.

Juni

Den 1. Juni samme Vejr og Vind. Den 2. om Morgen blev befalel alle Mand at tage deres Køjer paa Dækket, fordi der skulde gøres rent og ryges ud under Dækket. Passerede Vendekredsen. Den 3. havde vi Solen i Zenith, vi var omtrent paa 20° nordlig Bredde. Samme Dag blev Rationen 3 Pægle Øl ¼ Pot Vand og 2 Snapse, hidindtil havde den været 1 Pot Øl og 1 Snaps. Passaten vedvarede med smukt Vejr. Om Aftenen blev der holdt Bøn. Den 4. smukt Vejr. Vi satte vore Vaterstag og Fokkestag. Om Aftenen halede vi ind vore Læsejl fastgjorde Bramsejlene gav op Undersejlene og brasede Bak, da vi ventede Land i Sigte. Den 5. om Morgen paa Dagvagten satte til hvad som trække kunde. Kl. 7 fik vi Land i Sigte. Det var en af de grønne Forbjergs Øer. Vi styrede vor Kurs sydefter, henimod Aften fik vi (en) Brig i Sigte som holdt med os Fart. Den 6. om Morgen Kl. 1 saa vi ham forude, vi halede ned Læsejlene og styrede til Luvard af ham, men han gik os af Sigte. Vi gjorde alt vort Skyts klart, da vi antog ham for en Røver. Da Dagen kom havde vi ham forude, henimod Middag indhentede vi ham og løb ham af Sigte. Den 7. Pindsedag Morgen kom Vinden imod med stille og godt Vejr. Om Eftermiddagen fornøjede vi os med Spil. Om Aftenen holdt vi Bøn, og derpaa var den Dag tilende. Den 8., Anden Pinsedag rummede Vinden til. Om Formiddagen maatte vi gaa i Arbejde med at tjære vore Stænger og andre Rundholter samt Røstene og Ankerstokken. Den 9. om Morgen fik vi en Brig at se til Luvard. Det var en Engelskmand, thi han hejsede sit Flag for os. Vi satte Læsejl til da Vinden rummede, saa vi godt kunde styre Kurs. ...

Den 14. om Søndagen stille og smukt vejr. Om Formiddagen holdt vi Gudstjeneste om Eftermiddagen fornøjede vi os med Spil

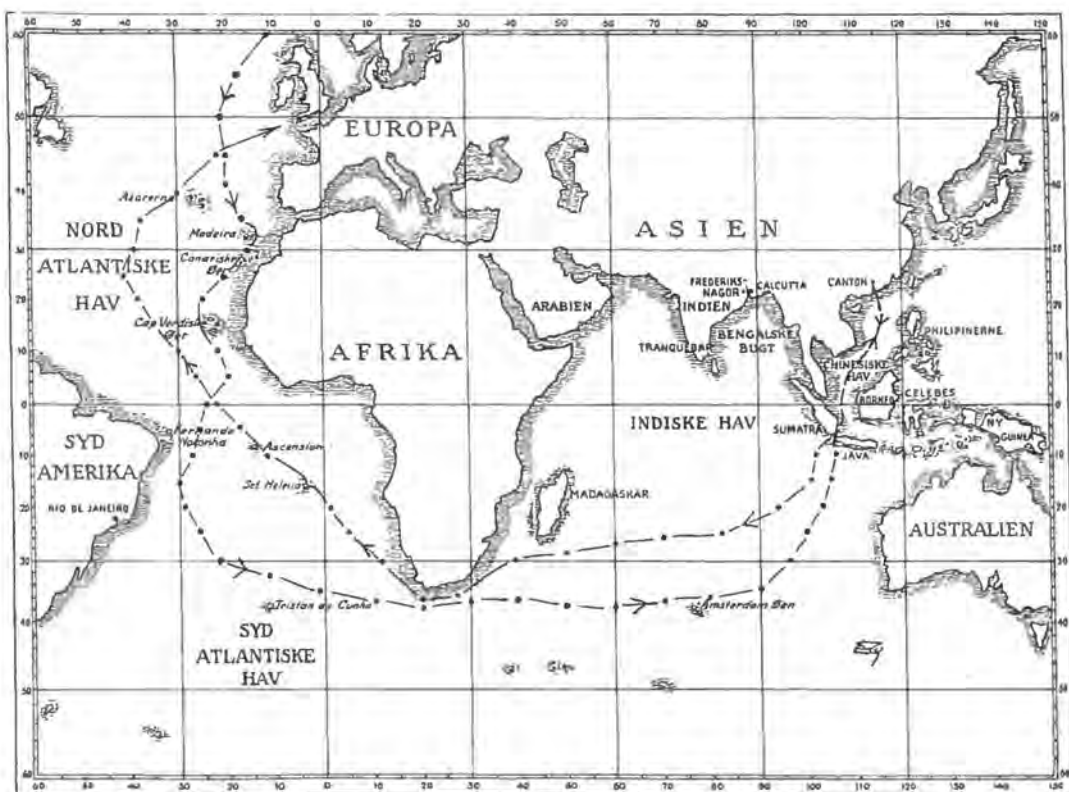
Sang og Dans. Den 15. stille Vejr vi fiskede nogle Hajer. Den 16. ligeledes stille og smukt Vejr men havde stærke Regnbyger. Vi havde en Sejler til Luvard. ... Den 24. Sankt Hansdag ligeledes Modvind og frisk Kuling. Vi fiskede en Del store Fisk, hvoraf der blev kogt Suppe til alle Mand. ... Den 26. samme Vejr og Vind. Vi satte Stængevanterne, Stag og Barduner, samme Dag slap vort Ol op.

Den 27. ved Middagstid passerede vi Linien. Nu blev Rationen kun 1 Pot Vand og 2 Snapse om Dagen. Den 28. Søndagen. Holdt Gudstjeneste om Formiddagen. Vi ofrede efter gammel Skik til de fattige efter eget Behag, jeg gav 3 Mark. Vi fik en Sejler i Sigte for ude, som stod imod os. Vinden S.O. styrede Bidevind hen, smukt Vejr. Hen paa Eftermiddagen halede vi ham ind, vi hejsede vort Flag for ham, han viste sit igen, hvoraf vi erfarede, at det var en Franskmand. Den 29. samme Vejr og Vind. Vi havde samme Sejler i Læ af os, han hejsede igen sit Flag for os, og vi viste vort igen. Om Aftenen løb vi ham af Sigte. Den 30. samme Vind og Vejr. Vi havde nok at bestille med at faa vort Stads i Orden til om Morgen, vi skulde holde os lystige.

Juli

Den 1. om Morgen satte vi Reb i vore Mærsejl. Stiv Kuling Vinden S.O. Nu begyndte Kommerssen med alle de Narrestreger som tænkes kunde, hen paa Eftermiddagen begyndte vi at danse og holdt ud til om Natten Kl. 12. Den 2. samme Vejr og Vind. Vi begyndte igen at holde os lystige, og holdt ud til Midnat. Nu var den Stads til Ende, men nu begyndte vi paa en anden Leg. Den 3. samme Vejr og Vind. Om Morgen begyndte vi at hale Tovene paa Dækket. Der blev gjort rent paa Banjerne og røget ud. ... Den 5. Søndagen, som var min Fødselsdag samme Vind men stærke Byger. Vi slog en anden Klyver under. Om Aftenen trakterede mine Kammerater mig paa Punch. ... Den 9. passerede vi den sydlige Vendekreds. Smukt Vejr. Vinden mere østlig. Den 10. samme Vejr og Vind. Styrede S.O. hen. Den 11. god Vind og smukt Vejr, satte Læsejlene til, Om Formiddagen fik vi en Sejler i Sigte agterud, som holdt mod os hen. Henimod Aften halede han os ind, løb i Læ af os og prajede. Det var en engelsk Paket, som skulde til Bengalen, den havde en Del Passagerer med. Den 12. Søndagen om Morgen var han os af Sigte. Samme Vejr og Vind. ...

Den 16. samme Vind, det løjede af, vi løste et Reb ud. Om Formiddagen blev alle Mand kaldt agterud og Artiklerne blev læst op for os. ... Den 19. Søndagen samme Vejr og Vind. Vi morede os om Aftenen med en Bolle Punch, da det var en af mine Kammeraters Fødselsdag ved Navn Christian Moldrup. Den 20. samme Vind. Det løjede lidt af. Vi løste et Reb af Mærsejlene. Vi tog Kanonerne ned i Valen. ... Den 25. god Vind og godt Vejr, satte til Læsejlene. Om Eftermiddagen holdt Assistenten Auktion paa Klæder og Fod-



Sejlrueten for danske kinafarere i 1820'erne var frugten af næsten hundrede års erfaring med sejlskibs fart på disse store sjerne have. (Efter Årbog for Svendborg Museum 1986).

tøj. Den 26. Søndagen Vinden skral, halede ind Læsejl. Om Formiddagen holdt vi Gudstjeneste. ... Den 28. god Vind men Kulingen tiltog, saa vi maatte sætte nok et Reb i Mærsejlene. Vi skulde efter Gisning være passeret Kap eller det gode Haabs Forbjerg. Vi tog Boven-Krydsstang og Raa til Dæks tillige med fore Bram-Raa. ...

August

... Den 3. stille og smukt Vejr. Ved Middagstid fik vi Luft og god Vind. Vi havde en Sejler til Luvard. Han hejsede Flag for os og bar af ind til os. Det var en engelsk Ostindiefarers hjemhørende i London. Den 4. smukt Vejr. Vinden lidt skral, om Morgen var Sejleren ude af Sigte. ... Den 14. samme Vejr og Vind. Om Eftermiddagen fik vi Land i Sigte, det var de ubeboede Oer ved Navn Sankt Poul og Amsterdam. Det løjede af, vi stak Rebene ud af Mærsejlene. Den 15. godt Vejr og samme Vind, satte Læsejl til. Den 16. Søndagen samme Vejr og Vind. Vi fornøjede os om Eftermiddagen med Spil. ... Den 21. smukt Vejr. Vinden skrallede, vi satte ned Læsejlene og vi satte op Store-Boven-Bramstang og Raa. Vi skulde i Dag være passeret den sydlige Vendekreds. ... Den 23. om Søndagen samme Vejr, om Formiddagen holdt Gudstjeneste. ... Den 27. stiv Kuling af en god Vind. Om Formiddagen fik vi Kanonerne paa

Dækket, da der skulde røges ud paa Banjerne, tilligemed maatte vi skruppe Køjerne rene. ... Den 29. smukt Vejr. Vinden god. Vi malede Skibet udenbords paa begge Sider. ... Den 31. skrallede Vinden. Vi halede ned Læsejlene og styrede Kurs Bidevind hen, smukt Vejr. Vi malede overalt indenbords og rørte Tovene i.

September

Den 1. god Vind smukt Vejr satte Læsejl til vi gjorde Ankre og Tove klar. Om Aftenen gjorde vi fast Bramsejlene, satte 2 Reb i Mærsejlene og gav op Undersejlene. Vi brasede Bak, da vi ventede Land i Sigte. Den 2. god Vind, tykt Vejr. Paa Dagvagten satte vi fulde Sejl til igen og styrede vor Kurs. Op ad Formiddagen fik vi Java i Sigte. Det klarede op, vi fik en Sejler i Sigte, som stod mod os hen, om Aftenen stærk Regn og Torden. Den 3. godt Vejr og Vind om Eftermiddagen kom vi til Ankers paa Aunier (Anjer) Red formedelst vi skulde fylde Vand og tage Forfriskninger. Den 4. var vi i Land og fylde Vand. Vi fik nogle Skildpadder tillige med andre Forfriskninger ombord. Den 5. blev vi ganske færdige. Om Eftermiddagen var jeg i Land og saa mig om i Byen. Jeg købte mig nogle Frugter. Om Aftenen satte vi Baaden ind og gjorde alting klart til at lette.

Den 6. Søndag Morgen lettede vort Anker for at fortsætte vor Rejse videre, men vi fik stille og maatte stoppe op for Varpet. Ved Middagstid fik vi lidt Luft af god Vind. Vi lettede og styrede vor Kurs. Den 7. smaa Luft og omspillende Vinde. Nu fik hver Mand 1 $\frac{1}{2}$ Pot Vand om Dagen. Den 8. godt Vejr og god Vind. Vi passerede en hollandsk Skonnert. Den 9. samme Vejr og Vind. Om Aftenen gik vi til Ankers, da vi ikke kunde sætte væk om Natten formedelst det snævre Farvand. Den 10. lettede vi vort Anker om Morgenens med en god Vind og styrede vor Kurs væk. Vi passerede adskillige Sejlere. Om Aftenen ankrede vi i Banka Strædet. Den 11. om Morgenens lettede vi vort Anker med samme Vind og Vejr og løb væk gennem Strædet. Vi passerede en engelsk Brig, som kom imod os. Om Aftenen kom vi Strædet ud. Den 12. samme Vejr og Vind. Om Eftermiddagen passerede vi Linien. Den 13. Søndagen smukt Vejr og samme Vind. Om Formiddagen holdt vi Gudstjeneste. ... Den 15. smukt Vejr og god Vind satte til Læsejlene. Vi havde Solen i Zenith. Den 16. samme Vejr og Vind. Den 17. frisk Kuling af samme Vind. Om Morgenens døde paa Dagvagten en Mand fra os ved Navn Gotlib Klein. Henimod Middag blev Flaget hejst og alle Mand kom agterud, der blev holdt en anstændig Begravelse. Samme Dag blev der holdt Auktion paa hans Klæder.

Den 18. godt Vejr og god Vind vi passerede i disse Dage adskillige Oer. ... Den 22. stærk Regn men god Vind. Om Eftermiddagen fik vi Land i Sigte, vi satte tvende Reb i Mærsejlene gav op Undersejlene og brasede Bak. Den 23. god Vind og godt Vejr. Vi (satte) fulde Sejl til og styrede vor Kurs efter Landet. Om Eftermiddagen

kom vi til Ankers under Fæstningen Cevita udenfor Manilla. Vi saluterede med 9 Kanonskud, om Aftenen tog vi Rær til Dæks.

Oktober

Den 4. Søndagen var jeg tilligemed en Del af mine Kammerater i Land for at fornøje os. Den 8. om Aftenen mistede vi en Mand, som ved Døden bortgik fra os, hans Navn var Johan Heinty og havde hjemme i Kalundborg. Den 9. kom han i Land og blev begravet.

Den 17. lettede vi vort Anker paa Cevita Red og sejlede op til Byen Manilla. Samme Aften ankrede vi paa Reden. Den 30. blev vi sejlklar. Vi satte vore Boven-Bram-Stænger og Rær og Jagerbommen ud og gjorde os klar til at lette. Den 31. lettede vort Anker paa Manilla Red ved smaa Luft og god Vind og satte vor Kurs til Søs. Ved Middagstid kom Vinden imod og tog til at kule, saa vi kom ikke til Søs. Vi bar af igen og tog Boven-Bram-Stænger og Rær til Dæks, satte et Reb i Fore Mærsejl og Krydssejl. Henimod Aften kom vi til Ankers under Landet. Tog Bramræerne til Dæks.

November

Den 1. Søndagen Stygt Vejr med Regn og Storm. Om Eftermiddagen lod vi det Styrbords Anker falde og tog Bramstængerne til Dæks. Den 2. løjede det lidt af og blev bedre Vejr. Vi lettede vort Styrbord Anker. Den 3. om Morgenens tidlig satte Bramstænger og Rær op. Vi lettede vort Anker med smaa Luft af en god Vind. Om Eftermiddagen fik vi Vinden imod, saa vi kom ikke til Søs, men maatte gaa til Ankers. Den 4. lettede vi vort Anker, fik lidt Luft af god Vind, om Eftermiddagen fik vi Vinden imod, men slap da ud. ... Den 6. samme Vejr. Der blev holdt Auktion paa den afdødes Klæder. Den 7. smaa Luft Vinden imod. Om Morgenens satte vi op Boven-Bramstænger og Rær. Om Formiddagen blev Flaget hejst. Alle Mand kaldt agterud og Artiklerne blev oplæst, om Aftenen trak det op med Regn og Torden. Vi satte et Reb i Mærsejlene og strøg Boven-Bram Rær. Den 8. Søndagen. Smukt Vejr Vinden imod. Vi løste Rebene ud af Mærsejlene og satte Boven-Bram. Om Formiddagen holdt vi Gudstjeneste. ...

Den 15. Søndagen samme Vejr og Vind. Om Eftermiddagen tiltog Kulingen, vort store Mærsejl skørnede saa vi maatte slaa et andet under. Vi tog 2 Reb i Mærsejlene. Den 16. havde vi en Storm saa vi maatte klodsrebe og rebe Undersejlene og tage Bramstænger og Rær til Dæks. Fore-Stænge-Stagsejl skørnede. Vi slog et andet under. Den 17. samme Vejr. Vort Storsejl røg itu. Den 18. samme Vejr. Vi slog en anden Fok under, da den ligeledes skørnede. Den 19. samme Vejr. Den 20. ligeledes en Storm. Vi slog et andet Fore-Mærsejl under. Den 21. løjede det lidt af. Vi løste Rebene ud af Undersejlene og 2 Reb ud af Mærsejlene og satte op Bramstæn-

gerne. Den 22. tiltog Kulingen paa frisk. Den 23. en Storm til klodsrebede Mærssejl og et Reb i Undersejlene. Om Morgen paa Dagvagten døde en Mand ved navn Johannes Olsen hjemmehørende i København. Om Eftermiddagen holdt vi Begravelse. Den 24. samme Vejr. Vort Vand mindskede, saa vi fik 3 Pægle om Dagen. ... Den 27. godt Vejr og samme Vind. Ved Middagstid Land i Sigte. Vi fik Lods ombord og om Natten gik vi til Ankers. Den 28. smukt Vejr. Om Morgen lettede vi vort Anker og krydsede paa. Om Eftermiddagen ankrede ved Macao.

December

Den 3. om Eftermiddagen ankrede paa Wampoo Red og fortojede os for godt. Den 4. og 5. taklede vi af. Den 6. om Søndagen laa vi med strøgne Stænger og Ræer. Den 7. Mandagen og hele Ugen arbejdede vi bestandig paa Rigningen. Den 14. om Morgen døde en Mand ved Navn Jocom Wilman. Om Eftermiddagen blev han begravet paa dansk Ejland. Den 16. døde atter en Mand ved Navn Svend Knudsen og blev begravet samme Eftermiddag.

Fredagen d. 24. Juleaften fik Mandskabet end deres Ration som sædvanlig, men jeg tilligemed mine Kistekammerater købte os nogle Æg hvoraf vi lavede os et godt Maaltid og fornøjede os med en Bolle Punch. Den 25. Juledag levede vi ved den rige Mand. Compradoren gav Mandskabet en stegt Gris og nogle Appelsiner til vor Bakke. Torsdag d. 31. døde en Mand ved Navn Emerentius Jensen, han blev begravet om Eftermiddagen. Samme Dag fik vi 3 Maaneders Penge, og om Aftenen, som var Nytaarsaften købte vi 4 Kammerater os nogle Aal og Kartofler. Saa vi levede ganske godt den Jul.

Januar 1830

Den 1. døde atter en Mand, hvis Navn var Jens Skiver. Samme Dag fik Baadsmandsbakkens Folk Landlov. Den 9. Lørdagen om Morgen rejste vor Bakke op til Kanton. Den 10. Søndagen om Morgen gik jeg omkring i Byen og købte for mine Penge. Den 11. Kom vi ombord igen. Den 15. Fredag begyndte vi at tage Ladning ind. Den 24. Søndag holdt vi hellig. Den 25. og 26. og hele Ugen havde vi Arbejde med at takle til og male overalt.

Februar

Den 1. Mandagen og denne Uge igennem tog imod Ladning og slog Sejl under. Den 20. Lørdagen tog det sidste The ind. Den 22. Mandagen lettede vi vort Anker. Vi løb udenfor Floden og ankrede. Den 27. Lørdagen var alle vore Officerer ombord, og vi var ganske sejlfærdige. Der blev uddelt til Mandskabet Tilgift af Sukker og The fra Factoriet. Den 28. Søndagen begyndte vi at navigere ud over første Barre. Vi fik frisk Kuling og god Vind og sejlede ud efter.



*Gadescene fra Canton i 1836.
Normalt kom europæerne dog
ikke længere end til de lejede han-
dels- og kontorbygninger ved flod-
bredden. Tegning af Frederik von
Scholten. (Handels- og Søfarts-
museet).*

Om Aftenen gik til Ankers paa Revieret. Vi satte vor Storbaad ind.

Marts

Den 1. lettede med god Vind om Morgen. Om Aftenen Ankrede vi udenfor Macao. Den 2. om Morgen lettede vi med stiv Kuling og god Vind og gik i Guds Navn til Søs. Vi surrede alting hvad som gjordes nødvendigt og klarede op. ... Den 6. samme Vind men bi-devendt. Den blev holdt Auktion paa de 5 Afdødes Tøj. ... Den 8. stille og stærk Varme. Rationen paa Vand er 1 Pot. Den 9. frisk Luft og smukt Vejr men Vinden skral. Ved Middagstiden døde en Mand ved Navn Christian Petersen. Om Aftenen blev holdt Bøn og han blev begravet. Vi saa her i Aften en Maaneformørkelse. Den begyndte Kl. 7 og var ikke forbi førend henimod Kl. 11. Maanen var formørket overalt. ... Den 11. samme Vejr og Vind. Den 12. ligeledes smukt Vejr, men Vinden imod. Om Eftermiddag blev holdt Auktion paa Christian Petersens Tøj. Samme Aften rummede Vin-den. Vi satte til Læsejlene. ... Den 14. Søndagen samme Vind og

frisk Kuling, om Formiddagen blev holdt Gudstjeneste. Den 15. samme Vejr og Vind. Om Eftermiddagen passerede vi nogle Ej-lænder. ... Den 17. samme Vejr og Vind. Om Aftenen halede vi ned Læsejlene og gav op Undersejlene og fastgjorde Bram og Boven-Bramsejl, formedelst vi ventede Land i Sigte. Den 18. jævn Kuling bidevendt. Vi passerede 3 Englændere. ... Den 20. stille. Henimod Middag fik vi frisk Kuling af en god Vind. Vi gjorde Ankre og Tove klar. Samme Aften ved Midnatstiden passerede vi Linien.

Den 21. Søndagen stille og stærk Varme, fik vi om Eftermiddagen lidt Luft og god Vind. Vi satte Læsejlene til. Om Aftenen halede vi Læsejlene ned og gav Undersejlene op, gjorde Boven Bramsejlene fast, for ikke at have for stærk Fart paa, da vi ventede Land. Den 22. om Morgenens satte fulde Sejl. Vi fik Land i Sigte. Det blev stille op ad Dagen og stærk Varme. Vi havde en Sejler i Læ af os, som stod mod os hen. Den 23. smaa Luft af god Vind. Om Aftenen gik vi til Ankers (i) Gasparstrædet. Den 24. om Morgenens lettede vi vort Anker. Vi fik frisk Kuling og af god Vind og løb væk igennem Strædet. Den 25. smukt Vejr smaa Luft af god Vind. Ankrede om Aftenen. Den 26. om Morgenens lettede vi vort Anker. Vi fik stille og omspillende Vinde. Om Aftenen ankrede vi.

Den 27. om Morgenens lettede vi med kontrær Vind stille og Regnbyger. Den 28. Søndagen om Morgenens frisk Kuling af en god Vind. Satte til Læsejl. Men da vi i en Byge skulde bjærge Læsejlene faldt en Mand over Bord, og da han til sin store Lykke kunde svømme godt holdt han sig oppe til vi i største Hast fik et Fartøj ud og bjærgede ham. Den 29. Frisk Kuling af en god Vind. Om Eftermiddagen Regn og Torden. Om Aftenen ankrede vi i Sunda Strædet. Den 30. om Morgenens lettede vi vort Anker, og satte til Søs med en god Vind. Vi surrede Ankrene og rørte Tovene ud, men vi fik stille og maatte gøre Dagligankeret klart. ...

April

... Den 3. samme Vind og stærke Byger. Om Eftermiddagen satte vi 2 Reb i Mærsejlene. Klyveren røg itu, og vi slog en anden under. ... Den 6. Stiv Kuling og Vinden rum. Om Eftermiddagen holdt Assistenten Auktion paa alle Sorters Gangklæder. ... Den 13. Smukt Vejr. Vi løste Rebene ud overalt og satte til Læsejlene. Om Formiddagen blev alle Mand kaldt agterud og Artiklerne blev oplæst. ... Den 18. Søndagen samme Vejr og Vind. Om Morgenens fik vi en Sejler i Sigte, som stod mod os hen. ...

Den 27. Vinden god. Vi løste ud Rebene og satte Læsejl til. Om Eftermiddagen blev alle Mand pebet ud. Vi bjærgede alle Læsejlene og styrede bidevendt efter Isle de France (Mauritius) da Rortoppen var gaaet itu. Vi (stak) da straks en Mærseraa ud paa hver Side gennem 2 Kanonporte og fik Taljer paa Skinklerne for at styre med. Om Aftenen gjorde vi Bramsejl fast og tog et Reb i Mærsejlene.

Den 28. om Morgen en havde vi stærk Regn og Storm saa vi gjorde alle Mærsejlene fast. Da Dagen kom klodsrebede vi Mærsejlene og satte dem til og satte et Reb i Undersejlene. Om Aftenen døde en Mand ved Navn Lerbeck. Ud paa Natten tiltog det stærkt at blæse og regne – lyne og tordne, saa Himlen stod i en Ild. Vi gjorde Mærsejlene fast og opgav Undersejlene. Om Aftenen tog Fore-Bramraa og Boven-Krydsraa til Dæks. Den 29. løjede det lidt af, vi satte Undersejlene og klodsrebede Mærsejl. Der døde atter i Dag en Mand Christian Søborg. Ved Middagstid blev der holdt Begravelse. Rorskindlerne sprang og vi havde nok at bestille med at faa Remedier til at styre med. Den 30. Godt Vejr og Vinden rummede, saa vi kunde styre Kurs. Vi løste 2 Reb ud af Mærsejlene satte Fore-Bramraaen og satte til Bramsejlene.

Maj

... Den 7. Fredagen Store Bededag. Stille og smukt Vejr. Om Eftermiddagen blev der holdt Auktion paa Lerbecks og Søborgs Tøj. Den 8. Regn og stærke Byger. Vi satte 2 Reb i Mærsejlene. Ved Middagstiden fik vi Land i Sigte, men da det nærmede sig Aften og tiltog med stærke Byger klodsede vi Mærsejlene og stod til Søs. Den 9. Samme Vejr og Vind. Om Morgen en paa Dagvagten drejede vi rundt og styrede efter Landet. Om Aftenen kom vi til Ankers under Isle de France. Den 10. stiv Kuling, saa vi ikke kunde varpe ind. Vi satte Baaden ud og klarede op. Den 11. varpede vi længere ind og fortojede. Den 13. Om Formiddagen slog vi vort Foremærsejl fra og tog Raaen til Dæks. Om Eftermiddagen leittede vi det gamle Ror af og bugserede det i Land. Den 16. Søndagen smukt Vejr. Vi tørrede Sejl, op ad Dagen surrede dem fast, og slog Bramsejlene fra. Om Eftermiddagen var jeg tilligemed en Del af mine Kammerater i Land. Den 17. satte vi Undervant og Stag. Om Eftermiddagen kom de syge i Land paa Hospitalet. ... Den 20. Kristihimmelfartsdag holdt vi hellig. En Del af Folkene var i Land. Den 21. skimannede vi med et og andet. Den 22. blev vor Mærseraa færdig. Vi satte den op og slog Sejlet under. Den 23. om Søndagen var nogle af Folkene i Land. Den 24. Mandagen skimannede vi ligeledes hele Ugen igennem. Den 29. Lørdag om Aftenen stærk Regn. Vi tog Bramræerne til Dæks. Den 30. Søndagen. Om Morgen en satte vi Bramræerne op og tørrede Sejl. Ved Middagstid gjorde fast. Om Eftermiddagen fik vi en stærk Byge, saa det agterste Anker rippede sig. Vi tog Bramræerne til Dæks og gjorde Pligten klar. Den 31. Godt Vejr. Lods en kom ombord og vi førte et Varp agterud.

Juni

Den 1. skimannede vi. Den 2. kom det nye Ror ombord, og vi fik det hængt (paa) samme Dag. Den 3. var Baaden i Land og hente Kreaturer. Den 4. svajede vi Skibet klart til at sejle. Den 5. satte vi

Boven-Bramstænger og Ræer op. Vi satte baaden ind og gjorde alting klart. Vi fik at vide fra Hospitalet, at en af vore Folk ved navn Didrik Jepsen var død. Sluproerne var i Land og fulgte ham til Graven. Den anden som var paa Hospitalet kom med ombord. Den 6. Søndagen kom Kaptajnen ombord. Om Eftermiddagen gjorde vi Sejl klar og gik til Søs med en god Vind. ... Den 13. Søndagen. Stiv Kuling Vinden rummede, saa vi styrede Kurs. Om Formiddagen blev der holdt Gudstjeneste. Den 14. Smukt Vejr og smaa Luft af god Vind. Om Eftermiddagen blev der holdt Auktion paa Didrik Jepsens Tøj. ... Den 30. stille. Op ad Dagen fik vi stiv Kuling. Vinden imod, og det saa ud til stygt Vejr. Om Aftenen gjorde vi Fore-Mærsejlene og Krydssejl fast. Klodsrebede Store-Mærsejl og rebede Undersejlene. Vi passerede en Brig, som gik tæt til Luvard af os, og løb os forbi.

Juli

Den 1. Godt Vejr Vinden imod. Vi hejsede Mærsejlene og løste Rebene ud af Undersejlene. Om Formiddagen fik vi Land i Sigte. Om Eftermiddagen smukt Vejr og Vinden rum. Om Aftenen paa Førstevagten tiltog Kulingen. Vi gjorde Klyveren fast og satte et Reb i Mærsejlene. Ret som vi var i Lag med at rebe kom en Storm rygende imod os. Fore-Mærsejl røg itu. Alle Mand blev kaldt op. Vi gjorde alle Sejlene fast og laa bi for Stormmesanen og Aben. Den 2. samme Vejr og Vind. Om Aftenen løjede det af. Vi satte et rebet Storsejl og et klodrebet Store-Mærsejl til. Ud paa Natten blev det godt Vejr igen. ...

Den 7. Smukt Vejr og frisk Kuling af god Vind. Om Formiddagen blev alle Mand kaldt agterud formedelst en Mand havde truet Kvartermesteren med Bank, naar han kom hjem. Artiklerne blev læst op og han fik 27 Slag Tamp for Spillet. Den 8. Smukt Vejr men Vinden imod. Om Morgenens havde vi det gode Haabs Forbjerg i Sigte. Vi satte op Fore-Bramstang og Ræer. ...

Den 11. samme Vejr og Vind. Vi var inde under Kap det gode Haab. Om Eftermiddagen tiltog Kulingen, saa vi maatte klodsrebe Mærsejlene. Ud paa Natten havde vi en Storm. Fokken røg itu. Vi gjorde alle Sejl fast og laa bi for Stormmesanen og Aben. Den 12. Samme Vejr. Om Morgenens fik vi en stærk Tordenbyge. Vi tog Bramræerne til Dæks. Ud paa Natten løjede det af, vi satte til klodsrebede Mær- og Undersejl. ...

Den 19. Samme Vejr og Vind. Om Formiddagen slog vi et andet Store-Mærsejl og Storsejl under. Det var Christian Moldrups Geburdsdag. Vi morede os med en Bolle Punch. ... Den 23. samme Vejr og Vind. Om Formiddagen halede vi Tovene paa Dækket og spulede dem. Vi havde Køjer og Kister paa Dækket og der blev røget ud i Lugaerne. ... Den 25. Søndagen stille og smukt Vejr. Om Formiddagen blev der holdt Gudstjeneste. ... Den 27. Stiv Kuling af



Festlighederne ved linedåben på et dansk skib ved ækvator i 1830. Blandt andre udklædte figurer ses den traditionelle barber til venstre og kong Neptun til højre. Tegning af Frederik von Scholten. (Handels- og Søfartsmuseet).

god Vind. Om Morgenen tog vi Kanonerne paa Dækket. Den 28. samme Vejr og Vind. Den 29. Smukt Vejr og god Vind. Vi gjorde Ankre og Tove klar. Om Aftenen gjorde vi Bramsejlene fast og gav op Undersejlene. Ud paa Natten drejede vi bi. Den 30. Samme Vejr og Vind. Om Morgenen satte vi fulde Sejl til og op ad Dagen fik vi St. Helena i Sigte og samme Aften kom vi til Ankers, satte Baad ud og gjorde klar til at fylde Vand. Den 31. var vi inde at fylde Vand.

August

Den 1. Søndagen var vi færdige med at fylde Vand. Om Formiddagen døde en Mand ved Navn Jakob Berg. Den 2. om Formiddagen blev han begravet. Vi fik en Del Forfriskninger ombord. Vi var nu ganske klar til at gaa til Søs. Ved Middagstid døde atter en Mand ved Navn Georg Engel. Om Eftermiddagen kom Kaptajnen ombord. Vi lettede Anker og stod til Søs.

Den 3. smukt Vejr og god Vind. Om Morgenen blev der holdt Begravelse. Vi havde en Franskmand i Følge med os, om Eftermiddagen var han paa Siden af os og prajede os. Den 4. samme Vind og Vejr. Om Formiddagen eksercerede vi med Kanonerne. Om Eftermiddagen hejsede Franskmanden Flag og fyrede et Skud. Vi brasede Bak og var ombord hos ham. Den 5. samme Passat. Om

Formiddagen Eksercerede vi med Kanonerne og Geværerne. Den 6. samme Vejr. Om Formiddagen eksercerede vi (med) Kanonerne, om Eftermiddagen med Geværerne.

Den 8. Søndagen ligeledes godt Vejr. Om Formiddagen holdt vi Gudstjeneste. Vi passerede en Brig som stod mod os hen. Den 9. samme Vejr og Vind. Paa Dagvagten vaskede Kongens Kvarter deres Køjer. Om Eftermiddagen eksercerede vi med Kanonerne. Den 10. Samme Vejr og Vind. Paa Dagvagten vaskede Dronningens Kvarter Køjerne. Den 11. samme Passat. Om Eftermiddagen eksercerede vi med Geværerne. Den 12. havde vi adskillige Regnbyger. Om Eftermiddagen smukt Vejr. Vi eksercerede med Geværerne. Om Aftenen passerede vi Linien.

Den 13. smukt Vejr og god Vind, vi passerede adskillige Sejlere. Om Eftermiddagen Borgerne med Geværerne. Den 14. samme Vejr og Vind. Den 15. Søndagen om Morgenens var Franskmanden paa Siden af os og hilsede af med os. Der blev holdt Gudstjeneste. ...

Den 17. Vinden skral og Regnbyger, om Morgenens passerede 2 Skibe som holdt Sønder efter. ... Den 22. stille men smukt Vejr. Op ad Dagen omspillende Vinde. Vi havde adskillige Sejlere i Sigte, hvorimellem var et engelsk Skib, som stod imod os. Da han (var) os paa Siden, satte vi et Fartøj i Vandet og roede der ombord for at spørge nyt fra Hjemmet. Den 23. Smukt Vejr og omspillende Vinde og en stærk Varme. Vi passerede i Dag Solen. ... Den 25. stille og Regnbyger. Vi havde en Sejler paa Siden, som stod mod os hen. ... Den 27. Stille og Regn. Om Formiddagen fik vi god Vind satte Læsejl til. Om Eftermiddagen havde vi en Brig forude, som stod mod os hen. Han brasede Bak og prægede os. Det var en Engelskmand, som kom fra Brasilien og skulde gaa til Portsmouth. ...

September

... Den 2. samme Vejr og Vind. Om Morgenens passerede vi den nordlige Vendekreds. Det løjede lidt af og vi løste et Reb ud. ... Den 6. Smukt Vejr og Vinden god. Om Morgenens paa Dagvagten blev der purret ud ved 3 Glas, formedelst vi skulde have Storstangen ned for at faa Salingen istandgjort. ... Den 8. smukt Vejr og smaa Luft af god Vind satte Læsejl til. Vi begyndte at male Skibet udenbords. Den 9. samme Vind og Vejr. Om Eftermiddagen havde vi en Sejler til Luvard som ikke tonede Flag. Men da vi gav ham et Kanonskud hejsede han sit Flag, hvorpaa vi saa, at det var en Spanier. Den 10. fik vi Vinden imod, men smukt Vejr. Vi malede udenbords. ... Den 22. Godt Vejr og god Vind. Paa Dagvagten satte vi op Bramstænger og Ræer, slog andre Mærsejl under og løste Rebene ud overalt. Ved Middagstid tog det til at blæse igen, saa vi maatte klodsrebe overalt, og gjorde Storsejl – Fore Mærsejl og Krydssejl fast. Om Aftenen kastede vi bi for Stumperne af Store Mærsejl og Stormmesanen. ...

Sophie og Hans Storm (1810-1878) i begyndelsen af 1850'erne. Han stammede fra en finsk sømandsfamilie. Efter kinaotget blev han selv skæpper og sejlede som sådan lige til få år før sin død. (Privateje).



Den 25. Om Morgenen fik vi England i Sigte, hen paa Formiddagen fik vi Lods ombord. Det blev godt Vejr, og Vinden var god. Vi løste Rebene ud af Mærsejlene. Den 26. Søndagen smukt Vejr og samme Vind. Assistenten gik i Land med et engelsk Fartøj. Om Eftermiddagen passerede vi Skibet *Johanne Marie* et dansk Fartøj (Vestindienfarer). Den 27. Om Morgenen var vi udenfor Dover. Stille og smukt Vejr. Assistenten kom ombord. Vi fik Luft af en god Vind og satte til Søs. Om Eftermiddagen slap vi Lods. Den 28. Smukt Vejr samme Vind. Den 29. Vinden imod med Tykning og Regn. Om Eftermiddagen satte vi 2 Reb i Mærsejlene og tog Boven-Bramstængerne til Dæks. Den 30. samme Vejr og Vind. Om Aftenen løjede det af, saa vi løste Rebene ud.

Oktober

Den 1. Frisk Kuling af god Vind, satte Læsejl til. Den 2. Godt Vejr og smaa Luft af god Vind. Om Formiddagen blev Artiklerne oplæst. Den 3. Søndagen frisk Kuling af god Vind. Om Morgenen fik vi Norge i Sigte. Om Eftermiddagen tiltog det at blæse og regne og Vinden imod, saa vi satte 3 Reb i Mærsejlene. Den 4. samme Vejr og Vind. Vi fik Lods ombord og løb ind i Norge. Ved Middagstid kom vi til Ankers ved Arendal. Den 5. Godt Vejr og Vinden vestlig. Om Eftermiddagen fik en Del af os Tilladelse til at gaa i Land. Den 6. godt Vejr og Vinden nordlig. Vi lettede vort Anker og gik til Søs.

Den 7. smukt Vejr og stille. Om Morgen fik vi Skagen i Sigte. Om Eftermiddagen passerede vi Skagen med frisk Kuling af god Vind. Den 8. samme Vejr og Vind. Om Aftenen kom vi Helsingør ind. Om Natten gik vi til Ankers i Renden. Den 9. om Morgen lettede vi og løb ind under Trekroner, da Vinden var saa skral, at vi ikke kunde sejle ind. Den 10. lettede vi og løb ind til Kastelspynten, hvor Mændene blev opsagt.

Kilder

Der eksisterer et ganske velbevaret kildemateriale om *Frederik den Siettes* togt 1829-1830 i Asiatisk Kompagnis arkiv i Rigsarkivet, bl.a. i form af skibsjournalen (nr. 1115), skibsprotokollen (nr. 994), negotieprotokollen (nr. 1228) og rullebogen (nr. 655).

Skibsintendenten Th. Ludvigsen giver i sine publicerede erindringer »Søreiser og Livs Begivenheder«, København 1890, en grundig beskrivelse af blandt andet dette togt.

Hans Storms dagbog beror hos Jan Tuxen og Tove Storm Tuxen, Kerteminde. Ovenstående uddrag beror på en familieafskrift fra 1950'erne. Den fulde tekst kan læses på internetadressen: http://hjem.get2net.dk/jan_tuxen/hans_storm_dagbog.htm.

En større redegørelse for Hans Storms liv set i relation til søfartens historie i hans periode er under udarbejdelse af Erik Ingemann Sørensen.

Lars Kruse og de andre redningsmænd

Holger Drachmann slutter sin bog om Lars Kruse fra 1879 med at skrive: »Her er han. Jeg har skaffet ham den løn, jeg formåede – foruden den, som hans liv bærer i sig selv – ved at udbrede hans navn i videre kredse end netop Hjørring amt og Skagen sogn. Det er dig, min læser, sammen med et par tusind andre, som skal sørge for, at han bliver dekoreret.

Og hvis han ikke bliver det, så er skylden ikke min; og så er han alligevel den samme, som han er: – min ven og min helt. Og jeg håber at kunne sige: min læsers!»

Men hvad er en helt? Er det et menneske, der med ophøjet energi og mod sætter sit liv ind i kampen for en stor sag? Er viljekraft og mod de egenskaber, der skaber helte? Ligger der i os alle en beundring for de overmenneskelige kræfter og evner, disse mennesker besidder? Vi kan tale om de helte, der gennem tiderne har erobret verden på godt og ondt, og vi kan tale om havets helte. Lars Kruse var en af disse havets fordums helte, men han var næppe den største, selv om Drachmann forsøgte at gøre ham til det.

Der har været mange »helte« i Redningsvæsenet gennem de snart 150 år, det har eksisteret. Og mange, der har kunnet stå ved siden af Lars Kruse. Og enkelte, der har kunnet stå over. Er en helt i den forbindelse en mand, der har reddet et stort antal skibbrudnes liv med fare for at miste sit eget, eller er han en lige så stor helt, hvis han kun har reddet et mindre antal? Er det for eksempel bådmand Marcus Laursen fra Vester Agger, der nåede at være med til at redde 576 skibbrudne, der er den største helt? Ja, der kunne nævnes mange.

Men for dem alle gjaldt det, at de ikke var alene, når de skulle ud, de var flere i båden under en redningsaktion. Og det gjaldt også for Lars Kruse, enten det så var i redningsbåden eller i hans egen båd. Det var nemlig den, han var i den skæbnsvangre 27. december 1862, hvor han reddede de fleste af besætningen fra den svenske brig *Daphne* af Göteborg, der var strandet på Skagens Nordstrand. Forinden var 6 mand, ansat ved Redningsvæsenet, og 2 frivillige – fiskere – druknet under forsøg på at bjerpe den nødstedte besætning. Men hvad skete der egentlig denne 3. juledag?

Der har været skrevet mange beretninger om ulykken, så lad mig prøve at gøre det lidt kort. Fiskerne havde aftenen i forvejen været



til 2. juledags gilde. Det var tradition, at fiskeselskabernes formænd på den dag holdt en fest for fiskerne og deres familier. Vejret havde i tiden før jul været temmelig dårligt med sne og storm, der havde forårsaget flere strandinger. Blandt andet strandede ved Tversted juledag barkskibet *William* af Memel med en besætning på 11 mand, hvor kun tre kom levende i land.

Og det blev ved. Natten mellem 2. og 3. juledag rasede en voldsom orkan. Havet var i oprør, og man kunne virkelig være bange for, at der i det forfærdelige vejr ville ske flere strandinger, hvilket også kom til at passe.

Fisker Thor Henriksen, Skagen, havde klokken halvotte om morgenen anmeldt, at et skib var strandet på Nordstranden i nærheden af Batteriet. Det viste sig senere at være briggen *Daphne* af Göteborg. Det havde som sagt blæst en orkanagtig storm om natten, men nu havde vinden lagt sig så meget, at bådformanden mente, at besætningen kunne bringes i land med redningsbåden alene. Opsynsmand og ansvarlig for redningsstationen var kæmner Søren Møller, der den 1. april 1858 havde overtaget stillingen efter fiskerikontrollør og forbjergger Berthel Andersen.

Da man kom til strandingsstedet ved niuden, lå skibet i brændingen med kappede master. Rigningen lå med den øvrige takkelage til læ. Redningsbåden blev sat i vandet et stykke vest for vraget for at

Redningsarbejdet ved Daphnes forlis 1862. Man forsøger med raketapparatet at få en line skudt ud til havaristen, medens en båd holdes parat i havstokken til at gå ud om nødvendigt. Tegning af Carl Baagø efter skitse af fyrinspektør Meyer. (Efter Palle Lauring: Fjern og nær set gennem Illustreret Tidende, 1966).

give driverum, men selv om man arbejdede i halvanden til to timer, lykkedes det ikke at komme op til skibet. Så blev raketapparatet hentet, da man troede, at båden muligvis ved hjælp af dette kunne komme i forbindelse med skibet. Imens var båden kommet på land igen og kørt endnu længere mod vest. Derfra var det meningen at prøve igen. Men da mandskabet var meget udmattet, opfordrede den konstituerede politimester C. H. E. Hoffmeyer, der fungerede i byfogedens fravær, de af mandskabet, der ikke havde kræfter nok til et nyt forsøg, til at blive i land, så båden kunne besættes med nogle af de folk, der var forsamlet på stranden. Fire af bådmandskabet, Jens Sjølland, Lars Møller, Niels Møller og Iver Pedersen sagde, at de ikke havde kræfter til at gå ud igen, så det blev de fire frivillige Niels Andersen, Jens Jensen Norsk, Jacob Tønnesen og Jens Pedersen Kjelder, der kom med i båden i stedet. Så forsøgte man igen at komme ud til vraget med redningsbåden. Denne gang lykkedes det, og en af de ombordværende søfolk, skibets bådsmænd, kom ned i båden, og en anden var på vej ned, da ulykken skete. Redningsbåden kæntrede med de 11 mand og vendte bunden i vejret.

Det lykkedes i første omgang nogle af mandskabet at holde sig ved båden, så opsynsmanden skød en raket ud for at få forbindelse, men det mislykkedes, linen faldt øst for båden, og kort tid efter var der ikke flere folk at se. Strømmen havde taget dem. Båden blev liggende med bunden i vejret nogle favne fra skibet, men drev så væk mod øst.

Alle om bord, bortset fra Niels Andersen og Jens Jensen Norsk, druknede. Skibets bådsmænd, der var kommet ned i båden, mistede også livet.

Efter kæntringen søgte opsynsmanden at komme i forbindelse med det strandede skib ved hjælp af raketter. Efter nogle forgæves forsøg – det stormede voldsomt, så der var stor afdrift på raketlinen – lykkedes det at få forbindelse, og mandskabet på skibet fik stjer-teblokken halet om bord og gjort fast. Redningsstolen blev bundet på den tykke trosse, men strømmen var så hård, at opsynsmanden var bange for, at linen, hvortil trossen med redningsstolen var gjort fast, ville springe, så han halede den ind igen for at prøve at få den tykke trosse ud til skibet. Det lykkedes også, men da man ville hale udhalingslinen tilbage, havde den snoet sig omkring trossen, så den var ubrugelig. Senere kunne linerne dog bruges, da man forsøgte at redde de skibbrudne med fiskerbåde.

Briggen *Daphne* af Göteborg med kaptajn A. F. Lindbom og en besætning på 11 mand, der fra hjemstedet var på vej til Cette' med en ladning planker og jern, var strandet et kort stykke vest for Batteriet ca. 100 favne fra land.

Politimesteren sørgede for, at der blev kørt nogle både ned til stranden. Og fisker Mads Henriksen fik nogle fiskere med i en båd

7. På den franske kyst i Middelhavet.

for at gøre et forsøg på at redde de skibbrudne. Det lykkedes dem også at nå ud til skibet, hvor de fik fat i den tykke line fra raketapparatet og fik sig halet ind til skibets agterende og få en mand af besætningen ned i båden. Men strømmen var så stærk, at de ikke kunne holde båden længere, så de måtte give los. De kom heldigt i land med den reddede.

Da det var ved at blive mørkt, og søen havde lagt sig lidt, ville Lars Andersen Kruse sammen med otte andre fiskere gøre et forsøg på at komme de skibbrudne til hjælp. De fik kastet flere liner i retning mod skibet, og en af dem nåede det, så de kunne få forbindelse og komme ind under agterenden på det sted, hvor redningsbåden var kæntrret. Her var strømmen så stærk, at den ligesom sugede båden under, forklarede Lars Kruse senere i politiforhøret, og han antog, at det var denne voldsomme strøm, der havde fået redningsbåden til at kæntrre. Lars Kruses båd blev også så fyldt med vand, at den var lige ved at kæntrre, men nogle af mandskabet fik fat i den tykke trosse, der var blevet skudt ud med raketapparatet, og dette holdt dem på ret køl. Dog måtte de hele tiden ligge med fire årer ude og med to spændte dræg, et for og et agter, for ikke at kæntrre. Det lykkedes at få kaptajnen og to mand ned i båden, men derefter måtte de søge mod land, da de ikke turde ligge så nær under skibet længere, og ingen af de skibbrudne turde entre ned i båden på den spændte trosse.

Omkring klokken ti om aftenen, da storm og sø havde lagt sig noget, gjorde Lars Kruse sammen med ni fiskere, hvoraf to havde deltaget i det tidligere forsøg, et nyt forsøg på at redde de seks mand, der var tilbage på skibet. De kom godt ud til skibet og fik mandskabet purret op fra ruffet ved at skrigе højt, og det lykkedes dem at få de seks tilbageværende ned i båden og komme heldigt til land igen.

Enkerne

Nytårsaftensdag blev syv af de otte omkomne begravet på Skagen kirkegård. Liget af Thomas Pedersen var ikke kommet i land. Kisterne var smykkede med kranse og medaljer, som enkelte af de omkomne tidligere havde fået ved at redde skibbrudne. Foruden den store deltagelse af beboere fra Skagen, var også den reddede skibsbesætning fra briggen *Daphne* til stede. Daværende sognepræst, pastor A. L. Bruun,² forrettede jordpåkastelsen.

I 1884 blev der rejst et mindesmærke i Østerby med navnene på de omkomne. Den høje støtte af poleret granit bærer foruden navnene også en indskrift om *Daphnes* forlis. Et andet minde findes i kirkens ydermur til højre for indgangsdøren. Det er et relief, der gengiver en scene fra strandingen. En af de forulykkede fiskere bæres hjem. Nedenunder findes navnene på de forulykkede.

Ulykken rygtedes viden om. Nu var der otte enker og 25 umyndige børn, der skulle sørges for. Ikke blot provinsblade, men også hovedstadsblade iværksatte indsamlinger til fordel for de forulykkes efterladte. Desuden indsamledes bidrag i by og på land, efter datidens forhold betydelige summer. For alle disse større og mindre beløb blev det såkaldte Daphnefond stiftet, hvis renter gik til understøttelse af enkerne og børnene. De efterladte fik straks hjælp i forhold til børneantal og trang. Alle enkerne, også de enker, hvis mænd frivilligt var med i redningsbåden, fik understøttelse i henhold til lov af 26. marts 1852 om oprettelse af Det danske Redningsvæsen.

Hvis enkerne senere giftede sig, og svært var det jo at klare sig for understøttelsen, især når der var en del børn at forsørge, så faldt understøttelsen væk fra den dag, de blev gift. Det samme gjaldt også for Iver Poulsens enke, Hedevig Jensen, der giftede sig med Lars Kruse den 8. marts 1872. Lars Kruses første kone, Inger Marie Jensdatter, var død i efteråret året før. Ved ulykken i 1862 efterlod Iver Poulsen sig fem børn under 18 år.

Pengeansøgning

Den 29. januar 1863 sendte 23 fiskere fra Skagen, heriblandt Lars Kruse og Mads Henriksen, en ansøgning til kongen om et pengebeløb, fordi de tre gange med deres egne både havde forsøgt at redde besætningen på 10 mand fra den svenske brig *Daphne*. De redegør for deres redningsaktioner og tilføjer, at da de havde reddet kaptajnen og de to mand, gik de den kvarte mil fra strandingsstedet til byen for at få noget spise, da de ikke havde fået noget siden aftenen før, og fik tørt tøj på. På vejen tilbage til strandingsstedet mødte de to mand, der fortalte, at der var nok folk på stranden, men ingen, der ville vove et nyt forsøg, og at de var på vej til byen for at få samlet mandskab. Da disse fik at vide, at det var Lars Kruses agt at gå ud igen, gik de med tilbage.

Byfoged Johan Joachim Frich,² der var fraværende under redningsaktionen den 27. december og ved forhøret den 28. december året før, var nu til stede og anbefalede ansøgningen. Og da en sådan ansøgning skulle gå kommandovejen, gik ansøgningen fra byfogeden til amtmanden i Hjørring Amt, F. A. Esbensen, der den 19. februar 1863 sendte skrivelsen videre til Justitsministeriet med bemærkning om, at sådan adfærd fortjente al mulig påskønnelse og anbefaling. Der blev bevilget 250 rigsdaler til fordeling efter politimesterens skøn.

Indenrigsministeriet oplyste justitsministeren om, at der var blevet sendt et beløb på 1000 rigsdaler svensk rigsmønt til amtmanden i Hjørring Amt. Beløbet var givet af kongen af Sverige og Norge til uddeling blandt fiskerne og de to frivillige, der blev reddet, nemlig

2. Sognepræst i Skagen 1857-1864.

3. Byfoged i Skagen 1861-1892.

En nybarberet og velfriseret Lars Kruse, fotograferet i begyndelsen af 1890'erne i Frederikshavn, iført sit fineste tøj og alle sine ordener og udmærkelser. Der ser ud til at være otte i alt. (Skagen By- og Egnsmuseum).



Niels Andersen og Jens Jensen Norsk. I Göteborg var der indsamlet 670 rigsdaler svensk rigsmønt, der også blev sendt til Skagen. Altså i alt 1670 svenske rigsdaler.

Dannebrogsmændenes Hæderstegn 1863

Den 29. april indstillede Justitsministeriet, at fiskerne Mads Henriksen og Lars Andersen Kruse måtte blive benådet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. I forestillingen til kongen får vi refereret strandingen og ulykken med redningsbåden, og om hvordan Mads Henriksen og Lars Kruse fik de skibbrudne bragt i land. Man henledte kongens opmærksomhed på, at Mads Henriksen 7 gange og Lars Andersen Kruse 9 gange før med livsfare havde reddet folk

i havsnød. Nu burde der være anledning for Hans Majestæt til at give dem et tegn på anerkendelse, og at det kunne bestå i, at de blev benådet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Den 5. maj 1863 skrev kongen, Frederik VII, under, og nu kunne sølvkorsene sendes fra Ordenskapitlet til amtmanden, der ville sørge for, at de kom til Skagen til de rette vedkommende.

Dannebrogsmændenes Hæderstegn indstiftedes ved kongelig resolution af 28. juni 1808 for dem, »der ved ædel dåd har gavnnet fædrelandet«. Dekorationen kaldes også sølvkorset.

Men sådan gik det ikke. Mads Henriksen og Lars Andersen Kruse fik ikke Dannebrogsmændenes Hæderstegn!

Den 28. maj 1863 skrev amtmanden i Hjørring til Justitsministeriet, at »det underhånden er kommet til min kundskab, at den førstnævnte⁴ skal være dømt for tyveri i 1852 og den sidstnævnte⁵ i 1844 for ulovlig omgang med hittegods og i 1851 for misligheder ved en bjergning, som jeg ikke ved, om har været ministeriet bekendt«. Han spurgte derefter, om han turde udsætte overleveringen af de tilsendte hæderstegn, indtil han kunne forelægge ministeriet officiel oplysning om dommene. Hvilket Justitsministeriet skyndte sig at svare, at han skulle.

Nu måtte byfoged Frich i arkiverne for at se, hvad han kunne finde. Han sendte en udskrift af dommen af 24. marts 1851, hvori der stod, at Lars Andersen Kruse var idømt en mulkt af 2 rigsdaler for misligheder ved en stranding, og at han den 9. marts 1844 var idømt 10 rottingslag for ulovlig omgang med hittegods. Men han skrev også, at dommen ikke kunne findes i domsprotokollen, og at den politi protokol, i hvilken forhøret måtte være optaget, ikke var i arkivet. Han havde også spurgt et tidligere retsvidne, A. Brems, som i almindelighed vidste besked om den slags sager, men sagen fra 1844 lå forud for den tid, da han var retsvidne. Han føjede endvidere til: »Det er mig ellers intet ufordelagtigt bekendt om ham, hvorimod Mads Henriksen er anset for at være af en tyvagtig natur og tilbøjelig til at rapse, hvor han kan komme godt fra det.«

Byfogeden slutter med at indberette, at han ikke har fortalt nogen om Justitsministeriets skrivelse af den 5. maj angående udnævnelserne, og at han også havde holdt det hemmeligt, at han havde modtaget 250 rigsdaler til fordeling mellem de øvrige fiskere, der var med til at redde besætningen, da han havde tænkt sig muligheden af, at disse penge skulle fordeles på en anden måde, hvis benådningerne blev trukket tilbage.

Men der var en anden, der fik Dannebrogsmændenes Hæderstegn ved den lejlighed. Det var den ene af de to frivillige, der havde været i den kæntrade redningsbåd, og som havde reddet sig i land, Niels Andersen. Indenrigsminister Orla Lehmann indstillede ham allerede den 8. februar til hæderstegnet. Som han skrev til kongen: »Således vil formentlig ej heller det mod og den selvopofrelse, som

⁴. Mads Henriksen.
⁵. Lars Kruse.

de tvende reddede ved den omhandlede lejlighed har lagt for dagen, gå upåagtet hen«. Ministeriet ville især henlede kongens opmærksomhed på den ene af mændene, nemlig fisker Niels Andersen. Han havde allerede tidligere været med i 9 a 10 redningsforsøg, og 4 gange havde han været så heldig at medvirke til skibbrudnes frelse. Desuden var han blevet tildelt både en dansk og en fransk medalje. Og ifølge den lokale øvrigheds vidnesbyrd var han en mand, der førte et hæderligt liv. Han kunne der altså ikke sættes en finger på, han fik sit sølvkors og fik lov til at beholde det til sin død, hvor det skulle afleveres til Ordenskapitlet.

Men hvad fik den anden frivillige, Jens Jensen Norsk? Hvad fik han? Indenrigsministeriet skrev den 31. marts 1863 til justitsministeren, at også han havde lagt et mod og en selvopofrelse for dagen, der efter ministeriets formening fortjente påskønnelse. Og det henstilledes, om ikke Justitsministeriet måtte finde opfordring til at foranledige, at Medaljen for Druknedes Redning blev givet til ham. Men det ses ikke, at han har fået den.

Domme

Ifølge udskrift af Skagen købstads justitsprotokol blev der den 27. december 1852 afsagt dom over fisker Mads Henriksen, Skagen, for at have tilegnet sig en jernkætting fra en fiskerbåd. Han fik fængsel på 2 gange 5 dage på vand og brød.

Sagen mod Lars Kruse i 1844 er mere kompliceret. Han var, hvad vi ville sige i dag, kommet i dårligt selskab. Han blev dømt sammen med to andre, Ole Eriksen og Ivar Poulsen eller Andreasen. De blev den 9. marts 1844 dømt for »ulovlig omgang med noget fra havets bund opfisket gods«, og den førstnævnte tillige for tyveri. Der var nok aldrig kommet noget ud af sagen, hvis ikke Ole Eriksen, der var 17 år gammel, havde begået tyveriet af en skjorte i november året forud. Ikke alene stjal han skjorten, han sprættede den også op og sendte den til farvning, for at den ikke skulle kunne genkendes. Ved et tilfælde kom ejeren af skjorten til at tale med Oles husbond, og så rullede laven. Da politiet anholdt ham, tilstod han uden videre. Og så kom det frem, at han også havde andet på samvittigheden. Han tilstod, at han sammen med Iver Poulsen eller Andreasen, der på det tidspunkt var 16 år gammel, og Lars Kruse, der var 15½ år gammel, havde fisket et stykke blåfarvetræ⁶ fra havets bund.⁷ De solgte det til en mand i nabosognet for 58 skilling. Videre står der i politiprotokollen, at de havde tilstået deres forseelse, da de troede, at hvad man fandt på havets bund, havde man lov at beholde.

De blev alle tre straffet efter forordningen af 11. april 1840, § 58, dog med den tillem্পning, at de ikke tidligere var straffede og var over den kriminelle alder, men under 18 år. I stedet for at lide straf

på vand og brød, blev de idømt rottingslag. Ole Eriksen blev idømt 25 slag for sin dobbelte forseelse, og Iver Poulsen og Lars Andersen Kruse hver 10 slag. Og så skulle de erstatte værdien af blåfarvetræet og udrede omkostningerne ved sagen.

Forsvareren søgte at få dem frifundet på grund af deres alders uvidenhed, således at de kunne nøjes med en pengebøde. Men det kunne anklageren ikke gå med til, da han mente, at en sådan uvidenhed ikke kunne være rigtig. Det var almindelig bekendt, at kongen ejede forstrandsrettighederne, og at fiskerne gav anmeldelse om, hvad de havde fundet. De blev også hvert år indkaldt til møde på Skagens politikammer, inden regnskabet blev indsendt, for at de kunne få deres findeløn.

At det ikke altid gik sådan til, er der vist næppe nogen tvivl om, men nu havde dommeren statueret et eksempel. Dommen kunne ikke appelleres.

Næste gang Lars Kruse kom i konflikt med loven var syv år senere, da han ifølge dom af 24. marts 1851 sammen med otte andre blev dømt til, at de hver skulle betale 2 rigsdaler til fattigkassen for misligholdelse af bjergningskontrakten ved jagten *Birgitte Cathrines* stranding den 5. maj 1850.

Selv om skipperen havde modtaget deres tilbud om hjælp og lovet betaling efter amtets bestemmelse, var de dog ikke straks gået i gang med arbejdet, men havde udsat det, til skipperen var gået med til en ekstrabetaling. Under sagen kom naturligvis modstridende forklaringer frem. De tiltalte benægtede, at de ville have forladt skibet og benægtede også, at der var tale om et bedragerisk forhold, men at de havde krævet ekstrabetaling kunne de ikke benægte. De slap dog med en mindre pengebøde.

Er der noget at sige til, at både amtmanden i Hjørring, F. A. Esbensen, og byfogeden i Skagen, J. J. Frich, var bange for at få ørerne i maskinen? Det var dog trods alt en kongelig dekoration, det drejede sig om, da både Mads Henriksen og Lars Andersen Kruse skulle modtage Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og ve den, der forsøgte at tage kongen ved næsen. Desuden var Frich ny i embedet, han var først blevet byfoged den 17. november 1861.

At man tog lidt strandingsgods i ny og næ, det vidste alle, og at bjergningskontrakter ikke altid fulgte loven og dens bogstav så nøje, vidste man også, men øvrigheden så i reglen den anden vej, hvis det da ikke ligefrem udartede. Men selv øvrigheden skulle være forsigtig, så det ikke gik ud over dem selv på nogen måde, hvilket man havde i frisk erindring fra en retssag året før, hvor der den 24. marts 1843 var faldet dom i en sag om misligheder ved barkskibet *Watsons* stranding den 22. marts 1839, hvor byfogeden i Frederikshavn og flere andre offentlige personer var indblandet. Måske derfor blev dommen over de unge mennesker i 1844 så hård – man havde jo strandingsskandalen fra året i forvejen i frisk erindring.

6. Blåtræ (*hæmatoxylon campechianum*). Amerikansk træ, af hvis kerneved man kan fremstille farvestof.

Giver i basisk opløsning en klar, violet farve.

7. Stykket vejede 1 lis pund og 13 pund = 14,5 kg.



Medaljen for Druknedes Redning

Hvad gjorde Justitsministeriet nu? Ministeren måtte igen henvende sig til kongen og anmode om, at Dannebrogsmændenes Hæderstegn måtte blive ombyttet med Medaljen for Druknedes Redning. Hvad kongen har sagt til det, er ikke godt at vide, men han skrev i hvert fald den 17. juli 1863 under på indstillingen, og byfogeden kunne hæfte medaljerne på de to fiskeres bryst, for de havde fået dem med »ret til at bære samme«.

Det blev samtidig meddelt amtmanden, at de 250 rigsdaler skulle fordeles mellem de øvrige fiskere.

Men hvem har »underhånden« fortalt amtmanden, at Mads Henriksen og Lars Kruse havde været i konflikt med loven? Der sladres jo alle vegne, ved vi. Men mon ikke vi kan frifinde byfogeden, han havde jo svært ved at finde sagen, og han var ganske ny i embedet? Men er det så toldforvalter Frederik Walter fra Skagen. Han havde af en os ukendt grund et horn i siden på opsynsmand ved Skagen redningsstation Søren Møller, og det i den grad, at han efter strandingerne af briggerne *Briton* af Whitbye og *Fortuna* af Stralsund den 5. november 1864, i en artikel i Berlingske Tidende påpegede, at opsynsmand Søren Møller »ved flere foregående lejligheder har vist sin uduelighed til det ham betroede hverv, blandt andet ved de otte fiskeres død med redningsbåden 3. juledag 1862«. Han var hård i sin kritik af Søren Møller, så hård at strandingskommissionær

Under øvelse i magsvejrs sættes redningsbåden ud fra den åbne strand ved Skagen. Bådformanden står ved rorpinden, medens resten af besætningen skubber den tunge båd i vandet. Alle bærer kørkveste. (Privateje).

Krogh følte sig foranlediget til at sige til ham, at toldforvalteren havde sagt, at hvis han ikke kunne få ham sat fra bestillingen, ville han skyde ham.

Opsynsmand Søren Møller indberettede sagen til redningsbestyreren og skrev, at han ikke havde anført det for sin egen persons skyld, da »hr. Walter er af den beskaffenhed, at enhver rettænkende mand, der kender noget til ham, ikke regner hans ord for noget«.

Livet på Skagen

Hvordan så der ud i Skagen på Lars Kruses tid? En spredt landsby med enkelte reglhængte huse. Ingen gader og stræder, ikke engang nogen ordentlig vej, blot et hjulspor at vade i. Sand, sand og atter sand. Det føg om hushjørnerne, så man måtte anlægge knæbakke omkring dem for at de ikke skulle blive undergravet af vinden. En knæbakke var en slags fortov omkring husene, bygget af vragsplanke, der stod på højkant ca. et par alen fra huset, hvorefter der blev fyldt op med sand, der blev holdt på plads af tang, og hvad der ellers havde hængt i garnene, når de skulle gøres rene. Det kunne give lidt næring til en vegetation, der holdt på sandet.

H. C. Andersen så Skagen i et lidt andet lys på sin rejse dertil i 1859. Han fortalte både om kornmarker og køkkenhaver. Gæstgivergården var omgivet af plankeværk og have med træer, hyldebuske og stokroser. Men husets indre var knapt så malerisk. Tranlampen osede, og når fiskernes våde tøj skulle tørres ved kakkelloven, vil man, skriver han, forstå at atmosfæren i et sådant rum var langt fra idealet. Renlighed var heller ikke i højsædet. Det var sjældent, mændene badede, kvinderne aldrig! Latriner kendtes kun hos de mest velstillede, det var luksus. Beboerne besørgede gerne ved husets østre gavl, så det var altid med en vis varsomhed, man gik forbi i mørke.

Strandinger spillede før i tiden en stor rolle i Skagen. De bragte fortjeneste og ikke så sjældent fødevarer til byen, blandt andet korn, der dengang blev fragtet til Norge og England fra Rusland og Preussen, men også her fra landet. Når et skib løb på grund og blev stående, gjaldt det om at få så meget i land som muligt, inden stormen og havet splittede skib og ladning ad.

Byfogeden bestyrede bjergningsvæsenet, og han var som andre retsbetjente på den tid omkring 1850 dårligt lønnet, men kunne dog få noget ud af auktionerne. Bjergerne fik også mere for at bjerger en ladning end for at bringe et skib flot.

Før den første redningsbåd i 1850 blev stationeret vest for det gamle fyr, blev de skibbrudne, hvis det var muligt, reddet af fiskerbåde. Og det blev de også efter, at redningsbåden var kommet til Skagen.

Fiskerne havde to slags både, dels storbådene, som blev brugt til

krogefiskeri og bjergningsaktioner, dels nogle mindre både, som blev brugt til udsejling af vod fra stranden.

Men hvordan var fiskeren, bjergeren, redningsmanden selv? Man ser for sig nogle af de tunge skikkelser på Michael Anchers billeder fra Skagen strand. Datidens strenge vilkår og det hårde legemlige arbejde, sliddet ved årene satte deres præg. Der skulle også kræfter til, når ryggen blev sat mod båden, og den blev skubbet baglæns ud i vandet. Og ikke mindre, når den skulle ind igen. Michael Anchers maleri fra 1881 »Rorsbåden sættes ud« kommer sikkert sandheden meget nær. Billederne af Lars Kruse og de andre fiskere fra Skagen er typer fra den tid, taget lige ud af hverdagen.

D. G. Monrad

Byfogeden skrev den 9. juni 1863 til amtmanden i Hjørring, at Lars Kruse ikke var hjemme, da »han som fører af den store fiskerbåd, som en del fiskere med regeringens understøttelse anskaffede i fjor, er på fiskeri oppe under Norge, og kan ikke ventes hjem i lang tid.« Året før havde nogle af fiskerne ved regeringens hjælp anskaffet en dæksbåd til havfiskeri.

I 1860 havde 12 fiskere fra Skagen, deriblandt Lars Kruse, sat deres underskrift på en ansøgning til Indenrigsministeriet om støtte til anskaffelse af en stor dæksbåd, så de kunne få del i krogefiskeriet uden for kystområderne, da fiskeriet langs kysterne fra de åbne både ikke længere kunne lønne sig, fordi fiskebestanden var i aftagende.

Efter *Daphne*-ulykken blev Lars Kruse fører af dæksbåden, og fire af de nye fastansatte redningsmænd tog med ham. De fik bevilget orlov fra Redningsvæsenet i forårs- og sommermånederne til at tage på fiskeri. I foråret 1863 var man taget helt op til fiskerbankerne ud for Bergen og Ålesund, og det var der, Lars Kruse opholdt sig, da hans hæderstegn nåede til Skagen.

På grund af forsinkelse hos bådebyggeren havde man mistet udbyttet af hele forårsfiskeriet i 1862, og man var på nippet til at opgive det hele. Og der kom flere fortrædeligheder til, blandt andet beslaglagde toldvæsenet fartøjet, fordi der ikke var nogen papirer på det.

Fiskerne ville af med skibet, og de fik løst problemet på en anden måde, end de sikkert havde tænkt sig. Natten til den 12. juli 1864 blev båden sejlet til Sverige, for at den ikke skulle falde i hænderne på tyskerne, der rykkede frem sydfra, og bruges i krigsøjemed mod Danmark. Den 14. juli om morgenen blev Skagen besat af fjenden, der straks ville vide noget om en regeringsbåd, der skulle befinde sig der, men da var den heldigvis kommet til Sverige. Båden blev solgt i Sverige den 16. april 1865 og indbragte 631 rigsdaler.

Senere fik de bevilget et nyt statslån til en dæksbåd, og med

8. Båden blev betjent af mandskabet fra Skagens redningsstation.



E. P. Bonnesens model 1:12 af redningsbåd fra 1866. Den havde høj stævni og stor bredde, men ringe dybde, og den tunge båd var forsynet med luftkasser for at gøre den nogenlunde synkefri. (Handels- og Søfartsmuseet).

denne ser det ud til, at der blev fisket i flere år. Lars Kruse søgte i april 1881 om tilladelse til i sommermånederne at tage på storfiskeri med en dæksbåd. I somrene 1883, 1885, 1886 og 1887 søgte han og andre fastansatte også orlov fra Redningsvæsenet for at tage på storfiskeri, men fra sommeren 1888 overtog hans søn, Jens Larsen Kruse, fiskeriet med dæksbåden.

Skagens Redningsstation

Allerede 2 år før loven om Redningsvæsenets oprettelse i Danmark trådte i kraft, blev der oprettet en redningsstation i Skagen, for så vidt som der i 1850 kom en roredningsbåd og en del raketmateriel til byen.

Til redningsbåden, der var bygget på E. P. Bonnesens badværft i København, og til raketmateriellet, der var indkøbt i England, blev der bygget et opbevaringshus vest for det gamle fyr. I 1858 blev huset flyttet til Nordstrand.

I 1896 blev der på Skagens Gren oprettet en bystation med redningsbåd og opbevaringshus.⁸ Bistationen blev nedlagt i 1915.

Mandskab

Af Skagens redningsmænd er Lars Andersen Kruse kendt viden om, men det ville ikke være rigtigt at fremhæve den ene for den anden, ligesom det heller ikke vil være muligt at berette om, hvad hver enkelt af disse mænd har udrettet. Men at stationens mandskab gennem tiderne har gjort et godt og dygtigt stykke arbejde, er sikkert.

Som leder af redningsstationen fungerede forbjergere Bertel Andersen fra dens oprettelse i 1852 til 1858, hvor kæmner Søren Møl-

ler havde ansvaret til 1866. Lodsoldermand Just Nielsen fungerede til 1883, hvor kaptajn P. K. Nielsen, den senere bestyrer af Det nørrejske Redningsvæsen, ledede stationen til 1905. I 1915 overtog Lars Kruses søn, Jens Larsen Kruse, ledelsen og var opsynsmand til 1922. Og fra 1932 var det Lars Kruses barnebarn, Lars Andersen Kruse, der havde ansvaret, indtil han tog sin afsked i 1947.

Efter ulykken den 27. december 1862, hvor 6 redningsfolk omkom, skulle der findes 6 nye. En af dem blev Lars Kruse, og han blev af de øvrige redningsfolk valgt som bådformand med en skibsførers pligter og rettigheder. Det vil sige, at han havde kommandoen om bord, når opsynsmanden ikke var med ude. Lars Kruses broder, Søren Andersen Kruse, og Jens Jensen Norsk var også blandt de nyansatte.

Redningsfolkene fik ved Redningsvæsenets oprettelse ikke fast løn, men blev betalt for hver øvelse og redningsaktion. Først fra 1. april 1858 fik de fast løn, bådformanden fik 16 rigsdaler årlig og bådfolkene 12 rigsdaler. Redningsaktioner gav 2 rigsdaler og 4 mark. For øvelser og forgæves møde 10 mark. Men de fik tit af Indenrigsministeriet, hvorunder Redningsvæsenet på den tid hørte, en ekstrabelønning – som der skulle søges om.

Den 11. november 1869 strandede skonnerten *Marie* af Odense på Grenen. Det lykkedes at få besætningen i land. Den 15. december ansøgte redningsmandskabet om at få en ekstra belønning.

Ansøgningen blev – som sædvanlig – på det varmeste anbefalet af både byfogeden og opsynsmanden. Hvem der har forfattet og skrevet brevet, er ikke til at sige, men det er ingen af underskriverne. Ansøgningen gav resultat. De fik 60 rigsdaler.

Sælskindstøj

Det tunge tøj, som de var nødt til at bruge for blot nogenlunde at holde kulden ude og for at kunne modstå de søer, der brød ind over båden under et redningsforsøg, duede ikke. Dels var det ubehageligt at have på og vanskeligt at arbejde i, dels viste det sig ved *Daphnes* stranding, at tøjet blev så tungt, at redningsbælterne ikke kunne bære en mand oppe. Det var måske en af årsagerne til, at kun to kom levende i land. Mandskabet ønskede derfor, hvad der svarede til den tids redningsdragter, nemlig trøjer og benklæder af sælskind. De henviste til, at sælskindstøj ville være en stor fordel ved redningsaktioner, hvor der skulle roes i længere tid. Med sælskindstøj ville de ikke blive så forkomne. Men det ser ikke ud til, at de fik tøjet.

Redningsbådene

Redningsbåden, der var kængret 3. juledag 1862, blev fundet i nærheden af Marstrand i Sverige, hvorfra den blev bragt tilbage til

Skagen. Selve båden havde ikke taget skade af den hårde medfart, men agterstøtten med tværstøtten og ventilerne var blevet beskadigede. Båden blev repareret og gjort klar til brug.

Efter ulykken undersøgte Indenrigsministeriet sagen og erklærede, at selv om grunden til ulykken måtte søges i et sammenstød af tilfældige omstændigheder, blev det også papeget, at der havde været tale om en »mindre forsigtig« manøvrering, da der ingen fejl havde været ved båden. Også dengang blev ansvaret fra ministeriet forflygtiget. Senere viste det sig dog, at der havde været fejl ved afløbsventilerne, men det blev der ikke skrevet mere om.

Derimod bebrejdede Indenrigsministeriet i sin skrivelse af 27. januar 1863 redningsbestyreren, at man først, efter at redningsbåden var kæntræt og folkene druknet, forsøgte at få forbindelse med skibet ved hjælp af raketapparatet, hvilket – viste det sig senere – kunne lade sig gøre. Hverken forhørene eller opsynsmandens rapport havde givet nogen forklaring, og det »har været ministeriet så meget mere påfaldende, som at man har stået i den formening, at det stedse ved redningsforsøgene blev iagttaget som en i forholdets natur fast regel, at redningsbåden ikke afbenyttes og menneskeliv derved sættes i vove, medmindre omstændighederne er sådanne, at der ikke er håb om at kunne redde de skibbrudne ved hjælp af raketapparatet«.

De første redningsbåde blev bygget efter engelsk model, men med de forandringer, som de lokale forhold gjorde nødvendige. Der blev lagt vægt på, at bådene blev lette at ro, var selvløsende og stive, så de ikke så let kæntrade. Indtil 1876 blev de bygget i København af skibsbygmester E. P. Bonnesen. For at imødekomme Skagboernes ønske om, at båden skulle have større lighed med deres egne både, fik den første båd, der kom derop, en skarpere bov og mere skydende stævne. Den var 30 fod i længden, 7 fod i bredden og forsynet med tykke køljern for at forøge stivheden. Selv om mandskabet ikke rigtig fik tillid til den efter kæntringen, var den ved Skagen til 1877, hvor den blev afløst af en ny båd.

Ulykken ved *Daphnes* forlis medførte, at der blev nedsat et udvalg, som skulle komme med forslag til nye redningsbåde. Der blev udarbejdet en betænkning, men på grund af krigen i 1864 blev dens anbefalinger aldrig ført ud i livet. I stedet fik skibsbygmester Bonnesen godkendt en ny type redningsbåd, der kunne rejse sig selv, hvis den var kæntræt. Båden var oprindelig bestemt for Skagen, men da den vejede 2884 pund, og mandskabet ikke var begejstret for den, erkendte Redningsvæsenet også, at den nye båd på grund af sin vægt og størrelse nok heller ikke var velegnet til forholdene, så den blev i stedet anbragt ved Klitmøller. Mandskabet måtte stadig nøjes med den gamle redningsbåd, som var kæntræt, og som de stadig ikke havde fuld tillid til.

Endelig gav Indenrigsministeriet sig og erkendte, at »båden ikke

egner sig for denne station, hvor de fleste strandinger foregår i betydelig afstand fra land, og hvor der derfor er behov for en større og kraftigere båd end ved de fleste andre stationer». Så først i foråret 1877 fik redningsstation Skagen en ny redningsbåd – i øvrigt den første, der blev bygget på Orlogsværftet.

Fortjenstmedaljen i Sølv

Indenrigsministeriets tekniske konsulent vedrørende Redningsvæsenet, kommandør i marinen R. C. M. Bruun,⁹ besøgte i efteråret 1873 alle redningsstationerne på Jyllands vestkyst, og han havde kun lovord tilovers for mandskaberne. Det var »flinke og kraftige folk, der samvittighedsfuldt opfylder deres ofte livsfarlige gerning«, skrev han til Indenrigsministeriet. Han mente også, at selv om løn og diæter spillede en stor rolle for redningsfolkene, der næsten alle hørte til den fattige fiskerbefolkning, så ville de næppe have været så gode redningsmænd, hvis de ikke havde betragtet deres arbejde som et ærefuldt hverv. Og denne følelse burde man søge at holde usvækket ved lige, og derfor ville det være af stor betydning, mente han, om man gav de dygtigste synlige tegn på regeringens tilfredshed og anbefalede blandt andet, at bådformændene Lars Kruse Andersen fra Skagen og Jens Rasmussen fra Gl. Skagen fik Fortjenstmedaljen i Sølv.

Ministeriet anbefalede indstillingen, men ville dog ikke undlade at bemærke, at Lars Kruse havde to domme fra 1844 og 1851, men da disse forseelser var begåede i en ung alder, og han senere havde vist sig som en absolut hæderlig mand, ville man nødig udelukke ham, der havde både sine foresattes og sine ligestillede anerkendelse. Ingen talte om loven om æresoprejsning fra 1868. Og slet ingen sørgede på det tidspunkt for, at han fik æresoprejsning.

Kongen viste igen sin nåde og gav dem Fortjenstmedaljen i Sølv. Men Indenrigsministeriet havde glemt at anmode om, at den måtte blive givet med tilladelse til at bære den, så Kabinetssekretariatet fangede Indenrigsministeriet i forglemmelsen og meddelte den 22. januar 1874, at sådant ikke var en selvfølge. Igen måtte man til kongen, der gav sin tilladelse til at medaljerne måtte bæres »i det for medaljen bestemte bånd«.

Redningsbestyreren var absolut enig med Indenrigsministeriet i, at man kunne spare penge til lønninger til redningsfolkene ved gavmildt at drysse hædersbevisninger ud.

Skagensmalerne

Omkring 1875 kom malerne til Skagen – og Skagen blev et andet. Holger Drachmann, som vi ellers mest kender som digter, kom der første gang i 1871 sammen med Karl Madsen.¹⁰ Michael Ancher

9. Konsulent 1872-1893.

10. Karl Madsen, 1855-1938, maler, museumsdirektør, dr. phil., kunsthistoriker.

11. Hver 8. Dag 11.7.1909.

*Jens Rasmussen (1839-1909),
fiskeer og bådformand ved red-
ningsstationen i Gl. Skagen.
(Kongelige Bibliotek).*



kom i 1874, og så kom de ellers, Viggo Johansen, P. S. Krøyer, Lauritz Tuxen og flere andre, som vi i dag ikke hører så meget om.

Michael Ancher hentede sine motiver fra Skagensfiskernes liv. Han havde let ved at komme i kontakt med dem, og den indlevelse, han havde i det lille fiskersamfund, ses tydeligt i hans mange gengivelser af fiskerne og deres hverdag. Han blev der også lige til sin død i 1927, hvor han blev båret til graven af fiskere. Han er begravet i kunstnergravstedet i Skagen.

Han har i Hver 8. Dag i et interview med C. C. Clausen fortalt, at han kom der første gang sammen med Karl Madsen i sommeren 1874. Drachmann var ikke nogen fast gæst til at begynde med. Efter sit første ophold skrev han »Fra Sandets Regioner«, hvori spiren til »Forskrevet« ligger, om den lange Olsen, der flygtede fra kulturen og blev fisker. Michael Ancher fortalte videre, at han havde gået og »pirret« ved Lars Kruse, som nu og da kom og gav ham nogle lapper papir. Hver gang han var kommet i tanker om en stranding, havde han skrevet den op. Michael Ancher redigerede dem lidt, men brugte Kruses egne ord. Drachmann fik disse optegnelser, og det var dem, der blev grundlaget for bogen om Lars Kruse.¹¹

Holger Drachmann begyndte som marinemaler, men fik sin debut som forfatter med digtet »Engelske Socialister« i 1871. Under indflydelse af Darwins udviklingslære skulle litteraturen ikke længere grundes på digt og fantasi, men på viden og erfaring om det virkelige liv. Det skulle handle om rigtige mennesker, småborgere, arbejdere og fiskere. Man skulle beskæftige sig med livets sociale uretfærdigheder og sætte problemerne under debat. Og det var vel det, Drachmann gjorde med sin bog om Lars Kruse, i hvilken vi stifter bekendtskab med den heltemodige fiskers bedrifter, ikke alene ved *Daphnes* stranding, men også før og efter. Men lyriker var og blev Drachmann, både i digt og politik. Han svingede fra revolutionær radikalisme og tilbage til oppositionen mod borgerligheden. I 1879 deltog han i en skarp polemik mod Carl Ploug, og i bogen om Lars Kruse karikerede han en anden af borgerlighedens topfigurer, den tidligere redaktør af Dagbladet C. St. A. Bille.¹² Efter revolverattentatet på konseilspræsident Estrup i 1885 svingede han helt til højre, og den 27. januar 1887 blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog. Det var følelser og stemninger, der impulsivt bestemte Drachmanns gøren og laden.

Ancher havde længe været stærkt optaget af at skaffe Lars Kruse oprejsning og havde fået Karl Madsen til at forfatte en oversigtsfremstilling af hele sagen. Det fortalte han i 1934, hvor han også oplyste, at han selv, Tutein fra Høgholt,¹³ Bille og Drachmann en aften var gået ned til havet, hvor de betragtede det i sommernattens skær, men så sagde Bille pludselig, at der kunne de s'gu stå længe, inden de tjente en mark. Det kan forklare Drachmanns besynderlige anvendelse af Bille som en dværgfigur på fodstykket af det æresminde, som han rejste for Lars Kruse. Drachmanns kærlighed til folket var ægte nok, mente Karl Madsen, han agtede den jævne mand, selv om han tit satte dem i en for romantisk belysning, men »Lars Kruse opfattede han med rette som en helt«.¹⁴

Michael Ancher og Holger Drachmann har gjort deres til, at der er ristet en uforglemmelig rune over Skagensfiskerne og redningsfolkene. Ancher har vist os det brede, det solide, det eftertænksomme, Drachmann det dristige, det eventyrlige. De to kunstnere har gjort den ukendte strand kendt. Skagen fik med dem en fremtrædende plads i dansk kunst.

Derfor blev det også en uforglemmelig aften, da deres, Anchers og Drachmanns helt, Lars Andersen Kruse, sad i det Kgl. Teater og så sig selv gengivet i Drachmanns skuespil »Strandbyfolk«.¹⁵

Drachmanns legat

Hvert år ved juletid havde Drachmann givet Skagensfiskerne 100 kr. til en glad aften. Den aften blev Drachmanns skål drukket – og Jacob Hegels også. For det var ham, der hvert år sendte digteren de

100 kr. til at fejre den lille fest med. Og efter Drachmanns død ville Jacob Hegel, at traditionen skulle fortsætte, så han stiftede et lille legat på 5000 kr., så der hvert år ved juletid kunne være de 100 kr. til en glad aften for Skagensfiskerne.¹⁶

Der var også andre penge, der skulle deles ud. Michael Ancher skrev i efteråret 1894, ca. et halvt år efter Lars Kruses død, til Drachmann, at han nok skulle fordele de 200 kr., men at det ikke var så let. Familien trængte ikke. At enken fik hovedparten, og bådmand Ole Svendsen Thunberg fik noget.¹⁷ Det øvrige mandskab var alle vel situerede, skrev Michael Ancher videre, men af de afgæede fandtes der nok nogle, som kunne have godt af en håndsrekning. Niels Leer og Lars Kruses broder, Søren Andersen Kruse, der var med i båden, da Lars Kruse druknede, skulle også have lidt, og så var der et par, som i adskillige år havde roet sammen med ham og tjent hos ham, og som nu sad småt i det.

Hvordan Michael Ancher ellers har fået fordelt pengene, er ikke til at sige, men han ville, sluttede han brevet, følge bibelens ord, »hvo som haver, ham skal gives«.¹⁸

Bogen om Lars Kruse

Den 11. december 1879 udkom Holger Drachmanns bog »Lars Kruse. En Skildring fra Virkelighedens og Sandets Regioner«. Bogen er på 144 sider og prydet med billedet af Lars Kruse, tegnet af Michael Ancher. Den indledes med et forord, der slutter med: »Jeg tager mit stof ligesom en maler tager en skitse ude i naturen. Han tænker i øjeblikket ikke på maleriet i ramme og på udstillingen. Jeg tog min skorstensfejer der, hvor jeg mødte ham. Han var hverken mere eller mindre end en virkelig skorstensfejer. Her har jeg taget Lars Kruse – ligeud af sandet og vandet, hvor han hører hjemme. Højstærede publikum! Han er min ven og min helt. Jeg håber, han bliver Deres«.

Straks i det første afsnit »Mødet« bliver vi præsenteret for en af samfundets store mænd. Modellen er folketingsmand C. St. A. Bille. I Skagens storslåede natur med havets helte bliver han »den lille mand«.

Morgenbladet, hvor Bille tidligere havde været redaktør, anmeldte bogen den 18. december og skrev, at den var en simpel historie om en skagbo, der havde udmærket sig som formand for et redningsmandskab. Et stykke livshistorie, fortalt jævnt og gengivet med troskab, aldeles overensstemmende med den mands natur og karakter, der var forfatterens helt. »Lars Kruse« vil blive en af Drachmanns smukkeste og længst levende bøger, fordi han her er trådt tilbage for en dygtig og brav mand af folket, som han har ment var sket uret og har forsøgt at skaffe ham oprejsning.

12. Carl Steen Andersen Bille, 1828-1898, journalist, politiker.

13. Ferdinand Tutein, 1830-1912, politiker, godsejer, men bosat i Skagen.

14. Politikens jubilæumsnummer 1.10.1934.

15. Politiken 10.3.1994.

16. Verden og Vi 6.10.1916.

17. Ole Svendsen havde været sammen med Lars Kruse i redningsbåden siden 1863.

18. Det kgl. Bibliotek. Brev af 27.10.1894.



*Holger Drachmanns egen billed-
lige fremstilling af en aftenstem-
ning på kysten ved Skagen fyr.
(Efter Holger Drachmann:
Lars Kruse, 1879).*

Tiden efter 1879

Bogen var kommet, og livet på Skagen gik videre, men det var ikke, som det havde været. Hele Danmark kendte nu Lars Kruse og vidste, at han gik levende rundt deroppe. Vidste, at han stadig passede sin dont som fisker, vidste at han tog ud med redningsbåden, når det var nødvendigt. Man var jo ikke vant til at læse bøger, der var skrevet om nulevende personer, og da slet ikke fattige folk.

Men nu havde naturalismen holdt sit indtog, påvirket fra Frankrig. Maleren P. S. Krøyer vakte i den grad furore med sit billede af italienske hattemagere, hvor italienerne ikke, som man var vant til, var fremstillet som solbrune, muntre skabninger, men som en gruppe magre, forslidte, svedende håndværkere. Nu gjaldt det almindelige mennesker, hvad det ikke gjorde før. Derfor blev Holger Drachmanns digtning noget helt nyt.

Lars Kruse havde det, Drachmann behøvede for at skildre en helt. Han havde et fotogent hoved, ville man sige i dag. En helteagtig fortid, hvor han havde været med at redde en del skibbrudne. Og hvad der vel var vigtigst for Drachmann, så var han blevet skidt behandlet af myndighederne. Og her kunne Drachmann ride sin kæphest, for var der noget han ville, så var det på det tidspunkt af sin digtning og politiske holdning at vise sig som den uforfærdede oppositionsmand, der turde træde op imod al traditionel autoritet.

Samtidig med at Lars Kruse var bådformand på Skagens redningsstation, var Jens Rasmussen det ved nabostationen Gl. Skagen. Han havde ganske vist ikke været det så længe som Lars Kruse, da stationen først blev oprettet den 1. april 1869. Han nåede i de 38 år, han var der, at være med til at redde over 500 skibbrudne. Og han fik også sølvkorset, for han havde – så vidt det er os bekendt – ikke fisket et stykke blåtræ op. Men han havde ikke – hvad man kan se på fotografier af ham – Lars Kruses stærke ansigt. Og han havde ikke fortalt Michael Ancher om sine bedrifter. Han var en beskeden mand, der kun ønskede at gøre sin pligt. I dygtighed kunne han stå

ved siden af Lars Kruse, men han havde ikke og ønskede vel heller ikke, en Drachmann til at gøre sig berømt.

Uanset Lars Kruse i den grad var kommet i søgelyset, fortsatte han sine daglige gøremål med fiskeri og øvelser med redningsbåden de fire gange om året, som han skulle i henhold til reglementet. Der var naturligvis også strandinger og redningsaktioner, som der altid havde været på Skagen.

Dannebrogsmændenes Hæderstegn 1882

Allerede inden Drachmanns bog udkom i december 1879, havde rygterne svirret om Lars Kruse og det manglende sølvkors. Den 27. marts 1879 skrev amtmanden til byfogeden, at kongen havde forlangt oplysninger om både Mads Henriksens og Lars Kruses forhold siden 1863, og om der nu skulle være anledning til at benåde dem med sølvkorset.

Sidst i juni 1879 skrev Drachmann til byfogeden, at Lars Kruse siden den straf, der var overgået ham i hans drengear, ikke havde haft sine borgerlige rettigheder. Og han henviste til en skrivelse af 25. februar 1879, hvori byfogeden erklærede, at Lars Kruse var lovens strenghed undergiven.

I 1868 var loven om æresoprejsning kommet, og det vidste Drachmann, og han var fortørnet over, at byfogeden ikke havde meddelt Lars Kruse det. Nu opfordrede han byfogeden til at sørge for, at Lars Kruse fik sit velfortjente dannebrogstegn, og hvis ikke truede han med, at han agtede at gøre sin indflydelse gældende, da han havde sine forbindelser i pressen, og tilføjede han til slut: Skulle der komme ting for dagens lys i byfogedens jurisdiktion, som ikke talte det, ville han bare beklage det.

Byfoged Frich blev dybt såret over Drachmanns skrivelse, som han betragtede som et indgreb i sine embedsforretninger. Han skrev til amtmanden, at han fandt, at brevet havde karakter af et trusselsbrev, hvorfor han ønskede Drachmann straffet, men deri fik han ikke medhold.

Videre hed det, at han ingen som helst anledning fandt til at efterkomme det tilhold, og han henviste i øvrigt til sagen fra 1863. Han mente også, at Lars Kruse havde fået al den offentlige anerkendelse, han kunne tilkomme. »At tale om ret eller krav på kongelige nådesbevisninger synes mig underligt i den forstand, at det skulle kunne kaldes uret mod en straffet person at undlade at indstille ham til dannebrogskorset, hvad enten denne person er Lars Kruse eller Mads Henriksen eller hvilken som helst anden«. Det var byfoged J. J. Frichs indstilling, og den holdt han fast ved.

Før amtet ville tage stilling til skrivelsen, ville man gerne vide, hvad byfogeden mente med, at Lars Kruse var lovens strenghed undergivet. Hertil svarede byfogeden, at skrivelsen var foranlediget

ved et andragende fra Lars Kruse om æresoprejsning og indeholdt kun en meddelelse om, at æresoprejsning var unødvendig i henhold til lov af 3. april 1868, § 6, ifølge hvilken paragraf straffedomme, der var overgåede personer mellem 15 og 18 år, for så vidt den idømte straf ikke oversteg rotting, slag eller fængsel på sædvanlig fangekost, ikke medførte nogen indskrænkning i de rettigheder, der betingedes af et uplettet rygte. Byfogeden havde ikke tillagt sagen nogen betydning, så den var ikke blevet indført i journalen og kopi-bogen.

Så gik byfogeden til Lars Kruse for at få mere at vide. Lars Kruse fortalte beredvilligt, at da han en dag stod uden for sit hus, kom tre malere og spurgte, om de måtte se hans medaljer. Da de havde set dem, spurgte de, hvorfor han ikke havde søgt æresoprejsning. Da han svarede, at det havde han fået, ville de se dokumentet, og de fik lov til at beholde det. Og da det var det eneste eksemplar, der fandtes af skrivelsen, og Drachmann havde det og var rejst, kunne byfogeden ikke sende det til amtet!

Nu var det åbenbart også redningsbestyrerens hensigt at medvirke til, at Lars Kruse fik sit sølvkors. I hvert fald skrev han den 7. januar 1880 til Indenrigsministeriet og anbefalede, at Lars Kruse og bådformanden ved Gl. Skagen Redningsstation, Jens Rasmussen, blev benådet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Lars Kruse havde »ved flere lejligheder under overhængende livsfare udvist selvpofrende mod, besindighed og udholdenhed, hvilke store egenskaber fra forskellige sider på hædrende måde er blevet anerkendt«. Hvad han har ment ved de forskellige sider, er ikke til at vide, men han havde måske også læst bogen og havde ladet sig påvirke. Lars Kruse havde været med til at redde 77 skibbrudne. På samme måde roste han Jens Rasmussen fra Gl. Skagen, der i de 11 år, han havde været bådformand, havde været med til at redde 183 skibbrudne. Ved Gl. Skagen havde der været betydelig flere redningsaktioner end ved selve Skagen.

Til sidst anmodede han om, at hvis ministeriet skulle beslutte sig til at fremme sagen, da at sende hæderstegnene til redningsbestyreren til videre foranstaltning. Redningsfolkenes underdanige tak ville han nødig gå glip af, den gode konsul Anton Andersen.¹⁹

Da Redningsvæsenet på den tid hørte under Indenrigsministeriet, blev indstillingerne om benådninger også sendt derigennem, men da Mads Henriksen og Lars Kruse i 1863 skulle have sølvkorset, var ingen af dem ansat i Redningsvæsenet, så på det tidspunkt var det Justitsministeriet, der behandlede sagen. I 1880 henvendte Kabinetssekretariatet sig da også til Justitsministeriet for at få yderligere oplysninger om sagen.

Brevet bliver indledt med, at kongens opmærksomhed »på forskellig måde gentagende« er bleven henledt på Lars Kruse, og at han formentlig i høj grad havde gjort sig fortjent til sølvkorset.

Dette med »gentagende« kunne tyde på, at det ikke alene handlede om medaljen fra 1874, men også på anden måde. Nu ville kongen, Christian IX, have at vide, hvordan det hele hang sammen med hensyn til Lars Kruse. Hvordan han i 1863 først havde fået Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og hvorfor det senere samme år blev ombyttet med Medaljen for Druknedes Redning. Kongen ville vide, om der nu var anledning til at tildele Lars Kruse Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Justitsministeriet ekspederede sagen til amtmanden, der hos byfogeden indhentede oplysninger om Lars Kruses færd siden 1863. Amtmanden selv mente, at Lars Kruses heltemodige og fortjenstfulde færd, både ved redningen af besætningen på den svenske brig *Daphne* i december 1862 og ved de 13 redningsaktioner efter 1863, byfogeden omtaler, og endelig loven om æresoprejsning fra 1868, måtte konkludere, at Lars Kruses værdighed ikke længere kunne drages i tvivl.

Men byfogeden var af en helt anden mening. Han mente ikke, at Lars Kruse burde indstilles til nogen nådesbevisning. Den omstændighed, at han tidligere var blevet straffet, trods hans mange senere fortjenester og ulasteligeandel, gjorde ham bestandig uværdig til at bære dannebrogskorset. Ellers havde byfogeden kun ros tilovers for Lars Kruse, og han skriver blandt andet »at han vil håbe, at det endnu vil vare længe, førend roret på Skagens redningsbåd skal savne hans styrende hånd«. Men når han alligevel ikke mente, at Lars Kruse burde indstilles, da var det baseret på, at han mente, at ordenen overhovedet ikke burde gives til mænd, som var straffede, men også, at Lars Kruse på anden måde var blevet så rigeligt belønnet. Han havde fået fem medaljer, ligesom han – sammen med andre fiskere – havde fået understøttelse to gange af staten til anskaffelse af fiskerfartøjer.

Byfogeden mente også, at hvis Lars Kruse fik Dannebrogsmændenes Hæderstegn, var det let at forudse, at hans »panegyriker«¹⁹, altså Drachmann, ville få mange klienter, og efter al rimelighed straks Mads Henriksen, der jo delte skæbne med Lars Kruse i 1862.

Men byfogeden var også klar over, at ikke alle delte hans mening om sagen. Ved underhånden at have søgt oplysning om Lars Kruses virksomhed som redningsmand siden 1863 hos lodsoldermand Just Nielsen, der nu var opsynsmand på redningsstationen, og hos kærneren, branddirektør Lars Holst, havde han fundet ud af, at de ikke så sagen fra hans side, men mente, at det fejltrin, der var begået i 1844 var helt uden betydning. Men de var enige med Frich i, at det ikke ville være rigtigt at gøre Mads Henriksen til dannebrogsmænd, og at Lars Kruse næppe havde tænkt at gøre sig bemærket på den måde, han nu var blevet, nemlig benyttet som et brugbart emne til en andens selvforherligelse.

19. Redningsbestyrer 1868-1909.

20. Person, der roser overdrevent.

At Lars Kruse ønskede at få æresoprejsning var, så vidt byfogeden vidste, fordi han troede, det var nødvendigt for at blive optaget på valglisten. Sluttelig indstillede byfogeden ham og hans eventuelle enke til en årlig donation, så længe de levede, enten fra nu af, eller når han engang fratrådte sin virksomhed i Redningsvæsenets tjeneste.

Måske havde det været bedre, om man havde lyttet til byfogeden. En årlig understøttelse, foruden pensionen fra Redningsvæsenet, til Hedevig og Lars på deres gamle dage havde måske ikke været så dårlig endda.

Men så kom spørgsmålet, om det var nu, Lars Kruse skulle have sølvkorset. Ville det ikke se ud, som om den offentlige mening havde krævet det, og ikke som en egentlig nådesbevisning fra kongen? Lars Kruses fortæller i pressen, Holger Drachmann, havde i sine bestræbelser for, at han skulle få det i 1863 tilbageholdt hæderstegn som dannebrogsmænd, ikke indrømmet kongens nåde den plads, den tilkom, mente amtmanden i Hjørring. Drachmann havde »i sin specielle forfattervirksomhed som havets fortolker og sømændenes talsmand« begyndt med et bagvendt forsøg på at fremkalde en indstilling fra byfoged J. J. Frich om Lars Kruses udnævnelse, og da forsøget mislykkedes, skrevet bogen. Videre fortsætter amtmanden, at Drachmann efter det anførte havde ydet Lars Kruse en dårlig tjeneste eller dog havde kunnet tjene ham bedre uden at behøve at skrive nogen bog. Spørgsmålet om at benåde Lars Kruse med sølvkorset kunne løses med en mere passende anledning end Drachmanns bog, og skulle sagen udsættes, indtil en sådan blev fundet, gjorde det vel heller ikke noget. I 1863 fik han redningsmedaljen, og nu var der også kommet, foruden Drachmanns bog – om man vil regne den med – en æresgave fra en kreds af damer i hovedstaden.²¹

Spørgsmålet om at tildele Mads Henriksen Dannebrogsmændenes Hæderstegn var ikke blevet forplumret ved nogen bog af Drachmann, men måtte af andre grunde besvares benægtende. Han var i 1852 straffet med fængsel på vand og brød og havde ikke søgt æresoprejsning og havde ikke siden 1863 deltaget i noget redningsforetagende.

Justitsministeren sendte sagen til indenrigsministeren og meddelte, at der nu ikke kunne være noget til hinder for, at Lars Kruse blev benådet med sølvkorset. Og om ministeriet havde noget at indvende derimod?

Og det havde indenrigsministeren. Man henholdt sig til, at Lars Kruse allerede gentagne gange var blevet dekoreret, og da der blandt Redningsvæsenets personale fandtes flere mænd, der ikke stod tilbage for Lars Kruse, men hvis fortjenester ikke var blevet gjort til genstand for digterisk forherligelse, ville ministeriet anse det for mindre vigtigt, og ikke »ganske billigt« over for andre lige så vel-tjente mænd i samme stilling, om »denne mand ved nu for tredje

21. Et sølvkrus med inskription.

Fiske- og redningsmand Lars Kruse (1828-1894), tegnet af Michael Ancher. (Efter Holger Drachmann: Lars Kruse, 1879).



gang at blive dekoreret (og) på en så eklatant måde bliver af regeringen stillet frem som den, der i en fortrinlig grad havde udmærket sig fremfor sine kaldsfæller».

Men justitsministeren holdt på sit. Han mente, at kom man til det resultat, at Lars Kruse burde indstilles, kunne man kun beklage, at byfogedens opfattelse havde forhindret, at sagen havde trukket så længe ud, og at det nu var Drachmann, der havde bragt det til torvs. Men det ville være uværdigt at opsætte indstillingen for at undgå skinnet af, at den var fremtvunget. Og man kunne være sikker på, at selv om indstillingen blev udsat til en mere passende lejlighed, skulle Drachmann nok vide at tilegne sig æren herfor. Derfor mente justitsministeren, at skulle det være, så skulle det være nu.

Og Lars Kruse fik sit sølvkors. Men han fik det ikke alene. Sammen med bådformand Jens Rasmussen fra Gl. Skagen blev de begge nytårsdag 1882 tildelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og bestyreren for Det nørrejske Redningsvæsen, konsul Anton Andersen, kunne den 31. januar skrive til Indenrigsministeriet, at han den 26. og 27. januar i mandskabernes og opsynsmændenes nærværelse på anordningsmæssig måde havde fæstet hæderstegnene på deres bryst.

Druknet

»Herved undlader jeg ikke tjenstlig at meddele, at bådformanden her ved stationen Lars Andersen Kruse i dag er afgået ved døden,

forårsaget ved, at da han var ude på fiskeri, kængtrede jollen, hvorved han og et ungt menneske druknede. Liget af Lars Andersen Kruse er ilandbragt».

Så enkelt og lakonisk indberettede opsynsmanden om Lars Kruses død.

Lars Kruses begravelse blev en gribende højtidelighed i den lille by. Mange fiskere var inde i Kruses hjem for at se ham for sidste gang. På hans bryst var lagt en krans, bundet af kalaer og palme-grene, sammenholdt af hvide og røde silkebånd med inskription i guld: »Fra Kongen«.

Efter at låget var skruet på, bar redningsmandskabet kisten til kirkegården, fulgt af et stort følge. Den tyske skibsfører fra gale-*asen Gesiena*, som Lars Kruse havde været med til at redde få dage forinden, deltog i begravelsen.

Når en dannebrogsmænd døde, var det en pligt for alle på stedet værende dannebrogsmænd at følge ham til graven. Den afdødes sølvkors skulle lægges på kisten på en sortovertrukket pude, der aftoges, inden kisten sænkedes i jorden.

Lars Kruses enke

Nu var Hedevig så blevet enke for anden gang, men denne gang så de økonomiske forhold bedre ud, end da hendes første mand, Iver Poulsen, omkom ved *Daphnes* forlis, og hun sad tilbage med fem uforsørgede børn. Selv om Lars Kruse ikke var omkommet i Redningsvæsenets tjeneste, og hans enke derfor ikke var berettiget til understøttelse af statskassen, indstillede redningsbestyreren dog til ministeriet, at der ved en bevilling på finansloven burde gives en ekstraordinær understøttelse af en sådan størrelse, at den i forbindelse med, hvad hun havde andetsteds fra, kunne sikre hende en sorgfri alderdom. Det skulle være en understøttelse af en størrelse, hun ville have fået, hvis Lars Kruse var omkommet under øvelse eller redningsforsøg.

Opsynsmanden ved redningsstationen i Skagen, P. K. Nielsen, oplyste til redningsbestyreren, at hun »er økonomisk godt stillet i forhold til andre fiskerenker her på stedet«. Af Daphnefonden fik hun en årlig understøttelse på 330 kr. samt fri læge, medicin og sygepleje. Hun ejede et hus til en værdi af 1000 kr., men ved skiftet med børnene måtte hun låne 400 kr. på huset.

Var hun økonomisk godt stillet før, kom hun heller ikke til at lide nød efter Lars Kruses død. Foruden de 330 kr. fra Daphnefonden, bevilgede statskassen hende 200 kr. årligt, så længe hun levede, og fra Kronprins Frederiks Fond fik hun en årlig livsvarig understøttelse på 150 kr.

I sommeren 1903 besøgte skuespilleren Robert Neiiendam Skagen. Han havde lejet Lars Kruses hus, hvor han sluttede sig til fa-

milien.²² Lars Kruse var druknet en halv snes år forud, men de talte meget om ham, og hans portræt hang på væggen. Sønnesønnen, som bar hans navn, viste Nelliendam et brev fra bedstefaderen, skrevet to dage før hans død under forsøget på at lande i en stærk snestorm.

Nelliendam fik lov at skrive det af, og da Lars Kruse tilhører vor historie – også gennem Drachmanns digtning – ville han have det med i sin bog. Lars Kruse var 66 år, da han formede disse linier til sønnesønnen af samme navn, som nylig var taget hjemmefra. Det giver i korthed hele manden i det daglige liv:

»Skagen, den 7. marts 1894. Kære Lars Kruse. Jeg takker så mange gange for hilsnerne, som du sendte til vi to gamle i det brev, som du sendte til dine forældre, og det glæder os, at du er godt fornøjet med pladsen, som du har fået, og det var endnu mere glædeligt, om det kunne således blive, når du kom ud at sejle, at du kunne tåle søen og ikke blive søsyg. Kære Lars, nu må du ikke gå for meget i byen, for det koster store penge, og vær venlig mod dine foresatte, at de ikke skal komme til at hade dig, og vær flittig og gør alt med en god vilje af, hvad der hører til arbejde ombord; deraf vil du og dine foresatte finde jer veltilfreds. Vi bjergede en besætning med redningsbåden i går; to mand og en lille dreng, mindre end du er; en line om livet og han blev kastet i søen, og vi halede ham til os i redningsbåden; de var alle meget forkomne; det var tyskere, var kommet fra Ålborg ladet med cement og strandede på revet i går morges i storm og snefog. Det var strengt, inden vi nåede ud til skibet, da der var svær sø; en fiskerbåd var ude længe før vi, men kunne ikke komme til skibet. Jeg kan nu lade dig vide, at jeg har fået Rasmus Bergens Bertel til jollen i stedet for dig; det er en stærk og flittig dreng. Jeg er godt fornøjet med ham; havde jeg bare en til af samme slags, skulle jeg ikke forlange nogen bedre. Jeg slutter med mange venlige hilsener fra mig og din gamle bedstemoder; hun har været meget sorgfuld, siden du rejste, og jeg var heller ikke godt tilpas med det, men det får nu således at være; vi ønsker dig helsen og lykke. Lev med Gud og bed til Gud, så vil det nok gå dig vel. Lars Kruse«.

Den båd Lars Kruse taler om, var galeasen *Gesiena* af Bremen, kaptajn J. Bullerdieck, fra Ålborg til Hamburg med cement. Den totalforliste den 6. marts 1894.

Nu er det mere end 100 år siden, Lars Kruse druknede, men hans navn lever videre og vil gøre det mange år endnu. Hans grav besøges stadig af mange, og Skagen by og redningsstationens mandskab højtideligholder hans fødsels- og dødsdag på værdig måde.

Lars Kruses navn er kendt viden om og vil sent blive glemt. Mange andre redningsmænd er blevet glemt, men gennem Lars

22. Sønnen Jens Larsen Kruse og sønnesønnen Lars Andersen Kruse.

Kruse har de fået en fællesnævner, der altid vil blive husket, så længe der bare er en eneste redningsstation tilbage på Danmarks kyster.

I 1996 fik Farvandsvæsenet bevilget et beløb til bygning af fire nye redningsbåde, der skulle have navne efter hæderlige, længst afdøde redningsmænd. Den første fik navnet *Morten Stage*²³.

Om alt går efter planerne, vil den næste redningsbåd blive søsat i efteråret 2000, og den skal bære Lars Kruses navn og stationeres i Skagen.

Utrykt materiale

Justitsministeriets arkiv (Rigsarkivet).

Redningsvæsenets arkiv (Rigsarkivet).

Litteratur

Vilhelm Bergsøe: Danske Medailler og Jetons fra 1789-1891 (1893).

C. Klitgaard: Skagen Bys Historie indtil ca. 1870 (1928).

Tage Kaarsted: Hædersmænd (1986).

A. G. A. Lipke: Kalender over Toldetaten i Kongeriget Danmark den 1. ste April 1871.

Robert Neiiendam: Robert Neiiendam fortæller – Livserindringer (1953).

A. Hjørth Rasmussen: Vejen til Nordsøen (1984).

Chr. Thagaard: Blade af Skagens Historie (1967).

23. Redningsmand i Veder sø
1858-1908.

Danske skibe i Sydamerika 1940-1946

Tirsdag 9. april 1940 blev den skelsættende dato, hvor den danske handelsflåde, der på denne dag bestod af 447 skibe på i alt ca. 1,6 mio. tdw, blev delt i to grupper, delt af den linje, der kan trækkes fra Bergen i nord til den tysk-hollandske grænse i syd. De skibe, der var vest for denne linje, blev spærret ude – det var 246 skibe på i alt ca. 1,1 mio. tdw, altså mere end halvdelen i antal og næsten $\frac{2}{3}$ i tonnage; blandt disse skibe befandt sig de største, hurtigste og nyeste!

De 246 skibe blev enten beslaglagt af de allierede, England og Frankrig, eller anløb neutrale havne for at afvente den videre udvikling. Nogle skibe sejlede hurtigt ud for frivilligt at slutte sig til de allierede, andre kom til senere; de sidste ikke før i marts 1944 (efter næsten 4 års oplægning); nogle blev solgt, og resten blev efterhånden rekvisitioneret af det land, hvori skibet befandt sig.

Forinden havde der hersket hektisk aktivitet vedrørende de skibe, der 9. april 1940 havde været på vej til eller fra Sydamerika. Det danske Fragtnævn havde de facto haft kontrol over beskæftigelsen af alle danske handelsskibe for at sikre forsyninger, fortrinsvis af korn fra Argentina og Brasilien til det neutrale Danmark, men i Fragtnævnet var man særdeles forstående overfor det nødvendige i, at de danske rederier, der opretholdt regulær linjefart, i videst muligt omfang måtte have beskyttelse for deres interesser, så ikke konkurrenter fra andre lande benyttede sig af situationen.

På Sydamerika var dansk linjefart repræsenteret ved DFDS, som siden 1907 havde opereret en linje mellem Nordeuropa og Argentina og Uruguay. I 1914 blev linjen udvidet til også at omfatte Brasilien, og årene fra 1930'erne betjentes linjen af 8-10 skibe, som udførte 36 årlige rundrejser. J. Lauritzen havde siden begyndelsen af 1930'erne i tæt samarbejde med det amerikanske handelshus Wessel, Duval & Co., Inc. opretholdt en linje mellem Østkysten af Nordamerika og Vestkysten af Sydamerika – The West Coast Line – og i 1935 var The East Coast Line kommet i gang, hovedsagelig med rederiets køleskibe mellem Østkysten af Nordamerika og Østkysten af Sydamerika. På West Coast Line beskæftigedes i april 1940 10 skibe og på East Coast Line 5. Dampskibsselskabet Torm havde i slutningen af 1930'erne besluttet sig for en linje mellem Østkysten af Nordamerika og Østkysten af Sydamerika, men den var ikke kommet i gang endnu.



Hverken OK eller A. P. Møller havde linjefart på Sydamerika. OK havde mange år tidligere indgået en forståelse med DFDS om, at de to rederier gensidigt ville respektere hinandens fartområder, og A. P. Møller havde tilstrækkeligt at se til med sin linje – Maersk Line – mellem USA og Fjernøsten til også at interessere sig for Sydamerika.

De større danske trampskibe kom derimod ofte til en sydamerikansk havn for at indtage laster til andre kontinenter.

En del skibe, der 9. april 1940 befandt sig på vej til eller fra Sydamerika, fik i maj 1940 af de allierede (England) tilladelse til at fuldføre deres rejser, hvis de derefter blev lagt op i den endelige havn på ruten. Det skete efter pres fra amerikanske ladningsejere, som ikke ville se deres gods henligge på ubestemt tid i en anden havn end den, hvortil lasten var bestemt. Denne tilladelse kom faktisk kun til at gælde for 7 af J. Lauritzens skibe og 1 af Torms. På West Coast Line fik *Helga*, *Laila* og *Lotta* tilladelse til at fortsætte fra henholdsvis Santiago de Cuba, Buenaventura i Colombia og Callao i Peru videre til Chile for at slutte med oplægning i Talcahuano ca. 400 km syd for Valparaiso, hvor 2 andre Lauritzen-skibe havde ligget siden 9. april. I nordgående retning fik *Tanja* lov at fortsætte fra Coquimbo i Chile til New York for oplægning dér. På East Coast Line fik *American Reefer* lov at sejle fra St. Thomas på de Vestindiske Oer, *Indian Reefer* fra Santos til Bahia Blanca og *Maria* fra Pernam-

S/S Tanja på 2.490 tdnv blev bygget i Norge 1937 til D/S *Vesterhavet*. April 1940 oplagt i New York, derefter overtaget af US War Shipping Administration og sat i fart som *Alcedo* af Panama. Februar 1945 forlist efter torpedering af tysk ubåd nær Reykjavik. (Handels- og Søfartsmuseet).

buco til New York. Torms *Thyra S* fik lov at sejle fra Pernambuco til Las Palmas med korn til Spanien.

Under beskæftigelse for Fragnævnet lå OK's *Malaya* tillastet i Bahia Blanca med korn til Danmark. Det varede ikke længe, før kaptajnen besluttede at sejle ud for at slutte sig til andre OK-skibe under engelsk administration. DFDS' *California* var undervejs i ballast fra Danmark til Brasilien og anløb Las Palmas 10. april for bunkers. Det aftales med den engelske konsul, at skibet ville få frit lejde til at sejle til Freetown i Sierra Leone, men efter afsejlingen fra Las Palmas besluttede kaptajnen sig til at bryde sit løfte og fortsatte i stedet til Pernambuco, hvortil skibet ankom 24. april for oplægning.

Et par måneder efter 9. april 1940 havde situationen således afklaret sig så meget, at rederierne herhjemme vidste, hvor og hvor mange af deres skibe, der befandt sig f.eks. i Sydamerika, og i hvilke havne. Det blev til 17 skibe – 1 i Peru, 5 i Chile, 4 i Argentina, 2 i Uruguay og 5 i Brasilien.

Da landene i Sydamerika var neutrale, kunne forbindelse med skibene og deres besætning opretholdes pr. korrespondance, brev eller telegram – naturligvis censureret i begge retninger.

Der blev fra engelsk side lagt stærkt pres på at få skibene ud at sejle, mens der fra tysk side blev lagt stærkt pres på rederierne i København for at lade skibene blive liggende, afventende den videre udvikling.

Så fulgte beslaglæggelser af 13 skibe, hurtigt efter hinanden, be-

S/S American Reefer blev bygget i Næskov 1936 til D/S Vesterhavet. April 1940 lå køleskibet ved St. Thomas, hvorfra det sejlede til Buenos Aires, hvor det beslaglagdes og tvangssolgtes til Flota Mercante del Estado. Derpå i fart under navnet Rio San Juan. Fotografiet viser skibet under reparation på B & W i 1950. (Handels- og Søfartsmuseet).



gydende med de 5 skibe i Chile, og hurtigt efterfulgt af de andre lande, undtagen Argentina.

Chile

Det var egentligt forbavsende – og må nærmest beskrives som en bizar situation – at det var Chile, der var foregangsland. For den honorære konsul for Chile i Danmark var netop skibsreder Knud Lauritzen, som altså måtte forsvare Chiles beslaglæggelse af hans 5 skibe, samtidig som han først havde måttet protestere voldsomt mod beslaglæggelsen.

Af de 5 skibe i Talcahuano, der lå til ankers ved siden af hinanden, blev først de 3 – *Lotta*, *Frida* og *Helga* – beslaglagt lørdag 15. februar 1941 ved et officielt dekret, hvorefter skibene ansås for at være »de utilidad pública« (til almen nytte), og søndag 16. februar 1941 blev Dannebrog så erstattet med det chilenske flag. Den 12. maj fulgte beslaglæggelse af de 2 sidste skibe *Laila* og *Selma*.

Men der er en nærliggende forklaring. Med starten af The West Coast Line havde det chilenske statsejede rederi Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) fået en alvorlig konkurrent. Rederiets ledelse ønskede at få gjort kål på konkurrenten ved at overtage de af skibene, som man kunne få fat på, og efter pres fra CSAV på den chilenske regering blev resultatet altså beslaglæggelsen.

Fra J. Lauritzen blev der ud over protesten sendt besked til skibene om, at besætningerne under ingen omstændigheder måtte sejle med dem under chilensk flag. En del besætningsmedlemmer kom efterhånden tilbage til Danmark, andre kom til USA eller fik hyre på andre skibe. Nogle blev i Chile, deriblandt kaptajn Jens Sørensen, der blev ansat hos Lauritzens agenter i Valparaiso, A.J. Broom & Cia. S.A., hvor han med tiden blev partner og også senere blev honorær generalkonsul for Danmark.

Fra engelsk side blev det tilkendegivet chilenerne, at skibene ville blive beslaglagt, selvom de var under chilensk flag. Forhandlinger førte dog til, at England opgav sit krav. Skibene kunne beskæftiges i inter-amerikansk fart uden indgreb fra den britiske flådes side. De blev så beskæftiget fortrinsvis med transport af nitrat og kobber til USA og retur med stykgods.

De 5 skibes skæbne blev:

s.s. *Frida*

2.900 tdw., bygget 1936 i Helsingør (nr. 239), omdøbt *Rapel*. Den 15. maj 1944 strandet i Magellanstrædet på rejse fra Valparaiso til Punta Arenas og slået til vrag.

s.s. *Helga*

2.900 tdw., bygget 1937 i Helsingør (nr. 245), omdøbt *Choapa*. Den



M/S Bretagne på 5.500 tdtw blev bygget på B & W 1928 til Det Danske-Franske Dampskibsselskab. April 1940 oplagt i Argentina og året efter tvangssolgt til Flota Mercante del Estado og sat i fart som Rio Iguazu. Her ses fragtskibet under argentinske flag i Københavns Frihavn efter krigen. (Handels- og Søfartsmuseet).

21. september 1944 kollideret ved indsejlingen til New York med de britiske tankskibe *Voco 5090/225* og *Empire Garrick* samt et tredje ukendt skib og sunket.

s.s. *Laila*

2.900 tdtw, bygget 1936 i Helsingør (nr. 236), omdøbt *Maule*. Den 26. januar 1946 tilbageleveret og omdøbt til *Laila* (senere *Laila Dan*).

s.s. *Lotta*

3.400 tdtw, bygget i Aalborg 1938 (nr. 58), omdøbt *Tolten*. Den 13. marts 1942 torpederet af tysk ubåd *U-404* syd for New York på rejse til Valparaiso.

s.s. *Selma*

2.500 tdtw, bygget 1937 i Frederiksstad (nr. 284), omdøbt *Elqui*. Den 26. januar 1946 tilbageleveret og omdøbt *Selma* (senere *Selma Dan*).

Efter krigen var der langvarige forhandlinger om erstatning, dels for brugen af de 5 skibe, dels for tabet af de 3. Kontorchef Henry Jensen (der senere blev formand for Danmarks Rederiforening) var flere gange i Chile, men det var først, da skibsreder Knud Lauritzen kom til Santiago de Chile i december 1945, at det lykkedes at få en erstatning på ca. DKK 14 mio. for brugen af skibene og for tabet af de 3 skibe. Erstatningen for tabene var efter Knud Lauritzens

opfattelse ikke rimelig; der blev derfor anlagt retssag i 1949 mod den chilenske regering, og det var først i februar 1956, at den chilenske højesteret tilkendte rederiet yderligere ca. DKK 7 mio. I mellemtiden havde Henry Jensen måttet foretage mange rejser til Chile.

Peru

Den peruanske regering var ikke længe om at følge det chilenske eksempel om beslaglæggelse.

I Callao lå Dansk-Fransks m.s. *Irland*, 5.500 tdw, bygget 1927 hos B&W (nr. 353). Den 14. marts 1941 blev skibet rekvireret – til almen brug – af regeringen og blev omdøbt *Tumbes* og tildelt det statslige rederi Compañía Peruviana de Vapores som bestyrer. Efter officiel dansk protest mod beslaglæggelsen indledtes forhandlinger om et salg med tilbagekøbsret, og der aftaltes en salgssum på USD 800.000. Efter krigens afslutning frafaldt rederiet i København retten til tilbagekøb.

Argentina

For at forhindre beslaglæggelse af de 4 skibe, der lå samlet i Bahía Blanca, blev der i august 1941 indledt forhandlinger om salg med tilbagekøbsret. Den 29. december 1941 blev den endelige aftale truffet med den argentinske regering, og skibene blev overdraget til statsrederiet Flota Mercante del Estado i Buenos Aires. Salgssummen androg knap DKK 17 mio. for alle 4 skibe.

M/S Chr. Sass på 7.000 tdw blev bygget hos B & W 1930 til D/S Myren. I april 1940 lå fragtskibet i Uruguay, hvorfra det blev tidsbefragtet til US War Shipping Administration og sat i fart som Colonia. I 1946 tilbageleveret til D/S Myren og gendøbt Chr. Sass. Omkring 1960 solgt til Grækenland og ophugget 1967. (Handels- og Søfartsmuseet).



Skibene fra J. Lauritzen var:

m.s. *Brazilian Reefer*

2.350 tdw, bygget 1936 i Nakskov (nr. 74), omdøbt *Rio Mendoza*.

m.s. *American Reefer*

2.600 tdw, bygget 1936 i Nakskov (nr. 77), omdøbt *Rio San Juan*.

m.s. *Indian Reefer*

3.400 tdw, bygget 1939 i Helsingør (nr. 259), omdøbt *Rio Gallegos*.

Fra Dansk-Fransk D/S drejede det sig om:

m.s. *Bretagne*

5.500 tdw, bygget 1928 hos B&W (nr. 355), omdøbt *Rio Iguaçu*.

Det nyeste skib blandt de 5, *Rio Gallegos*, var det eneste, der blev tilbagekøbt og genovertaget 2. januar 1946; atter omdøbt *Indian Reefer*.

Uruguay

I Montevideo lå J. Lauritzens s.s. *Laura*, 2.440 tdw, bygget 1933 i Nakskov (nr. 56) og Holm & Wonsilds (Dampskibsselskabet Myren) m.s. *Chr. Sass*, 7.000 tdw, bygget 1930 hos B&W (nr. 579). *Chr. Sass* havde været på rejse i ballast fra Danmark til Bahia Blanca for at laste korn, men løb ind til Montevideo efter Danmarks besættelse og ankom der til 12. april 1940.

Den uruguayanske regering fulgte eksemplerne fra Chile og Peru og beslaglagde de 2 danske skibe ved dekret af 5. april 1941 (9. september 1941²).

Det viste sig hurtigt, at uruguayanerne ikke anede, hvad de skulle stille op med skibene. Den 13. februar 1942 blev de tidsbefragtede til den amerikanske War Shipping Administration. *Laura* blev omdøbt til *Rocha* og *Chr. Sass* til *Colonia*. Begge skibe overlevede og blev tilbageleveret; *Laura* 27. december 1945 og *Chr. Sass* i midten i januar 1946. Det var fra Uruguay, at de to rederier i 1950 modtog erstatning for brugen af skibene, i alt USD 232.000. Hvad uruguayanerne havde fået fra USA i hyre, melder historien ikke noget om.

Brasilien

3 DFDS-skibe, 1 Lauritzen-skib og 1 Torm-skib udgjorde de danske skibe i brasilianske havne. Ligesom med Argentina indledtes i løbet af 1941 forhandlinger om et salg med tilbagekøbsret. De trak i langdrag, så 26. februar 1942 besluttede den brasilianske regering



sig for at beslaglægge skibene. Forhandlingerne afsluttedes hurtigt med salg 25. marts, hvorefter skibene blev overført til brasiliansk flag og overdraget til Lloyd Brasileiro i Rio de Janeiro som bestyrer.

Af de 5 skibe gik 2 tabt under krigen, mens de resterende 3 blev tilbagekøbt og leveret tilbage efter krigens afslutning.

De 3 DFDS skibe var:

m.s. *Arizona*

9.900 tdw, bygget 1922 i Nakskov (nr. 6), omdøbt *Gavealoide*. Tilbageleveret 27. august 1945 og tilbagedøbt *Arizona*.

m.s. *California*

8.273 tdw, bygget 1913 hos B&W (nr. 291), omdøbt *Piraloide*. Tilbageleveret 28. november 1945 og tilbagedøbt *California*.

m.s. *Nevada*

7.070 tdw, bygget 1917 i Helsingør (nr. 154), omdøbt *Apaloide*. Den 22. november 1942 torpederet af tysk ubåd *U-163* på rejse fra Pernambuco til New York med kaffe og stykgods.

J. Lauritzens skib var:

m.s. *Egyptian Reefer*

3.500 tdw, bygget 1936 i Odense (nr. 62), omdøbt *Bauruloide*. Tilbagekøbt 29. oktober 1945 og tilbagedøbt *Egyptian Reefer*.

M/S Malaya på 13.400 tdw blev bygget på B & W 1921 til ØK. Den 9. april 1940 lå fragtskibet i Argentina og lastede korn. Samme år slap det til det engelske Sierra Leone og blev derefter overtaget af ØK's datterselskab i England, United Baltic Corporation. I 1941 forlist efter torpedering af tysk ubåd i Atlanten. (Handels- og Søfartsmuseet).

Torms skib var:

m.s. *Herdís*

2.775 tdw, bygget 1934 i Helsingør (nr. 224), omdøbt *Chuiloide*. Den 7. august 1994 kollideret ud for Santa Catarina med brasiliansk m.s. *Tiete* og sunket.

Brasilianerne betalte DKK 4.868.437 i brugsgodtgørelse for de 5 skibe; derudover DKK 700.000 for tabet af *Nevada* og DKK 850.000 for tabet af *Herdís*.

Af de 17 sydamerikanske skibe forliste de 5, medens 4 blev solgt og 8 tilbageleveret.

Slutning

Denne beretning om skibene i Sydamerika kan afsluttes med kort at fortælle om 3 skibe, der kom under den mellemamerikanske republik Honduras' flag efter 9. april 1940.

I 1929 fik det store amerikanske selskab United Fruit Co., Inc. bygget 3 søsterskibe hos det skotske værft Barclay, Curle & Co. i Glasgow. Det var skibe på 8.500 tdw og smagfuldt indrettet med plads til 12 passagerer, der kunne medfølge skibene på rejser mellem mellemamerikanske og amerikanske havne med bananer nordgående og oftest i ballast sydgående. Skibene fik navnene *Toltec*, *Aztec* og *Mayatec* og blev sat under honduransk flag med Cuyamel Fruit Co., Puerto Cortez, som reder. I 1931 flyttedes ejerskabet til United Fruits datterselskab Elders & Fyffes Ltd. i England. Det var billigere at drive skibene under engelsk flag og administration! Men allerede i 1937 fandt amerikanerne ud af, at Dannebrog var et endnu billigere flag at sejle under end det engelske The Red Duster, så i december 1937 oprettedes datterselskabet Dampskibsselskabet Gloria A/S til at varetage administrationen af de 3 skibe, der under dansk flag fik navne efter kendte danske polarforskere *Knud Rasmussen*, *Peter Lassen* og *Vitus Bering*. Efter besættelsen 9. april 1940 fik amerikanerne travlt med at få skibene overført igen til honduransk flag for at undgå beslaglæggelse af England. De fik deres oprindelige navne tilbage under et nyt rederi Empresa Hondurena de Vapores S.A. i Amapala. Dampskibsselskabet Gloria A/S blev likvideret 27. januar 1941. Dets administrator var Albert Jensen (1885-1941), kendt som skibsreder, men mest som ejer af de 4 K'er (Københavns Kul og Koks Kompagni) – samt for sin tyskvenlighed.

Erik Gøbel

Fjortende Danske Maritim-historiske Konference

Marstal 12.-14. maj 2000

Fredag den 12. maj stævnedes cirka 65 konferencedeltagere mod Marstal. I det pragtfulde forsommervejr, som varede hele weekenden, var det en flot tur gennem landet, over broer og med færger. Som sædvanlig deltog et muntret kontingent norske søfartsinteresserede, og en gruppe studerende sørgede for konferencens unge friske pust.

Efter ankomst, indkvartering og aftensmad på det udmærkede Ærø Strand Hotel holdt lederen af Marstal Søfartsmuseum, Erik Kromann, et meget morsomt og indholdsrigt causeri om *Marstals søfart for og nu*. Foredraget foregik – ligesom resten af selve konferencen – på Marstal Navigationsskole, der ligger som nabo til hotellet i udkanten af byen og med en betagende udsigt over Østersøen mod syd.

Lørdag den 13. maj var der om formiddagen den første runde af konferencedeltagernes foredrag. Det drejede sig om følgende:

Torben Abd-el Dayem: *Rang og uddannelse blandt sofolk på ostindiske skibe i 1618*

Søren Nørby: *Christianso som flådebase 1680-1855*

Jørgen Busch: *Regula ptolemaica. Et tusinde år gammelt navigationsinstrument*

Søren Thirslund: *Vikingetidens sejlanvisninger og tolkningen af Vinland*

Jørgen Burchardt: *Transport ved tidligt-industrielt anlæg på Grønland. Fartøjer, havn og kobberminen ved Josva, Julianehåb 1905-1917*

Inga B. Thomas: *Skibsbevaring. Aspekter og argumenter*

Ole Mortensen: *Maritime miljøer i det sydfynske øhav.*

Efter frokost var der af Marstal Søfartsmuseum arrangeret en glimrende bustur rundt på Ærø. Foruden det ualmindelig smukke landskab og solglitrende øhav så man herregården Søbygård med det imponerende middelalderlige voldsted; der var besøg i den charmerende Ærøskøbing; på havnen i Marstal var der åbent hus i Ebbes Bådebyggeri og Sejlloft samt på værftet Thomsen og Thomsen, hvor både værksteder, lagre, byggehal og flydedok nøje blev beset. Turen sluttede på Marstal Søfartsmuseum, hvis rige samlinger blev vist frem af personalet der. Den begivenhedsrige dag slut-



Erik Kromann.

tede med fin festmiddag på hotellet, efterfulgt af den traditionelle bogauktion og selskabeligt samvær. Stemningen blev skruet ekstra i vejret, da det rygtedes, at Danmark i løbet af aftenen havde sejret i det europæiske melodigrandprix.

Søndag den 14. maj afvikledes om formiddagen anden runde af deltagernes foredrag. Denne gang var der følgende på programmet:

Erik Gøbel: *Træk af Koge havns historie fra middelalderen til begyndelsen af 1900-tallet*

Jakob Seerup: *Soløjtantuddannelsen i oplysningstidens København*

Hans Kruse Rasmussen: *Flådens sidste hvil. Skibskirkegården*

Jan Nepper-Christensen: *Wallenstein og den kejserlige flåde i Østersøen*

Jens Mandrup Rasmussen: *Det maritime Christianshavn*

Birger Thomsen: *Dansk marinarkæologiske stede i dag*

Flemming Rieck: *Udsmykning på jernalderens krigsskibe.*

Efter frokost var der mulighed for at deltage i en grundig rundvisning på Marstal Navigationsskole, hvor man især fik et indblik i de mange nye elektroniske kort, simulatorer og andre moderne navigationshjælpemidler, som bruges i dag – ved siden af de gode gamle instrumenter og metoder, der stadig læres og holdes i hævd.

Konferencen afsluttedes som sædvanlig med konferencemøde, hvor Kontaktudvalget berettede om aktiviteterne i de to år siden sidst og fremlagde regnskaber for henholdsvis Maritim Kontakt og Kontaktudvalget. De vigtigste aktiviteter har været udgivelse af årsbibliografier vedrørende 1998 og 1999 og Maritim Kontakt bind 20 og 21, foruden afholdelse af udvalgets egne arbejds møder. Desuden er Kontaktudvalget dansk nationalkomite under International Commission for Maritime History, hvor Erik Gøbel repræsenterer Danmark i Executive Council. Forsamlingen udtrykte almindelig tilfredshed med situationen, og de siddende medlemmer af Kontaktudvalget genvalgtes sammen med to nye.

Herefter er Kontaktudvalgets sammensætning: Jørgen H. Barfod, Mette Felbo, Erik Gøbel (redaktør), Aase Hansen, Poul Holm, Erik Housted (sekretær), Ole Lisberg Jensen (formand), Kåre Lauring, Jens Lorentzen, Søren Nørby, Ann Nørregaard, Niels Probst (kasserer for Maritim Kontakt), Alan Hjorth Rasmussen, Frank Allan Rasmussen, Flemming Rieck, Jan Rose (kasserer for Kontaktudvalget), Jakob Seerup og Inga B. Thomas.

Fjortende Danske Maritimhistoriske Konference var ligesom de foregående en succes både fagligt og socialt. Den næste konference afholdes i 2002, og i henhold til traditionen skal det ske et sted øst for Storebælt.

