



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

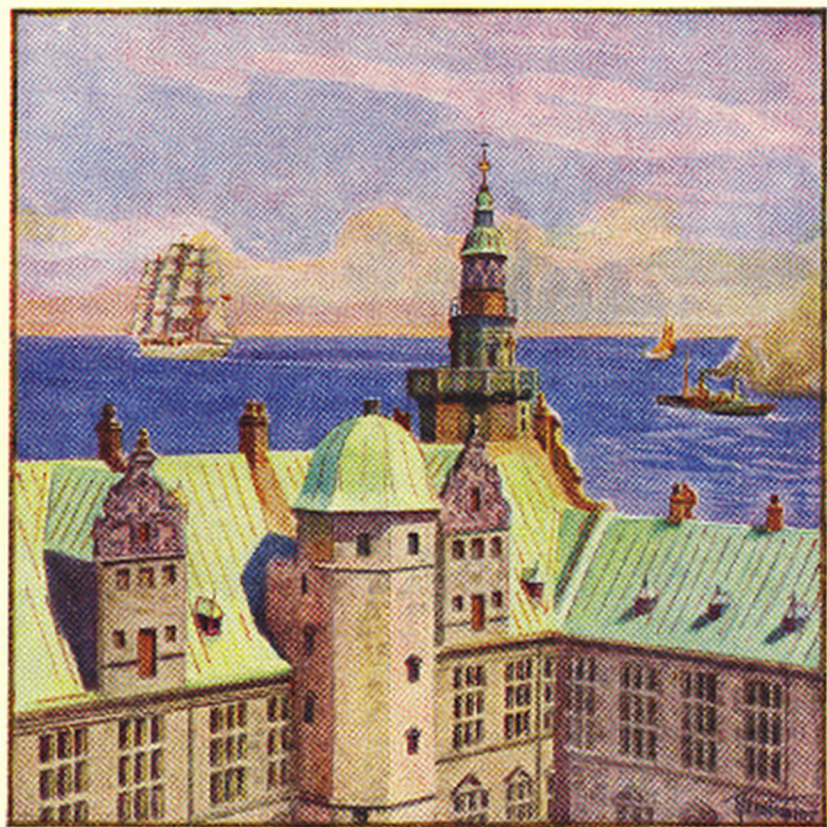
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

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

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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PÅ KRONBORG



AARBOG 1942

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PAA KRONBORG

A A R B O G 1942

UDGIVET AF

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG

OG

SELSKABET

„HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

Redaktion: KNUD KLEM

MUSEETS KOMITÉ

Departementschef JOHS. DALHOFF, K. af Dbg., DM., FM.,
Formand.

Grosserer, Konsul ERIK ANDERSEN, R. af Dbg.

Borgmester P. CHRISTENSEN.

Professor, Dr. phil. KNUD FABRICIUS, R. af Dbg., DM.

Kaptajn H. P. HAGELBERG, R. af Dbg.

Generalkonsul JOHAN HANSEN, K. af Dbg., DM., FM.

Orlogskaptajn P. HOLCK, R. af Dbg.

Direktør, Generalkonsul CHR. HOLM, K. af Dbg., DM.

Museumsinspektør, Mag. art. CHR. AXEL JENSEN, R. af Dbg.

Skibsreder E. B. KROMANN.

Kontorchef i Indenrigsministeriet O. K. LARSEN, R. af Dbg.

Direktør, cand. jur. EILERT MAEGAARD, R. af Dbg.

Direktør for Grønlands Styrelse K. H. OLDENDOW, R. af Dbg.

Direktør, Dr. techn. CHR. OVERGAARD, K. af Dbg., DM.

Professor, Dr. phil. E. STRØMGREN, R. af Dbg., DM.

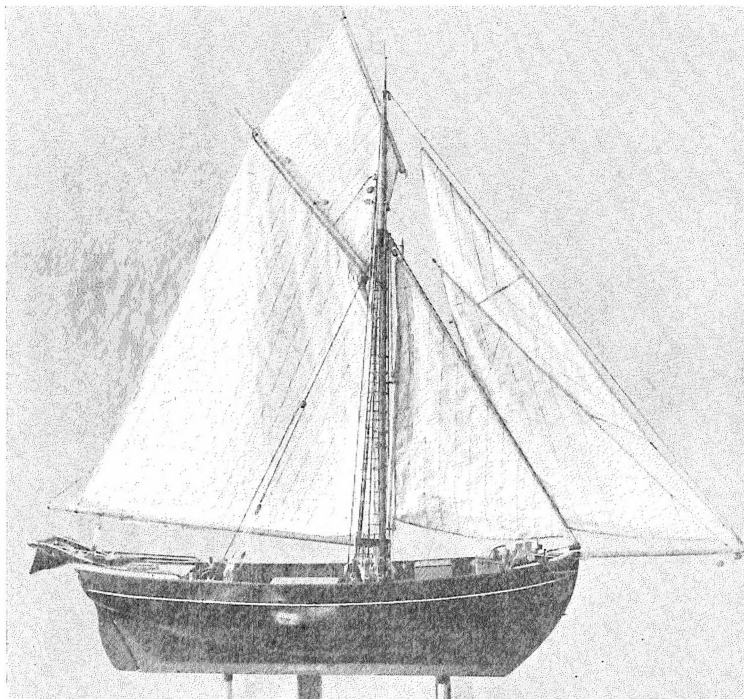
Museets Leder : Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM.

Kustoder : AUG. NIELSEN og H. ECKHAUSSEN.

BERETNING FOR REGNSKABSAARET

1941—42

Museet har i det forløbne Aar modtaget værdifulde Gaver til sine Samlinger. Til den Samling af Opmaalinger af mindre Skibstyper, som i de senere Aar er blevet udarbejdet, og efter hvilke nøjagtige Modeller er blevet fremstillet, har Tobaksfabrikant E. Nobel i Nykøbing paa Falster skænket Tegninger og Model af Paketten „Castor“. Denne gamle Jagt, som baade har hørt hjemme i Nykøbing og i Stege, konstrueredes og byggedes i 1867 af den bekendte Skibsbygmester Benzon i Nykøbing F. og er et af hans smukkeste Skibe, et udmærket Eksempel paa Konstruktørens fremragende Evner i Henseende til at udvikle de gamle nedarvede Typer efter hensigtsmæssige Linier. Som testamentarisk Gave fra Kaptajn Kaas i Lohals er gennem Sekretær Bollerup, Statistisk Departement, modtaget en Halvmodel af tremastet Bark „Linden“ (senere „Ingeborg“) samt en farvelagt Tegning af Eugene Grandin med Fremstilling af Barkentinen „Anna“ af Kolding, bygget i Elmshorn 1876. Ligeledes er ved testamentarisk Gave fra Frk. Johanne Skifter Andersen modtaget en Halvmodel af Tremasteren „Charlotte Christine“, et Portræt af Frøkenens Fader, Skibsbygmester Skifter Andersen og Bedstefader Skibsbygmester Thorkild Andersen. Sidstnævnte, der var født i 1806 i Mandal i Norge, nedsatte sig i Aaret 1831 i Aabenraa, hvor han selv og hans Søn under en mangeaarig Virksomhed byggede adskillige af de stolte Kinafarere, der gjorde Aabenraas Navn kendt indenfor Alverdens Søfart. Til Frk. Skifter Andersens Gave hører ogsaa nogle Redskaber og en Samling af de to Skibsbygmestres Konstruktionstegninger. Disse Genstande supplerer paa udmærket Maade det Materiale fra Skifter



Model af Paketten „Castor“ af Stege, bygget 1867 i Nykøbing F.

Andersens Skibsbyggervirksomhed, som tidligere er modtaget fra Familien. Andre Konstruktionstegninger er deponeret af Museet for Thy og V. Han Herved ved Skoleinspektør P. L. Hald i Thisted. De er især udført af Jens Thomsen og benyttet paa Skibsbygmester P. Halds Værft i Thisted. Fra Grosserer Jacob Dessauers Dødsbo er modtaget en Del Materiale fra J. F. Dessauers Rederi: Billeder af nogle af Rederiets Skibe, Skonnerten „Solid“, Barkskipet „Danmark“ samt en Mængde Oplysninger om sidstnævnte Skib.

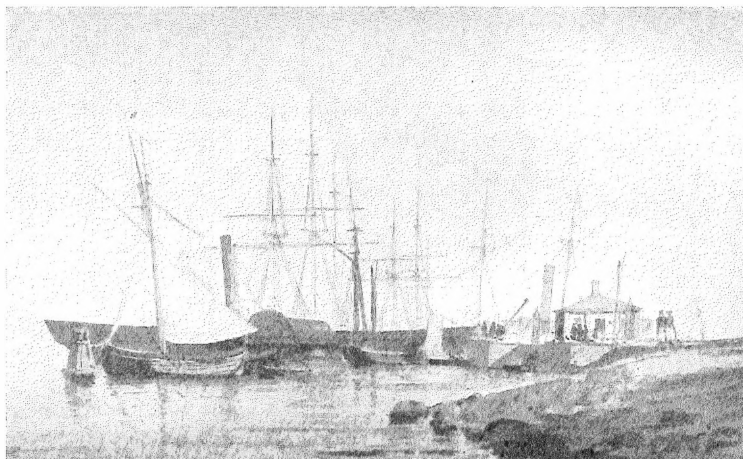
Indenfor Dampskibsvæsen er Samlingerne forøget med adskillige Arkivalier, der belyser H. P. Priors Rederivirksomhed tilligemed nogle Skibsbilleder: et Maleri af Hjuldampere „Zampa“, 1856, og af Hjuldampere „Dania“, 1858. Disse Ting er skænkede af Arkitekt Alexis J. Prior. Bogtrykker

Thomas Prior har overladt Museet en Afskrift af det store Materiale af Oplysninger om ældre danske Dampskibe, som Bogtrykkeren i de senere Aar har indsamlet. Endnu et Minde om H. P. Prior er skænket af Orlogskaptajn P. Holck, nemlig den Journal, som førtes om Bord paa Frederik VII's gamle Dampyacht „Falken“, da den i 1865 i H. P. Priors Eje foretog en Middelhavsrejse under Førerskab af daværende Løjtnant, senere Viceadmiral Victor Hansen. En Sekstant, fabrikeret paa Professor Smiths Etablissement i København er skænket af Snedkermester J. S. Dalberg i København, en Samling Søkort fra Tiden 1870—90 væsentlig over norske Farvande er skænket af Firmaet A. T. Møller & Co., København. En Rekonstruktion af et Leiðarsteinn-Kompas er udført og skænket af Kaptajn Carl V. Sølvér, København. Den er fremstillet paa Grundlag af den Omtale af Nordboernes Kompas, som findes i Hauksbok, og giver en meget interessant Hypotese om de nautiske Hjælpemidler, som vore Forfædre maa have betjent sig af under deres imponerende Sørejser i Vikingetiden. Til den nautiske Afdeling er bl. a. tillige indkøbt et Eksemplar af Thomas Rajalins Værk: „Underrättelse om Navigation eller Styrmans-Kånsten“, som udkom i Carlsrona i 1728.

Minder om den danske Orlogsflaade er bl. a. skænket af Hr. Bent Knauer, Gentofte (Sølvmedaillen, præget i Anledning af Slaget paa Københavns Red d. 2. April 1801) samt af Kaptajn W. Sørup, København, der har overladt Museet en smuk Tuschtegning af C. F. Sørensen med Fremstilling af Fregatten „Sjælland“.

En meget værdifuld Forøgelse af Afdelingen for Bjergningsvæsen er overladt Museet af Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, nemlig en Model af Svitzers Bjergningspontoner „Odin“ og „Thor“ i Arbejde med at hæve den norske Damper „Lysaker II“ efter at den i 1937 var sunket paa Graadyb Barre. Det er en særdeles veludført Model, som giver en fortrinlig og anskuelig Fremstilling af et saadant Bjergningsarbejde med Anvendelsen af moderne Materiel.

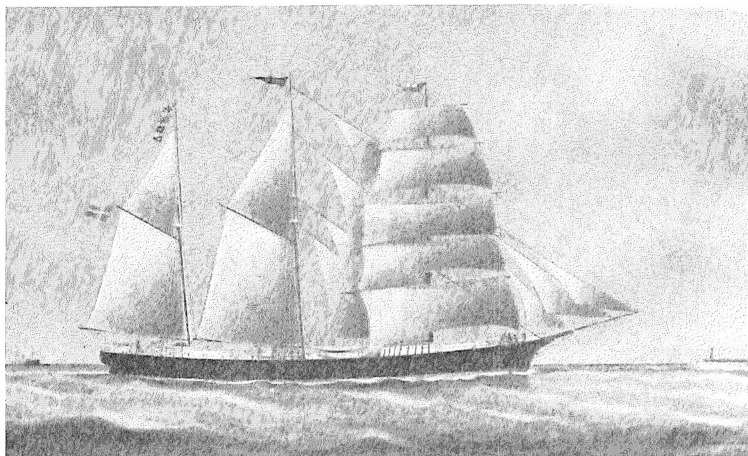
Blandt det øvrige Materiale kan nævnes en farvelagt Tegning af C. F. Sørensen: Københavns Toldbod med Hjul-



Farvelagt Tegning af C. F. Sørensen : Parti fra Københavns Toldbod, 1850.

damperen „Slesvig“ i Aaret 1850, skænket af Kaptajn W. Sørup, fra hvem Museet tillige har modtaget en Porcelænsbowl og forskellige andre Genstande. Fra Godsejer L. Knipschildt, Kathrinedal, er modtaget en Blikæske til Opbevaring af Skibspapirer. Den har tilhørt Kaptajn Ove Brock, Aarhus, som i sin Tid førte de ældre Rutebaade paa Ruten København—Aarhus, og bærer dennes Navn. Direktør E. Maegaard har skænket Medailler og Diplomer fra Søfartsudstillingerne i Antwerpen og Bryssel, Firmaet A. T. Møller & Co. har givet nogle Arkivalier vedrørende et Handelsfirma samt en Rejse-skrivepult, som har tilhørt Firmaets Grundlægger. Faaborg byhistoriske Arkiv har overladt Museet en Samling fotografiske Negativer, optagne paa Rasmus Møllers Værft i Faaborg. Læge Vilh. Baastrup har skænket et Portræt af Direktør V. P. Baastrup, det kgl. octr. Sø-Assurancekompagni. Fhv. Revisor E. Martensen har foræret et Maleri med Portræt af Grundlæggeren af Firmaet Heckscher & Søns Eftf.

Journalist A. Nielsen, Taastrup, har skænket nogle Fotografier af det engelske Orlogsskib „Victory“. Som testamentarisk Gave fra Løjtnant V. v. Schwanenflügel er modtaget nogle Li-



Farvelagt Tegning af Eugene Grandin : Barkentinaen „Anna“ af Kolding, 1894.

tografier m. m. med Prospekter fra Dansk Vestindien, Frk. Thora Malling, København, har skænket to originale Cirkulærer, i hvilke H. Pontoppidan i Hamburg i Dec. 1857 maatte udsende Meddelelse om sit Firmas Standsning under den alvorlige økonomiske Krise. Endelig skal nævnes, at Kontorchef Chr. C. Degn, København, har skænket en Række Lejdebrev, udstedt til danske Dampskibe for uhindret Sejlads under Verdenskrigen 1918. En Række andre Genstande, som det vil blive for vidtløftigt at opregne, er tilgaaet Museet som Gave eller Køb. Af disse skal blot nævnes, at Museet ved Køb har erhvervet to smukke Malerier med Prospekter fra Grønlandske Handels Plads paa Christianshavn: Tom Petersens smukke Billede af nogle af Handelens gamle Pakhuse set fra Kanalen og A. G. Grauleffs stemningsfulde Billede fra 1924 af Handelens Plads med den gamle hyggelige Kontorbygning.

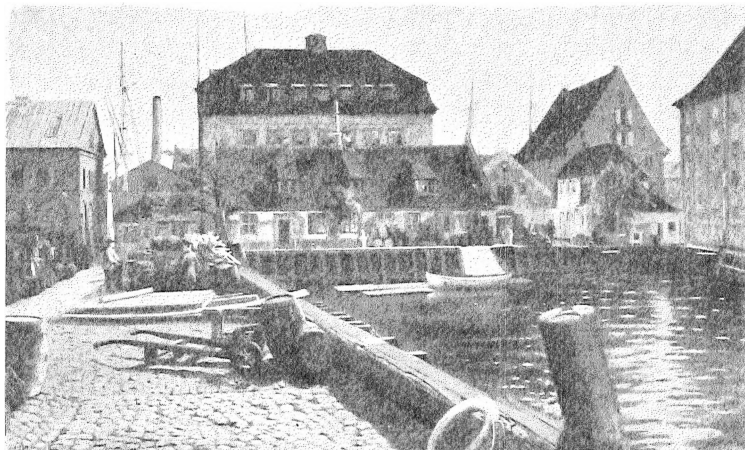
Af kontante Tilskud til Museets Drift er ydet 1000 Kr. fra Dansk Dampskibsrederiforening, 1000 Kr. fra Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, 400 Kr. fra Det Østasiatiske Kompagni, 300 Kr. fra Grønlands Styrelse ved Direktør Oldendow, og 50 Kr. fra A/S Sophus Berendsen.

Endvidere er under Mærket „S“ modtaget et Beløb af 200 Kr., ligesom D.D.P.A. Fondet har ydet et Beløb af 1000 Kr. som Tilskud til Bygningen af en Tankskibsmodel. For alle disse Bidrag saavel som for de mange Genstande, der er overladt Museet som Gave, bringer det herved sin bedste Tak.

Museet har i Aarets Løb været besøgt af 16.468 betalende og 3614 gratis besøgende, ialt 20.082. Tallene for det foregaaende Aar var henholdsvis 10.388 og 2035, ialt 12.423. Der er saaledes paany Fremgang at konstatere, selv om Tallene ligger meget langt fra de normale Besøgstal før Krigen, da Besøget var oppe paa nær 50.000. Gratisbesøget stammer væsentligst fra Skoler, men her spiller det en stor Rolle, at den aarlige gratis Udflugtsrejse for Skolerne er inddraget paa Grund af Krigen. Desuagtet har dog et stort Antal Skoleklasser besøgt Museet, ligesom Studiebesøg som sædvanlig har fundet Sted af Handelsskoler og andre specielle Skoler, hvis Arbejde ligger indenfor Museets Omraade. De ekstraordinære Forhold har foruden at ramme Museumsbesøget ogsaa paa anden Maa- de paavirket Museet, idet Opvarmningen af dets Lokaler har maattet indskrænkes mest muligt.

Museet har staaet i kollegialt Samarbejde med tilsvarende Institutioner i Ind- og Udland, en Række Forespørgsler er be- svaret angaaende Emner indenfor Museets Arbejdsfelt, fra Haandbiblioteket er sket Udlaan til de offentlige Biblioteker eller til Privatpersoner, som er Museet bekendt. Museet har staaet i Kontakt med Lejrskolebevægelsen, dels ved Tilrette- læggelsen af Pædagogisk Selskabs Lejrskolekursus i Helsingør 25.—28. Sept. 1941, dels ved Samarbejde med Institutionen „Nordsjællands Lejrskole“ i hvis Aarsberetning for 1941 er offentliggjort en Artikel, der henleder Lejrskolefolks Opmærk- somhed paa Anvendelsen af Museets Samlinger. Efter Ind- bydelse afholdt Museumsdirektør Klem d. 26. Nov. et Fore- drag i „Handels- og Kontoristforeningen“ i København: „Hvad skal vi med et dansk Handels- og Søfartsmuseum?“ I det nydannede Erhvervsraad i Helsingør er Museet repræ- senteret ved Museumsdirektør Klem.

Med Dannelsen af Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets



Maleri af A. G. Grauleff : Parti fra Grønlandske Handels Plads, 1924.

Venner“ er et længe næret Ønske gaet i Opfyldelse. Som et Led i Propagandaen om Selskabets Start kom Museets Radioforedrag i Statsradiofonis Museumsmeddelelser d. 15. Juli 1941 til at hedde „Et Museum søger Venner“. Af den omstaaende Beretning fra Selskabets Bestyrelse fremgaar, at Venneselskabet har faaet en god Start. Et af Resultaterne er nærværende Aarvog, der her udsendes for første Gang i sin nuværende Form, som en Udvidelse af den hidtidige mere beskedne Aarsberetning. Den udgaar tillige som Medlemsydelse til Venneselskabets Medlemmer, og det er Museets Haab, at den vil finde en god Modtagelse, og at den vil kunne blive et værdigt Forum for Afhandlinger af danske Videnskabsmænd og andre, som driver Studier indenfor Museets Felt.

Museets Bestyrelse afholdt Møde paa Kronborg d. 18. Juni. Museet har været repræsenteret ved „Dansk historisk Fællesforening“ og „Dansk kulturhistorisk Museumsforening“s Aarsmøde i Odense d. 18.—20. Juni saavel som ved Etnografisk Samlings 100 Aars Fest d. 30. Okt. 1941. Endelig skal Aarets Begivenheder bemærkes et Besøg d. 6. Sept. af Statsrevisorerne, der ønskede nærmere at gøre sig bekendt med det Arbejde, som udføres for det Tilskud, som Staten yder til

Museets Drift. Efter Besøget udtalte Statsrevisorerne i deres Betænkning, at det var deres Indtryk, „at Museets Opgave er løst paa fyldestgørende Maade, saaledes at Museet danner et værdigt Led i vort Lands kulturelle og nationale Minder“. Det vil stedse være Museets Maal at fastholde denne Linie og at stræbe efter at virke til Oplysning og Glæde for de interesserede, som søger dets Vejledning.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DRIFTSREGNSKAB 1941—42

UDGIFT

Administration og Drift.

Lønninger m. m.	20986,95 Kr.	
Rengøring af Lokalerne	392,90 „	
Opvarmning af Lokalerne ...	1528,70 „	
Vedligeholdelse af Lokalerne	1000,00 „	
Diverse Udgifter og Kontorhold	1461,75 „	
		25370,30 Kr.

Museets Samlinger.

Indkøb af Museumsgenstande	1736,26 Kr.	
Modtagne Gaver	5675,00 „	
		7411,26 „
Transport og Arbejdspenge	58,80 „	
Tyveri- og Ulykkesforsikring	291,88 „	
Overskud	1930,93 „	
		35063,17 Kr.

INDTÆGT

Indtægt ved Forevisning	4815,91 Kr.	
Statens Tilskud	20500,00 „	
Private Bidrag: Kontanter ...	3950,00 Kr.	
Gaver	5675,00 „	
		9625,00 „
Renter	122,26 „	
		35063,17 Kr.

De ovennævnte kontante, private Bidrag fordeler sig saaledes:

Dansk Dampskibsrederiforening	1000,00 Kr.
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	1000,00 „
Grønlands Styrelse	300,00 „
Under Mærket „S“	200,00 „
D. D. P. A. Fondet	1000,00 „
Det Østasiatiske Kompagni	400,00 „
A/S Sophus Berendsen	50,00 „
	<hr/>
	3950,00 Kr.
	<hr/>

STATUS FOR 31. MARTS 1942

<i>Aktiver</i>	<i>Passiver</i>
Bankkonto 3863,54 Kr.	Vindings- og
Kassebeholdning 154,53 „	Tabskonto over-
	ført fra 1940/41 2087,14 Kr.
	Overskud fra
	1941/42 1930,93 „
<hr/>	<hr/>
4018,07 Kr.	4018,07 Kr.
<hr/>	<hr/>

SVENSKЕ LURENDREJERE I SUNDET I DET 17. AARHUNDREDE

Af

Professor, Dr. phil. ALBERT OLSEN

Den svenske Toldfrihed i Sundet spillede ingen nævneværdig Rolle for Danmark i finansiel Henseende før et Stykke ind i det 17. Aarhundrede. Sveriges Omsætning med det vestlige Udland var ikke imponerende og besørgetes for en stor Del af fremmede Skibe. Det, der paa denne Maade „uretmæssig“ unddroges den danske Konges Intrader, kunde ikke i større Grad fylde danske Hjerter med Vrede og Forbitrelse. Anderledes stillede Forholdene sig imidlertid, da Nederlandene og England blev de førende europæiske Handelsmagter, og Centrene for Verdenshandelen flytter nordpaa. Ret hurtigt blev visse svenske Produkter, i første Række Kobber, Jern og Tjære, tildels Træ, stærkt efterspurgt i Amsterdam og London. Udbyttet af Eksporten gik til at finansiere Gustav Adolfs Deltagelse i Trediveaarskrigen og til at sætte den svenske Overklasses Levefod i Vejret gennem øget Indførsel af Vine, Kolonial-, Silke- og Tekstilvarer. I Løbet af de næste Aartier skabtes et svensk Østersøimperium, og svenske Skibe viser sig efter 1630 i større Tal end tidligere i Sundet. Danmarks Handel steg ogsaa stærkt, men Sveriges endnu mere, hvilket hos den danske Regering skabte en Mistanke om, at de svenske Skibe havde fremmed Gods inde. Naar den svenske Resident i København i 1630'erne søgte at overbevise Danskerne om, at den svenske Produktion og Handel i disse Aar voksede saa betydeligt, er han næppe blevet alt for godt troet. I de 25 Aar fra 1621—25 til 1645—50 steg den svenske Jernudførsel 557 %, medens den tilsvarende Stigning

for Kobber udgjorde 267 %.¹ Hermed blev Øresundstolden et vidtrækkende Problem for baade Sverige og Danmark og indgik som en meget afgørende Faktor i Forholdet mellem de to Stater. I Brømsebrofreden 13/8 1645 siges udtrykkelig, at de „missförstånd och irringar“, der er opstaaede, bl. a. stammede fra „seglatzens, commerciernes och tullens frijhet“ i Øresund, og i en halv Snæs Paragraffer defineres derefter den Toldfrihed, som tilkommer den svenske Krones Undersaatter ikke blot i Sverige, men i Finland, Ingermanland, Estland og Lifland.² Bestemmelserne var dog ikke helt udtømmende og gav i de kommende Aar Anledning til en Række Stridigheder mellem Svenskerne og de danske Toldmyndigheder i Helsingør. Da samtidig Antallet af svenske Skibe og Ladninger steg i 1650'erne, var det givet, at Spørgsmaalet om den svenske Toldfrihed atter maatte blive aktuelt, naar det næste Opgør mellem de to skandinaviske Brødrfolk vilde indtræffe. Det kom i 1659 under yderst ugunstige Omstændigheder for Danmark. I Løbet af Forhandlingerne mellem de danske og svenske Repræsentanter gav Svenskerne Køb, hvad angik Landafstaaelser, men med Hensyn til det fremsatte Krav om Certifikaters Afskaffelse for svenske Skibe i Sundet stod de urokkelig fast. Roskildefredens § 4 er ganske klar og giver Svenskerne en fuldstændig uindskrænket Toldfrihed baade for deres Skibe og de paa dem transporterede Varer. Den lyder saaledes:³

„Dedh är och förafskedat och beslutit, att alle the skepp, Hans Kon. Mat. i Sverige, dess undersåtare och the, som byggia och boo i Sverige eller där under sorterande provincier, landh och städher, ingen undantagandes, tillhörige, bevärde och obevärde, små och store, med hvadh godz de innehafva, uthan åthskillnadh, icke allenast skole vara uthi Öresundh och Beldt frije och exempte för all tull, inquisitioner, visitationer, anhållningar eller andre molester och besvär, de hafva nampn

¹ Axel E. Christensen i *Hansische Geschichtsblätter*. 59. Jahrg. 1935. p. 133 og 135.

² L. Laursen: *Danmark—Norges Traktater 1523—1750*. IV. Kbhvn. 1917. p. 438.

³ Laursen: *Anf. Skr. V*. Kbhvn. 1920. p. 232 f.

huru de hafva eller erdichtas kunne, uthan och icke vara skyldige eller bundne till att hafva eller vija någre certificationer på innehafvande varur allenast dee på Kon. Mat.s af Danmark tullbodh i Helsingör och Nyborgh riktigt siöpas framtee och upvijsa. Men medh dedh godz och de varur, Hans Kon. Mat. dess successorer, undersåtare och indbyggjare uthi Sverige och alle där underliggiande provincier, länder och städer tillhöre, och uthi fremmande skepp lastade och skeppade äre, förhålles härefter, hvadh certificationerne vidhkommer, såsom för detta effter Brömsebroes pacters innehåldh, således, att när the uppvija allenast sine richtige certificationer, då uthan hinder uppehåldning, förbuudh eller tulltächt i någon måtto genom Öresundh och Beldt frije till och ifrån passera skole, men dedh svenske godz, uthi fremmande skepp inlastadt, som icke kan framvijsa sin rätta certification, skall tulltächten uthi Sundet och Beldt vara underkastadt“.

Under Præliminærforhandlingerne i Taastrup den 16—18. Februar havde man fra dansk Side kæmpet bravt mod de svenske Krav. Den ene af vore Repræsentanter, Gersdorff, gjorde opmærksom paa, at med Certificaternes Afskaffelse vilde hele Verden komme til at sejle under svensk Flag. Saa galt gik det nu ikke, men i de følgende Aar steg dog Antallet af svenske Skibe, som passerede Sundet, ikke saa lidt. Det gennemsnitlige Antal androg i Aarene 1661—70 349 for i 1670'erne at dale til 253. Fra dansk Side saa man med Bekymring paa denne Udvikling. I 1664—65, da Englænderne sendte en Repræsentant, *Talbot*, til København for at forhandle om en Alliance mellem England, Danmark—Norge og Sverige, aabnede der sig en Mulighed for at faa Spørgsmaalet taget op til ny Behandling, og man greb denne med Begærlighed. De danske Underhandlere, deriblandt *Hannibal Sehested*, hævdede, at den paatænkte Alliance lettest vilde komme i Stand, hvis Sverige kunde bringes til at opgive sin Toldfrihed i Sundet, even tuelt mod en vis Ækvivalent. Herigennem vilde man og-

⁴ Eft. af Nina Bang og Knud Korst: Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund.

saa faa Bedragerierne i Sundet afskaffet og derved fjerne en af Hovedgrundene til Stridigheder mellem de nordiske Riger.⁵ Imidlertid løb Forhandlingerne ud i Sandet, men det store Antal svenske Skibe i 1660'erne skulde stadig holde Tanken om en for Danmark gunstigere Ordning levende. Under den skaanske Krig 1676—79 søgte den danske Krone med stor Energi at fastholde Kravet om Afskaffelse af den svenske Toldfrihed. Man havde saglig rustet sig godt, idet Kongen fra sin Feltlejr i Landskrona den 31. Juli 1676 befalede Direktøren over Tolden i Øresund, *Andreas Günther*, at fremskaffe Oplysninger om den hollandske Told og Tallet paa svenske Skibe, der havde passeret Sundet de sidste Aar, samt undersøge, hvor meget den af dem oppebaarne Frihed beløb sig til, og hvilken Beskaffenhed det havde dermed før Christianopoltraktaten (1645) og Speiertraktaten (1544).⁶ Meningene har aabenbart været at slaa to Fluer med eet Smæk og faa tilvejebragt en Ordning, der stillede Nederlænderne og Svenskerne paa samme Fod. Det skulde imidlertid gaa anderledes end ønsket. Frankrig, der i Realiteten dikterede Fredsbetingelserne, ydede trods ydmyge Opfordringer ikke Danmark den ringeste Støtte paa dette Punkt og vilde ikke strække sig længere end til at love sin velvillige Medvirkning, hvad angik Afskaffelsen af Defraudationerne i Øresund. Ved de endelige Fredsforhandlinger fik de danske Delegerede Ordre til særlig at arbejde for, at de hidtidige Bedragerier med Tolden i Sundet kunde blive afskaffet.⁷ Der nedsattes i Henhold til Fredstraktaten i Lund 26/9 1679 (§ 8) Februar 1680 en dansk-svensk Kommission under fransk Medvirkning for at undersøge hele Spørgsmaalet, og 29/4 1680 sluttedes en Overenskomst, hvorved Forholdet reguleredes ved §§ 6—12. Det fastslaaes her (§ 6), at i de svenske Söpas skal samtlige Rederes Navne indføres „och så många, som af de interesserade äro tillstedes, när de sådant siöpas uthvärcka, sköle tillbörligen för magistraten på orthen sin part och deel uti

⁵ Laursen: Anf. Skr. VI. Kbhvn. 1923. p. 8—21—23—34.

⁶ Øresundstoldkammerets Arkiv. Dokumenter og Breve. 1664—1828. R.A.

⁷ Laursen: Anf. Skr. VII. Kbhvn. 1926. p. 310, 324.

skieppet med eed bekräfta sig egentligen och allena tillhöra, och skole de frånvarande deres eedh skriftligen derpå fram-sända.“ I § 7 forbydes det at give Søpas til fremmede, § 8 indfører Anmelderpligt, hvis en Reder afstaar sin Part i et Skib til fremmede, „som den svenska friihed medh rätta ey tillkommer“ og endelig byder § 10, at Certifikationer paa svensk Gods og Købmandsvarer, som ind- eller udføres med fremmede Skibe, ikke maa udfyldes in blanco af Magistraten.⁸ Denne Ordning bragtes til den svenske Befolknings Kundskab ved en kongelig Förordning och Stadga, dateret Kongsør 1/8 1680.

Det opnaaede kan ikke have vakt større Begejstring hos den danske Regering, et mere pauvert Resultat kunde man daarlig være naaet til. Kort før Afslutningen af Freden i Lund havde Direktør Günther fremhævet, hvor umuligt det var at komme Lurendrejere til Livs under den svenske Toldfrihed — samtidig med Loven opfandt man Bedrageriet — han saa derfor helst Spørgsmaalet løst ved, at Svenskerne betalte en Sum aarlig paa 20—25.000 Rdl. i to Terminer.⁹ Udviklingen i 1680'erne, hvor Tallet af svenske Skibe, der passerede Sundet, steg til 470, kan heller ikke have bekræftet et Indtryk af, at store Fremskridt var naaet. Medens man forhandlede med Hollænderne i 1681, var et af de Klagemaal, som fremførtes imod dem, at deres Skibe sejlede med falske svenske Pas og Certifikater.¹⁰ Da Danmark sammen med Frankrig og Brandenburg lagde en Kabale mod Sverige, blev naturligvis ogsaa Afskaffelse „for bestandig“ af den svenske Toldfrihed i Sundet en af de Fordele, man betingede sig.¹¹ Men heller ikke denne Gang naaedes videre end til Planlæggelse. 1684 klager man atter til Hollænderne over, at de bruger svenske Søpas og Certifikater for helt at befri sig for Told,¹² og opnaaede en officiel

⁸ Laursen: Anf. Skr. VII. Kbhvn. 1923. p. 421 ff.

⁹ T.K.U.A. Alm. Afdeling Realia: Briefschaften den Öresundischen Zolle betreffend 1640—97. R.A.

¹⁰ Laursen: Anf. Skr. VII. p. 568.

¹¹ „ „ „ VIII. Kbhvn. 1930. p. 79 og 89.

¹² „ „ „ „ „ „ „ „ 297 ff.

hollandsk Misbilligelse af saadanne Foreteelser, hvilket dog ikke fyldte meget i Toldkammerkassen ved Øresund.

Det er naturligvis umuligt at gøre op, hvor meget Misbruget af de svenske Toldprivilegier har betydet, vel oven i Købet ikke ganske klart, hvilke Former de har haft. Selv Tyske Kancelli synes at have været i Vildrede, saaledes som det fremgaar af en Skrivelse til Günther af 10/6 1679, hvori man meddeler ham, at Kongen vil have at vide, hvori de svenske Defraudationer egentlig bestaar.¹³ Det er imidlertid givet, at fremmede Skibe maa have gaaet under svensk Flag. Günther gør — sikkert med Rette — opmærksom paa, at Sverige havde mistet saa mange Skibe under Krigen, at det ikke saa hurtigt kunde erstatte dem ved Bygning eller Køb. Desto mere paa-faldende var den permanente Stigning, der fulgte umiddelbart efter, til 470 Skibe gennemsnitlig i Tiden 1681—90 og ikke mindre end 675 fra 1691—1700, et Tal, der ikke naaedes igen før under den store Handelsperiode omkring det 18. Aarhundredes Midte. Men naturligvis var kun et Mindretal Lurendrejere, Sverige udvidede sin Skibsbygningsindustri stærkt i disse Aar. Aarsagen til Opsvinget i Søfarten og Søhandelen maa hovedsagelig søges i de for neutral Handel ovenud gunstige Konjunkturer, der skabtes 1689 ved de store Søkrige mellem Vestmagterne Holland—England contra Frankrig, hvori ogsaa Styrkeforholdet mellem den forenede engelsk-hollandske Kaperflaade og Krigsmarine paa den ene Side og den franske paa den anden, ikke var anderledes, end at det var forbundet med Fare for alle krigsførende Parter at vove sig for langt ud paa Eventyr. Resultatet blev, at deres Skibe delvis forsvandt fra Østersøen — ialtfald officielt — hvilket først og fremmest ramte Hollænderne, der sad inde med den største Del af Fragtflaaden paa de baltiske Havne. Til at erstatte dem, saa vidt den sparsomme Tonnage tillod, havde man kun de nordiske Nationer. Navnlig dansk-norsk Søhandel og Skibsfart syntes at have store Chancer, idet Franskmændene netop i saa høj Grad trængte til Indførsel af Korn og

¹³ Øresundstoldkammerets Arkiv. Anf. Sag. R.A.

Træ, begge Dele Varer, som de to Riger bedre end Sverige kunde levere. Den franske Gesant i København, M. de Bonrepaus konstaterede 1693 med Glæde, at Danmark havde flere Skibe end tidligere, og at det maatte være fransk Politik's Maal gennem Tilførsel af dansk Korn at trække danske Skibe fra Spanien til Frankrig, hvor de skulde hente Salt og Vin¹⁴ og søge bragt dansk-fransk Handel paa danske Hænder for at formindske Hollændernes.¹⁵ Hermed skulde Danmark tillige have haft Mulighed for at faa Tag i Retourhandelen paa Østersøen. Men det lykkedes kun i ringe Grad, selv om der ogsaa kan noteres en betydelig Fremgang for dansk Skibsfart paa de baltiske Havne. Hollænderne, Svenskerne og til dels Englænderne havde her et alt for fast Greb, som de ikke slap. Resultatet blev derfor, at i Konkurrencen om Handelen paa Østersøen sakkede Danmark—Norge bagud for Sverige, hvilket vil fremgaa af følgende Sammenligning mellem Antallet af ladede danske, norske, slesvigholstenske og svenske Skibe, der i Aarene 1688—99 passerede Sundet.¹⁶

Aar	Østpaa				Vestpaa			
	danske	norske	slesv.-holstr.	svenske	danske	norske	slesv.-holstr.	svenske
1688	136	165	19	268	103	129	11	252
1689	135	148	18	205	93	112	17	212
1690	191	144	30	281	140	125	17	314
1691	226	127	35	328	185	122	32	375
1692	236	142	26	373	170	111	31	405
1693	212	143	17	423	211	125	39	461
1694	254	129	23	367	210	121	32	431
1695	279	158	19	369	167	112	13	417
1696	277	127	31	335	172	88	11	349
1697	215	125	8	327	139	84	5	309
1698	196	108	7	334	145	86	9	333
1699	190	139	13	321	100	93	14	321

¹⁴ Serie KKK 1403 i „Etat Sommaire“ Archives Nationales. Paris. Ambassade de M. . . Bonrepaus en Danemark. 1692—97. 2/4 1693.

¹⁵ Oscar Albert Johnsen: Indberetninger fra den franske Legasjon i Kjøbenhavn vedr. Norge 1670—1791. Oslo 1934. p. 83 f. Titlen paa denne værdifulde Materialesamling er misvisende, idet den i fuld saa høj Grad vedrører Danmark som Norge. For 1690'erne er den desuden ufuld-

I denne Opstilling er endda ikke medtaget Væksten i Antal Skibe og Ladninger fra de „frie“ svenske Østersøhavne; blandt disse synes navnlig Riga at have tiltrukket sig Opmærksomheden fra dansk Side, hvilket ikke var saa mærkeligt, idet Antallet af ladede Skibe med Hjemsted i denne Havn steg fra 4 i 1688 til 31 i 1695. Hertil kommer, at Svenskernes Skibe gennemgaaende var større end de danske; vi havde ganske vist anselige Skibe paa Frankrigsfarten, men ved Siden af løb ogsaa mange Smaaskibe med Kornladninger til de nordfranske Havne. Man bør endvidere for at faa Billedet mere fuldstændigt af den svenske Handel vestpaa lægge Mærke til Udviklingen i Göteborg, hvor der fra Frankrig i Aarene 1690—99 indkom ialt 127 Skibe og udgik 140. Dette er mere end Fordobling i Sammenligning med det foregaaende Tiaar.¹⁷

Da det samlede Antal Skibe og Ladninger gennem Sundet samtidig gik ned i disse Aar, kom den toldfrie svenske Søfart til at udgøre en stadig større Del af Helheden. Billedet ser saaledes ud:

Svenske ladede Skibe i Procent af det samlede Antal:

Aar	Østpaa	Vestpaa
1687	15,8 %	11,9 %
1688	16,0 %	12,4 %
1689	18,6 %	13,3 %
1690	24,5 %	20,5 %
1691	24,6 %	21,8 %
1692	24,9 %	21,3 %
1693	28,2 %	20,3 %
1694	27,8 %	22,2 %
1695	24,7 %	24,4 %
1696	29,0 %	27,4 %
1697	31,3 %	25,6 %
1698	22,0 %	17,7 %
1699	20,1 %	16,3 %

stændig, idet den af mig anførte Ambassades Dokumenter kun er optaget delvis. Den p. 144 aftrykte Relation af 12/4 er ikke fra 1694, men fra 1695, og kun et stærkt forkortet Udtog.

¹⁶ Efter Nina Bang og Knud Korst: Anf. Skr. II. Kbhvn. 1939.

¹⁷ Ivar Lind: Göteborgs Handel och Sjöfart. Göteborg 1923. Tabel 69 og 70.

Da ogsaa Antallet af toldfrie danske Skibe steg, var det, set fra et finansielt Synspunkt, ikke noget opmuntrende Billede, en Betragtning af Forholdene i Øresund frembød. Indtægten ved Øresundstolden udgjorde 1680—1688 i aarligt Gennemsnit 126.629 Rdl., 1689—91 kun 77.349 Rdl., og tager vi Tiden 1689—97, er den 83.889 Rdl. Da Krigen saa holder op en Tid, og Hollænderne kommer igen — eller atter vedkender sig at være Hollændere — steg Indtægterne paany, i 1698—99 saaledes til gennemsnitlig 121.008 Rdl. eller i Realiteten det samme Beløb som før 1689.¹⁸

Det laa lige til, at man fra dansk Side saa med voksende Vrede paa alle de mange nye svenske Skibe, der optraadte paa Arenaen og bragte værdifulde Ladninger vest- og østpaa toldfrit gennem Sundet. Man vidste meget vel, hvordan Fidusmageriet florerede, kendte det af egne Erfaringer. De Skibe og Ladninger, der i 1690'erne dækkedes af det danske Flag, kunde ikke holde til en nærmere Prøvelse, og med de danske Søpas var det ofte saa som saa. I disse Aar søger hollandsk og fransk Kapital til neutrale nordiske Lande, hvor store Gevinster lokkede, medens den hjemlige Handel laa nede. Ogsaa i Danmark florerede pro-forma Transaktioner, og Lurendrejriet havde sin første store europæiske Blomstringstid. Ivrigst var naturligvis Hollænderne, som havde de største Kapitaler, og hvis Søfart ramtes haardest, og der blev ikke taget smaalige nationale Hensyn, naar Valget stod imellem Fædrelandets Tarv og egne Pengeinteresser. Det var ikke smaa nederlandske Beløb, som med Hjemlandets officielle Billigelse, eller ogsaa i skærende Modstrid dertil — placeredes i neutrale Skibsparter eller Skibsladninger. Det var heller ikke faa nederlandske Skippere, der med Kone, Børn og Skib flyttede til København og andre neutrale Sæstæder, hvor de saa pro-forma tog Borgerkab for atter at forsvinde, da Krigen sluttede 1697. En Del af dem drog iøvrigt allerede før den Tid fra København til Stockholm og de baltiske Byer, hvor Forholdene aabenbart

¹⁸ C. Christiansen: Bidrag til dansk Statshusholdningshistorie under de to første Enevoldskonger. II. Kbhvn. 1922. p. 763 ff.

har været mere lokkende.¹⁹ Men hvad man betragtede som rimeligt, naar det angik Danmark, maatte givet blive til Forbitrelse mod Svenskerne, hos hvem en lignende Udvikling foregik. I December 1696 maatte Danmark for at faa godtgjort de i Holland og England opbragte Skibe og i Haabet om gode



Stik af Henrich Otten: Portrætbuste
af Minister Bolle Luxdorph.
Brudstykke af Gravmæle.

Subsidier gaa ind paa at standse Handelen paa Frankrig. Drømmen om en stor vestlig Kommerce fik herved et slemt Knæk, omend man i Forventningen om en snarlig Fred stadig fortsatte at sende Skibe til Frankrig med gamle eller antedatrede Pas, altsaa paa oplagt bedragerisk Vis. Lysten til under disse Konjunkturer at ramme Sverige blev naturligvis ikke mindre. Da Foroldet mellem de to Lande bl. a. paa Grund af den svenske Interesse i at bevare den gottorpske Hertug som et Redskab mod Danmark, samtidig blev mere spændt, steg Røsterne, der krævede, at

man gjorde Ende paa de svenske „defraudationer“, mere og mere. Den, der dirigerede Koret, var vor Envoyé i Stockholm, *Bolle Luxdorph*.
Luxdorph, nu en Mand paa et halvt Hundrede Aar, havde en lang Embedsbane bag sig, i sin grønne Ungdom i Diplomatiet, derpaa i danske Kancelli, hvor han svang sig op til at blive Oversekretær. Luxdorph er skildret som en godlidende Natur,

¹⁹ Kbhvns. SØrets Retsdokumenter. 1692—1700. Sjæll. Landsarkiv.

og det er sikkert ogsaa rigtigt, at hans Temperament var mere end eksplosivt, og han fandt ofte Udløsning for sin Vrede ved — uden Hensyn til Følgerne — mundtlig eller skriftlig at læse Genstanden for sin Vrede „Moses og Profeterne“. Luxdorph beskyldes for en vis hovmodig Selvfølelse, i Virkeligheden var han en yderst usikker Mand, fyldt med Mindreværdskomplekser, angst for sin Sekretær og pint og trykket ved Fornemmelsen af ikke at kunne staa Maal med andre danske og fremmede Diplomater. Han havde adskillige aandelige Interesser og var ikke uden en vis praktisk Dygtighed, Pennen førte han med legende Lethed og besad udpræget Sans for det dramatiske. Men nogen fremragende Begavelse var Luxdorph langt fra. Hans Fantasi spillede ham mange Puds, og naar han kom i Affekt, hvilket let skete, løb Følelsen af med Forstanden. En nøgtern og kølig Iagttagelse skal man ikke finde i Luxdorph, hvis Indberetninger ofte er forbavsende overfladiske og fortegnede. Hans Mangel paa Smidighed og stærke Antipatier gjorde det ikke lettere for ham at gerere sig som Diplomat i den svenske Hovedstad. Naar dertil føjes, at han faktisk var en syg Mand, bl. a. stærkt plaget af Podagra, vil man forstaa, at Luxdorps Udnævnelse til Gesandt paa en meget vigtig Plads var et Fejlgreb.²⁰ Luxdorps Svagheder kunde ikke være den danske Regering ukendte. Han var blevet afsat i 1690 som Oversekretær i Danske Kancelli, hvor hans Referater ikke altid var i Overensstemmelse med Fakta, *Christian den Femte* beskyldte ham ligefrem for at referere falsk. Men efter et Aars Forløb blev han atter paa *Ulrik Frederik Gyldenløves* Forbøn taget til Naade og sendt som Envoyé til Stockholm, en Uriaspost i disse Aar, hvor Forholdene mellem de to nordiske Riger var mere end vanskelige. Sammen med den smidige Diplomat *Jens Juul*, der delegeredes til Stockholm for at bistaa, afsluttede Luxdorph det væbnede Neutralitetsforbund mellem Danmark og Sverige til Værn for de to Landes Søfart overfor Vestmagterne. Jens

²⁰ Wad har i Personalhistorisk Tidsskrift, I, Kbhvn. 1880, p. 37—53, skrevet en Biografi over Bolle Luxdorph, den giver enkelte Oplysninger, men er i det store og hele ganske ufyldstgørende og misvisende.

Juel fik — absolut med Rette — Hovedæren for dette Arbejde til stor Fortrydelse for Luxdorph. Forbundet bragte dog flere Skuffelser end Glæder og gav den danske Envoyé Anledning til idelige Beklagelser, idet det ikke var Luxdorph muligt at formaa den svenske Regering til at skride effektivt ind mod de mange fortsatte Neutralitetskrænkelser. Hans diplomatiske Prestige stod iøvrigt ikke særlig højt i Stockholm. Som Modspillere havde han en Tid den yderst habile hollandske Minister *von Heckeren* og den engelske Resident, oprindelig Præst, *John Robinson*, der senere som Biskop af Bristol sammen med Lord *Strafford* repræsenterede den engelske Regering paa Kongressen i Utrecht, som afsluttede de store Krige mellem Vestmagterne i 1713. Robinson var just ingen Sinke, den franske Delegerede i Utrecht, *Mesnager*, der forhandlede med ham om en Handelstraktat og forøvrigt blev snydt, kalder ham „adroit“. Med denne Ulv i Faareklæder kunde Luxdorph heller ikke hamle op, og den gamle *Bengt Oxenstierna*, hvem Luxdorph inderlig ønskede en snarlig Død, laa ogsaa i et betydeligt højere Plan end den danske Envoyé. Som en noget lunken Medspiller havde han en af *Ludvig den Fjortendes* allerfineste Diplomater, Greve *d'Avaux*, over for hvem han med Rette følte sig alt andet end tryk. Luxdorph hadede af Hjerte hele denne Diplomatreds, hvor han ikke uden Grund følte sig som en Spurv i Tranedans. I Stockholm synes han ikke at have været særlig vel lidt — Danskerne stod i det hele ikke i høj Kurs der — og han noterer med Forbitrelse, at da Slottet brændte, gav „canailen“ ham Skyld for at have sat Ild paa. I en Række livfuldt skrevne Indberetninger til Kongen skildrer han dramatisk — og afgjort overeksponeret — Begivenhedernes Udvikling og sin egen Modgang, til dels i et Ciffersprog, som er saa lidet sindrigt sat op, at det ikke kunde volde en Mand, kendt med Kredsen, Gnist af Vanskelighed at fortolke disse „hemmelige“ Breve. Luxdorph kunde til sin Sorg ikke deltage i de diplomatiske Gilder uden at faa saa alvorlige Tømmermænd, at han daarligt formaaede at skrive en Rapport den næste Dag. Det var i sig selv generende rent bortset fra, at den, der bliver først fuld, sjældent faar store Sandheder at

vide.²¹ Ydermere var det til Gene for ham, at han havde vanskeligt ved at beherske sig. „Naar jeg kommer iblandt dem“, skriver Luxdorph, „saa er de, i Særdeleshed von Heckeren, saa fulde af Streger og spotske Gloser og Pikanterier“, saa han sidst var ved at forgribe sig paa Hollænderen. Derfor „eviterede“ han deres Selskaber, „saasom sligt paa den Maade letteligen kunde ske, i Særdeleshed, naar man haver drukket et Glas Vin mere end ordinaire“.²² Der er ingen Tvivl om, at Luxdorph efterhaanden har følt sig stærkt distanceret, og dette udvikler hos ham et Had mod alt, hvad der hører Vestmagterne og Sverige til. Efter hans Opfattelse sad den svenske Konge i et Land, hvor han ingen Affektion havde uden af en Hob Canailler, „som finder paa Inventioner at tage fra Folk, alt hvad de haver, og de bliver daglig Grever og Baroner og haver dog de fleste tilforn ikke været andet end Lakajer, Skrivere og Bogholdere“, medens de, der tilforn have været ved Magten, ej havde Brødet til Munden og nu gik og ventede Israels Forløsning.²³ Opholdet finder han afskyeligt i dette forbandede Land, hvor alt gaar galt for ham, og „je ne me puis pas jamais imaginer que le bon Dieu m'a envoye icy pour me combler de malheur, mais bien le grand diable“.²⁴

Da Luxdorph ikke havde Spor af Udsigt til at vinde Laurbær paa det diplomatiske Felt, vendte han sig andetsteds hen. Det blev ganske naturligt de svenske „Defraudationer“, der tiltrak sig hans Opmærksomhed, i Haabet om hermed at kunne faa Ram paa alle Fjenderne: Svenskere, Hollændere og Englændere. I Efteraaret 1694 begyndte han at anstille Undersøgelser og meddelte i April 1695 Oversekretæren i tyske Kancelli, *Th. v. Jessen*, at han haabede at komme til Bunds i Sagen

²¹ Luxdorph nævner f. Eks. 21/8 1694 i en Skrivelse til Overskreterøren, at han Dagen forinden havde været hos Grev Wrede, men i Stedet for at tale om Forretninger, talte vi om „boue“ til 11½, „et j'en ay aujourd'hui tellement senté l'effet, que j'ai beaucoup de paine a vous tracer ces lignes“. Tyske Kancelli. U.A. Sverige. B. 99. R.A.

²² T.K.U.A. Sverige. B. 100. 20/5 1696. R.A.

²³ „ „ „ „ 8/4 „

²⁴ „ „ „ „ 2/9 „

og derved gøre Kongen en stor Tjeneste. Derfor vil han gerne blive endnu et halvt Aars Tid i Stockholm, skønt han ellers meget ønskede at blive kaldt tilbage. De Tab, Danmark led i Øresundstold, beløb sig efter hans fantasirige Opgørelse til 5 Tønder Guld (500.000 Rdl.), og denne uhyre Sum kom kun nogle faa „Store“ og Hollænderne og Englænderne til Gode. Jeg ved, hvordan de gør, skrev Luxdorph, men mangler endnu evidente Beviser.²⁵ 1½ Maaned senere meddeler han i en ny Beretning Oversekretæren, at Bedragerierne skete i Riga, hvis Guvernør aarlig trak 12.000 ecus for sin Part. Men Luxdorph havde endnu ikke Beviser eller en Liste over alle de Skibe, der nød falske Privilegier mod at svare en Sum for hver Rejse. Han er imidlertid i Forbindelse med Folk, der vil hjælpe til at opdage Bedragerierne, og „c'est de la confiscation de tous ces vaisseaux la, que les gens, qui ont entreprise la decouverte de ce mystere, pretendent de profiter“.²⁶ I Slutningen af Juli er han ikke kommet videre, men har dog det bedste Haab om at vinde Laurbær og kunne gøre det saaledes, „que les anglois, les Hollandois et les Suedois se souviendront de moy dix ans apres ma mort“.²⁷ Der var imidlertid endnu et Stykke Vej til Berømmelsen, men gennem Assessor *Simonsen*, der varetog mere konsulære Interesser i Stockholm, forhandlede han med to mystiske Mænd, der vilde have en Del af Konfiskationsværdien af et Skib, „Nörköping“, som med svenske Papirer gik gennem Sundet og tilhørte en engelsk Ligger Jackson og hans Kompagnon, „som han haver ligget her og negotieret for de Engelse“. Luxdorph er imidlertid noget betænkelig ved, at de to Mænd vil have, han skal give en skriftlig Forpligtelse fra sig, det tør han ikke gøre uden Kongens Ordre, selv om de forsikrer ham, at det gælder deres Liv og Ejendom, hvis der kom noget frem om Sagen. Næste Bulletin gaar ud paa, at et Skib med Tjære og Messing om kort Tid vil sejle fra Stockholm, det ejes af en Englænder, men er opført under en

²⁵ T.K.U.A. Sverige. B. 99. 20/4 1695.

²⁶ „ „ „ „ 5/6 „

²⁷ „ „ „ „ 31/7 „

svensk Borgers Navn. Til sin store Glæde modtog Luxdorph derefter et Brev fra Oversekretær *v. Jessen*, der meddeler ham, at Kongen ikke vilde tage unaadigt op, hvad han havde begyndt paa egen Haand. Der kan ikke være Tvivl om, at den danske Regering maatte være interesseret i at faa saa mange Lurendrejere som muligt opdaget og beslaglagt, ligesom man med Glæde havde set en Række fremtrædende svenske Embedsmænd afsløret. Paa den anden Side har der næppe i Tyske Kancelli hersket en saadan Mangel paa Forstaaelse af, hvor langt man kunde naa som hos den fantasifulde Luxdorph, der berust af den Medgang, han havde faaet, allerede i Aanden ser det knusende Nederlag, han igennem sin Aktion skal tilføje Svenskerne, Hollænderne og Englænderne. Selv ikke et meget nedslaaende Brev fra Tolddirektøren i Øresund, *Günther*, synes at kunne kølne ham. Heri meddeler Tolderen ham tydeligt og klart, at det omtalte Skib, „Nörköping“ ikke kunde angribes, om end Ladningen tilhørte Tyrkere og Tatarer, og at Envoyeen „lige saa godt kunde have tærsket paa Langhalm eller bare Straa“. Det kan Luxdorph imidlertid ikke faa ind i sit ikke alt for fremragende Hoved og giver den horrible Forklaring, at det svenske Gods, der ifølge Roskildefredens § 4 er frit, maa være Tjære, Beg, Hør, Hamp, Jern, Kobber, etc., medens det ikke kan gaa paa fremmed Gods, ellers „maatte de, der har konciperet det, været blinde eller gale“. Den gode Luxdorph lægger her en næsten utilstedelig Uvidenhed for Dagen for en Embedsmand, der i en Aarrække har ledet Danmarks Kancelli, ligesom han aabenbart er ganske uvidende om de Sjæle-kvaler, de danske Underhandlere maatte gennem i Taastrup 1659. Da han lidt senere faar fat i K. M. Förordning och Stadga. trykt 16/2 1661, i hvis § 1 staar, at ogsaa fremmed Gods paa svensk Skib er frit, er Luxdorph ogsaa Mand for at bortforklare det. Og saa trænger han videre uden at lade sig forstyrre af distraherende Facta. Han finder ud af, at hans arge Fjende von Heckeren sammen med Oberdirektør *Silwercrona*, „som er en gammel Skælm og en Hollænder i sit Hjerte“ vil indrette Kontorer i alle Søstæder i Sverige, saaledes at alle Varer, der „falder“ i dette Land, skulde føres til England og

Holland som svensk Gods, Englænderne og Hollænderne vil forskyde Penge til Indkøb, og siden skal Godset gaa i svenske Undersaatters Navn, hvorved Tolden i Øresund vil blive til intet. Man bør som Modtræk have en dansk Kommissær, Faktor eller Konsul i alle Søstæder i Sverige, Finland og Lifland; de maa være nærværende, naar svenske Undersaatter aflægger Ed paa Raadstuen og skriver Søpas, Attester og Certifikationer. Herved skal man gøre Svenskerne saa kede af det, at man kan faa en Ordning med dem. Og, siger Luxdorph, idet han svæver op i de storpolitiske Sfærer, hvis Svenske „paa een eller anden Maade fik Svenske til at betale Told i Sundet, og den danske Konge delte Tolden med dem, blev England og Holland ikke mere saa store Venner af Sverige, som de nu er“. Endelig har Luxdorph altsaa fundet en Metode at ramme sine diplomatiske Modstandere paa. Skade blot, at den betydelig lettere lod sig realisere paa Papiret end i Virkeligheden. Dernæst foretager han sig en Ting, som dog vidner om betydelig større Realitetsans, idet han henvender sig til den franske Ambassadør. De to Herrer lægger nu en Kabale, idet de bliver enige om foreløbig ikke at henvende sig til Kommercekollegiet eller Grev Wrede, „*puisque nous savons de bonne part, qu'il y est intéressé luy meme*“. Senere skal Franskmanden lade som om, det er ham, der har opdaget hele Affæren. Imedens skulde der afgaa en svensk Flaade fra Frankrig i Oktober og November Maaned. Luxdorph vilde saa give Ambassadøren Navnene paa de Skibe, der var fragtet af Hollændere og Englændere, hvorefter denne vilde skrive til Frankrig efter Papirer og lade dem undersøge i Stockholm. Hvad Resultatet blev, lader sig næppe efterspore, men det var naturligvis for Frankrig en vigtig Ting at faa at vide, hvilke Varer der for fjendtlig Regning indførtes i deres Land eller udførtes derfra. Spørgsmaalet er blot, om Luxdorphs Beviser har kunnet holde. Den Række Oplysninger om fremmed Gods paa svenske Skibe, som Envoyéen i denne Tid sendte til Danmark, var der ofte ikke meget Kød paa, og Günther har sikkert ikke været alt for ivrig til at efterkomme en Anmodning om at standse svenske Skibe i Sundet og læse en arme Styrmand „Moses og Profeterne“ for

at finde ud af, at Skibet var svensk og Godset angivet svensk.²⁸ I Mellemtiden fortsatte Luxdorph ufortrødent sine Undersøgelser. Hans Sekretær *Gruner* blev sendt til Reval for at snuse noget op, og det viser sig, at en af hans Stikkere er en afskediget Overinspektør ved Tolden i Riga, *Gyldenstrøm*. Fra Danmark opmuntres han fremdeles til at tage fat. Det meddeles ham, at saafremt Sagen fik et lykkeligt Udfald, kunde han regne med at faa de Udgifter, der er løbet paa under Arbejdet, dækket, og Kongen vilde desuden ikke undlade at vise sin Taknemmelighed over saadan stor Tjeneste.²⁹ Men Sagen gled ikke helt glat for Luxdorph, der kom stadig en Mand med en Slæde i Vejen, nemlig Direktør Günther. Den afskedigede Tolder i Riga gav mod Krav om Rekompensation, Envoyéen Oplysninger, som skulde føre til Opdagelse af svenske Lurendrejere i Sundet. Disse faar Günther til Erklæring med det for Luxdorph sørgelige Udfald, at Tolddirektøren gennemgaaende ikke finder det forelagte Materiale tilstrækkeligt til at rejse en Sag derpaa, endvidere bemærker han, at det in facto ikke forholder sig med disse Sager, som Hr. Luxdorph mener. I et andet Tilfælde arresterede man i Sundet et Skib fra Karlshamn, men løslod det igen, selv om der var Ting, som ikke var helt i Orden, Luxdorph fik dog Ordre til at foredrage Sagen for Grev Wrede.³⁰ Det var alt, hvad der foreløbig kom ud af den med saa megen Brask og Bram startede Toldsvigsaktion.

Næsten paa samme Tid modtog Tyske Kancelli fra Helsingborg en Redegørelse over „Sveriges nuværende Tilstand“, forfattet af Sekretær *Herman Brechling*. Den er ikke nær saa dramatisk sat op som Luxdorps Skriverier, men indeholder til Gengæld en Række facts, noget der ikke i større Grad tynger Envoyéens Indberetninger. Brechling fremhæver, at den svenske Skibsfart voksede stærkt, og at Svenskerne drev en stor Negotie til Søs. Man havde mange Defensionsskibe og byggede

²⁸ T.K.U.A Sverige 99, 20/4, 5/6, 31/7, 10/8, 12/8, 17/8, 28/8, 4/9 og 18/9 1695. R.A.

²⁹ Kabinettet: Chr. V's Journal. 13/7 1696. R.A.

³⁰ „ „ „ „ „ 28/8, 31/8 og 5/10 1696. R.A.

stadig nye Fartøjer, da der var „overflødig Materiale og billig Pris“. I Sundet tog Svenskerne mange fremmede Skibe over under deres Frihed, ofte for en ringe Fordel, 1/16 eller 1/24 Part i Skibet eller andre Foræringer. Saadanne Skibe fik altsaa kongeligt svensk Pas, hvorved de i Øresund gjorde Kongen af Danmark stor Skade. Kongen og de Store i Sverige ved det vel, skriver Brechling, men de vil ikke vide det, vil ikke remedere eller afskaffe det, thi de ser gerne, at Danmark bliver svækket i sine Intrader og derved gøres kraftesløs.³¹ Som man ser, har Brechling fat i den rigtige Ende, det er Lurendrejere med Skibene, han opererer med, medens han ikke omtaler fremmed *Gods* i svenske Skibe. Ogsaa han synes at tillægge Besvigelserne en meget stor Betydning og overvurderede helt Antallet af frie svenske Skibe, der gik gennem Sundet. Han anslaaer Tallet paa disse — hjemlige og fremmede med svenske Pas og Friheder — til omkring 2000 aarlig, medens det i 1690'erne for Sverige i aarlig Gennemsnit udgjorde 675, hvortil saa kom Skibe, hjemmehørende i de baltiske svenske Havne, 1696 passrede ifølge Øresundstoldregnskaberne ialt 828 frie svenske Skibe Sundet. Hans Konklusion, at man for de Svenskerne tilstaaede Friheder kunde underholde en dansk Hær paa 20.000 Mand, er der derfor heller ikke meget Hold i. Forøvrigt gør Brechling ogsaa opmærksom paa, at det ikke alene var med Hensyn til Øresundspassagen, at der fandt Besvigelser Sted. Over Øen Hveen praktiseredes meget ud af Sjælland. Desuden blev Korn paa Skuder fra København og Sjælland ved Nattetid bragt til Göteborg, Halmstad og andre Pladser, uanset det danske Udførselsforbud, ligesom svenske „Münster-Schreibers“ praktiserede unge, store og kraftige Heste til Militærbrug ud af Danmark. Disse Oplysninger er der ingen Grund til at tvivle paa, idet der i Sverige paa denne Tid indtraf nogle Aar med Misvækst og Hungersnød. Det har derfor været en god Forretning at udføre Korn fra Danmark til Sverige, og det er under saadanne Konjunkturer, at Smugleriet trives uanset den dermed forbundne Risiko.

³¹ T.K.U.A. Sverige. B. 103. Indberetning af 6/12 1696. R.A.

I de følgende Aar arbejdede Luxdorph ufortrødent videre. Faren for Lurendrejeri var for saa vidt blevet større, som Sverige i 1696 havde forbudt de hollandske og engelske Liggere i Stockholm — og samtidig trængte udenlandske Interesser ud af de svenske Kompagnier og Bjergværker. Store Kapitaler anbragt i Landet kunde nu ikke mere direkte administreres af udenlandske Købmænd. Selv om en Del af disse Herrer for at blive i Stand til at arbejde maa fornede sig og officielt paatage sig en „domestique“s beskedne Tilværelse i den engelske Robinsons Hus,³² blev det dog ikke det samme som tidligere. De udenlandske Købmænd maatte nu, saafremt de stadig ønskede at have Haand i Hanke med svensk Søfart og Eksporthandel, alliere sig med svenske Købmænd, hvilket kun kunde virke fremmende paa Lurendrejeriet. Hidtil havde de lurendrejet, dels for at slippe for Afgift af fremmed Gods i udenlandsk Skib, dels som en Foranstaltning over for de krigsførende Landes Krigsskibe og Kapere, der ikke vilde anerkende Doktrinen om, at „frit Skib gør ufrit Gods frit“, nu gjorde de det tillige for at virke med deres forhen i anden Virksomhed anbragte Kapitaler i Sverige. Paa Skibsfartens Omraade kunde de endnu arbejde med Regeringens stiltiende Sanktion, selv om dette var imod traktatmæssige Forpligtelser over for Danmark. Her var givet et Punkt, hvor der med Udsigt til Held kunde sættes ind fra den danske Repræsentations Side, og Luxdorph havde en ivrig Hjælper i Assessor *Christian Simonsen*, som er primus motor i det meget energiske Arbejde, der i denne Tid udføres med enkelte udmærkede, om end ikke overvældende Resultater.

Assessor Simonsen var just ikke nogen Ven af Sverige, med hvilket han havde en gammel Regning at gøre op. Under Krigen 1676—79 led han store Tab i Skaane, hvor han sammen med andre havde betydelige Interesser, bl. a. i et Allunværk. Han var en velhavende Mand, da Krigen begyndte, men, hedder det i en Relation fra Rentekammeret, 15. Oktober 1705, formedelst den Tjeneste, han vilde gøre Eders Majestæts Hr. Fader, er han ved de svenskes Medfart kommen fra sin

³² T.K.U.A. Sverige. B. 100. 18/11 1696. R.A.

Velfærd. — For paa bedste Maade at varetage de danske Forretninger, drog han til Stockholm, hvor han i mange Aar opholdt sig, indviklet i Processer, der ikke netop gjorde ham velset.³³ Christen Simonsen havde aabenbart visse Evner som Sherlock Holmes, og ved et Samarbejde med Günther, der 11/7 1696 havde erholdt Ordre til paa alle Maader at staa Luxdorph bi,³⁴ fik man ganske interessante Enkeltheder frem, hvad angik Udstedelse af falske Søpas. Særlig heldig maa Simonsen siges at have været med to Skibe af Navnet „St. Johannes“. 26/8 1695 havde det ene af disse faaet Papirer paa, at det var hjemmehørende i Stockholm, og 26/8 1696 udstedtes Søpas med Carlsham som Hjemsted. Da man gik Skipperen paa Klingen, indrømmede han, at Skibet hørte hjemme i Lübeck. 27/4 1695 havde det andet „St. Johannes“, ogsaa et lybsk Skib, faaet svensk Søpas i Karlskrona. „Solan“, der viste Pas fra det svenske Kammer- og Kommercekollegium, var ogsaa en Lurendrejer, og Skipperen „faldt straks til Bønnenbogen“, da han kommer under Behandling i Øresund. „Foryglyta Hjort“ og „Jomfru Maria“s Papirer af 3/10 1696 lød paa en stockholmsk Borger, der aldrig havde eksisteret, „men en Hollænder har udtaget Passet, der hvert Aar er fornyet gennem ham“. 1697 maatte en Hamburger betale en Bøde paa 2000 Rdl. for at have sejlet under svensk Flag, og samme Aar gjorde man et ligefremt genialt Kup, der klart viste, hvor let det var at opnaa svenske Papirer. Mod en Betaling af 300 Rdl. fremskaffede Simonsen Certifikat udstedt af Stockholms Raadstue paa et Skib, „Den flyvende Hjort“, Skipper Gert Gertsen, samt et Skibspas af 4/5 fra Kammer- og Kommercekolligiet. Det hele var een eneste stor Svindel. Hverken Reder, Befragter eller Skipper, for ikke at tale om selve Skibet, eksisterede in rerum natura. Hermed havde man ikke blot Raadstuen i Stock-

³³ Rentekammerets Deliberationsprotokol Nr. 17, 1690, og Nr. 47, 18/5 1700. Simonsen fik paa Grund af sine Fortjenester adskillige Begunstigelser og Skattelempelser, men synes aldrig at have forvundet de Slag, han fik i Sverige.

³⁴ T.K.U.A. Sverige. B. 100. Briefschaften der Øresundsche Zoll betreffend . . . anf. Dato.

holm, men selve Kollegiechefen, Grev Wrede, i Saksen — „Den flyvende Hjort“ kunde selv ikke han løbe fra.³⁵ Alt dette lod sig kun praktisere, fordi der ikke fandt nogen Edsflæggelse Sted af Skipper og Reder. Simonsen mente endvidere at kunne bevise, at Certifikater paa Gods og Købmandsvarer i udstrakt Grad udfærdigedes til fremmede og ufri Nationer. Det foregik paa den Maade, at svenske Borgere sendte løse Sedler til Raadstuesekretæren ledsaget af en Erklæring „paa deres Samvittighed“ om, at den Ladning eller det Gods hørte dem til. Mod en Godtgørelse af $\frac{1}{2}$ eller 1 % af Værdien fik de herefter straks — uden Edsflæggelse — Certifikater mod en „Diskretion“, antagelig til Sekretæren, i Forhold til Varnes Værdi. Simonsens Afsløringer giver et godt Indblik i den Svinde, der fandt Sted, helt op i Kollegierne, med Udstedelse af Skibspapirer. Det virker derfor helt fornøjeligt, naar Kong Karl XI giver Bengt Oxenstierna Ordre til at proponere over for den hollandske Minister, hvilke frygtelige Ting, der kan hænde, i Anledning af, at hollandske Kapere havde frataget nogle Göteborgskibe deres Søpas, Regninger og andre Dokumenter. Paa den Maade kunder der nemlig ske Lurendrejeri med svenske Søpas og Søbreve, og det vilde faa Navn af, at der hvad angaar Uddeling af Pas hos Os i vore Kollegier, ikke gaas frem med den Nøjagtighed, som det sig hør og bør!³⁶

Succes'en med „Den flyvende Hjort“ satte baade Luxdorph og Christian Simonsen i Fyr og Flamme, de krævede foretaget Inkquisition paa Stockholms Raadstue, og Simonsen arbejdede videre for at fremskaffe yderligere kompromitterende Beviser. Luxdorphs Glæde skulde kun blive kort. Der var et Par andre vigtigere Ting, som stod paa, idet man fra dansk Side gjorde et sidste Forsøg paa at naa til en Forstaaelse med Sverige om det gottorpske Spørgsmaal. Dette skulde blandt andet kunde naas ved et Giftermaal mellem *Karl den Tolvte* og den danske

³⁵ Pro Memoria til Baron Juel fra Christian Simonsen, som jeg haver udforsket og givet Luxdorph ved Haanden i de tidligere citerede Briefschaften og T.K.U.A. Sverige. B. 101. 12/5 1697. R.A.

³⁶ Kopi Relation fra Konsul I. N. Abo, Amsterdam, 20/10 1691. T.K.U.A. Nederl. B. 133.

Prinsesse *Sophie Hedvig*. Til at forberede Sagen mente Regeringen ikke at kunne bruge Luxdorph, og i Slutningen af Aaret fik han Meddelelse om, at Baron Jens Juel kom til Stockholm. Det var et Slag for Envoyéen, der bittert bemærkede, at Juel nu for anden Gang kom for at plukke Frugten af hans Arbejde. Han troede fuldt og fast, at den svenske Konge vilde gaa ind paa Giftermaalsplanerne. Luxdorph fortæller, hvorledes Kongens Øjne lo i Hovedet paa ham, da Grev *Bielke* talte med ham om Sophie Hedvig, som om han vilde sige: „Gud give, jeg havde fat i hende“, medens han om en holstensk Prinsesse, der ogsaa var budt til Fals, sagde: „Hun er fuul som Fanden og har en djævelsk stor Mund.“ Nu havde Luxdorph kun det Haab tilbage, at den gode Gud vil belønne ham, „sic non in hoc tamen in futuro seculo“.³⁷ Efter nogle Maaneders ikke alt for harmonisk Samarbejde med Juel døde Luxdorph syg og forpint i Stockholm 1698. Han har sikkert ikke kunnet undgaa at bemærke, at der næppe heller denne Gang blev mange Frugter af hans forberedende diplomatiske Arbejde, ej heller af Øresundssagen, hvor man af Hensyn til de foreliggende betydelig større Problemer maatte gaa noget mere stille med Dørene end oprindelig planlagt.

Indtil Etatsraad *Christian Sehested* afløste Luxdorph, blev det Jens Juel, som overtog Lurendrejsersagen. Han saa paa den med betydelig mindre Enthusiasme, end Luxdorph havde gjort. Spørgsmaalet maatte ogsaa formodes at faa en mindre Rækkevidde, de vestlige Magter havde sluttet Fred i Rijswijk 1697, og deres Skibe viste sig atter i større Tal i Østersøen. Lurendrejeriets bedste Tid var forbi. Juels Interesser laa desuden mere i den „store“ Politik end i den „lille“, og han vilde ikke forskærtse sine Chancer i den første ved at gøre for stort et Nummer ud af Bedragerierne i Øresund. Det fremgaa tydeligt og klart af hans Depecher, at han ikke har megen Tiltro til Luxdorps Jugement. Hvad denne har skrevet om en Forandring i den Øresundske Toldtraktat, skriver han paa sin overlegne, noget spotske Maade, var „mere at ønske end at

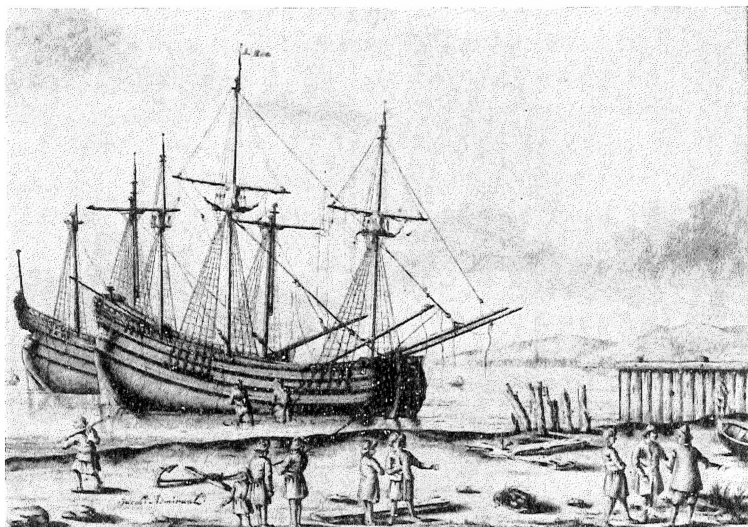
³⁷ T.K.U.A. Sverige. B. 101. 8/12 og 18/12 1697. R.A.

haabe“. Christian Simonsens Arbejde synes han langt fra imponeret af. „Vel kan det være søde Drømme af Christen Simenssøn,“ siger Juel, men „jeg har endnu ikke set en af hans anslag reusseret“. Han skyder derfor hele den Sag i Baggrunden og foreslaar, at man først skal arbejde paa det holstenske Spørgsmaal, og dernæst med Giftermaalet, som han forøvrigt ikke havde megen Tro paa. Da Luxdorph døde, tog Juel Assessor Simonsen for sig og lod sig forelægge de Beviser, denne mente at kunne bruge til Dokumentation af Lurendrejeriet i Sundet. Han bad derefter Simonsen opsætte sit Materiale skriftligt og kom saa efter moden Overvejelse til det Resultat, at Beviset for Misbrug af svenske Søpas var velbegrundet, om end han ikke kunde være enig med Simonsen i, „at det altid saa tilgik“. Derimod stillede han sig mere end tvivlende over for en Række andre Paastande af Simonsen, særlig hvad angik Bedragerier med Dokumenter om Varernes Oprindelse. Her mente han, at Bevisernes Lødighed ikke var tilstrækkelig god til, at der derpaa kunde rejses en Sag. Paa Simonsens „Drømmerier“ har Juels nøgterne — og sikkert ogsaa noget vrangvillige — Indstilling givet maattet virke afsvalende. Det havde været en mere morsom Affære at arbejde med i salig Luxdorps Tid. Dengang var den danske Minister en fantasirig og begejstret Medarbejder og Medsammensvoren, nu derimod snarere en kølig og desillusionerende Kontrapart, der nærmest syntes tilbøjelig til snarest mulig uden for megen „bruit“ at ville likvidere den fra Forgængeren overtagne Arv.³⁸ Bevares, Juel lader ikke Sagen falde, Lurendrejerne gav endnu Anledning til aarelange Skriverier og Forhandlinger, dels i København med den svenske Udsending, Lejonklo, dels i Stockholm. Juel forsvandt fra Sverige, døde 69 Aar gammel i 1700, og Sagen føres videre af Christian Sehested. Men Krudtet var ikke mere saa tørt som i Luxdorps Tid, og Juel beklagede sig sine Forhandlinger med Kammer- og Kommercekollegiet først og fremmest over Svenskernes Udstedelse af falske Søpas

³⁸ Se bl. a. T.K.U.A. Sverige. B. 102. 18/6 og 22/10 1698, samt Briefschafthen R.A.

uden Edsaflæggelse, hvilket jo i sig selv var et groft Brud paa Aftalerne mellem Danmark og Sverige i 1679—80. Der er aldeles ingen Tvivl om, at Svenskerne følte sig yderst forbitrede over Luxdorps og Christian Simonsens Fremgangsmaade. „Den flyvende Hjort“ morede dem absolut ikke. Antagelig har man i svenske Regeringskredse anset de to danske Herrers Adfærd for lige saa lumpen som Danskerne de svenske Makinationer med Skibs- og Varepapirer. Tanken om Hævn for den litte Forsmædelse blev holdt vaagen under Krisen, der førte til den svenske Konges Landgang paa Sjælland i Aar 1700. Dengang gik danske Toldere meget rigoristisk frem mod den svenske Skibsfart og svenske Varer i Sundet og i København. 1699 standsede man saaledes 10—11 pommerske Skibe tilhørende svenske Undersaatter og udtog al deres Kød og islandske Fisk, „som de til eget Behov haver ladet opkøbe sammesteds“. I Lurendrejersagen forsøgte den svenske Viceceremonimester *Sparrenfeldt* den 17. Februar 1700 at aflevere Kongen af Sverige skriftlig Erklæring, men Christian Sehested nægtede at tage imod det, idet han ikke vilde være „Postmester af unangeneme Nouvelles“ og henviste Sagen til Forhandling gennem den svenske Minister i København.³⁹ Saaledes laa Spørgsmaalet endnu, da den store nordiske Krig udbrød. Nu fik den arme Simonsen at føle, at Hævnen er sød. Juni 1700 blev han arresteret „under andre specieuse pretext“, endog fradømt Livet og vilde være blevet „decapiteret“, hvis der ikke var blevet skredet energisk ind fra den danske Regerings Side. Simonsen, der fortrak til København, kan takke sin Gud og Skaber for, at den første Omgang af Opgøret mellem Sverige og Danmark varede saa kort; i de Dage, Kampen stod paa, hang hans Liv i en tynd Traad. Nu fik han Lov at leve endnu en Snes Aar og døde 1723 som Commerce-Assessor og Raadmand i København. Han synes forøvrigt at have indtaget en fremtrædende Stilling inden for den entreprenante Kreds af Købmænd og Embedsmænd, som førte an i det økonomiske

³⁹ T.K.U.A. Sverige. B. 104. 12/10 1699, 17/2 og 16/6 1700 samt Briefschaften R.A.



Radering af Jacob Admiraal: Koffardiskibe fra o. 1700.

Liv, han var saaledes sammen med *Gyldenløve*, *Reventlow*, *Harbo*, *Vibe*, *Jessen* o. a. for en Sum af 500 Rdl. Interessent i Glasmanufakturhuset paa Christianshavn.⁴⁰

Det er naturligt, at Spørgsmaalet om den svenske Toldfrihed og de dermed i Forbindelse staaende Bedragerier i høj Grad har opfyldt Sindene i det 17. Aarhundrede. Det var jo forøvrigt ikke blot Svenskerne og dem, som gav sig ind under deres Frihed, der søgte at slippe saa billigt som muligt for den Belastning paa Skibsfart og Søhandel, Øresundstolden i sig selv betød. Man opgav altid Skibenes Størrelse og Lasterne saa minimalt som muligt, hvorved Skibsmaalingen blev til et staaende Stridsspørgsmaal. Hvad Varemængden angik, prøvede man paa alle mulige Maader at dække over det virkelige Tal, ligesom kostbart Gods enten helt søgtes skjult eller kamoufleret under anden Emballage, saa det slap billigere gennem Skærsgilden ved Helsingør. Hvor Reder eller Befragter ikke var impliceret, opererede Skipperne paa egen Haand. *Astrid Friis* har

⁴⁰ Københavns Diplomatarium. VII. Kbhvn. 1886. p. 307.

for den engelske Klædehandel vist, hvorledes Skipperne fra Hull og Newcastle i visse Perioder drev et omfattende og systematisk Smugleri i Øresund, om end dette maa formodes at være bremsset noget mellem 1618,⁴¹ da der fandt en Skærpelse af Kontrollen Sted, og 1645, da Traktaterne med Holland og Sverige atter vanskeliggjorde Tilsynet, idet dette nu væsentlig indskrænkede sig til en Undersøgelse af Skibspapirerne. For de nordtyske Byer har Axel E. Christensen i den tidligere omtalte Afhandling i *Hansische Geschichtsblätter* 1935 ogsaa fremdraget Træk af samme Karakter. Der kan næppe være nogen Tvivl om, at Øresundstabellerne i mangt og meget er misvisende for Varemængdernes Vedkommende paa Grund af Smugleri, hvoraf kun en lille Del er paaavist, og en anden Del aldrig vil kunne gøres op. Naar de Papirer, som fremvistes, var falske, kunde der i mange Tilfælde intet stilles op. At fremmed Gods blev indskrevet som svensk i den her omhandlede Periode er uomtvisteligt, ligesom udenlandsk Gods ogsaa transporteredes vestpaa under dansk Navn, og hertil kommer saa Lurendrejeri med falsk Søpas. Det var for saa vidt af gammel Oprindelse og havde først og fremmest til Formaal under Krigsforholdene at føre Handelen igennem. Hollænderne, den største søfarende Nation i Europa, lagde for. Da de rev sig løs fra Spanien i det 16. Aarhundrede, misbrugte de det danske Flag under Kampene med dette Land. 1587 blev et hollandsk Skib i København tildømt Kongen, fordi Skipperen, der kom med en Saltladning, havde været i Besiddelse af 2 lappede danske Flag, som næsten var slidt op. Man mente, at fire Skibe havde været i Madskapi — Kompagni — og at de alle skulde have brugt dansk Flag i Spanien, endog falske danske Pasbord, lavet i Holland. Der mentes at være en Person i Amsterdam, „som hemmelig udgiver saadanne Søbreve under Kongens Haand og Segl“.⁴² I Slutningen af det følgende Aarhundrede var Situationen endnu mere prekær for Hollænderne, og de falske Søpas fik atter en Blomstringstid. Det var med god

⁴¹ Hist. Tidskr. 9. V. 1925 ff. og Scandia. VIII. 1935. 129 ff.

⁴² Kancelliets Brevbøger. 22/11 1587.

Grund, Franskmændene mistænkte skandinaviske Skibe for at skjule hollandske Interesser paa samme Maade som de dækkede franske. Da Gyldenløves stolte Defensionsskib, Fregatten „Maria“ den 9. Juni 1689 ved Sorles mødte to franske Orlogsmænd, blev den af Franskmændene mødt med Raabet: „Gy Hont, Gy zyt een Hollander“,⁴³ en ikke ubegrundet Velkomst i Betragtning af, at der ogsaa var Hollændere interesseret i de nordiske Defensionsskibe. For Østersøfartens Vedkommende maatte Hollænderne — og Englænderne — naturligvis særlig være interesseret i, af Hensyn til Øresundstolden, at skaffe sig svensk Søpas, og saadant synes det ikke at have voldet alt for store Vanskeligheder at opnaa. 1688 meddelte den danske Konsul i Amsterdam, Jan. Nic. Abo, saaledes den danske Konge, at i den Tid, hvor Generalstabene havde forbudt hollandske Undersaatter Trælasthandelen paa Norge, var Trafikken blevet delvis opretholdt af hollandske Skippere, som havde skaffet sig svensk Søpas og Beviser for, at deres Ladninger kom fra Sverige.

I Tiaaret 1691—1700 sank Antallet af hollandske Skibe, der aarlig passerede Sundet, fra 1902 til 1153 og af engelske fra 592 til 336. Det var 1000 Skibe aarlig, der forsvandt fra Sundet, og andre Nationers gik det lige saa galt. *Aksel E. Christensen* anstiller paa Basis af nogle Skibsafgiftslistes, de saakaldte spanske Kollektter, en Række Betragtninger over, hvorfor Antallet af lybske Skibe vestfra i Sundet er i saa rivende Tilbagegang i 1680'erne og navnlig i 1690'erne, og kommer ind paa den rigtige Tanke, at det kan skyldes, en Del Skippere har opgivet Hjemsted falsk i Lübeck eller i Sundet.⁴⁴ Naar han imidlertid mener, at de i Sundet manglende Skibe paa Tilbagereisen fra Spanien, Portugal, Frankrig har anløbet en nederlandsk eller anden Havn, der er opgivet som Hjemsted i Sundet, har det ikke meget med Virkeligheden at gøre. Rent bortset fra, at det vilde være temmelig taabeligt af en Lübecker i disse Aar at søge Dækning under hollandsk Flag, har vi set,

⁴³ Amsterdamse Dingsdaegse Courant. 25/7 1689.

⁴⁴ Hansische Geschichtsblätter. Anf. Sted. p. 46—47.

hvorledes Simonsens Stikprøver i Stockholm bragte adskillige lybske Lurendrejere med svenske Papirer for Dagen. Øresundstoldregnskaberne bekræfter denne „Omstilling“ fra lybsk til svensk Nationalitet. I Aarene før 1692 viste kun et enkelt svensk Skib sig i Lübeck blandt Spanien-, Portugal- og Frankrigfarerne. Men 1696 var Antallet af saadanne 11, 8, 19 og 22, hvorefter de igen forsvinder som Dug for Solen, samtidig med at 6 og 8 lybske Skibe viser sig i Hjemstavnshavnene 1698 og 1699 efter praktisk talt at have været fejtet bort i Aarene efter 1690. Naturligvis har alle de nytilkomne svenske Skibe ikke været lybske Lurendrejere, men ialfald en Del af dem. Lige saa fristende maa Lurendrejeriet have været for Hollænderne, Englænderne og til dels Franskmandene, for hvilke langt større Interesser stod paa Spil. Den engelske Skibsfart paa Sverige og Østersøen dalede betydeligt. Hollænderne kunde notere en rivende Tilbagegang i deres Handel paa Østersøen fra nederlandske Havne. Det mest interessante Billede frembyder Farten fra Franrig, Portugal og Spanien til Østersøhavnene, herunder Danmark og Sverige. Frankrigs Handel var i alt væsentlig besørget fra nederlandske Skibe, men 1687 besøgte dog 24 ladede franske Skibe Østersøhavne. 1689—97 viste der sig kun henholdsvis 0, 0, 1, 1, 7, 16, 5, 1 og 2 Fartøjer i disse Farvande, 1699 derimod 29. Det var de skandinaviske Skibe, eller Lurendrejere under skandinavisk Flag, som i de andres Fravær høstede Profitten. Hvorledes Parterne delte Søfarten paa Frankrig, Spanien og Portugal, de fremtrædende Lurendrejerstrøg, mellem sig, vil fremgaa af følgende Opstilling.

Disse Tal er endda kun Udtryk for, hvad der slap gennem de krigsførende Magters Kontrol. Et stort Antal Skibe blev opbragt og deres Varer beslaglagt og solgt, i adskillige Tilfælde konfiskeredes baade Skib og Gods blandt de virkelig skandinaviske Fartøjer samt en Del Lurendrejere under skandinavisk Flag. Lurendrejeriet er evident, og det er givet, at Øresundtoldregnskaberne, navnlig i den her omhandlede Periode, yder en meget ringe Garanti med Hensyn til Hjemsted og Oprindelse, baade hvad angaar Skibe og Gods. *Knud Korst* har gjort

Ladede Skibe fra Frankrig, Portugal og Spanien til Østersøen:

Aar	nederlandske	svenske	dansk-norske
1686	206	30	14
1687	147	21	17
1689	4	8	21
1690	11	17	22
1691	49	47	57
1692	29	65	90
1693	6	54	43
1694	3	83	84
1695	24	144	127
1696	2	96	68
1697	2	64	35
1698	67	56	45
1699	136	57	44

opmærksom paa, hvorledes et Antal Nederlændere maa have sejlet under falsk Flag i Aarene 1781—83,⁴⁵ dette er naturligvis rigtigt, men denne Trafik er foregaaet i udstrakt Grad allerede et Aarhundrede før og har haft en langt større Betydning i den svenske Toldfriheds Periode. Hvad de svenske Misbrug angaar, kulminerede de i det 17. Aarhundredes Slutning, ved den store nordiske Krigs Afslutning blev i 1720 den svenske Toldfrihed ophævet, som det hedder i en af Øresundskammerets Toldbøger, „hvorfor den Allerrhøjeste være lovet“. Nu syntes man fra dansk Side at være naaet til retfærdige Forhold, et Synspunkt, der forstaaeligt nok ikke deltes af Svenskerne.

Det er selvfølgelig umuligt at gøre op, hvad den svenske Toldfrihed har kostet Danmark i Slutningen af det 17. Aarhundrede, endnu ugørligere at udskille den Del, der hører Lurendrejriet til. Naar man, som Tilfældet var i Sverige, be-gaar ligefrem Bedragerier, vil det være haabløst nogle Aarhundreder senere at paavise, hvad der er svenske Interesser, og hvad der er fremmede. I 1660'erne ved man, at en Række hollandske Fartøjer pro forma gik over i svensk Eje under Nederlandenes Kampe med England, og denne Trafik stand-sede ikke i de følgende Aartier. 1693's svenske sekreta Proposi-

⁴⁵ Nina Bang og Knud Korst: Anf. Skr. Kbhvn. 1930. XVIII.

tion omtaler med Stolthed de Køb af Fartøjer, man under de gunstige Konjunkturer havde foretaget i Udlandet.⁴⁶ Det er dog mere end sandsynligt, at adskillige af dem i Realiteten er vedblevet at være udenlandske, ligesom Skibsparter i svenske Skibe tilhørte Udlændinge. Simonsens Oplysninger angaaende Metoder til Fremskaffelse af Skibspapirer og Hjemstavnsdokumenter viser under alle Omstændigheder, hvor upaalidelig enhver Opgørelse over den svenske Handelsflaade maa blive. Den enorme Nedgang, som skete i svensk Tonnage fra 1690'erne, skyldes givet i første Række Krigen og dens Følger, men sikkert ogsaa, at udenlandsk Kapital efterhaanden likviderede sine svenske Søfartsinteresser, der blev betydelig mindre tiltrækkende baade under en Krig og efter Toldfrihedens Ophevelse.

⁴⁶ E. Heckscher: Sveriges ekonomiska Historia från Gustav Vasa. Stockholm 1936. I. 2. p. 562.

BENGALEN—KØBENHAVN—RETUR

EN SORT BESÆTNINGS HÆNDELSER
UNDER DANNEBROG

Af

Kontorchef L. BIE

“Helsingør“ var Skibets Navn — men det var ogsaa det eneste, det havde tilfælles med Byen. Det havde ikke hjemme dér, dets Sider havde næppe nogensinde skuret op ad Havnens Bolværk, men naar det fjernt fra Danmark viste sit Spejl, bragte dets blotte Navn Minder til Danske derude i Verden, Minder om Slottet paa Pynten, og dets Bastioner med Dannebrog paa Batteriet.

Det var en af Oceanets majestætiske Fugle, hvadenten det liggende for Anker lod sine tre slanke Master spejde ud over Gangesflodens Delta, eller det under Pres af hele sin Sejlmængde kastede Søerne tilside for sin skarpe Bov, medens den 140 Mand store Besætning hver især havde nok at tage Vare paa.

Vi er i Aaret 1794. Frankrigs Krigserklæring til England af 1. Februar 1793 havde ført de fleste af Europas Magter ind i Krigen, medens de Neutrale som sædvanlig strøg Gevinsten. Risikoen for de krigsførende Nationers Skibe var stor, og man arrangerede sig derfor i høj Grad med Afskibninger under neutralt Flag. Fra de danske Kolonier udrustedes i de Tider adskillige Ekspeditioner under Dannebrog, idet Forudsætningen tillige var, at Rederen og Føreren var danske, subsidiært Udlændinge med dansk Borgerskab.

Under disse Omstændigheder indtog „Helsingør“ i Foraaret 1794 sin Ladning i den danske Koloni Frederiksnagore i Bengalen. Den virkelige Ejer var Englænderen George Tyler,

men som officiel Ejer indbetalte Stedets Chef, Ole Bie, inden Afrejsen 5003 Rup. i den kongelige Kasse, repræsenterende den paabudte Recognition. Ladningen var konsigneret til Duntzfelt, Meyer & Co. i København og bestod i de sædvanlige ostindiske Produkter, inklusive Salpeter.

Englænderne havde paa dette Tidspunkt forbudt Eksport af Salpeter paa ikke engelske Skibe, men ikke destomindre medførte „Helsingør“ 10000 Mau (1 Mau ca. 70 danske Pund) af dette under Krigsforhold eftertragtede Produkt. Det danske Faktori, d.v.s. Dansk Asiatisk Kompagnis lokale Afdeling, som med Mistænksomhed og ikke uden Misundelse vogtede paa de partikulære Rederes Virksomhed, meddelte sin Direktion denne Nyhed, med Tilføjelse om, at det skete med det engelske Gouvernements Tilladelse. Dette var saa meget mere overraskende, som Faktoriets, der iforvejen havde Præference i den danske Salpetereksport, som kontrolleredes af Englænderne, og forinden havde opkøbt med kommende Lejlighed for Øje, saa sig nødsaget til at tilbagesælge Salpeteren til Englænderne, da „det engelske Gouvernement paa Calcutta endnu aldrig har gjenkaldt dets eengang tagne Beslutning“.

Senere kom Faktoriets dog paa andre Tanker og meddelte, at det engelske Gouvernement var uvidende om denne Udførsel, hvortil kom en Rapport fra en engelsk Spion i Frederiksnagore, Mr. Oakes, til det engelske Admiralitet. Denne Engländer, der som forgældet nød godt af den danske Asylret i Frederiksnagore, afslører i sin Rapport, som naturligvis ikke var beregnet paa at læses af Uvedkommende, hvorledes han ved Nat og Dag kontrollerer de Danskes Afskibninger, samtidig med at han venskabeligt omgaaes Chefen og de øvrige danske Embedsmænd.

Omsider var „Helsingør“ færdig til Afgang. Under Kapitajn Peter Erlandsen Hofgaards Kommando forlader det 800 Tons store Skib med sin store Besætning, hvortil kom et ikke ringe Antal Passagerer, og sin til 600000 Rdl.s Værdi anslaaede Ladning, der var fuldt assureret, d. 22. Marts 1794 Bengalen, af Lodsen ledes det ud over de farlige Banker i Flodmundingen og ankommer d. 6. Juni til Bay False, Afrikas Sydspids. Blandt

de mange Skibe, som i Aaret 1794—95 anløb denne Plads, figurerer „Helsingør“ med langt den største Besætning. Det næststørste havde 110 Mand, men de allerfleste langt færre. Den 1. Juli forlades denne „Forfriskningsplads“ og Kursen sættes Nordvest med København som Maal.

Den 19. September, da man var 60 Mil vest for Cap Vincent, Portugals sydvestlige Spids, mærkedes om Morgenen Røg. Der blev slaact Hul paa det nederste Dæk, og Ilden fik nu Luft. Efter forgæves Forsøg paa at nedkæmpe Flammerne beordrede Kaptajn Hofgaard de to Baade hejset ud, bevæbnede sig og de øvrige Officerer, og fordelte Mandskabet saaledes, at alle de Hvide kom i Baadene, medens de Sorte blev efterladt, „da Baadene dog ikke kunde tage alle med“. Hvorledes de Sorte reagerede meldes ikke. Baadene satte fra, og man roede hele Natten, indtil om Morgenen et Skib kom i Sigte i en Afstand af ca. to miles. Det viste sig at være en Englænder paa Vej til Cadiz med Hvede. Han tog Folkene ombord tilligemed „sundry articles“, som var reddede, hvorpaa Kaptajnen sendte Officererne tilbage til Skibet med begge Baade for at redde de Efterladte. Skibet stod nu i lys Lue og Halvdelen af de Sorte, som var sprunget overbord, flød omkring paa Vraggods. Den største af Baadene blev fyldt med ca. 60 Passagerer, medens Officererne i den anden Baad atter satte Kursen efter det engelske Skib, hvor de blev taget ombord. I den paa Engelsk skrevne, af de Sorte afgivne Rapport, hedder det: „the small boat made the best of their way to the english Vessel, which reached her before the other could come up, and received them, that the large boat getting nearer to the Vessel, they fired upon her making sail and leaved them behind“.

Skibets Besætning var nu skilt i to Partier, hvoraf det ene, de Hvides, uvist hvornaar og hvorledes, naaede hjem, medens de Sorte og kulørte var overgivet til Skæbnen. Denne viste sig heldigvis gavmild i Skikkelse af en hollandsk Kutter, „Zumeeuw“ (Sømaagen), ført af Kaptajn Steward, som optog 106 Mand og førte dem ind til Madeira, hvor de ankom d. 26. September. Ikke en eneste dansk Officer eller Matros

var tilstede, som kunde tale de Skibbrudnes Sag hos den danske Konsul paa Stedet, James Ayres. Til Gengæld forstod han sig paa Sagerne, sørgede for Klæder til de halvnøgne Folk og den Mad, som deres Levemaade krævede. Ayres var netop samme Aar paa Anbefaling af Generalkrigskommissær John Brown i København blevet adjungeret Konsul Steenberg i Lissabon og var godt kendt blandt danske Søfarende.

Spisesedlen saa saaledes ud:

60 Mohrer pr. Dag til hver: 2 lbs. Ris, $\frac{1}{2}$ lb. Bacchalhao (Klipfisk). 4 lbs. Smør pr. Dag at dele mellem de 60, Salt og Peber efter Aftale.

34 Kristne:

1 lb. Biscuit og 1 lb. Kød i de 4 Dage om Ugen.

1 lb. Biscuit, $\frac{1}{2}$ lb. Flæsk, $\frac{1}{2}$ lb. Bønner i de 3 Dage om Ugen.

10 Matroser blev behandlet paa Hospitalet, 2 var antagelig døde.

Gennem det danske Konsulat i Lissabon havde Ayres faaet Meddelelse om, at den europæiske Besætning og Passagererne var landsat i Cadiz, men om den indianske Besætning vidste man dér kun, at den havde forfærdiget sig en Flaade „paa indiansk Maner“ og overgivet sig til Bølgerne, hvorfor man udbeder sig Underretning, saafremt de skulde drive iland paa Kysten af Portugal. Kaptajn Hofgaard havde tillige oplyst, at Duntzfelt, Meyer & Co. var ansvarlig for Mandskabet.

Ayres chartrede nu Brigantinen „Loraney“, Kaptajn John Gore af New York, for £ 1000 til at føre Mandskabet til Helsingør eller anden dansk Havn, med Ret til at anløbe London i 4 Dage. Sine Udlæg trak han paa Kommerce Kollegiet i København, medens Baaden, hvori de Reddede var ankommen, blev solgt paa Aktion.

Den 9. Oktober 1794 om Aftenen forlod Kaptajn Gore Funchal med sine 94 Mand, hvortil Antallet nu var svundet ind, og d. 4. November (altsaa omtrent 4 Uger efter) ankom han til the Downs, hvor han forblev de stipulerede 4 Dage under Forsyningen med Ris, Grøntsager og Vand. Der forestod nu en ikke mindre frygtelig Tur over Nordsøen. Afgangen

fandt Sted d. 8., men næppe ude af Kanalen mødte der ham et heftigt Uvejr. Hensigten var at naa Helsingør, men Stormen, som flængede Sejlene, i Forbindelse med høj Sø forhindrede ikke alene Navigationen, men forhindrede de Sorte i at koge deres Mad paa Dækket, hvortil kom en Kulde, som var ganske ødelæggende for de tyndt paaklædte og iforvejen kuldske Søfolk. Ganske ukendt med Kysten, og i 5—6 Dage ude af Stand til at gøre Observationer, lod Kaptajnen staa til og ramte Byen Tannanger i Nærheden af Stavanger, hvor han gik til Ankers d. 20. November.

Provianterings- og Rederifirmaet Jacob Kielland & Søn i Stavanger, som stod i nær Forbindelse med danske Søfartskredse, tog sig foreløbigt af Kaptajnen og hans sørgelige Forsamling. Men hvem skulde han henvende sig til? Der foreligger et Brev af 21. Novbr. fra Kielland til en Købmand Knud Christensen i København, som man beder henvende sig til „rette Vedkommende, Compagniet eller en Particulair“ om Forholdsordre.

En saadan var blevet nødvendig, fordi Kapt. Gore nægtede at opfylde den ham ifølge Certepartiet paahvilende Pligt at føre Mandskabet til Helsingør. Da tillige Duntzfelt nægtede at indlade sig paa noget Ansvar eller Risiko med Hensyn til de Skibbrudne, maatte Kommerce Kollegiet tage Affære. Det opfordrer Kielland til at paavirke Gore til at gøre sin Pligt og tilbyder, saafremt Besætningen landsættes i København, hvor Gore har større Udsigt til at opnaa Fragt, at betale ham en Ducør paa 150 Rdl. For en Sikkerheds Skyld forberedte man Magistraten i Helsingør paa denne Invasion, idet man bad den, enten uopholdelig at videresende Flokken til København, eller hellere erindre Kapt. Gore om de 150 Rdl. som vinkede forude. Omsider kom man da saa vidt, at Gore indvilgede i at afsejle til København; Besætningen havde imidlertid ladet høre fra sig ved en Deputation paa 8 Sorte, som forlangte varme Klæder, (en var allerede død af Kulde). Man forsynede dem saa med „Tøy Trøyer, grove Hoser og Huer“ og Skibet med Proviant, men i det afgørende Øjeblik blev Vinden kontrær, saa at „Loraney“ ikke kunde komme ud af Havnen.

Da kom som *deux ex machina*, ogsaa tvunget ind af Vejret, Skibet „Dronninggaard“, Kaptajn Hellesen. Det var paa 600 Tons, hed tidligere „Exeter“, og var af et engelsk Konsortium i Calcutta, ligesom „Helsingør“, konsigneret til Duntzfelt, Meyer & Co. Mod at Kosten blev betalt tilbød Kapt. Hellesen at tage de Skibbrudne gratis med til København, hvorefter „Dronninggaard“ afsejlede d. 28. Decbr. „med frisk og føyelig Vind“. 4 Mand var da saa syge, at de ikke kunde sendes ombord, 2 var døde og en Franskmand ønskede at gaa tilbage med Kapt. Gore — — alligevel blev der 91, som stævnedes ud til nye Fortrædeligheder.

Kapt. Gores Rolle var nu udspillet. Han returnerede til Madeira d. 20. Decbr. og forlangte hos Ayres Godtgørelse for 23 Liggedage, som han mente at være opholdt udover den i Certepartiet fastsatte Tid, hvilket ved Voldgift paa Madeira blev ham tilkendt med £ 4 pr. Dag.

Kommerce Kollegiet havde allerede i første Omgang vist sin gode Vilje. Det havde forberedt Ankomsten ved Forhandling med Admiralitets- og Commissariats Kollegiet om Husly i Barakkerne i Nyboder, det saakaldte „Grønland“, beliggende hvor vi idag ser Nyboders Kommuneskole. Admiralitetet var dog ikke tilsinds uden videre at imødekomme dette humane Forlangende. Tag, Vinduer og Døre var utætte, og skulde de gøres istand, maatte det ialfald være uden Udgift for Sø Etaten, ligesom der maa sættes Vagt for at forhindre Uorden. Den dygtige og indsigtfulde Kammerraad Schlegel, som forestod det ostindiske Fag i Kommerce Kollegiet, fik imidlertid ordnet det nødvendige, saaledes at alt var klappet og klart, da Folkene ankom. Admiralitetet havde leveret Bilæggerovne, Dækkener, Madrasser, Strømper, Sko og Støvler for 476 Rdl. Det var den tredje Iklædning paa denne Tur.

Endvidere var der truffet Aftale med Københavns Politimester Cold om visse Foranstaltninger, som bl. a. gik ud paa, at ingen maatte købe, tage i Bytte eller Betaling de for kongelig Regning til de Sorte givne Klædningsstykker. Skete det alligevel, skulde Genstandene afleveres uden Erstatning. Blev nogen af dem anholdt paa Gaden for Tiggeri eller anden Uorden,

skulde de forevise et Bliktegn, som var dem udleveret, til Adskillelse fra andre i Byen værende Indianere (det var dengang Mode for Rigmænd at holde sorte Tjenere), og derefter afleveres i Barakkerne til Afstraffelse der efter Politimesterens Afgørelse. Endelig var der truffet nogle Aftaler med Hensyn til Muhamedanernes Slagtemetoder og Ceremonier ved Dødes Begravelse.

Hvem skulde betale de stadig stigende Udgifter? Kommerce Collegiet henvendte sig naturlig først til Duntzfelt. Ikke Talc om. Firmaet havde allerede forhørt hos dets Korrespondent i London, som havde Kommissionerne for Skibets Redere, men man kunde ikke inlade sig paa nogensomhelst Udbetaling for Rederens Regning „i Henhold til den Fritagelse, som Loven i slige Tilfælde tilsteder Rederne, hvilke desuden lide alt for betydelige Tab ved denne Ulykke til at kunne bære nogen videre Udgift“.

Nu rører de Sorte paa sig. De sidder paa „Grønland“ og funderer, og naar flere funderer sammen giver det sig, som bekendt, tit Udslag i, at man danner en Komité. Her bestod den af Seron Abbas for Laskarerne (Matroserne), Havildar Natekan for Sipojerne (Soldaterne) og Jan Rodrigoo for Succani (Rorgængerne). Denne Komité gav Kammerraad Schlegel Fuldmagt til at paatale deres Ret, som skulde forfølges ved Prokurator Rasmus Lange overfor Engelskmanden Mr. Ray, logerende hos Traktør Rauch¹ i Vingaardsstrædet (Hjørnet af Laxegade, hed senere Hotel Tottenberg, senest Monopol).

Dette var et Slag i Luften. Sagsøgte hed ikke Ray, men Ryan, Philip Ryan, som senere fik dansk Borgerret og Borgerkab.² Han var ombord paa „Helsingør“ som Cargardør, og alle Prokuratorens Paastande om Erstatning, som grundedes paa den forkerte Opfattelse, at Ryan var Ejer, faldt derved virkningsløse til Jorden. Notarius publicus, Justitsraad Schmidt,

¹ Traktør Gottfried Rau købte efter Branden i 1795 det nuværende Hotel d'Angleterre af Geheimekonferensraadinde Juel-Wind for 48000 Rdl. og paabyggede en Etage i 1800.

² Se Personalhistorisk Tidsskrift 1936, 3. Bind, p. 27.

som indfandt sig hos Rau, med Paastand om Betaling af Mandskabets Hyre fra Afrejsen til Skibets Brand, samt Transport fra Madeira til København og tilbage til Bengalen, traf kun Pigen Marie, men hun kunde forsaavidt ligesaa godt være sagsøgt.

Kun det Offentlige, d.v.s. Kongen, og dette vil igen sige den ejegode Kronprins med det store Hjerte, vil kunne klare denne bekostelige Affære, men der var den ogsaa i gode Hænder.

Naar de Sorte ikke plødsede Tovværk, drev de omkring i Byen, og her var de Genstand for en Interesse, som undertiden kunde virke paatrængende. Der mangler da ejheller en „Affære“, som heldigvis blev kvalt i Opløbet.

„Opløbet“ fandt Sted Søndag d. 26. April 1795 om Eftermiddagen i Nyboder. Politiforhøret fandt Sted i Ulvegaden i Nærværelse af Schlegel og Translatøren Hr. Meldola. Francisco de la Cruz, 22 Aar, havde været i den katholske Kirke og fik derefter Trang til en Sopken i Beværtningen ligeoverfor Hjørnet af Borgergade og Ulvegade. Den ene blev til to, og de to til 4 á 5 Glas Brændevin sammen med nogle Kammerater, som derefter drev hjem til deres Barak. Lidt efter skulde de hente et Par Sko hos Skomageren ligeoverfor, men her kom de i Skænderi med denne. Skomageren brugte Næverne og smed de Sorte ved Haaret ud paa Gaden.

Der samledes naturligvis straks en Hob, hvorover den Sorte blev bange og hidkaldte nogle Kammerater. Med dem kom nu ogsaa Holmens Vagt til, som forsøgte at trænge ind i Barakken, hvor Modstanderne allerede havde forskanset sig. Under Haandgemænget havde en af de Sorte mistet sin Hue, og da han, i Fantasien udmalende sig, hvad Følgerne heraf kunde blive, ugenert erstattede den med en af Vagtens Kasketter, kom Følelsen af et Brud paa den militære Autoritet op i de gæve danske Gutter, og Spillet var gaende. Der vankede braadne Pander, og ifølgc Lægens Udtalelser var flere ret alvorligt saarede. Efter Vidneudsagnene maa man antage, at hele Postyret opstod af de Sortes Angst, medens Skomageren forøvrigt senere tilstod at have været beruset. Politimester Cold lod Sagen falde med den Motivering, at de Sorte havde faaet Straf nok ved de

Kvæstelser og betydelige Saar de havde faact. Han begrundet Affæren med den Ringeagt, som Menigmand viser overfor dem, og dadler Vagtmandskabet, som ikke viste den Sindighed, man kunde vente.

I 4—5 Maaneder havde de Sorte nu været Pensionærer i København. Underhandlinger var ført med flere ostindiske Kaptajner, men ingen vilde frivilligt overtage nogen Risiko. Omsider kom man overens med Kaptajn Lay, en nylig nationaliscret Englænder, som baade var Fører og Reder af Skibet „Møen“. Han gik ind paa at give dem Kosten, medens den kongelige Kasse skulde betale Hyren. Antallet var efterhaanden svundet ind til 88, nemlig 41 Laskarer, 14 Sipojer, 20 Succani, 6 Topaser, 1 Kok og 1 Skræder, som alle gik med „Møen“, medens 5 Mand, som for Tiden var syge, senere afsendtes med „Prinsesse Frederica“. Da Kongen (Kronprinsen) ønskede, at „disse stakkels Folk skulde have en Gratifikation for deres Tab og Besværligheder“, fik de ekstra 2 Maaneders Hyre, hvorved de samlede Udgifter paa Madeira, i Norge og København kom op paa 14526 Rdl. Den 31. Maj 1795 afsejlede „Møen“ til Frederiksnagore, hvor Halvdelen af Hyren efter endt Rejse skulde betales.

For den betydelige Udgift, som her var paaført Statskassen, maatte man have Regres hos Rederen. I Kommerce Collegiet drøftedes Spørgsmaalet: Hyrekontrakten, hvorved Rederens Forpligtelser overfor Mandskabet maatte kunne bestemmes. Mandskabet paastod, at en Hyrekontrakt var oprettet, og at den fandtes hos Ryan, men i Forestillingen til Kongen hedder det, „at hverken Ryan eller Duntzfelt har været at formaa til at fremlægge en saadan, som utvivlsomt eksisterer“. Hvis denne var i Orden var Kaptajnen eller Rederen forpligtet til at sørge for Mandskabet og skaffe det ny Hyre eller Retur til Bengalen. Prokurator Weidemanns Henviisning til Lovens 4—4—8, som siger, at naar Skibet helt forliser, har Mandskabet intet at fordre, faar Kommerce Collegiet til at indrømme, at Loven her har et Hul, som skal stoppes i Fremtiden ved passende Forholdsregler. Nu maa man tage Konsekvenserne og affinde sig med, at den ostindiske Fond foreløbig bærer Tabet. Mandska-

bet havde beklaget sig over, at de ikke, ligesom det til Cadiz indbragte europæiske Mandskab, havde faaet en Maanedes Hyre paa Rederiets Regning. Denne Klage støttede Kommerce Collegiet, hvorfor Gratifikationen blev udbetalt, dog saaledes at Halvdelen, 650 Rdl., skulde betales af Rederiet i Frederiksnagore.

Kongens Resolution faldt d. 29. Juli 1796:

„1 De 14526 Rdl. godtgøres den ostindiske Fond som en extraordinair Udgift af den Told, der indbetales i den kgl. Kasse af de fra Ostindien indkommende Ladninger.

2. Paa samme Maade bevilges Kammerraad Schlegel et Gratiale paa 200 Rdl. for at have ført Opsyn med de Sorte.

3. Vor Resolution af 13. Novbr. 1780 fornyes. Hyrekontrakterne i Indien skal oprettes saaledes, at man har lovlig Regres til Kaptajnen eller Reder. Søpas maa ikke udleveres til Kaptajnen før Hyrekontrakten er i Orden.

4. Med Hensyn til „Helsingør“ i Særdeleshed skal Oberstlieutenant Bie som Commissionair for dette Skibs Expedition fra Bengalen under dansk Flag og Pas tilvejebringe Vores Casse Erstatning for 650 Rdl. D. C., som er her udbetalt til de indianske Matroser“.

Den 9. December 1795 lagde „Møen“ ind til Frederiksnagore, hvor den endelige Afregning med Mandskabet fandt Sted. Bie fralagde sig paa det bestemteste at have undladt Afslutningen af en Hyrekontrakt, „en saadan almindelig Regel og Paabud kunde aldrig være tilsidesat“. Den var blot ikke afsluttet med Superkargo Ryan, men med Kaptajnen, hvad der vel ogsaa var naturligt.

Om Sagen derefter blev forfulgt ved Afhøring af Kaptajn Hofgaard er ikke oplyst, ligesaa lidt det er lykkedes at fremskaffe Rapport af nogen Art om det i Cadiz landsatte Parti. At Sagen fik en for Statskassen saa alvorlig Følge, kan under ingen Omstændighed lægges Regeringen til Last. Ved Kabinettsordre af 30. Sept. 1780 og kgl. Resol. af 10. Novb. s. A. var alle de Forhold, som kom til at spille ind, forudset. Da det var forbudt at bemane Skibene med Matroser af krigsførende Nationer, var man henvist til de indianske. Netop af Hensyn til

disses liden Modstandskraft overfor det barske nordlige Klima, var det forlangt, at de danske Myndigheder i Indien skulde undersøge, paa hvilke Betingelser de var antagne, og om der var sikret dem Forsørgelse og Tilbagesendelse i paakommende Tilfælde. En verificeret Afskrift af Hyrekontrakten skulde udleveres til de Sortes Formand, Rederen skulde bindes til at sørge for Forplejning i København, Hjemrejse eller Hyre paa et tilbagegaaende Skib etc.

Alt var saaledes taget i Betragtning, og alligevel maatte man give op for det lille Hul i Christian d. 5tes Danske Lov 4—4—8.

KILDER, RIGSARKIVET

- Commerce Collegiet, Ostindisk Journal over indkomne Sager: 1794, Nr. 260, 278. 1795, Nr. 1—7—33—81—282—289. 1796, Nr. 150. 1798, Nr. 173.
- Forestillinger gjort af Commerce Collegiet: 30. Juni 1796. Kgl. Resolution herpaa: 29. Juli s. A.
- Ostindisk og Asiatick Compagnie, Direktionens Arkiv: Breve fra Factoriet i Bengalen, 1794/223, 1795/224, 1796/225.
- Departementet for udenlandske Anliggender 1771—1848. Spanien II, Depecher 1794, Nr. 41.

OM UDLÆGNINGEN
AF DANMARKS ÆLDSTE FYRSKIB
PAA LÆSØ TRINDEL 1829

Af

Museumsdirektør KNUD KLEM

I Slutningen af det 18. og Begyndelsen af det 19. Aarhundrede var det danske Fyrvæsen undergaaet betydelige Forbedringer. Paa Initiativ af Generaltoldkammer og Kommercekollegiet kom Fyrene over paa Statens Haand — adskillige havde hidtil været i Privateje — og en Række nye Fyr blev opført, ligesaavel som nye og forbedrede Fyrsystemer optoges. Der kom Fyr paa Nakkehoved og Kronborg, et Lampefyr indrettedes paa Thunø, et Blinkfyr paa Christiansø, Blusfyr ved Hamncrshus, paa Gedserodde og paa Fakkebjerg paa Lange-land. Anholt Fyr blev forbedret, og det blev undersøgt, hvorledes man bedst og billigst kunde anbringe Fyr ved Ind- og Udløbene af Bælterne, af den holstenske Kanal, ved Flensborg, Sønderborg og andre Steder. Sjælen i alt dette var Kommandørkaptajn Poul Løvnørn, der paa dette som paa andre Felter med Kraft og Dygtighed virkede for Samfærdselsforholdenes Forbedring i vort Land.¹

Alle disse nye Fyr betegnede naturligvis væsentlige Forbedringer for Søfarten, hvad der selvsagt var af stor Betydning i en Periode, da Skibsfarten var stærkt voksende, men de var kun et Skridt i den rigtige Retning. De hjalp ikke stort overfor de talrige Grunde og Rev, som findes rundt omkring i de danske Farvande. Ved disse havde man hidtil ikke kendt anden Afmærkning end Tønder og Vagere, som var udlagt paa en

¹ A. Linvald: Kronprins Frederik og hans Regering 1797—1807. Kbh. 1923, pag. 279 ff.

Den af de danske Grunde, ved hvilken en effektiv Afmærkning var mest paakrævet, var den farlige Læsø Trindel. Den er beliggende 13 km N. t. Ø. for Syrodden, den østlige Pynt af Læsø og ligger netop paa Alfarvej for de Skibe, der gennem Øresund søger til og fra Østersøen. Den strækker sig fra N.V. til S.O. i en Længde af 28 m og med en Bredde af 22 m. Dybden paa den er 1,30—1,50 m. Siden 1561 havde der paa denne Grund været udlagt en Klokketønde, men da Vejrliget her hyppigt var meget stormfuldt, og Tønden derfor jævnlige sprængte sin Fortøjning, rummede den stadig en stor Fare for Sejladsen. Pasning og Tilsyn lod ogsaa nu og da meget tilbage at ønske.

Beliggende i et Farvand af international Betydning havde Læsø Trindel forlængst tiltrukket sig de søfarende Staters Opmærksomhed og blandt disse især England. I Slutningen af det 18. Aarhundrede stillede Englænderne Forslag om Opretelse af et flydende Fyr paa Trindelen. Det vandt ikke megen Tilslutning hos de danske Myndigheder, men gav dog Anledning til, at Admiralitetet i Aaret 1800 stillede Forslag til Kongen om Nedsættelse af en Kommission.

I sin Forestilling af 15. Maj 1800 til Kongen angaaende dette Spørgsmaal skriver Admiralitetet: „Trindelen, en Grund ved Læsø, er af Sømænd erkendt som den farligste i Kattegat, fordi den løber langt til Søs og gør Farvandet smallest derimellem og Nidingen. Den har derfor til forskellige Tider givet Anledning til Forslag om flydende Fyr at ligge paa selve Grunden eller tæt derved for at vejlede den Søfarende, at undgaa den og den engelske Regering har sidst bragt dette Forslag i Bevægelse, som nu i de sidste 15 Aar har givet Anledning til adskillige Betæneligheder fra Ober-Lodserne: afd. Viceadmiral Lous² og nærværende Generaladjutant Løvenørn, hvilke Betæneligheder ligesom Resultaterne om det tilforn om denne Sag ventilerede have løbet ud paa: at flydende Fyr paa denne Grund er om ikke umulige at anbringe, saa dog udsatte

² For Lous' Vedkommende bl. a. udtrykt i en Betænkning af 12. Juli 1793.

for saa megen Risique, at man ikke kan stole paa dem paa den vanskelige Tid, nemlig naar Nætterne er lange og mørke, og naar Søen har Drivis. Faste Fyranlæg paa Skagen og Læsø er derfor foreslaaet at træde i Steden. Men Tanken nævnes endnu hos den engelske Nation om Muligheden af flydende Fyr paa Trindelen, og da i saa Fald den fortrinlige Nytte deraf er upaatvivlelig, saa fortjener denne Sag at behandles paa det udførligste af flere tænkende og erfarne Sømænd. Generaltoldkamret er ogsaa enig med os i allernaadigst at indstille til Deres Kongelige Majestæt at en Kommission maatte nedsættes“.

Kommissionen foreslaas sammensat af fem Søofficerer, mellem hvilke Kommandørkaptajn Løvenørn samt to Koffardifolk, Koffardikaptajnerne Kiølsen og Krøyer. Forslaget vandt Kongens Bifald. Ved Resolution af 16. Maj nedsattes Kommissionen med den foreslaaede Sammensætning. Den skulde bedømme Muligheden af at anlægge et flydende Fyr ved Trindelen „eller hvorledes faste Fyr kunde i andet Fald gøre samme Nytte“.

De af Admiralitetet anførte Betæneligheder var øjensynlig ikke i Mellemtiden blevet mindre. For der kom intet Resultat ud af Kommissionen, i hvert Fald ikke i Retning af et flydende Fyr. Formentlig har man stadig været bange for, at det vilde blive vanskeligt at holde Fyrskibet paa sin Station i det vanskelige Farvand.

Englænderne pressede dog stadig paa. I det hele taget havde de i høj Grad deres Opmærksomhed henvendt paa gennem forbedrede Fyranstalter at sikre de Farvande, hvor de engelske Skibe færdedes i stort Tal. Sammen med Franskmandene havde de saaledes foranlediget, at det gamle Oldtidfyrr, Herkulestaarnet ved Coruna i Spaniens nordvestlige Hjørne i 1797 paany blev tændt til Sikring af Sejladsen i Atlanterhavet. Paa samme Maade maatte de ogsaa være interesserede i at forbedre Forholdene for den livlige Trafik gennem de danske Farvande. Da Danmark under Krigen 1807—14 slukkede de danske Fyr, saa Englænderne sig nødsaget til selv at oprette Fyr visse Steder for at støtte deres egne Operationer. Ved Skagen saavel som ved Anholt stationerede de Fyrskibe. Ved

Anholt udlagde de en gammel Fregat, „Proselyte“, og da denne blev skruet ned af Isen i Marts 1809, valgte de at bemægtige sig Øen for at holde Fyret brændende fra Taarnet i Land fremfor at forsøge en ny Udlægning paa det udsatte Sted.³

Endnu hvilede Sagen en halv Snes Aar, men nu var den efterhaanden blevet moden til Løsning. Baade Admiralitetet og Generaltoldkammer og Kommercekollegiet, under hvilket Fyrvæsenet sorterede, tog den op med større Energi end før. Et skriftligt og med egenhændige Underskrifter forsynet Tilbud af 26. April 1826 fra 153 Skibskaptajner, som jævnlige passerede Sundet, om at yde $\frac{1}{4}$ Penny pr. Register Ton i Afgift fra den Dag, Fyret blev tændt, virkede naturligvis yderligere fremmende. Nogen større Tillid til, at et Fyrskib i det lange Løb vilde være en god og tilstrækkelig Foranstaltning, var dog ingenlunde opstaaet. I en Betænkning af 19. Januar 1827 udtaler Chefen for det danske Fyrvæsen, Kanal-, Havne- og Fyrinspektør, Kommandørkaptajn Henne, saaledes, at han maatte betragte et flydende Fyr paa Trindelen alene for at være af alt for indskrænket Nytte og en farlig Vejledning for de Søfarende, hvorimod han maatte anse et saadant Fyr i Forbindelse med et fast Fyr paa Læsø som den hensigtsmæssigste Vejledning og en uskatteelig Velgering mod de Søfarende.

Til Belysning af Sagen nedsatte Kongen efter Kommercekollegiets Forestilling ved Resolution af 13. Marts 1827 paany en Kommission, bestaaende af Kommitteret i Generaltoldkammer og Kommercekollegium, Etatsraad Thonning, Major v. Prangen i Ingeniørkorpset, Søetatens Fabrikmester, Kaptajn Schifter, Direktøren for Søkortarkivet, Kaptajnløjtnant Zahrtmann, samt Kammersekretær under Kommercekollegiet, Kammeraad Wedel og med sidstnævnte som Sekretær. Det blev paalagt Kommissionen at udarbejde Forslag til samt Overslag over en Fyrdretning paa Læsø i Forbindelse med et flydende Fyr paa Trindelen. Det var i og for sig bemærkelsesværdigt, at Henne ikke blev Medlem af Kommissionen, da han jo var

³ Hans Hjorth: Englænderne paa Anholt 1809—1814. Kbh. 1907, pag. 18 f.

Fyrvæsenets Leder. Forklaringen er utvivlsomt den, at han i den førnævnte Skrivelse af 19. Januar udtrykkelig havde udtalt, at han ikke forstod sig paa at bedømme Konstruktions-tegninger af Skibe. Han havde dog tænkt sig, at han i Stedet maatte fremkalde en Betænkning fra en privat Skibsbygmester, ligesom han foreslog, at Major v. Prangen blev anmodet om at udtale sig om nogle allerede foreliggende Tegninger til et Fyrtaarn, udført af Løvenørn. Nu blev Major v. Prangen altsaa Medlem af Kommissionen. Hennes Standpunkt til Sagen som Helhed var iøvrigt velkendt. Man ønskede utvivlsomt heller ikke at lade en privat Skibsbygmester faa Indflydelse paa Sagen. Kommissionens skibsbygningskyndige Medlem var Fabrikmester Schifter.

Kommissionen ønskede først og fremmest en Opmaaling foretaget af Trindelen. Desuden vilde den ogsaa gerne vide „om ualmindelige lokale Tilfælde fordre særegne Anstalter“. Til Opmaalingen var det Hensigten at benytte en af General-toldkamrets Krydsjagter. Den konstituerede Krydskontrollør, Premierløjtnant Tetens, var først udset hertil, men da han erklærede, at Tiden for Opmaalingen ikke nærmere kunde opgives, idet man maatte opholde sig paa Stedet i længere Tid for at benytte paakommende, egnet Vejrlig og han desuden kun kunde love det paalagte Hverv udført brudstykkevis, hvis ikke Krydsjagtens egentlige Opgave helt skulde stilles i Bero, opgav man Tanken om at bruge ham.⁴ Efter Forhandling med Admiralitetet fik Premierløjtnant Aschehoug i Stedet paalagt Hvervet. Han udførte det i Sommeren 1827, og Admiralitetet meddeler d. 11. Okt. sine Udgifter i Sagen. Aschehougs Udlæg var 445 Rdlr. 48 Sk. rede Sølv og 330 Rdl. 49 Sk. Sedler og Tegn. Efter en vedlagt Taksationsforretning beregnede man sig tillige for Slitage og Forbrug af Instrumenter m. v. en Sum af 21 Rdl. 81 Sk. rede Sølv. De begærede lokale Oplysninger meddeltes af Tolderen paa Læsø, Krigsraad Stockfleth. Han

⁴ Det var det i 1824 oprettede Krydstoldvæsens Opgave ved Hjelpl af Toldkrydserne at føre Tilsyn med alle Kyster for at forhindre Smuglerier. Krydstoldvæsenet hørte under Generaltoldkammer og Kommercekollegiet.

opgiver Maal og Beliggenhed for Trindelen som foran anført og meddeler nærmere om Bundforholdene. Trindelens Hovedbestanddel er groft Sand tæt belagt med Sten af Middelstørrelse. Mod SO., S. og SV. var Grunden opstigende fra 5 Favne til $4\frac{1}{2}$ à 5 Fod ved daglig Vande, desuden dybner den i SO. pludselig fra et lille Rev, for hvilket Vageren staar. Paa nordre Side var Grunden ikke saa jævnt affaldende med Trindel-fladen. Omkring Trindelen var der groft Sand og Grus med store Sten. Han omtaler desuden den store Fare fra Isen om Vinteren og er som Henne af den Opfattelse, at et Fyrtaarn paa Læsø vilde være nødvendigt. Hvis Fyrskibet i de ofte rasende Storme drev bort fra Station, eller det paa Grund af Drivis var nødsaget til at søge Havn, kunde Fyret i Fyrtaarnet straks tændes. Et saadant Fyrtaarn burde opføres paa det vestligste af de to paa Stenbanken Nord for Østerby projekterede Punkter, der ligger 10 Alen 17 Tommer over daglig Vandhøjde og danner den solideste Stengrund. Senere paa Sommeren ønskede Kommissionen flere lokale Oplysninger af Krigsraad Stockfleth, hvorved han blev anmodet om at tage til København. Til Belysning af Datidens Rejseforhold skal nævnes, at især Tilbagerejsen blev meget besværlig for ham. Han tog med et Sejlskib fra København til Hals, men da han herfra hverken kunde faa Vogn til Sæby eller Baad til Læsø, maatte han tage videre med Skibet til Aalborg og med Vogn fra Sundby naa frem til Sæby, hvor en kontrær Vind holdt ham fangen i 8 Dage. Resultatet blev, at hans Rejse blev paa ialt 19 Dage, hvilket med Diæter og Rejsepenge beløb sig til 88 Rdl., en Sum, hvis Størrelse han er noget ængstelig for, men dog til sin Glæde faar refunderet uden Ophævelser fra Kollegiet.

Med Hensyn til Fyrets Karakter var der forskellige Problemer at faa klareret. Man vidste, at der i England var eksperimenteret med Gasfyr, og gennem Generaltoldkamret og Departementet for de udenlandske Sager udbad man sig nærmere Oplysninger om de engelske Erfaringer hermed. De fremsendes i en Skrivelse af 2. Jan. 1828 fra den engelske Gesandt i København, William Wynn, til Udenrigsminister, Grev Schimmelmann. Sagen var blevet forelagt den engelske Fyradmini-

stration, Corporation of Trinity House, men denne fraaadede stærkt Anvendelsen af Gas. Fordelene herved var ikke store nok, dels var Gassen ikke økonomisk, dels var der forbundet megen Usikkerhed og Risiko med dette Belysningsmiddel, saaledes at det vilde være nødvendigt at have Olielamper parat i Reserve. Et Forslag i Sommeren 1826 fra „The London Portable Gas Compagny“ om at anvende Gas i Fyrskibene ved Themsens Munding og ved den nye Fyrstation ved „The Nose“ var derfor efter Overvejelse blevet afslaaet, fordi det var dyrere end Olie. Kun Fyret ved Holyhead Harbour, ved Workington Harbour og „The small green Light at the Chain Tier“ var forsynet med Gas.

Disse og mange andre Spørgsmaal ikke mindst vedrørende Fyrskibet blev grundigt overvejede af Kommissionen. Hen paa Foraaret var denne færdig med sit Arbejde, og under den 19. Maj afgaves Betænkning. Desværre synes denne saavel som adskillige andre af de i Sagen vekslede Skrivelser ikke bevaret. Heldigvis findes dog Kanal-, Havne- og Fyrkontorets Journal og Kopibøger endnu i Rigsarkivet. Kopibøgerne rummer den fuldstændige Ordlyd af alle fra Kontoret udgaaede Skrivelser, og lykkeligvis er i Journalerne alle indgaaede Skrivelser fyldigt refererede, ligesom Journalerne har Paategning om Kollegiets Stilling til de drøftede Problemer, saaledes at man kan danne sig et Overblik over Begivenhedernes Forløb. Paa disse Protokoller, saavel som paa en Række Sager vedrørende Trindelens Fyr i Aarene fra 1819 til 1838 samt paa nogle Papirer, hidrørende fra Finansminister Møsting, er nærværende Fremstilling baseret.

Kommissionens Betænkning omfatter Forslag og Overslag saavel til en Fyrindretning paa Læsø som til et flydende Fyr ved Trindelen, hvad der jo ogsaa var blevet paalagt den. Det fremgaar desuden af den senere Brevveksling, at det ogsaa var Kommissionens egen Anskuelse, at begge disse Fyrindretninger var nødvendige. Da det havde været Hensigten at bringe Fyret i Orden til Foraaret 1829, maatte Kommissionen udtale, at den ikke mente, at det kunde lade sig gøre at faa Taarnet opført inden Vinteren, derimod vilde det være hensigtsmæssigt

til Fremme af Arbejdet i det kommende Aar, om der i Løbet af Sommeren 1828 indkøbtes og overskibedes Materialer til Læsø og gjordes saa mange Forberedelser som muligt til Byggeforetagendet. Derimod kunde et Fyrskib bygges og udlægges paa Station endnu samme Efteraar, hvis det snart blev bestilt paa et privat Værft, og hvis Fremstillingen af Fyrlygterne blev overdraget til Mekanikus Repsold i Hamborg.⁵ Kommissionen gjorde tillige opmærksom paa, at det vilde være nyttigt, om en Baake blev opført paa Nordre Rømer, da et saadant Mærke vilde sikre Farten mellem Læsø og Trindelen.⁶

Hvad Fyrskibet angik, antog Kommissionen efter de Undersøgelser, som den havde ladet foretage, at dette kunde holde sig paa sin Station, hvis det blev udlagt paa den sydøstlige Side af Trindelen, og naar det blev lagt for to 3000 Punds Ankre, forbundet med en Jernkæde af $1\frac{1}{4}$ Tommes Jernkæder, der førtes ud fra Skibet fra dets Klyds. Det foresloges, at Skibet blev udlagt paa Station i Begyndelsen af Marts, og at det blev inddraget d. 21. Dec. Som Overvintringshavn ansaa Kommissionen Helsingør velegnet. Københavns Havn eller jyske Havne burde kun søges under særlige Omstændigheder. Med Kommissionens Betænkning fulgte Tegninger og Overslag til Skibet, og det anbefalede, at Skibet blev bygget i København. Fyrlygten foresloges anbragt paa den agterste Mast. Paa denne Maade var man i Stand til at skelne Fyret fra Niddingens to Fyr. Selve Fyrindretningen foresloges anbragt paa en Ring om Masten. Der burde være 9 Stykker Fyrlygter med argandisk Lampe og Reverber, anbragt 20 Fod over Vandfladen. Det foresloges at gøre Skibet kendeligt om Dagen ved et rødt Flag fra Toppen. I taaget Vejr burde der ringes med en Klokke. Det foresloges endvidere, at Skibets Besætning kom til at omfatte en Skipper, en Styrmand, en Tømmermand, fem Matroser, en Kok og en Dreng. Skipperen burde antages af Fyrvæsenet, mens det passende kunde overlades til Skipperen at hyre den

⁵ Herhjemme var man ukendt med Fremstillingen af saadanne Sager, hvorimod Mekanikus Repsold var fortrolig med Fabrikationen heraf.

⁶ I 1843 fandtes her et Dagmærke, bestaaende af et lille muret, rundt Taarn af Form som et Skilderhus.

øvrige Besætning, dog ikke paa kortere Tid end et Aar. Som Hyre foresloges til Skipperen 40 Rdl. om Maaneden, til Styrmanden 24 Rdl., til Tømmermanden og Kokken hver 12 Rdl., til Matroserne 10 Rdl. og til Drengen 6 Rdl. maanedlig. Plejen og Kosten om Bord, mente Kommissionen, maatte rette sig efter Reglementet for Flaadens Skibe, efter hvilket Mønster man havde udarbejdet et særligt Reglement. Naar Besætningen efter Tur var i Land, foresloges 16 Skilling i Dagpenge for Mandskabet, 32 Skilling for Skipperen og Styrmanden.

Det maatte anses for det hensigtsmæssigste, at Skibet ikke havde Proviant inde for mere end en Maaned ad Gangen, og at Forraadet iøvrigt blev opbevaret paa Læsø under Fyrinspektørens Omsorg. Der medfulgte ligeledes en Instruks for Skipperen. Blandt andet foresloges det at paalægge denne ved Bortgangen fra Skibets Station at paastikke Ankerkæden et Mærke under Vandet, ligesom Fyrinspektøren ved det faste Fyr burde instrueres om, nogle Dage før Skibet paany kunde ventes tilbage at lade Kæden eftersøge og afmærke ved en Bøje.

Kommissionen foreslog desuden indrettet et fast Fyr paa Læsøs Østkyst 80 Fod over Vandfladen. Det fremgaar af Indstillingen, at man tidligere havde tænkt sig Opførelsen af to Taarne, et vestligt og et østligt; denne Tanke forlades nu, og det enlige Taarn foreslaas anbragt paa Stenbakkens vestlige Del, paa det Sted, hvor det vestlige Taarn var paatænkt. Denne Grund var velegnet og tilstrækkelig fast, ligesom den laa 19 à 20 Fod over daglig Vande. Kommissionen redegjorde for sine Undersøgelser med Hensyn til Gasbelysning, men som det af de medsendte Bilag — formentlig Brevvekslingen med den engelske Gesandt — fremgik, var der saa store Betæneligheder forbundet med denne Belysningsmaade, at Gasbelysning maatte anses for utilraadelig. Et Blinkfyr vilde være det bedste; fremfor et Reverberfyr foresloges anvendt Linsefyr af Fresnels Konstruktion, idet hele Lyset her samledes i en Lampe med fire koncentriske Væger. Denne Konstruktion maatte ligeledes anses for praktisk, da man fra Fyrtaarnet om Natten kunde signalisere Fyrskibets Fraværelse fra dets Station ved at blænde to ved hinanden liggende Linser, hvorved der fremkom en aldeles

mørk Mellemtid ; om Dagen kunde man give Underretning om Fyrskibets Fravær ved at hejse et rødt Flag fra Fyrtaarnet. En Tegning til dette medsendtes, udført af Major v. Prangen. Der var tilføjet en Tegning til et Hus for Opbevaring af Fyrskibets Fornødenheder og til Sygestue for dets Besætning. Til Fyrets Betjening ansaa Kommissionen Kvinder for bedst egnede, og det vilde være rigtigst i Lighed med Fyrskibet at lade Inspektøren antage og lønne Fyrpasserne. Paa denne Maade kunde Fyrinspektørens Lønning ikke sættes lavere end 1000 Rdl. Sølv aarligt samt fri Bolig og Græsning saavel som frit Brændsel og Lys. Til sin Tid vilde man ved denne Aflønning kunne spare Udgiften til Besørgelsen af Vagervæsenet, der androg ca. 350 Rdl. aarlig, naar den daværende Tolder fratraadte, da Vagervæsenet burde kombineres med Fyrvæsenet. Maaske kunde der ogsaa opnaas Besparselser, hvis man til sin Tid forenede Fyrinspektørtjenesten og Tolderembedet.

De Udgifter, der var forbundne med Gennemførelsen af alle disse Forslag, var ligeledes beregnede af Kommissionen. Man mente, at Bygning og Indretning af Fyrskibet vilde andrage 36920 Rdl. rede Sølv, mens de aarlige Driftsudgifter budgetteredes til 5785 Rdl. rede Sølv. Landfyrets Installation antoges at ville koste 73.421 Rdl. rede Sølv, af hvilket Beløb det fresnelske Fyrapparat alene vilde omfatte 12.300 Rdl. De aarlige Udgifter vilde her blive 2700 Rdl., hvoraf Olieforbruget ved den fresnelske Lampe, der ansloges til 6000 Pund, vilde koste 1150 Rdl. aarlig. De samlede Udgifter til begge Fyrinstallationer vilde saaledes andrage 109.341 Rdl. rede Sølv, de aarlige Driftsudgifter tilsammen ca. 8425 Rdl.

De Summer, der her var Tale om, var efter Datidens Forhold meget store, ikke mindst i den fattige Tid, Landet efter Krigen med England var kommet ind i. Da Udlægningen af et Fyrskib desuden var noget helt nyt, som af mange mødtes med stor Skepsis, var det kun naturligt, at Kollegiet maatte underkaste Sagen en indgaaende Drøftelse, inden man bragte den frem i en Forestilling til Kongen, hos hvem Afgørelsen skulde træffes. Kollegiet ønsker nærmere Oplysninger om det forsvarlige i Fyrskibets Udlægning. I sit Svar d. 19. Maj 1828

udtalte Kommissionen, at den var af den Opfattelse, at af Naturbegivenheder vilde kun Isdrift kunne tvinge Fyrskibet fra dets Station, ligesom det kun ved et Fyrskib vilde være muligt med Nøjagtighed at markere selve Trindelens Beliggenhed. I Stationstiden maatte Trindelen derfor anses for forsvarligt afmærket. I Tiden fra 21. Dec. til Begyndelsen af Marts, da Skibet var inddraget, var Faren for Skibsfarten ganske vist størst, men efter Middeltal de sidste fire Aar passeredes Sundet i Januar og Februar kun af 125 Skibe. Hvis der ogsaa om Vinteren skulde gives Advarsel for Trindelen, kunde det næppe gøres bedre end ved et fast Fyr paa Syrodden, hvilket tillige til alle Tider vilde være af megen Nytte for de nordgaaende Skibe. For de sydgaaende vilde Fyret kun være nødvendigt under Skibets Fraværelse fra Stationen, og Fyrtaarnet vilde ligeledes kunne signalisere Fyrskibets Fravær eller Tilstedeværelse. Saafremt der blot skulde tages Hensyn til Trindelen, vilde et Fyrskib alene være en forsvarlig Vejledning i de fire Femtedele af Aaret, i den øvrige Tid vilde der overhovedet ikke være nogen Vejledning, hvorimod Landfyret paa den farligste Aarstid, da Fyrskibet ikke var udlagt, vilde være den eneste mulige, skønt mindre fuldkomne Vejledning for Trindelen.

Sagen blev nu indbragt for Kongen. Han fulgte foreløbig den første Del af Kommissionens Forslag om Bygningen af et Fyrskib til Udlægning paa Trindelen. I et kongeligt Reskript af 12. Aug. 1828 til Udenrigsministeren refereredes hele Fyr-sagen, opstaaet „for at opfylde det Ønske, som den engelske Regering ved sin herværende Gesandt har ladet ytre“. Kongen har besluttet, at et Fyrskib skal udlægges paa Trindelen. Omkostningerne vil blive 37.000 Rdl. i Anskaffelse samt 5800 Rdl. i aarlig Drift, men nye Udgifter kan ventes. Kongen har dog næppe større Tiltro til Varigheden af et saadant Fyr paa dette farlige Sted, idet han fortsætter: „Saafremt dette svømmende Fyr i flere Aar skal vedvare, vil det være nødvendigt, at efter de første Par Aars Forløb et nyt Fyrskib bygges for at kunne afløse det førstbyggede, medens dette erholder fornøden Hovedreparation“. Hertil vil yderligere medgaa 37.000 Rdl. Saafremt

der ligeledes skulde laves et fast Fyr paa Læsø, vil det efter Kommissionens Beregning koste 74.000 Rdl. Sølv og 2700 Rdl. aarligt. Det vil med Rente af Kapital for Fyrskibet blive aarlig 8800 Rdl. samt yderligere 5000 Rdl., hvis det faste Fyr kommer med. Hvorvidt Kongen vil bestemme sig til det sidstnævnte beror for Størstedelen paa, om der er Udsigter til, at vore Finanser kan faa en Godtgørelse herfor, hvilket den engelske Regering har antydnet vil kunne ske fra den fremmede Skibsfart, „Thi i modsat Fald maatte det maaske findes nødvendigt at blive staaende ved det første Forsøg, som Vi nu for Tiden have besluttet at skulle foretages“. Reskriptet sluttet med en Ordre til Udenrigsministeren om at forhandle om Sagen med Finansminister Møsting og med Generaltoldkamret og Kommercekollegiet og til derefter at indlede det fornødne for at opnaa Tilsagn om en saadan Forhøjelse af Fyrafgifterne af den fremmede Skibsfart.

Samme Dag udgik et tilsvarende Reskript til Finansminister Møsting. Gennem Aarene havde denne været Kongens gode Støtte og den af Ministrene, hvis Raad Kongen lagde størst Vægt paa. I Reskriptet gives der Møsting Ordre til at fremkomme med Forslag om, hvorvidt Udgifterne til Fyrskibets Anskaffelse forskudsvis skulde afholdes af Finanskassen eller af Øresunds Toldkasse. Samtidig tilkendegav Kongen Møsting, at denne Udgift saavel som de aarlige Udgifter til Fyrskibet skulde søges dækkede med en passende Forhøjelse i det Bidrag til Fyrafgiften, som hidtil var blevet erlagt af fremmede Skibe, ligesom Kongen anmodede Møsting om at fremskaffe en Oversigt over Indkomsterne fra Fyrafgiften. Til det første Spørgsmaal havde Møsting Svaret paa rede Haand. Han foreslog, at Forskudet maatte udredes af Finanskassen. Dels hørte nemlig alle de øvrige Udgifter under Finansdeputationens Ressort, hvorfor ogsaa den paatænkte Forøgelse i Fyrafgiften, „om den allernaadigst bifaldes“, vil indflyde i Finanskassen, dels vilde Udbetalingen og Rigtighedsholdelsen dermed simplificeres. Møsting har da ogsaa allerede truffet Foranstaltninger til, at Summen foreløbig og indtil Kongens Befaling indløber, anvises paa den kgl. Zahlkasse. Angaaende Fyrafgif-



Maleri paa Frederiksborgmuseet: Portræt af Statsminister J. S. v. Møsting.

tens Forhøjelse havde Møsting meddelt sin Opfattelse til Udenrigsministeren og til Chefen for Generaltoldkammer og Kommercekollegiet og efter indbyrdes Forhandling vilde de tre Herrer fremkomme med Indstilling til Kongen. Forøvrigt kunde Møsting ikke være i Tvivl om de øvrige Herrers Standpunkt, idet det fremgik af den Redegørelse, som Reskriptet af 12. Aug. 1828 havde affødt. Denne Redegørelse findes bevaret i Mø-

stings Papirer i Rigsarkivet, hvor den under Betegnelsen „Nota“ ligger som Bilag i Sagen om Læsø Trindels Fyr.⁷

Fra gammel Tid var Foranstaltninger til Fremme af det danske Fyrvæsen — som Fyretablissementer andetsteds i Verden — udgaaet som Resultat af Forhandlinger med fremmede Magter, som havde stillet Krav herom, og hvorved disse Magter indgik paa, at de dermed forbundne Udgifter skulde betales af en Afgift for Skibsfarten.

De paa Skibsfarten i de danske Farvande hvilende Fyrafgifter var af forskellig Karakter. De omfattede dels Afgiften ved Øresunds- og Strømtoldvæsenet, dels en Afgift, der oppebares ved alle Toldsteder. Den førstnævnte Afgift var af gammel Dato. Den gik helt tilbage til det officielle danske Fyrvæsens ældste Tid, da Frederik II i 1561 oprettede Fyr paa Skagen, Anholt og Kullen. Udgiften hertil dækkedes ved en Afgift paa Skibene i Sundet. Denne Fyrafgift omtales Tid efter anden senere bl. a. i en Traktat af 1647. Bestemmelsen gik videre i Handelstraktaten mellem Danmark og Nederlandene af 15. Juni 1701, i hvilken det hedder i § 31: „For at forekomme Ulykker, skal Tønderne, Fyrene og Vartegnene herefter tilbørlig vedligeholdes. Og om derved har været nogen Efterladdenhed, saa vil Kongen derom lade gjøre al tilbørlig Anstalt. Iligemaade skal der lægges en ny Tønde paa Trindelen med en Klokke paa, hvorimod Fyrings- og Vartegns-Pengene saalænge denne Tractat varer, skal betales efter Tractaten af 1647, nemlig 4 Rdl. af et ladt og 2 Rdl. af et baglastet Skib, som af gammel Tid har været brugeligt. Men begieres, at nogen nye Fyrer eller Vartegn maatte opsættes, da skal derom handles i Særdeleshed“.⁸ Efter denne Størrelse, beregnet i Spe-

⁷ Møstings Bidrag til Sagen fremgaar ikke af de fra Kanal-, Havne- og Fyrkontoret bevarede Arkivalier. Ved velvillig Oplysning fra Arkivar Harald Jørgensen er Forfatterens Opmærksomhed blevet henledt paa Møstings Papirer. Disse findes i Finansdeputationens Arkiv under Betegnelsen Møstings Forestillinger med originale kgl. Resol. 1828—29. Oplysningerne denne Sag vedrørende findes under Datoen 11/2 1829.

⁸ Schou: Register over de kgl. Forordninger og aabne Breve II, 1795, pag. 36.

cier, oppebares Afgiften fremdeles af alle Fartøjer med Undtagelse af de mindre danske og norske og svenske Skibe.

I den „Nota“ over Fyrafgifternes Indkomster, som Møsting efter kgl. Ordre fik fremskaffet fra Generaltoldkammer og Kommercekollegium oplyses det, at Fyrafgiften i Sundet og Bælterne efter et Middeltal af de sidste ti Aar havde indbragt et aarligt Beløb af 77.405 Rdl. Repræsentativer eller efter Middeldkurs 63.367 Rdl. Sølv. Af dette aarlige Beløb skulde Udgiften afholdes ved de Fyr, som særlig er oprettet til Søfartens Tarv til og fra Østersøen, nemlig Skagens og Anholts samt Fyrene paa Kysterne af Skaane, Halland, Blekinge og Bohuslen. Ifølge Traktaten af 27. Maj 1660 § 6 fik Sverige for disse sidstnævnte Fyrs Vedligeholdelse en aarlig Refusion af Øresunds Fyrpenge, der beløb sig til 7000 Rdl. Sølv. Omkostningerne ved Skagens og Anholt Fyr var efter ti Aars Middeltal 10936 Rdl. Sølv aarlig, ialt et Beløb af 17.936 Rdl. Sølv. Fradraget dette Beløb fra den ovennævnte Indkomst, fremkommer et Overskud paa 45.431 Rdl. Sølv. Hvad angaar den paatænkte Forhøjelse i Afgiften i Anledning af Læsø Trindels Fyr, maa det vel hævdes, siger Kollegiet, at dette Fyr fornemmeligst vil være til Gavn for Søfarten. Da der skal forhandles i Særdeleshed om Oprettelsen af nye Fyr, vil en Forhøjelse ganske vist være i Overensstemmelse med Traktaten. Englænderne har jo ogsaa tilbudt en Forhøjelse, men en Forhøjelse skal i hvert Fald forhandles, og en saadan Forhandling vil næppe falde vel ud, naar de fremmede Magter erfarede Størrelsen af det aarlige Overskud. At Englænderne har erklæret sig villige til at forhøje til Fordel for dette Fyr, er ingen Garanti for, at alle andre Magter gør det samme, og det vil være krænkende for de betalende, om nogen nægtede. Danmark har desuden ikke Magt til at gennemtvinge en Forhøjelse, og det kan ikke nægte at fortsætte med Fyrets Vedligeholdelse, naar blot en Nation betaler, men det kan slukke Fyret, hvis det anlægges uden Erstatning. En Forhøjelse vil tillige medføre Forhandlinger med de fleste europæiske Hoffer, og det vil „endogsaa vække indbyrdes Conferencer, hvilket Kollegiet nu, som stedse forhen maa finde saa meget mere betænkeligt, som Forlangendet, ikke mindst

hos nogle Hoffer, vilde finde megen Modstand“. Danmark havde desuden Erfaring for, at en saadan Forhøjelse ikke optages med Velvilje. Da man efter Bygningen af Nakkehoved Fyr og Lampefyrets Indretning paa Kronborg ved Forordningen af 26. Dec. 1771 forhøjede Fyrpengene i Sundet og Bælterne med en Fjerdedel, nægtede de fremmede at betale Afgiften. Denne ophævedes derfor ved Plakat af 27. Aug. 1772, og begge Fyrene blev paany slukkede, indtil de ved den almindelige Organisation af Fyrvæsenet i Danmark atter tændtes i Aaret 1800 mod, at Udgifterne søgtes erstattede ved Erlæggelsen af den almindelige Fyrafgift. „Efter Kollegiets Formening er det, hverken fra de politiske Forhold, hvori Danmark angaaende Øresundstolden staar til de handlende Nationer, ønskeligt, eller i finansiel Henseende nødvendigt at forhøje Fyrpengene i Sundet og Belterne“. Selvom det blev befalet, at den fuldstændige Fyrindretning paa Læsø og Læsø Trindel skulde udredes af Fyrpengene i Sundet og Bælterne, vilde dette vel formindske Overskudet med 8485 Rdl. Sølv efter Kommissionens Overslag, men der vilde dog være et „surplus“ paa ca. 37.000 Rdl. Sølv, og det kunde ogsaa antages, at de nævnte Fyranlæg vilde forøge Farten gennem Sundet ikke ubetydeligt paa Grund af, at man kan regne med færre Uheld og mindre Assurancepræmie. Samtidig med at Fragten derved vilde billiggøres, vilde Fyrpengene stige.

Men ved Siden af Fyrpengene i Sundet og Bælterne, der tog Sigte paa Trafiken til og fra Østersøen, var der ogsaa en almindelig Fyrafgift. Den var affødt af den førnævnte omfattende Organisation og Opbygning af Fyrvæsenet, som havde fundet Sted fra Slutningen af det 18. Aarhundrede. Efter at det tidligere vestindisk-guineiske Rente- og Generaltoldkammer — det her omtalte Kollegiums Forgænger — havde fremsat Forslag om en Forbedring af Fyrindretningerne omkring Danmarks og Norges Kyster, resolverede Kongen paa Forestilling af 18. Dec. 1799 fra Kollegiet, at der til Dækning af Omkostningerne efter Lastedragtigheden skulde paalægges alle Skibe, som indkom til eller udgik fra indenlandske Toldsteder, en almindelig Fyrafgift. Som Grundlag for Beregningerne over

Afgifternes Størrelse lagdes Statskassens aarlige Udgifter til Fyrenes Drift samt 4 % i Rente af et Kapitalbeløb, der fremkom ved til Anlægsudgifterne for de bestaaende Fyr at lægge den budgetterede Anlægssum for de projekterede Fyranlæg med en Tilføjelse af 2 % af dette samlede Beløb til Bygningernes Vedligeholdelse. Hertil lagdes endvidere Fyrfunktionærernes aarlige Lønninger og andre visse eller formodede Udgifter.

Disse Udgifter androg for et Antal af 9 danske Fyr, der ansattes til 34.508 Rdl. og 6 norske, der beløb sig til 13.706 Rdl. ialt 48.214 Rdl. eller rundt regnet 50.000 Rdl. Det maa dog i høj Grad bemærkes, at blandt de 9 danske Fyr befandt sig netop det projekterede Fyr paa Læsø og paa Trindelen, som dengang budgetteredes til 9568 Rdl. Fra den nævnte Sum af 50.000 Rdl. fradroges imidlertid Beløbet for Skagens og Anholt's Fyr, der jo paahvilede den særlige Fyrafgift i Sundet og Bælterne, samt to norske Fyr med ialt 17.342 Rdl. Resten — 32.658 Rdl. — var den Sum, som skulde søges indvundet ved Fyrafgiften. En foretagen Undersøgelse viste, at der i Aaret 1797 i Danmark og Norge var ind- og udklareret Skibe med en samlet Lastedragtighed af 580.480 Kommercelæster. Naar Afgiften blev fordelt paa disse, vilde den blive ca. 6 Skilling pr. Læst.⁹ Kollegiets Forestilling vandt som nævnt Kongens Bistand, og ved Forordning af 24. Nov. 1802 blev Afgiften paalagt alle Skibe fra 1. Jan. 1803 at regne, dog ikke med det nævnte Beløb ensartet af alle Skibe, men efter en stærkt graderet Skala.¹⁰ Skønt Afgiften i Fredstid rundeligt erstattede Udgiften til Fyrene, blev den dog paa Grund af Krigen og for at dække Udgifterne til Havneanlæggene ved Humlebæk og Fladstrand ved Forordning af 2. April 1810 forhøjet med et 50 %'s Tillæg, som fremdeles blev erlagt. Fyrafgiftens Størrelse paa det her behandlede Tidspunkt var bestemt ved Forordningen af 28. Maj 1825, hvorved det oprindelige Beløb til Lettelse for Skibsfarten deltes mellem Skib og Ladning, men selv med denne Fordeling fik Afgiften nogle Forhøjelser, omend de var ret ubetydelige. Efter den af Kommercekollegiet

⁹ En Kommercelæst svarer til 2 Register Tons.

¹⁰ Schou: Anf. St. XIII, Kbh. 1801, pag. 516 f.

vedlagte Oversigt indbragte Fyrafgiften ved det almindelige Toldvæsen efter ti Aars Middeltal aarlig 63.825 Rdl. rede Sølv og 2441 Rdl. Sølv eller 2947 Rdl. Sedler. De til Fyrenes Vedligeholdelse medgaaede Udgifter, som paahvilede disse Indtægter, androg, ligeledes beregnede efter et Middeltal for 10 Aar, ialt 11.191 Rdl. rede Sølv og 12.330 Rdl. Sedler eller 9830 Rdl. Sølv. Efter denne Beregning gav Fyrafgiften, efter at samtlige Udgifter til Fyrvæsenet var fradraget, saaledes et gennemsnitligt Overskud paa 45.245 Rdl. rede Sølv aarlig. Med den Størrelse, Handel og Søfart paa dette Tidspunkt havde, ansaas dette for en meget forsigtig Beregning. Overskudet vilde yderligere stige efter Gennemførelsen af en Række Besparelser og Forandringer ved Stenkulsfyrene, som var paa-tænkt, men som endnu ikke havde kunnet udføres af Mangel paa fornøden Kapital. Kollegiet regnede med, at Kongen, naar han efter disse Oplysninger havde erfaret, at ikke alene Omkostningerne til det projekterede Fyranlæg paa Læsø, men til-lige 6 % i Renter og Afdrag paa Anlægssummen allerede var medtaget i Beregningen for den almindelige Fyrafgift, vilde befale, at der ikke gennemførtes nogen Forhøjelse af Afgiften. Man maatte ogsaa tage i Betragtning, at Statskassen i de sidste 25 Aar forskudsvis havde oppebaaret ca. 137.000 Rdl. Endelig erklærede Kollegiet som sin Anskuelse, at selv om Udgifterne til Gennemførelsen af Læsøprojekterne ikke i Forvejen havde været medregnet i Fyrafgiften, maatte en Forhøjelse af denne fraraades nu, „da Søfarten verserer under saa uheldige Omstændigheder, at den meget mere trænger til Lettelser, hvilket ogsaa var det Formaal, Forordningen af 28. Maj 1825 havde.“

Tilslut opstiller Kollegiet følgende samlede Beregninger over Fyrvæsenets gennemsnitlige aarlige Indtægter og Udgifter ud-regnet efter de sidste ti Aar.

Indtægterne beløber sig til:

fra Øresunds og Strømtoldvæsenet 77.405 Rdl. Repr.
fra det almindelige

Toldvæsen 63.825 Rdl. rede Sølv, 2.947 Rdl. Repr.

Ialt 63.825 Rdl. rede Sølv, 80.352 Rdl. Repr.

Udgifterne omfattede:

Til Skagen og Anholt Fyr	5.437 Rdl. rede Sølv, 6.879 Rdl. Repr.
Refusionen til Sverige for de svenske Fyr	7.000 Rdl. rede Sølv,
Til de øvrige Fyr ..	11.191 Rdl. rede Sølv, 12.330 Rdl. Repr.
Ialt	23.628 Rdl. rede Sølv, 19.209 Rdl. Repr.
hvorefter Overskudet gennemsnitlig i 10 Aar havde andraget aarlig ..	40.197 Rdl. rede Sølv, 61.143 Rdl. Repr.

Denne „Nota“ fra Generaltoldkammer og Kommercekollegiet har stor Interesse ikke alene til Oplysning om den foreliggende Sag, men tillige til Belysning af Fyrvæsenets hele Udvikling og Arbejde. Nu som under Frederik II blev Fyrinstallationerne indrettet efter Pres fra den internationale Søfart og navnlig fra de Regeringer, hvis Skibe især passerede de danske Farvande. Som før skete det for Midler, som Søfarten selv ydede, og det hændte dengang, ligesom det kan hænde i vore Dage, at en indirekte Afgift indbragte mere end beregnet og væsentligt mere end de Formaalkrævede, til hvis Gennemførelse Afgiften var paalagt. At der var forløbet mere end et kvart Aarhundrede siden Fyrafgiften af 1802, i hvilket Udgiften til de projekterede Fyr paa Læsø var medregnet, uden at Projekterne var bragt til Udførelse, skyldtes naturligvis hovedsageligt de onde Aar efter 1807, men kunde dog nok være praktiseret i de gyldne Tider forinden. At det ikke var sket, maatte vel have sin Aarsag i den almindelige Afslappelse i Reformarbejdet, som havde givet sig til Kende, efter at de store sociale Foranstaltninger i Bondereformernes Tid var blevet gennemført. Det var endog nærmest gaaet i Glemme, at de Forhandlinger om Bidrag til nye Fyranlæg, som Traktaten af 1701 forudsatte, var udelukket efter de Forudsætninger, der laa til Grund for Forordningen af 24. Nov. 1802 om en almindelig

Fyrafgift. At Kommissionens Medlemmer og andre af Foregangsmændene indenfor Kommercekollegiets Administration gerne ønskede Sagen gennemført i fuld Udstrækning nu og uden yderligere Krav til Søfarten, er der ingen Tvivl om. Det store Spørgsmaal var nu blot, om Rigets Finanser taalte, at saa store og kostbare Foranstaltninger blev truffet. Det er bemærkelsesværdigt, at man havde haft Opmærksomheden henvendt paa Gennemførelsen af visse Besparelser indenfor Fyrvæsenet, men at man ikke havde kunnet sætte dem i Værk, fordi de medførte Anvendelsen af Kapitaler, som ikke havde kunnet sættes ind. Det er den gamle Historie om, at Livet er ekstraordinært dyrt at leve for den fattige, fordi han ikke har Raad til at indsætte den Kapital, der kan bringe hans Udgifter ned paa forholdsmæssigt samme Niveau som den velhavendes. Læsøsgens Akter afgiver et Vidnesbyrd om, hvilke Foranstaltninger, man gerne ønskede iværksat, men hidtil ikke havde kunnet gennemføre. Det var de aabne Kulblus med deres store Brændselsforbrug i en Række danske Fyr, som tyngede Udgiftssiden saa stærkt. Læsøsgen gav Anledning til, at dette Spørgsmaal paany blev taget op. Planerne gik ud paa at anvende 30.000 Rdl. Sølv paa Fyrvæsenet at udbetale dette med 10.000 Rdl. aarlig i Perioden 1831—33. For disse Penge vilde man i 1831 indrette Lampefyr paa Skagen, Anholt og Nakkehoved og i 1832 ved Hammeren, Gedser og paa Fakkebjerg. Hertil vilde medgaa de 20.000 Rdl., som skulde foreligge til Udbetaling i disse to Aar, men samtidig vilde opnaas en aarlig Besparelse i de seks Fyrs Brændselsforbrug paa 7000 Rdl., ligesom 700 Rdl. aarlig vilde indvindes ved Fyrenes Pasning. De følgende 7 Aar tænkte man sig aarligt at anlægge et nyt Fyr, der projekteredes til 7000 Rdl. hvert, det tiende Aar paatænkes nye Forbedringer og nye Lamper ved Kronborg og Thunø Fyr. I Løbet af en saadan Tiaarsplan vilde man ved Anvendelsen af en saa relativt ringe Sum som 30.000 Rdl. og de deraf følgende meget store Besparelser i Driften kunne modernisere seks Fyr og nyopføre syv, hvilket naturligvis vilde betyde en kolossal Udvikling af det danske Fyrvæsen. En væsentlig Del af denne Plan blev gennemført, omend med Forsinkelser.

Foreløbig havde man imidlertid nok at gøre med Overvejelserne angaaende Læsø. Efter de af Kommercekollegiet forelagte Oplysninger fra Finansminister Møsting ikke i Tvivl om, at det vilde være umuligt at stille Krav om en Forhøjelse af Fyrafgiften. I en Skrivelse til Udenrigsministeren, Grev Schimmelmann og til Præsidenten i Kommercekollegiet, Gehejmestatsminister Sehested, giver han Udtryk for denne Opfattelse og tilføjer, at det vil være uheldigt at paaføre Skibsfarten nye Udgifter nu, da denne efter en Aarrækkes Tilbagegang endelig paany var i Fremgang. Det vilde heller ikke være passende at kræve mere, saalænge Fyrafgiften giver saa stort Overskud, blot fordi der opstod nye Udgifter. Saadanne Afgifter burde heller ikke opfattes som almindelige Statsindtægter. Ligesom for Udenrigsministeren var ogsaa for Møsting det politiske Moment vigtigt. Det vilde være et højst betænkeligt Skridt overfor de øvrige Magter. Hensynet til Øresundstolden og Frygten for den Harme mod denne, som paany vilde finde Udtryk i de „indbyrdes Konferencer“, man vilde foranledige, maatte være afgørende.

Med disse Overvejelser havde Møsting imidlertid kun taget Stilling til Udgifterne til Fyrskibet. Overfor det faste Fyr havde han store økonomiske Betænkeligheder. Skulde dette „imod Forventning“ opføres, maatte en Forøgelse af Fyrafgifterne paa en eller anden Maade blive nødvendig, hvorfor han henstillede til Udenrigsministerens Bedømmelse „om ikke en Forøgelse af Fyrafgiften kunde, om den endog ikke straks finder Sted, dog forbeholdes i det Svar, der gives den engelske Gesandt“. I sin Opfattelse af Fyrafgifterne som værende ikke almindelige Statsindtægter var han altsaa trods deres store Overskud ikke konsekvent. Han bøjede af af Hensyn til den almindelige økonomiske Situation.

Det var nu besluttet at bygge et Fyrskib. Tegningerne dertil var allerede udført ved Kommissionens Foranstaltning og fremsendt samtidig med Kommissionens Betænkning. Konstruktionen skyldtes Fabrikmester Schifter. Et Fyrskib var jo hidtil ukendt paa dansk Grund, men Schifter var dog ikke uden Oplysninger om andre tilsvarende Konstruktioner. Man havde



Litografi efter Maleri af C. A. Jensen: Portræt af
Fabriksmester Schifter.

gennem den engelske Gesandt i København foranlediget Tegninger fremsendt til det engelske Fyrskib paa Galloper Banke udfor Themsens Munding, ledsaget af Oplysninger om Bekostningen ved dette Fyrskibs Bygning, og der er næppe Tvivl om, at disse er blevet anvendt. Desværre er hverken Gallopers eller

Trindelens Fyrskibs Tegninger bevaret blandt Sagens Akter, ligesom det heller ikke paa anden Maade hidtil er lykkedes at fremskaffe Tegninger til Fyrskibet. Kommissionen havde foreslaaet Skibet bygget i København. Man forespurgte da paa en Række københavnske Værfter, om de kunde levere Fyrskibet, der skulde være færdig til Udlægning paa sin Station i Marts 1829. Det var Brødrene Tutein, der var Bestyrere af forrige Bodenholfs Skibsværft, Grosserer Jacob Holm, Kaptajn og Skibsværftsejer H. Krøyer samt Skibsbygmester og Skibsværftsejer L. Larsen. Af disse var kun Grosserer Jacob Holm villig til at paatage sig Arbejdet. Han tilbød at bygge Skibet for en Sum af 36.400 Rdl. Sølv excl. Fyrapparatet. Desuden tilbød Skibsværftsejer R. Clausen i Nakskov sig som Bygmester til Skibet. Han havde rigeligt med godt Egetømmer fra Christianssædes Skove af samme Art, som Admiralitetet fik sammesteds fra, men skønt han mente, at han kunde bygge billigere end de københavnske Værfter, tog man ikke Hensyn til hans Tilbud.

Grosserer Holms Bud ansaas for rimeligt. Fabrikmester Schifter havde, som det jo fremgik af Kommissionens Betænkning, anslaaet Udgifterne til 36.920 Rdl., i hvilket Beløb Fyrapparatet ganske vist var beregnet til 2300 Rdl., men Admiralitetet fandt Holms Sum billig og mente, at Søetaten i hvert Fald ikke var i Stand til at paatage sig Bygningen for et mindre Beløb, naar Materialet skulde være af første Klasse.

Kollegiet havde forlangt Tilbudene specificerede. Holm anførte følgende Poster:

Skibets Bygning med behørige Kobberbolte, Metalspiger, Jernknæer, Forboltning med alt Smedearbejde, som vedkommer Skibets Skrog og Indretninger med Tømmermands- og Snedkerarbejdsløn efter fremlagt Tegning og Opgave, samt dertil hørende Master, Rundholter, Spil etc. samt et 20 Fods og et 16 Fods Fartøj med Master og Aarer komplet og behørig malet for ... 19500 Rdl. rede Sølv.

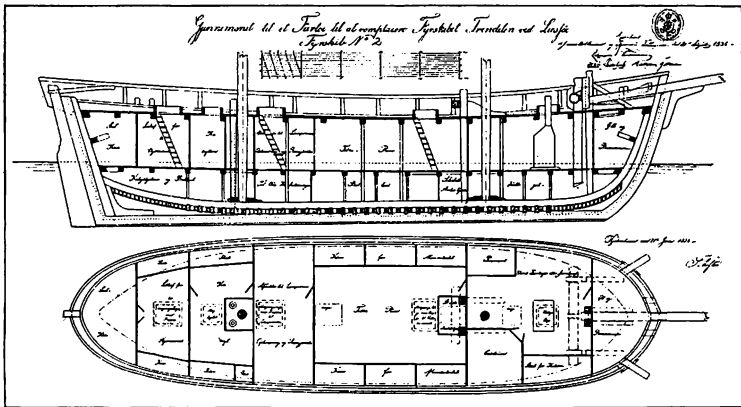
2. Kobberforhudningen med Arbejds- løn.....	3700 Rdl. rede Sølv.
3. Tovværket med Sjoerverpene ved Tiltakling	2400 Rdl. „ „
4. Sejldugen med Arbejdsløen, Kom- passer, Flag og Sejl til en 20 Fods Baad.....	1300 Rdl. „ „
5. Blokkedrejerarbejdet	400 Rdl. „ „
6. 4 Jernankre med Træstokke	600 Rdl. „ „
7. 1 Jernankerkæde med 11 L. Jern	900 Rdl. „ „
8. 32000 æ Ballastjern	1500 Rdl. „ „
9. 2 Klydsrør, en muret Kabys, en Metalklokke, 2 Stkr. 3 æ -dige Ka- noner, Stole, Køkkentøj, Patent- glas, Fadeværk, en Haandsprøjte, en Pumpe etc.	900 Rdl. „ „
10. Til Fortøjning paa Stationen 2 Jern Skibsankre á 3000 æ Stykket med Træstokke. 2 Kæder af 15 L. Jern á 15 Favne til at fastgøre i Heksen i Fortøjningskæderne at indtage gennem Klydsene	5200 Rdl. „ „
Tilsammen	36400 Rdl. rede Sølv.

Da Holm var ukendt med Indretningen af Fyrapparatet, kunde han ikke opgive, hvad dette vilde komme til at koste, men i Tilfælde af, at Skibets Bygning blev overdraget til ham, skulde han med Fornøjelse besørge det efter Kollegiets Anvisning paa det allerbilligste paa vedkommende Steder. „Jeg bruger tillige Frihed at gøre det høje Collegie opmærksom paa, at jeg har tørre og gode Materialier liggende og kan saaledes paabegynde Arbejdet straks, i Fald det gunstigst maatte resolve at overdrage mig Udførelsen af ovenmeldte og har kun at forsikre, at der hos mig ikke vil blive set paa Smaating.“

Sin Betaling haabede han at faa paa de sædvanlige Betin-

gelder: en Tredjedel, naar Skibet var rejst i Spanter, en Tredjedel ved Stabelafløbningen og en Tredjedel ved Afleveringen.

Kollegiet indstillede, at man sluttede Kontrakt med Grosserer Holm om Bygningen af Skibet for det nævnte Beløb, hvilket Kongen billigede. Tilsynsførende under Skibets Bygning blev Konstruktøren, Fabrikmester Schifter, samt Skibsbygmester Sørensen paa Holmen og Fyrinspektøren, Kommandør-



Gennemsnit af Fyrskib Nr. 2. 1836. Fyrvæsenets Arkiv.

kaptajn Henne. Den daglige Leder af Arbejdet var Skibsbygmester P. Jørgensen paa Holms Plads. Da Grosserer Holm i April 1829 umiddelbart forud for Søsætningen forespurgte Generaltoldkamret om Skibets Navn, og da han selv senere benævner det „Trindelen“, maa det formodes, at Skibet officielt havde modtaget dette Navn.

Skibet var af solid Konstruktion, udført af det bedste Materiale. Da Tegningerne dertil ikke er bragt for Dagen, er det naturligvis umuligt med Bestemthed at sige, hvorledes det har været indrettet. Der er dog Grund til at tro, at det ret nøje svarer til Fyrskib No. 2, der ligeledes blev konstrueret af Fabrikmester Schifter, og som blev bygget faa Aar efter, i 1837. Det havde som sin Forgænger to Master. Under Dækket fandtes mellem Masterne et stort Folkerum med 12 Køjer, 6 i hver

Side i to Etagen. Nedgangen til dette Rum laa agten for Fokkemasten. Bag Folkerummet laa et Aflukke til Opbevaring og Rengøring af Lamper, under hvilket fandtes et Rum til Opbevaring af Olien. I Agterskibet laa Skipperens Kahyt med Køje og diverse Skabe, agten for den igen Styrmandsrum med to Køjer samt agterst en Sejlkøje. I Forskibet fandtes et Kedelrum samt Kabysen, hvortil allerforrest sluttede sig et Rum til Øl og Brændevin. I forskellige Rum over Skibets Bund fandtes foruden det nævnte Olierum en Række Rum for Ballasten, for Skibets Ankerkætting, samt agter en Kahytskælder. Store var Lokaliteterne ikke for Besætningen og navnlig heller ikke for det tekniske Arbejde om Bord.

Selve Fyrinstallationen, og hvad dertil hørte, indkøbtes som nævnt hos Mekanikus J. P. Repsold i Hamborg. Den transporteredes til København i en lille Blankeneseskude „Twey Gebrüder“, Kaptajn Ulrik v. Rigen, og omfattede følgende Genstande:

- En Jernpolygonramme, let aftagelig og med Ring og Kæder til Lanternernes Ophængning,
- 20 Kobberlamper med kardansk Ophængning og Reverberer,
- 20 Reservespejlglasruder til Lamperne,
- 400 Lampeglas, betegnet „Glasskorstene“,
- 1500 Lampevæger,
- 1 Daase Polerpulver,
- 2 Sakse,
- 2 Pinzetter,
- 1 Oliekeddel af Kobber til Olieforraadet,
- 2 Kedler til Lampernes Paafyldning med Olie,
- 1 Raadyrskind til Polering,
- 336 Potter Rapsolie, af hvilke 20 Potter medgik til Forsøg.

Den nævnte Polygonramme var beregnet til Ophængning af Fyrlamperne. Den sluttede omkring Masten og kunde hæves og sænkes langs denne. Det viste sig nødvendigt at konstruere nogle Særinstallationer for at faa Installationen til at virke

hensigtsmæssigt. Omkring Skibets Stormast, paa hvilken Fyrapparatet skulde anbringes, var der forskellige Ting, der hindrede Rammen i at gaa til Dæks, saasom Pumper, Lugekarme etc. Det var derfor nødvendigt at udføre en Repos med en Trappe paa begge Sider af Masten, tæt ovenfor Sejlbommen, og saaledes indrettet, at den nemt kunde opsættes og nedtages igen, naar Skibet forlod sin Station. Reposen skulde tjene Rammen til Hvilested, naar Fyrapparatet var nedfired for Indsættelse og Udtagelse af Fyrlamperne. Fabrikmester Schifter udarbejdede desuden en Tegning til Anbringelse af Hanger, Talje og et Krøbelspil til Fyrapparatets Ophaling og Nedfiring. For at der skulde blive saa lidt Spillerum som muligt mellem Polygonrammen og Masten, maatte Rammen indvendigt forsynes med Spiralfjedre af Længde som Polygonrammens Højde. De var polerede og indrettede til at glide i False i Skinner, der i dette Øjemed var anbragt paa Masten. Skinnerne fastgjordes rundt om Masten paa en Træbeklædning. Alt dette tjente til at hindre Polygonrammen i at dreje sig under Op- og Nedhalingen. Af Hensyn til Polygonrammens Form maatte der være 10 Skinner, hver paa ca. 20 Fods Længde og af en Tykkelse, der var bestemt af, at Spillerummet under Op- og Nedhalingen skulde være saa lille som muligt.

Mens Skibet var under Bygning, rejste man Spørgsmaalet om Skipper og Besætning. Til Posten som Skipper mødte 6—7 Ansøgere, alle Folk, der som Skippere eller Styrmand havde faret adskillige Aar til Søs. Blandt disse udmærkede sig især en Mand, som hed Jens Johannes Heinn. Han havde faret til Søs i 36 Aar, i engelsk Søjteneste havde han som „second master“ været med til at efterse det førnævnte engelske Fyrskib, der var stationeret ved Galloper, havde siden ført det private Bjergningsfartøj, „Husum“, som havde været stationeret ved Dragør. Blandt hans mange Anbefalere berømmede en af hans tidligere Kaptajner ham for hans sjældne Sømandskonduite og Aandsnærverelse „i knevne Tilfælde“, ligesom han roste ham for Paalidelighed, god Orden og Kommando. Han blev da ogsaa antaget af Kollegiet i April 1829 og assisterede straks fra sin Ansættelse ved Fyrskibets Ekvipering. Han skulde lønnes med

40 Rdl. om Maaneden, hvortil kom 16 Rdl. maanedlig som Bidrag til Kahytshold udover Mandskabskosten, et Beløb, som ogsaa blev ydet Styrmanden. Den øvrige Besætning antoges af Skipperen. Den omfattede Styrmanden, en ung Københavner, der hed Frederik C. Smith, en Kok ved Navn Kubel, en Tømmermand, to „Fyrmænd“, tre Matroser og en Dreng. Hyren blev for alle som efter Kommissionens Forslag. Forhyringen voldte nogen Vanskelighed, da Fyrskipper Heinn gennem Generaltoldkamret anmodede Admiralitetet om Fritagelsen for Søjtenesten for nogle af de Folk, han vilde antage, men fik pure Afslag, da Admiralitetet var af den Opfattelse, „at der til Fyrapparatets Behandling og Pasning i bemeldte Skib vist næppe behøves saadanne Matroser af den højere Befarenhed, som derimod udfordres til de kongelige Krigsskibe“. Skipperen fik da hyret nogle andre Folk, som han ogsaa blev godt tilfreds med, bortset fra en enkelt, som viste sig at være befængt med Fnat, hvorfor han senere maatte sende ham til Aalborg i Skibets Kragejolle, hvorefter han i hans Sted fik en anden duelig Mand fra Hals.

De to Fyrmænd var særligt betroede Folk. Til Pasningen af Fyret, Rengøringen og Fyldningen af Lamperne samt Pudseringen af Spejle og Glas skulde disse to særligt udvælges blandt de mest behændige af Mandskabet. Det skulde være deres Pligt udelukkende at tage sig af disse Funktioner samt af Lampernes Omskiftning om Natten. En af dem skulde derfor altid være nærværende om Natten mod at fritages for al anden Nattevagt. Inden Skibets Afgang til Station skulde de derfor have Undervisning i alt, hvad der vedkom Lampernes og Fyrapparatets Behandling og Renholdelse.

Det var ikke tilladt Besætningen at have Samkvem med noget forbisejlende Skib, undtagen dette var nødstedt. Fyrinspektør Henne vilde gerne have denne Bestemmelse lempet, men fik ikke Medhold heri. Derimod henstillede han til Kollegiet, at Skipper og Styrmand fik Paalæg om at sørge for, at Mandskabet saavidt muligt holdtes i regelmæssig Beskæftigelse og i fornøden Bevægelse for at undgaa Skørbug og andre Sygdomme. De burde derfor have Lov til at fiske baade fra Fyr-

skibet og dets Fartøjer, ikke alene til eget dagligt Brug, men ogsaa til Nedsaltning og Tørring, men under den Betingelse, at de under optrækkende Uvejr i god Tid begav sig om Bord igen. Disse Regler blev gennemført. Hverken Dag eller Nat maatte Skibet være uden Mandskab paa Dækket. Saalænge Fyret brændte, maatte der aldrig være mindre end to Vagthavende og om Dagen i det mindste en Mand, som holdt fornøden Vagt og Udkig.

Det var ikke uden Vanskelighed at skaffe fornøden Mad til Besætningen om Bord paa et Skib, der stedse laa fast og aldrig naaede Havn. Til Vandbeholdningen hørte oprindelig en Tønde til 8 Tønder Vand, leveret af Skibsbyggeren, men da man mente, at dette var for lidt, idet det var nødvendigt at have Vand til 6 à 8 Ugers Forbrug, blev der anskaffet endnu en Vandtønde af samme Størrelse. Det var et Problem, hvordan man skulde skaffe godt Smør til Fyrskibet. Toldinspektør Stockfleth blev forespurgt, om der fra Læsø kunde skaffes ca. 42 Pund om Maaneden. Det kunde der ikke; derimod kunde der leveres godt Smør fra en paalidelig Mand i Sæby til en Pris af 14 eller 16 Skilling pr. Pund, en Fjerding pr. Maaned eller i mindre Kvanta. Det maatte være fra de bedre Bøndergaardene, ikke fra Herregaardene, der vilde have 26 Skilling pr. Pund. Dengang var den danske Smørproduktion af langt ringere Kvalitet end i vore Dage. Bedst var Smørret fra Herregaardene med deres større og mere regelmæssige Produktion, fra Bøndergaardene var det ofte daarligt og lidet holdbart. Det bestemtes da, at Fyrskibet skulde have sin Smørforsyning til den første Maaned med sig, og at Heinn fik Bemyndigelse til siden at indkøbe Smør paa den nævnte Maade.

Skibets Proviant blev iøvrigt udleveret fra Søetatens Proviantgaard, hvorefter der senere fra Generaltoldkamret skete Afregning med Admiralitetet. Man benyttede Søetatens Spisereglement, og Provianten for 10 Mand i de første syv Maaneder, indtil Stationstiden udløb d. 21. Dec. 1829, omfattede følgende Madvarer:

1 Sk \bar{u} 12 l \bar{u} røget Flæsk pr. Sk \bar{u} ¹¹	44	Rdl.	72	Sk.	ialt	71	Rdl.	58	Sk.
1 Sk \bar{u} 8 l \bar{u} saltet Oksekød pr. l \bar{u} ¹¹	2	„	17	„	ialt	60	„	92	„
15 l \bar{u} Lammekød pr. Td.	16	„	32	„	ialt	17	„	48	„
6 l \bar{u} Smør pr. Td.	44	„	14	„	ialt	18	„	88	„
1 Td. 1 Sk \bar{u} 4 Otk. Byg- gryn ¹¹ pr. Td.	4	„	53	„	ialt	5	„	39	„
2 Td. Ærter pr. Td.	2	„	22	„	ialt	4	„	44	„
2 Td. 5 l \bar{u} fint haardt Brød pr. Td.	7	„	5	„	ialt	17	„	61	„
9 Td. 5 l \bar{u} ord. haardt Brød pr. Td.	4	„	50	„	ialt	42	„	91	„
18 Td. 4 Dalers Øl pr. Td.	4	„	32	„	ialt	78	„		
170 Potter Brændevin pr. Pot			26	„	ialt	46	„	4	„
24 Potter Eddike pr. Pot...			17	„	ialt	4	„	24	„
5 Otk. Lyneborg Salt pr. Td.	11	„			ialt			50	„
16 \bar{u} Svedsker pr. 100 \bar{u}	11	„	82	„	ialt	1	„	86	„
80 \bar{u} Sirup pr. 100 \bar{u} ...	9	„			ialt	7	„	19	„
Ialt								377	Rdl. 32 Sk.

Da Fyrskibet naturligvis ikke om Bord kunde rumme al denne Proviant, maatte der skaffes Udveje herfor i Land. Oprindelig havde det været Tanken, at der skulde have været Proviantrum m. m. for Fyrskibet i samme Kompleks som det projekterede faste Fyr, men da dette ikke blev til noget, købte man for en Sum af 150 Rdl. til dette Brug et Hus i Østerby, som tilhørte Toldinspektør Stockfleth. Det havde ogsaa været Tanken at indrette en Sygestue, men efter Kommissionens Forslag besluttede man at bemyndige Skipperen til i det enkelte Tilfælde at skaffe Husly og Pleje for den syge i Land.

¹¹ 1 Skippund (Sk \bar{u}) havde 20 Lispund (L \bar{u}) á 16 \bar{u} .

1 Tønde = 8 Skæpper = 32 Fjerdingskar = 64 Ottingkar.

Iøvrigt blev de syge ogsaa sendt til Hospitaler i Land, bl. a. til Øresundshospitalet i Helsingør.

Kort Tid, før Fyrskibet var ekviperet, afgik dets Fortøjning til Skibets Station. Den omfattede to svære Ankre og en lang Kætting, hvortil Fyrskibets egen Fortøjning skulde befæstes. Fortøjningen transporteredes paa en af Flaadens Nordbaade, anført af Skipper Ravn. Det var en hel Ekspedition under Ledelse af Kaptajnløjtnant Aschehoug og med Deltagelse af Fyrskibsfører Heinn og tre Mand af Fyrskibets Besætning. Udlægningen fandt Sted d. 15. Juni og udførtes tilfredsstillende. Ved Hjælp af to Baade fra Læsø og Nordbaadens egen Besætning lykkedes det Aschehoug at faa Ankrene anbragt i en passende stiv Fortøjning paa det Sted, han efter sin Opmaaling i 1827 havde anbefalet Kommissionen, og som denne ogsaa havde foreslaaet. Det laa omtrent 2000 Alen i Syd, 69° Øst fra Trindelen paa haard Sandbund og i en Dybde af 7 Fod ved daglig Vande. Nordbaaden havde ikke haft nogen Bøje eller Bøjereb med, hvormed Aschehoug kunde markere Stedet, skønt han i Forvejen havde anmodet herom. Da det gode Vejr imidlertid maatte benyttes, brugte han, hvad han havde for Haanden, og nedlagde da OSO Vageren ved Trindelen i Kættinernes Sammenføjninger, saaledes at man ved at optage denne i Vagertovet kunde ophale Heksen. Vageren og dens Trosse var i god Stand, men skønt det paa denne Aarstid var yderst sjældent, at Vageren drev bort, henstillede Aschehoug dog til Kollegiet, at man skyndte sig meget med Udlægningen af Skibet, da der kunde indtræffe noget uberegneligt. For at sikre Fyrskibet bedst muligt mod Storme af NNV havde Aschehoug udlagt Fortøjningen i en Linie ONO—VSV, for at begge Ankrene kunde bære, naar en saadan Storm kom op, som erfaringsmæssigt gav den sværeste Sø paa Trindelen.

Den megen Omtanke og Omhu var dog forgæves. Den 2. Juli indberettede Krigsraad Stockfleth fra Læsø, at Vageren var borte, skønt han d. 30. Juni havde set den paa Plads, og da der ingen Storm havde været, formodede han, at svenske Fiskere havde forsøgt at lette Vageren og derved havde brækket Stammen.

Hen i Juli Maaned var Fyrskibet færdigekviperet og klar til Afgang, ca. 4 Maaneder senere end beregnet. Den 11. Juli Kl. 8 Morgen kastedes Fortøjningerne paa Holms Plads. Skibet blev varpet gennem Knippelsbro og op gennem Havnen, stod Kl. 14½ ud gennem Bommen og ankrede Kl. 15 tværs for Trekroner. Den følgende Dags Morgen Kl. 4 lettede Fyrskibet, satte Sejl og gik for en sydøstlig Vind mod Helsingør, som passeredes Kl. 10. Ved Middagstid var man ved Nakkehoved, og den 13. om Morgenen fik man Læsø i Sigte. Det var Regn og tyk Luft, og Skibet slingrede meget paa Grund af sin store Last. Det havde jo 6 Maaneders Proviant og 3 Maaneders Vandbeholdning om Bord. Kl. 9½ gik man for Anker paa 4½ Favne Vand, hvorpaa der løsnedes Skud for Lodsens, der kom om Bord, desværre med Meddelelse om, at Vageren i Fortøjningen var borte. En større Eftersøgning begyndte nu, foretaget af Fyrskibet selv med Støtte af to Baade fra Læsø med 10 Mands Besætning under Anførsel af Stockfleth. Arbejdet var forgæves. Fortøjningen kunde ikke findes. Der blev siden af Fyrskibet og af andre energisk ledt efter den med Dræg og Strygetove, en Ducør blev udlovet til den, der fandt den. Arbejdet var vanskeligt, da Tovværk og Dræg sprængtes i den urene Bund. I Begyndelsen fortøjedes Fyrskibet da ved Hjælp af sin egen Fortøjning, og en Maaned senere fik det fra København et brugt Anker og en brugt Kætting, og fra d. 12. Aug. laa det vel fortøjet paa sin Station. Iøvrigt var det gaaet meget godt hidtil. Vejruderne havde været venlige, og trods den mangelfulde Fortøjning var Skibet ikke vejet fra sin Plads.

Natten mellem 14. og 15. Juli tændtes Fyret for første Gang. En Uge forinden var der udsendt officiel Bekendtgørelse om Udlægningen. Det fremgaar af denne, at Skibet havde de samme Kendetegn, som de senere udlagte danske Fyrskibe. Dets Sider var malet røde med et hvidt Kors. Selve Fyrinstallationen havde 9 Lamper med Reverber. Den var anbragt paa Stormasten i Almindelighed 20 danske Fod over Vandfladen, i usædvanlig høj Sø dog indtil 30 Fods Højde. Ligesom de danske Kystfyr vilde Fyret i Stationstiden før Paaske og efter

Udskrift af „Trindelen“s Fyrjournal for Natten mellem 25. og 26. Oktober 1829.

Aar og Datum 1829	Fyret		Vind og Kuling	Veirligt og Luftens Beskaffenhed samt Tiden og Forandringerne	Hvorledes Lamperne have brændt og hvorlangt Fyret omtrent var synbart	Klokkeslettet til hvilken Lygterne ere omskiftede og den dertil medgaaede Tid	De Vagthavendes Navne og deres Vagtrid	Olie		Væger Stkr.	Anmærkning
	tændt Aften	slukt Morgen						Pot.	Pægle		
Natten imellem d. 25. og 26. Octobr.	5 T 20	7 T 10	West a W N W Jevn Kuling heele Natten	Blandet Luft hele Natten	Lamperne brænte godt og Fyret sigtbart omtrent 1 $\frac{1}{2}$ Miil	Kl. 12 M. N. omskiftede Lamperne hvortil medgik 6 Min.	Andreas fr. 5 T 20 til 12—15 Jørgen fr. 12—15 til 7—10	3	$\frac{3}{4}$	”	Heiste Fyret til 2 $\frac{1}{2}$ Fod

De Vagthavende d. 25. Oct. 1829 om Aftenen fra 8—12 vare følgende: Styrmanden, Lampepasser Andreas og Matros Erich Poulsen.

Styrmand: Frid. Carl Smith (sign.).

Fyrpasser: Andreas Andersen (sign.).

Matros: Erik Paulsen (sign.).

Mikkelsdag brænde fra en halv Time efter Solens Nedgang indtil dens Opgang og fra Paaske til Mikkelsdag fra en Time efter Solnedgang til Solopgang. I tæt Regn og Taage ringedes der vedvarende med Skibsklokken i 10 Minutter med mellemliggende Pavser paa 5 Minutter. Om Dagen vajede et rødt Flag og i Stormvejr en rød Gøs paa Fokkemasten. Stations-tiden angaves til Perioden fra 1. Marts til 21. December, forsaavidt ikke tidligere indtræffende Frost eller andre Uheld nødte Skibet til forinden at gaa til Vinterhavn.

Da det naturligvis var nødvendigt til enhver Tid at kunne holde Rede paa alle Tildragelser om Bord, indførtes som paa andre Skibe en Journal. I denne Fyrjournal opførtes det forefaldende i det Omfang, som maatte være fornødent for senere opstaaende Tvivlsspørgsmaal, som det fremgaar af omstaaende Eksempel fra Natten mellem d. 25. og 26. Oktober.

Det var naturligvis nødvendigt at have Kontakt mellem Fyrskibet og Læsø, forsaavidt man fra Skibet havde Brug for Assistance fra Land. Da der ikke paa Forhaand af Kollegiet var truffet Foranstaltninger i saa Henseende, hvad der i og for sig er bemærkelsesværdigt, indførte Toldinspektør Stockfleth og Fyrskibsfører Heinn efter Hjørring Amtmands Forslag et særligt System efter indbyrdes Forhandling. Hvis Fyrskibet hejste to Flag fra Stortoppen, betød det, at der straks skulde sendes en stor Baad med 8 Sømænd til Hjælp for indtræffende Hændelser. Denne Hjælp kunde senere udstrækkes til en stor Baad og en Jolle med ialt 16 à 18 Mand, det største Antal, som man ventede at have Brug for. Et enkelt Flag angav derimod, at der skulde udsendes en Jolle med 3—4 Mand for at hente Breve eller andet, hvad Skipperen ønskede ilandbragt. Den megen Hjælp fra Land var i Begyndelsen noget kostbar. Denne Ordning var Resultatet af, at Toldinspektør Stockfleth i Oktober 1829 havde maattet sende to Baade med 16 Mand ud til Fyrskibet, da dette var drevet en Smule. Aarsagen var den, at det østlige Anker havde løsnet sig og havde pløjet et Stykke. Det blev nu lettet og udbragt paa ren Sandbund, hvorefter Skibet paany blev forsvarligt fortøjet. Stockfleth var utilfreds med Læsøboernes Krav. Han havde til dette Arbejde maattet

slutte Akkord om en Betaling af 2 Rdl. pr. Mand og to Mands Betaling for en Baad, og foreslog derfor, at der gennem Amtet gaves ham Bemyndigelse til hos Lægds mændene at kunne forlange det Antal Sølmitter, som var fornødent til Fyrskibets Hjælp, ligesom han bad om, at to af de største Baade paa Læsø maatte rekvireres og Betalingen bestemmes af Amtet. For en Baad med tre Mands Besætning, som hver 14. Dag skulde bringe Vand og Forfriskninger om Bord, havde man forlangt 10 Rdl. pr. Tur, hvad han dog havde faaet tinget ned til 5 Rdl. Amtmanden bemærkede hertil, at Lodserne ved et givet Signal var pligtige at møde til Fyrskibets Hjælp, og saafremt Skibet var i Fare, var Befolkningen som Helhed og Baadecjerne og Bjergerne i Særdeleshed ligeledes pligtige at yde Assistance, og Amtmanden mente ikke, at det ved et særligt Signalsystem vilde volde Vanskelighed at klare dette i Overensstemmelse med Anordningerne og efter Amtets Bestemmelse. Udover saadanne særlige Tilfælde maatte Amtet anse det for betænkeligt at paalægge Sølmitterne eller Bjergerne Pligtarbejde, og Amtmanden kunde desuden heller ikke indse, hvorfor Fyrskipperen ikke selv kunde sende sin Baad i Land efter Proviant, hvilket han maatte siges at være nærmere til end Stedets Beboere. Efter dette blev det omtalte Signalsystem indført, efter hvilket Stockfleth og Heinn fastholdt Nødvendigheden af, at man fra Land ogsaa besørgede de smaa Transporter af Breve og Proviant. Det fremgaar ikke af Sagen, hvorfor man ikke kunde benytte de to Joller dertil, som hørte til Fyrskibets egen Udrustning, men Fyrskibets Besætning har vel været anset for at være for lille til at kunne klare disse Transporter.

Skibet var efter sin Konstruktion velegnet til sit Formaal. Efter en svær Storm i August 1829 indberettede Fyrskipperen, at Skibet var meget mageligt paa Søen undtagen, naar det paa Grund af stærk Storm, hvilket jævnlig indtraf, laa tværs for Søen, da det tog svære Overhalinger. Søen kom tit over Dækket, og han maatte skalke alle Luger. Han maatte nedfire Fyrapparatet, fordi tre af Lamperne var sat ud af Skrueerne, som sad paa Lanternens Side. Han var nødt til at tage Lanternerne

op og ned ad Kahytstrappen, fordi det var det eneste Sted, som var fri af Søen. Skibet blev mageligere i Søen, efter at en Del af Ballasten blev flyttet fra Skibets Bund og lagt i Underkøjerne i Folkerummet. Natten til 28. Nov. 1832 var Fyrskibet ude for en frygtelig Storm, hvorunder det led meget. Bagbords Klyds, hvorigennem dets Fortøjning, „den store Tømme“, laa, blev knust. Røghætten til Kabysen blev ituslaaet af en Braadsø. Stormen var saa voldsom, at den kastede det Bagbords Anker ind paa Fordækket. Skibet blev aldeles bordfyldt, men da alle Portene var aabne, blev det snart fri for Vand igen, saaledes at Vandet ingen videre Skade forvoldte paa Dækket. Da Stormen Kl. 2 om Morgenen var paa sit højeste, var der 12 Tommer Vand i Skibet. Ved Daggry viste det sig, at Vandet kom ind gennem Bagbords Klyds. Stormen vedvarede i 62 Timer. Ved saadanne Lejligheder havde Besætningen god Gavn af de gode Sejldugskavajer og Vadestøvler, som de havde faaet udleveret, og Heinn udtalte derfor Mandskabets Tak for disse. Ved saadanne Lejligheder hændte det ogsaa, at Skibet blev slaaet ud af sin Station, ligesom det undertiden blev tvunget til at søge Havn, som Regel Helsingør, som f. Eks. i April 1834, da Skibet i en Stormvejrnsnat ved klodsrebet Sejl fik brækket sin Skonnertgaffel og ikke kunde holdes krydsende og derfor maatte gaa Syd paa.

Fyrskipperen fik saaledes Tid efter anden god Brug for den Konduite og Aandsnærværelse, han var bekendt for. Natten til den 1. Sept. 1829 var den preussiske Bark „Colbatz“, ført af Skipper Meyer, kommet paa Grund paa Trindelen. Kun ved Hjælp af Fyrskibets Besætning lykkedes det efter 5 Timers haardt Arbejde, under hvilket en Del Bjælker af Barkens Last blev kastet i Søen, at bringe „Colbatz“ flot igen. Kaptajn Meyer spurgte om Prisen for denne Ulejlighed, men fik af Heinn det Svar, at det ikke kostede noget. Fyrskipperen fik alligevel udbetalt en Anvisning paa 80 Rdl. paa Huset van Deurs i Helsingør. Han uddelte deraf 5 Rdl. til hver af Besætningen samt 10 Rdl. til Styrmanden. I September 1830 var der en engelsk Brig, „Margaret“, ført af Kaptajn Scott, som stod fast paa Trindelen. Fyrskibets Fører og Besætning

traadte til. 200 Tons Hvede af Briggens Ladning kastedes i Søen, 950 Tons Hvede blev udlosset og ført i Land, hvorefter Briggen blev halet af Grunden ved Hjælp af to udkastede Ankre, i hvilket var fastgjort en Kæde med et svært Kabeltov i Enden. Kaptajn Scott udtalte bagefter sin Erkendtlighed overfor den ydede Hjælp, ligesom han overfor Kollegiet frembar sin „Taksigelse for en Indretning, der er til saa stor Nytte for den Søfarende“.

Fyret brændte tilfredsstillende. Nu og da indkom dog Klager. Skipperen D. Kunde af Colberg indsendte i Sept. 1829 Klage over, at Fyret i 7. September Kl. $7\frac{3}{4}$ om Aftenen ikke var tændt, skønt det burde være tændt Kl. $7\frac{1}{2}$. I Fyrskipper Heinns Erklæring herom meldte han, at han paa Grund af overtrukket Luft ikke havde kunnet observere Solen i 7 Dage. Hans Ur havde da muligvis gaaet 10 à 12 Minutter for langsomt, mens Anmelderens maaske havde gaaet lidt for stærkt. Mindre Hold var der i en Anmeldelse fra Skipper Brincken af Arkangelsk om, at Fyret d. 25. Okt. samme Aar om Aftenen Kl. 9 havde været meget vanskeligt at se. Heinn indsendte den paa S. 91 gengivne Udskrift af Fyrjournalen, efter hvilken Fyret blev tændt Kl. 5,20. Krigsraad Stockfleth meddelte pr. Brev, at der ikke fra Læsø var set nogen Fejl fra Fyret, og at det derfor var udenfor al Tvivl, at Fyret havde brændt upaa-klageligt. Det samme bekræftedes med Ed af Styrmanden og de to vagthavende, ligesom nogle Lodser paa Læsø afgav Udsagn i samme Retning. Der var derfor heller ikke anden Forklaring end, at Klageren maatte have befundet sig i større Afstand fra Fyret, end han havde troet. Da Fyrskipper Heinn i Bevidstheden om sin Aarvaagenhed havde ytret Bekymring overfor slige Klager, indstillede den nye Kanal-, Havne- og Fyrinspektør, Kaptajnløjtnant Leth, der i 1829 havde efterfulgt Henne i Embedet, at Heinn maatte blive tilkendegivet Kollegiets Tilfredshed saavel i Anledning af hans Oplysninger om denne Sag, som især med Hensyn til hans hidtil udviste Iver og Dygtighed som Kommanderende af Fyrskibet. Det skete da ogsaa samtidig med, at Klageren fik Underretning om, at Klagen var modbevist.

Skønt Vinteren i 1829 indtraf tidligt, forblev Fyrskibet dog paa sin Station lige til 21. December. Vejret var denne Dag saa haardt, at 4 Mand med Lodsjolle fra Læsø kun med Livsfare kom om Bord. Det var umuligt at medtage Fortøjningen, men Skipperen forsynede Kæden med fire Bøjer for til Foraaret at kunne finde den igen. Kontrær Vind og Is nødte Heine til at søge Vinterhavn i Jylland i Stedet for i Helsingør. Under en vanskelig Sejlads, hvorunder man havde været meget besværet af Isen, og under hvilken Skibets Storbom knækkede, hvorved en Mand af Besætningen kom til Skade, naaede Fyrskibet d. 22. Decemder til Hals, hvor det blev indiset et lille Stykke oppe ad Limfjorden og den følgende Dag blev fortøjet ved Blødens Fortøjningspæle. Det følgende Aar var det ogsaa nær gaaet galt. I en frygtelig Storm af NO og O d. 13. Dec. 1830 kom Fyrskibet i Drift. Man lod Skibets Anker gaa, men blev nødt til at stikke saavel Fortøjningskæden som dette Anker fra sig; i Forvejen lod man det andet Skibsanker med Tov falde, men efter afholdt Skibsraad blev Tovet kappet, Kæderne blev forsynet med paastukne Bøjer, og Skibet søgte nu Havn ved Frederikshavn. En af Mandskabet fik ved den Lejlighed Koldbrand i Fødderne og en anden ophovnede Ben af Kulde og Fugtighed. Efter en Ugestids Ophold i Frederikshavn afrejste Skibet til Helsingør, der jo var beregnet som Fyrskibets normale Overvintringshavn. Ogsaa denne Rejse var svær. I en Storm mistede Skibet sin Jolle, og ved Ankomsten til Helsingør indlagdes 3 Mand paa Hospitalet.

Livet gik iøvrigt sin jævne Gang paa Fyrskibet. Foruden at bruge sin Konduite og handle efter bedste Overbevisning i indtrufne Situationer og ellers klare Dagliglivet paa bedst mulig Maade, maatte Fyrskipperen regne med, at man inde i Kollegiet havde nøje Indseende med, hvad der skete paa hans Domæne. I 1831 fik han Revisionen paa Halsen for sit Forbrug. Aarsforbruget havde omfattet bl. a. 13 Bundter Merling, 10 Bundter Hyssing, 8 \mathring{w} Sejlgarn, 6 \mathring{w} Takkelgarn, 10 Lispund Værk, 100 Potter Olie, 4 Lispund Lys, 28 Tønder Sten-

kul og $6\frac{1}{4}$ Favn Brænde, og han blev derfor paalagt at udvise den størst mulige Økonomi.

Heinns Svar giver et lille Indblik i det daglige Arbejde paa Fyrskibet, udover selve Pasningen af Fyret og Vagterne, som Fyrjournalen fortæller om. Han siger, at Merling og Hyssing for det meste var brugt til Bindsler ved Skibets Takkelage og Chalupens Istandsættelse, til Kantning af Kabeltove og til Fiskegarnene samt til at takle og katte Tovværk, til Reparation af de gamle Sejldugskavajer, til Forfærdigelse af nye Klydsække, Grønt- og Kødsække, Kødklæde og Sejldugs-Hvilere til Giggen. De ti Lispund Værk var for en Del brugt til Skibets Dæk, en Del blev aarligt brugt til at tørre Vand og Os af Lamperne, inden Hørblaarene blev brugt. En Del Værk var ligeledes anvendt til Masteskinnernes Pudsnings, saaledes at de anførte 10 Lispund Værk ikke vilde være tilstrækkeligt, hvis der ikke blev plydset en Del kasseret Tovværk om Bord. De 100 Potter Olie, hvoraf der ved Uheld i Stormvejr var udlækket 17 Potter, var forbrugt til tre Lamper, hvoraf to brændte hele Natten igennem, den ene i Lamperummet, den anden i Folkelukafet for, at man derved hurtigt kunde faa en Lampe tændt og for andre mulige Hændelser, der kunde tilstøde Fyrskibet om Natten. De 4 Lispund Lys, som var forbrugt til Kahytten, var ganske vist meget, men det hændte ofte, at man ikke kunde have Kappen af Skyligtet og derfor blev nødsaget til at brænde Lys om Dagen i Kahytten, og undertiden ogsaa om Natten i Stormvejr for at Skipperen altid kunde være belavet paa Uheld. De 28 Tønder Stenkul og $6\frac{1}{4}$ Favne Brænde var for største Delen brugt til Kakkellovne, mest dog til Ovnen i Lamperummet, der maatte være varmt Dag og Nat for at Olien ikke skulde størkne. Der forbruges ikke mere Brændsel i Kahytten end i andre søgaaende Skibe. Ogsaa i Oplægningstiden blev der forbrugt en Del Brændsel for at tørre og holde Skibet varmt indenbords, og Heinn ved i det hele ikke af, at der er forbrugt Ildebrændsel til Unytte om Bord. Heinn sluttede sin Indberetning med en Henstilling om, at Kaptajnløjtnant Leth maatte faa Sagen til Udtalelse, da Revisionen naturligvis ikke kunde have den fornødne Kundskab til at bedømme Forbruget. I sit

Udsagn fulgte Leth ganske Fyrskibsføeren, idet han erklærede hans Indberetning for tilfredsstillende.

Et Skib, der var saa udsat for Vind og Strøm som et Fyrskib, der ligger i et farligt Farvand, maatte naturligvis stadig være under Tilsyn, mindre Reparationer var hyppigt nødvendige, større nu og da paakrævede. I Vinteren 1831—32 fik Fyrskibet nyt Vaterbord i Bagbords Side, Røsterne blev aftagne og efterset, og Røstjernene forlængedes saaledes, at Boltene kunde fastgøres til Barkholtet. Den følgende Vinter led det som nævnt en større Skade i en Novemberstorm. Den hidtil største Reparation fandt Sted hos Skibsbygmester Løve i Helsingør i Vinteren 1835—36. Ved denne Lejlighed blev der ogsaa anskaffet nyt Inventar. Heinn tilsaa Arbejdet, og her blev man for en Gangs Skyld meget utilfreds med ham. Fyrinspektør Leth indberettede den 2. Marts 1836 til Generaltoldkamret, at Heinn ikke har haft den Konduite eller været saa sparsommelig, som han burde. Det var lykkedes Leth, omend ikke uden Vanskelighed, at faa Regningskravene nedsatte fra 2600 Rdl. til 2431 Rdl. Det ser ikke saa graverende ud, men ikke desto mindre finder Leth sig dog foranlediget til at afslutte sin Indberetning med følgende Salut: „Jeg har desaaarsag uventet fundet Anledning til alvorligen at irettesætte Fyrskipper Heinn, ligesom jeg og finder det nødvendigt med Hensyn til Fremtiden, at han af det høje Kollegium faar en skarp Erindring for hans udviste Mangel paa Oeconomie ved Besørgelsen af Skibets Reparation“. At Heinn iøvrigt var meget pligtopfyldende vidste man særdeles vel. I den første Sommer, Fyrskibet var udlagt, var han ikke en eneste Gang i Land paa Læsø. Det følgende Aar gik der mere end fire Maaneder hen i Stationstiden, før han forlod Skibet, og han blev gentagne Gange ved Aarcts Udgang af Kollegiet anbefalet „til allerhøjeste Naade“. Senere hen blev hans Helbred svækket. 1835 laa han længe syg paa Frederiks Hospital, angrebet af en Hjerneblødning. Ogsaa blandt Mandskabet var der Sygdom, ligesom Styrmand Smith havde Gigt i Fødderne, saa han ikke kunde gaa. Han førte dog Kommandoen i den syge Skippers Sted, og der blev antaget en Styrmand „ad interim“ ved Navn Brønnum,

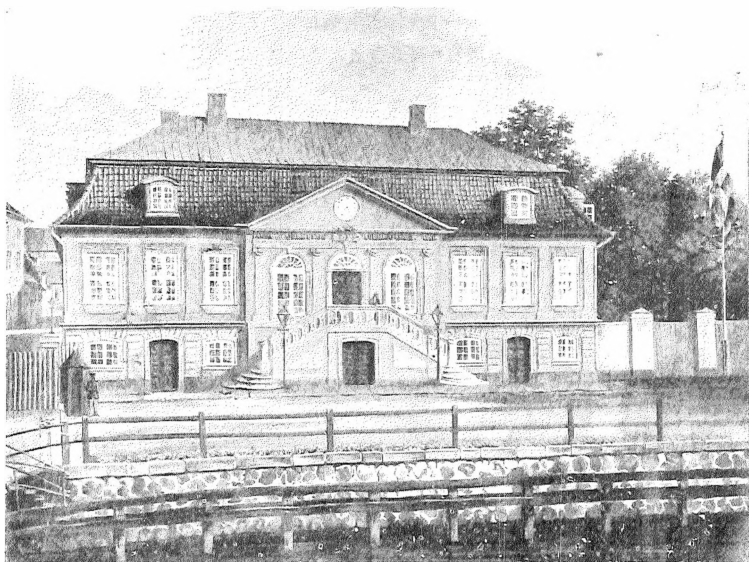
men det følgende Aar maatte Smith paa Hospitalet. Han blev indlagt paa Øresundshospitalet i Helsingør, hvor han laa i tre Uger, men kom sig. Derimod blev Fyrskipper Heinn paany angrebet, og d. 22. Maj 1837 afgik han ved Døden af en ny Hjerneblødning. Hans Enke Trine Heinn sad i yderlig smaa Kaar. Nogen Pensionering af hende kunde der ikke være Tale om, da hendes Mand ved sin Udnævnelse i 1829 blev hyret for et enkelt Aar og vist nok ikke siden fik fastere Ansættelse. I sin Armod søgte hun Kollegiet om Hjælp, hvorefter hun fik tilkendt den kolossale Sum af 15 Rdl. til Hjælp til sin Mands Begravelse.

Styrmand Smith overtog nu Kommandoen paa Fyrskibet. Han beholdt dog ikke længe Styret paa det gamle Skib. 1836—37 byggedes et nyt Fyrskib, ikke meget forskelligt fra det gamle, som gennem det forløbne Aar havde vist sig velegnet til sit Formaal. Det nye udlagdes paa Trindelen i Juli 1837, hvorefter Smith og det gamle Fyrskibs Besætning overførtes til det nye. Fyrskib No. 1's Saga var dog ikke dermed ude. Det blev underkastet en Reparation og derefter i Oktober 1837 udlagt i Drogden. Dets Fyrkarakter og Udseende forblev ganske det samme, men der indtraadte den Forskel i dets Funktion, at Lodserne fra Dragør blev stationeret om Bord for tidligere at kunne møde de Skibe, der havde Brug for Lods, især de der kom fra Østersøen. Skibet var foreløbig udlagt i Drogden til 1852, dernæst laa det i Læsø Rende i Aarene 1852—56. Efter at have været i Reserve i Perioden 1856—63 udlagdes det paany 1863—65 i Drogden og senere 1868—76 sammesteds. I 1876—81 var det igen i Reserve, hvorefter det blev ophugget. I 1868 blev det forsynet med Blinkapparat, som det første danske Fyrskib, der viste Blinkfyr.¹²

Det faste Fyr paa Læsø, som saa kraftigt havde været forlangt i 1829, lod meget længe vente paa sig. I Stedet sikrede man Farvandet udenom Læsø. Læsø Rende fik Fyrskib 1852, som nævnt Fyrskib No. 1. Det følgende Aar blev der udlagt

¹² Einar Blytmann og Rogert Fjeldborg: Det kgl. danske Fyrvæsen 1560—1927. Kbh. 1927, pag. 59.

Fyrskib paa Kobbergrunden Sydøst for Læsø. Paa Nordre Røner, hvor man i 1829 ønskede en Baaske opsat, indrettedes Fyr i 1880. I 1907 kom der Gasbaakefyr paa Kobbergrunden, hvorved Fyrskibet her blev inddraget, 1909 udlagdes en Lystønde paa 7 m Vand ved Silde-Røn Syd for Læsø. Først i 1922 rejstes der Fyr paa Syr-Odden, og da Læsø Trindels Lys- og Fløjte-tønde blev udlagt 1923, var man efter et Aarhundredes Forløb naaet til en Afmærkning af Farvandet omkring Læsø, der var hensigtsmæssig og betryggende uanset fra hvilken Kant, man nærmede sig dette farlige Hjørne af Kattegat.



Maleri af Hans Andreasen: Øresunds Toldkammer.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

ØRESUNDS TOLDKAMMER

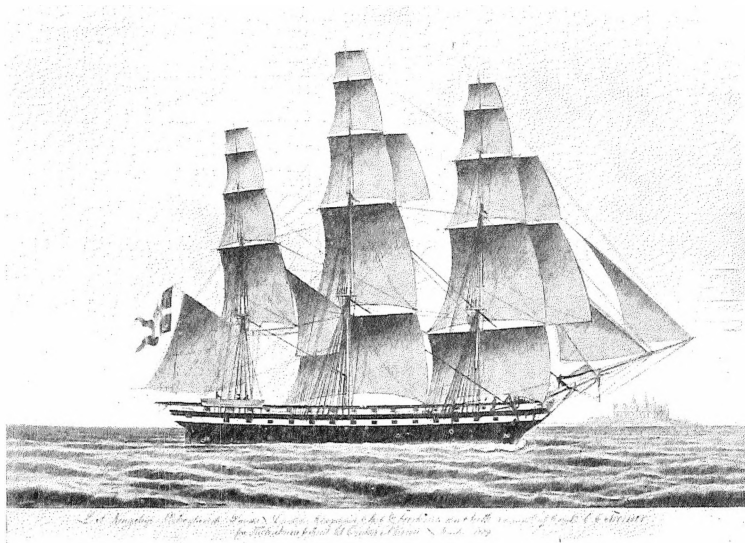
Denne smukke Bygning rejstes i 1740 som Administrationslokale for Øresundstolden. Den blev opført af Muremester Niels Basse og laa for Enden af Strandgade i Helsingør med Facade ned mod Havnen. Den omfattede 9 Fag. Over en 4 Alen høj Underetage i kraftig Rustika hæver sig den imponerende Beletage, med en Højde af 7 Alen. De midterste tre Fag er fremhævet ved den trekantede Fronton, ved de fire kapitælprydede Pilastre samt ved den høje Indgangsportal med den rundbuede Overdel, flankeret af to ligeledes rundbuede Vinduesfag. Mellem de øvrige Fag ses de flade Pilastre, der er saa karakteristiske for Barokkens og Rokokoens Bygninger. En Ornamentfrise under Frontonen bar Chr. IV's Navnetræk og Indskriften „Øresunds Toldkammer 1740“. Mansardtagets nederste Halvdel var dækket af blaa, glaserede Sten, dets øverste Del af Kobber. En bred Dobbelttrappe førte fra begge Sider op til Hovedindgangen. Bygningens smukkeste Rum var Direktionssalen, men der fandtes desuden et større Antal Kontorer. Til Bygningen hørte en Direktørbolig med Have, der ses i Billedet til højre. Til venstre skimtes Sofiegade. Pladsen foran Toldkamret var lukket af for almindelige dødelige og bevogtet af en Skildvagt. Bygningen blev nedrevet i 1859—60 paa Grund af en Havncudvidelse.

AGENT C. V. DUNTZFELT

C. V. Duntzfelt blev født i 1762 i Negapatam i Ostindien. Hans Far, der var Ingeniør i det hollandske ostindiske Kompagnis Tjeneste, forlod Moderen i 1764, efterladende Hustru og Søn uden Midler. En Slægtning, den senere Guvernør Ole Bie, tog sig af ham og skaffede ham 1774 en Plads som Reserveassistent i Trankebar, fra 1777 som Assistent i Frederiksnagor. Ved Siden af sin Embedsvirksomhed drev han i stor Stil privat Handel paa Ostindien og Europa og tjente gode Penge derved. I 1790 forlod han Tjenesten i Frederiksnagor for at bosætte sig i København, hvor han 1795 nedsatte sig som Grosserer. Paa Grund af sin Dygtighed og sit store Kendskab til den ostindiske Handel fik han hurtigt gode Forbindelser i danske Handelskredse, hvortil ogsaa hans Ægteskab med den formaaende Handelsmand Fr. de Connincks Datter Henriette C. i høj Grad bidrog. I 1790 blev han desuden ostindisk Konsulent ved Kommercekollegiet. I nogle Aar drev han især Handelsvirksomhed i Kompagni med sin Svigerfader, siden arbejdede de hver for sig. Duntzfelt var dristig og foretagsom. De franske Koalitionskrige gav gode Chancer for den danske Handel, og Duntzfelt udnyttede de forhaandenværende Muligheder. Han drev Assurance, Bankier- og Veksellererforretninger, men navnlig naturligvis Handelsvirksomhed. Han handlede især med Kaffe og Sukker eller andre Koloniprodukter. Varerne solgtes som Regel ved Auktion og til høje Priser. Men var Fortjenesten stor, var Risikoen det ikke mindre, ikke mindst fra de mange franske og engelske Kaperier, og Duntzfelt gik ikke af Vejen for dristige Foretagender. Skønt han ofte led store Tab, tjente han store Penge. Han var Tidens største danske Reder, ja vel den største i Norden, en Handelsfyrste af virkeligt Format. Han og hans Hustru førte stort Hus. Om Vinteren boede de i den Duntzfeltske Gaard i Amaliegade, senere i det Dehnske Palæ i Bredgade, om Sommeren først paa Ankersminde senere paa Ordruphøj. Trods de enorme Tab, Duntzfelt led ved Krigsudbruddet i 1807, formaaede han dog at holde sig oppe, og da han i 1809 døde under en Rejse til Paris, var han en af Landets rigeste Købmænd.



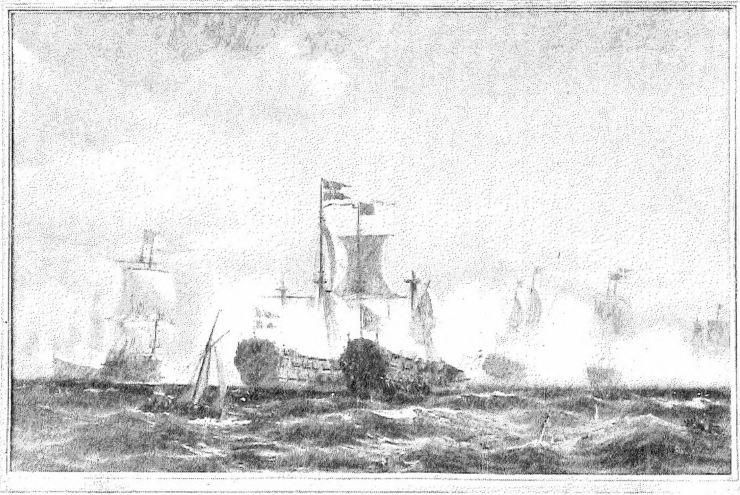
Pastel af Chr. Hornemann: Portræt af Agent C. W. Duntzfelt.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



Farvelagt Tegning af Jacob Petersen: Asiatick Kompagnis Skib „Frederik VI“. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

ASIATISK KOMPAGNIS SKIB „FREDERIK VI“

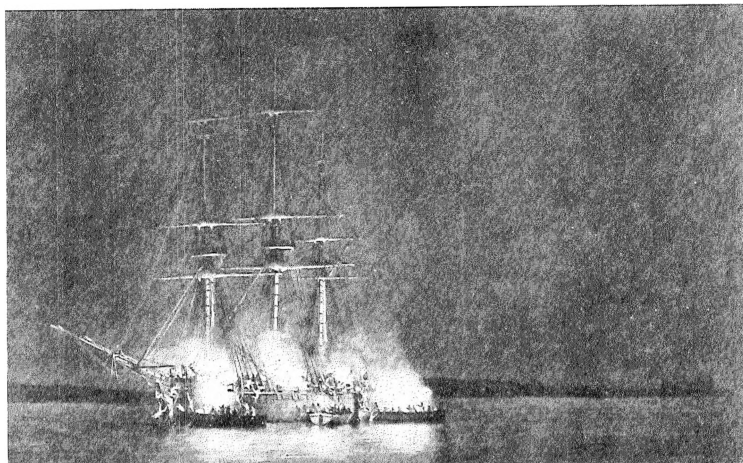
Dette Skib indkøbtes af Asiatick Kompagni fra Udlandet i Aaret 1800. Det kaldtes da „Christianshavn“ og under dette Navn gik det fire Gange til Kina med en Standsning mellem tredie og fjerde Rejse paa 12 Aar, fra 1807 til 1819, da Kompagniet paa Grund af Krigen med England laa fuldstændig brak. Paa dets fjerde Rejse fra 1819—21, var Digteren Poul Martin Møller med som Skibspræst. Han skrev paa dette Togt sit berømte Digt „Glæde over Danmark“ („Rosen blusser alt i Danas Have“). Efter Hjemkomsten fik det en tiltrængt Hovedreparation, der paa Grund af Kompagniets forarmede Tilstand hovedsagelig udførtes for Statsmidler, hvorfor det omdøbtes til „Frederik VI“. Under sit nye Navn foretog det endnu to Kinarejser, af hvilke den sidste, fra 1833—34, var Asiatick Kompagnis sidste Ekspedition. Skibet ses her afbildet under sit næstsidste Kinatogt under Kaptajn C. C. Tronier. Paa samtlige Togter udførte Skibet fra Danmark til Kina Varer for ca. 3 Mill. Rdl. og hjembragte for henved 4 Mill. Rdl. kinesiske Varer, hovedsagelig Te, Silketøj og Porcelæner.



Maleri af Fauherholdt: Slaget i Køge Bugt 1. Juli 1677.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

SLAGET I KØGE BUGT 1. JULI 1677

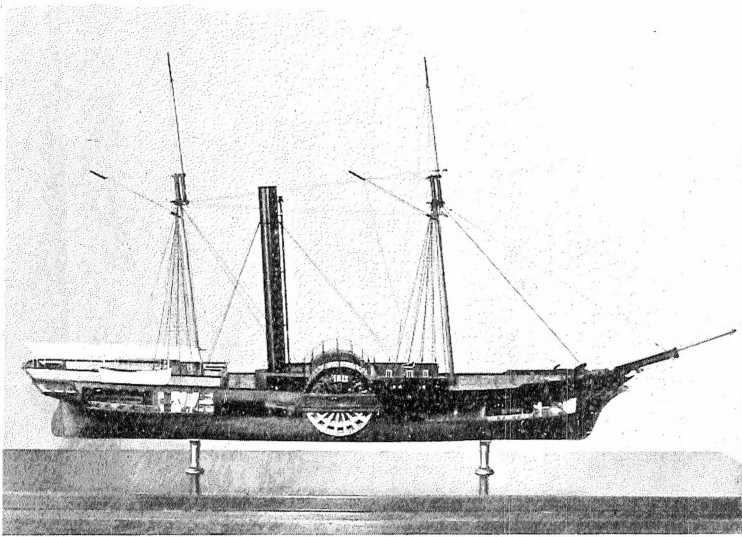
Under den skaanske Krig fik Danmark i Søkrigen Støtte af Nederlandene og den hollandske Admiral Tromp var øverstbefalende over de allierede Flaader. Krigens berømteste Slag blev dog udkæmpet under dansk Føring. Den 19. Juni 1677 var den svenske Hovedflaade under Henrik Horn stukket i Søen. Den 29. Juni laa den under Møen, mens den danske Flaade under Niels Juel var stationeret mellem Stevns og Falsterbo. Da Svenskerne i Materiel og Mandskab var Danskerne væsentligt overlegne, ønskede den danske Flaadecadministration ikke Slag, før Tromp var ankommet med sin Hjælpeflaade. Niels Juel var af en anden Opfattelse. Den 1. Juli om Morgenen styrede begge Flaader for en kraftig Østenvind mod Stevns Klint. Ved en glimrende Udnyttelse af de danske Skibes mindre Dybgaende og af Vinden, der efter Niels Juels Beregning slog om i Vest, lykkedes det Niels Juel at vinde en overlegen Sejr over den svenske Flaade, der mistede adskillige Skibe og mange Mænd, mens Niels Juel ikke tabte saa meget som en Baad paa Trods af flere alvorlige Faser under Kampen. Slaget i Køge Bugt er utvivlsomt den danske Flaades største Bedrift. Sejren sikrede Flaadens nationale Udvikling, ligesom den paa anden Maade blev af stor national Betydning.



Tuschtegning af Eckersberg: Fregatten „Cort Adler“ angribes 20. Aug. 1808 i Snekkerstenbugten. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

KAPERFREGATTEN „CORT ADELER“ ANGRIBES I SNEKKERSTENBUGTEN

Efter at Danmark ved Englændernes Overfald i 1807 havde mistet sin Flaade maatte Landet paa anden Maade søge at bekrige sine Fjender. En Mængde Kaperere blev udrustet. Ved Kaperbreve fik de Regeringens Bemyndigelse og Velsignelse til at forvolde Fjenden mest mulig Skade. Nogle raskc Fyre og Eventyrere fik derved Udløsning for deres Mod og deres nationale Følelser. De risikerede Liv og Lemmer, men vandt ofte store Formuer uden dog derfor at forvolde Englænderne altfor megen Afbræk. De fleste af Kapererne var Smaabaade, udrustede af Enkeltmænd eller af Aktieselskaber, enkelte af dem var dog større Skibe. Det største var Fregatten „Cort Adeler“, udrustet af et Interessentselskab og anført af den helsingørske Færgemand Jens Lind, „Fløjels Lind“ kaldet, en haard Hals og en Eventyrer, som i Kaperiet fandt sit rette Element. „Cort Adeler“ opererede i Sundet og havde gerne Station ved Helsingør. Den var Englænderne en Torn i Øjet. En mørk Aften d. 20. August 1808 blev Fregatten pludselig angrebet af tre Baade med ca. 150 Englændere om Bord. Takket være sit udpændte Entrenet og sin modige, aarvaagne Besætning blev Angrebet slaaet tilbage efter en haard Kamp. Allerede faa Maaneder efter mødte „Cort Adeler“ dog sin Skæbne, idet den blev skruet ned af Isen i Sundet foran København d. 11. Januar 1809.



Model af Hjuldampere „Iris“ af Aalborg, bygget 1842.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

HJULDAMPEREN „IRIS“ AF AALBORG

Dette Skib tilhørte Aalborgs første Dampskibsselskab, der oprettedes i 1840. Skibet var bygget i Aberdeen. Det maalte 79 Kommercclester og havde to Maskiner paa 150 H.K. Billedet viser en Model, som er udført til Søfartsmuseet efter Skibets Konstruktionstegninger. Den er oplukket i Siden, saaledes at man skimter Skibets Indre. Første Kahyt laa paa Hoveddækket agter. Den havde en større Herresalon, en mindre Damesalon samt en Separatkahyt. Forude var Lastrum samt anden Kahyt. I Vingehusene var Rum for Skibsofficerer, for Kabys, Retirader etc. Skibet blev modtaget med stor Begejstring af Aalborgenserne. Det sattes straks i fast Rute mellem København og Aalborg og mellem København og Aarhus. Det udholdt i Begyndelsen let Konkurrencen fra andre Dampskibe, bl. a. fra Hjuldampere „Caroline Amalie“, med hvilken det kom ind i en haard Takstkrig. Skibet indtjente mange Penge baade fra Passager- og Godstransporten og gav i 1840-erne gode Overskud. Det gav endog i 1848 27½ % til Aktionærerne. Siden kom det ud for en haard Konkurrence fra nyere Skibes Side, bl. a. H. P. Priors Dampskibe, og i 1857 maatte Selskabet indstille sin Virksomhed, hvorefter „Iris“ blev ophugget.

BERETNING

for

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har gennem Aarene kunnet glæde sig over en stærk Interesse fra Publikums Side. Denne Interesse har manifesteret sig ved talrige Gaver saavel af Museumsgenstande som af kontante Pengeydelse, fremkommet fra Institutioner eller fra Privatpersoner. En væsentlig Part af de Genstande, der findes i Museet, er tilgaaet som Gaver, og blandt disse maa adskillige betegnes som særdeles værdifulde og nyttige til Belysning af Udviklingen indenfor det Omraade, hvortil de hører.

Tid efter anden har den Tanke været fremme at skabe et Venneselskab, der havde til Opgave at støtte Museet især ved Indkøb af Genstande, det ellers vilde have vanskeligt ved at erhverve, men da vort Land jo er overmaade rigt paa Foreninger, og de økonomiske Forhold i de senere Aar snarere har opfordret den enkelte til at reducere det Antal Foreninger, i hvilke han var Medlem, har man hidtil vejet tilbage for at virkeliggøre denne Tanke.

Den økonomiske Udvikling forud for den nuværende Krig har imidlertid i særlig Grad ramt de Erhverv, der paa Forhaand maatte være interesserede i Opretholdelsen af Museet. Som Følge heraf har dets Indtægter i de senere Aar været nedadgaende, og da Krigen og især Begivenhederne i April 1940 i høj Grad forringede Rejsemulighederne her i Landet, blev Tanken genoptaget.

Der var mange, der mente, at de økonomiske Forhold umuliggjorde Selskabets Start foreløbig. Alt for mange Opfordrin-

ger udstedtes til den private Godgørenhed og Offervilje; at starte nu vilde være ensbetydende med, at Forsøget brød sammen, hvorefter Sagen vilde være saa meget vanskeligere at rejse paany.

Der var dog i Virkeligheden ikke noget Valg. Krigsforholdene angreb Museets Økonomi saa haardt, at man maatte frygte det værste, hvorfor Spørgsmaalet nødvendigvis maatte føres frem. Ideens Talsmænd stolede paa, at den stærke nationale Stemning, som Forholdene havde fremkaldt, og den Interesse for dansk Kultur paa alle Omraader, som gjorde sig saa stærkt gældende, ogsaa vilde føre denne Sag igennem. Dette Syn har vist sig at være rigtigt.

Efter Indbydelse fra Museet, afholdtes da et stiftende Møde Torsdag den 17. Oktober 1940 i Handelsministeriets Mødesal, ved hvilket Museets Bestyrelse mødtes med en Række Repræsentanter for de interesserede Erhverv, for Ministeriet og dets forskellige Embedsgrene under Handel og Søfart samt forskellige kulturelt interesserede Privatpersoner. Mødet lededes af Museets Formand, Departementschef Dalhoff. Museumsdirektør Klem redegjorde for Forslaget om Oprettelse af Venneselskabet, som motiveredes med den økonomiske Situation, i hvilken Krigssituationen havde bragt Museet. I Modsætning til de øvrige eksisterende Venneselskaber, der omfattede et mindre Antal Medlemmer, der hver især ydede et større Bidrag, var det Tanken gennem et lavt Kontingent at give Selskabet en bred Basis, ligesom man ved Hjælp af Selskabet ønskede at realisere en gammel Plan om Udgivelsen af en illustreret Aarbog for Museet, der kunde bringe gode og instruktive Artikler med Emner indenfor Museets Interessesomraade, og hvor der kunde bringes Oplysninger om de Genstande, der findes paa Museet og hvad dette iøvrigt arbejder med.

Tanken vandt god Tilslutning hos Mødets Deltagere. Efter en Drøftelse, i hvilken en Række Talere anbefalede Planen, blev Forslaget om Selskabets Dannelse enstemmigt vedtaget.

Dernæst forelagdes paa samme Maade Forslag til Vedtægter, udarbejdet paa Grundlag af andre Venneselskabers Love med forskellige Ændringer i Overensstemmelse med dette Sel-

skabs særlige Karakter. En Række Enkeltheder heri blev drøftet, hvorefter Forslaget vedtoges, idet den kommende Bestyrelse fik Bemyndigelse til i Vedtægterne at foretage visse Ændringer i Overensstemmelse med de Bemærkninger, der var faldne paa Mødet, og hvorom der var Enighed. Vedtægterne findes aftrykt i nærværende Aarbog.

Man gik dernæst over til Drøftelsen af den kommende Bestyrelse. Efter Vedtægterne omfatter denne syv Medlemmer, af hvilke Museets Leder er selvskrevet Medlem. Følgende fem valgtes: Borgmester P. Christensen, Helsingør, Overretssagfører V. Falbe-Hansen, Skibsreder Willie C. K. Hansen, Direktør, Civilingeniør C. A. Møller og Fyrdirektør, Kommandør P. E. B. Sinding. Samtidig bemyndigedes Bestyrelsen til at supplere sig med en Repræsentant for Handelen

Bestyrelsen har senere konstitueret sig med Skibsreder Willie C. K. Hansen som Formand og Museumsdirektør Klem som Kasserer og Sekretær. I Overensstemmelse med den givne Bemyndigelse har den anmodet Direktør F. V. Kraft om at indtræde som Repræsentant for Handelen, hvortil Direktøren har erklæret sig villig.

Bestyrelsen har i den forløbne Tid afholdt forskellige Møder. Man enedes om til en større Kreds af Personer, som kunde tænkes at ville tilslutte sig Selskabet, at fremsende en Henvendelse ledsaget af en Opfordring til Indmeldelse.

Henvendelsen, der udsendtes i April 1941, havde følgende Ordlyd:

„Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har i Sommeren 1940 fejret sit 25 Aars Jubilæum. Gennem disse 25 Aar er Museet vokset fra en lille Begyndelse paa 8 Rum til 30 større og mindre Lokaler i Kronborg Slots Stueetage og paa første Sal, omfattende ialt 2000 m² Udstillingsrum, hvortil kommer forskellige Lokaler til museumsteknisk Anvendelse. Samtidig har det udstillede Materiale fra en lille forskelligartet Samling udviklet sig til et betydeligt Museum med Tusinder af Genstande, fordelt i oversigtige Afdelinger og instruktivt opstillede, saaledes at den besøgende paa sin Vandring gennem Lokalerne paa en fornøjelig Maade modtager en nyttig Belæring om dansk

Handels- og Skibsfart samt Skibsbygnings Udvikling gennem Tiderne.

Museet er en selvejende Institution, der drives for private Midler i Forbindelse med et Statstilskud. Det er i væsentlig Grad skabt ved private Gaver, der, smaa som store, gennem Aarene i Tusindvis er tilgaaet Museets Samlinger. De økonomiske Omstændigheder, hvori vort Land for Tiden befinder sig, har angrebet Museets Økonomi meget haardt, ligesom man ogsaa i de kommende Aar maa regne med store Vanskeligheder. For at muliggøre Museets fortsatte kulturelle Arbejde og for tillige at skabe et værdifuldt Bindeled mellem Museet og dets mange Venner Landet over har en Kreds af interesserede sluttet sig sammen i et Selskab „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, som man indtrængende opfordrer Dem til at melde Dem ind i. Kontingentet er fastsat saa lavt, at de fleste vil kunne deltage. Aarsbetalende Medlemmer betaler mindst 5 Kr. Ved Indbetaling af mindst 100 Kr. kan man blive livsvarigt Medlem. Institutioner og Firmaer betaler aarligt mindst 50 Kr. De anførte Summer er Minimumsbeløb og kan efter Behag forhøjes, hvortil det gode Formaal i høj Grad opfordrer. Medlemmer har gratis Adgang til Museets Samlinger paa Kronborg, ligesom de modtager Museets illustrerede Aarbog, som bl. a. vil komme til at indeholde populærvidenskabelige Afhandlinger om Emner henhørende under Museets Interesseomraade, en nyttig, fornøjelig og belærende Bog, som enhver vil være glad for at have i sit Bibliotek.

I en for vort Land saa vanskelig Tid har Danske af de forskelligste Kredse og Anskuelser fundet hinanden i et frugtbart Samarbejde for Opretholdelsen af vort Samfundsliv og vor Kultur. Museernes Virksomhed er et værdifuldt og nødvendigt Led i dette nationale og kulturelle Arbejde. Der er ingen Tvivl om, at dette Arbejde i den kommende Tid vil være af endnu større Betydning end før, og at det under Indtryk af skæbnetunge Begivenheder vil blive mødt med en stedse stigende Interesse fra Befolkningens Side. Handelen og Søfarten har, saa langt dansk Kultur rækker tilbage i Tiden, været betydende Erhverv i dette Land. I en hver Dansk er der en stærk

Kærlighed til Havet og til alt, hvad dertil hører. At skærme Minderne om dansk Handel og Søfart og at fremme Kendskabet til dansk Foretagsomhed paa disse Omraader gennem Tiderne vil derfor være at styrke det Arbejde, som vort Land kræver af os alle i dette Øjeblik. Gennem Deres Medlemsskab i „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ yder De Deres Skærv til dette Arbejde. For en ringe Sum, som de allerfleste uden Vanskelighed vil kunne afse, kan De paa denne Maade støtte en værdifuld national Institution, og De vil gennem Deres Medlemsrettigheder faa Adgang til danske kulturelle Værdier, som vil bringe baade Dem selv og Deres Familie Glæde, Belæring og Adspredelse“.

Henvendelsen anbefalede af 126 fremtrædende Personligheder indenfor dansk Erhvervsliv og indenfor det politiske Liv, Lærerne i Historie ved de danske Universiteter, Museumsfolk, Pressen etc. Ikke mindst har Pressen støttet Sagen. Ved nogle Pressekonferencer, som afholdtes af Bestyrelsen, redegjordes nærmere for Selskabets Virksomhed. Resultatet var et stort Antal Artikler i Landets Presse, der stærkt slog til Lyd for Tilslutning til Selskabet. Pressens Radioavis interviewede i Juli 1941 Formanden og Borgmester Christensen, hvorved der paany blev Lejlighed til at omtale Sagen, og Selskabet har derfor Grund til oprigtig at takke den danske Presse for den gode Hjælp, den har ydet, og uden hvilken man ikke vilde have opnaaet det Resultat, som blev opnaaet. Kampagnen afsluttedes med et Foredrag af Museumsdirektør Klem i Statsradiofonis Museumsmeddelelser den 15. Juli med Titlen „Et Museum søger Venner“.

Resultatet af det første Aars Arbejde er da blevet det, at Selskabet har faaet 71 livsvarige Medlemmer, der har indbetalt en Sum af 7425 Kr., 666 Aarsmedlemmer med et aarligt Kontingent af 7565 Kr. ialt 737 Medlemmer, ligesom 21 Institutioner og Privatpersoner i Tilskud uden Medlemsskab har ydet et Beløb af 2245 Kr. Dette Resultat maa vist nok i en saa vanskelig økonomisk Tid anses for særdeles tilfredsstillende.

Med Støtte fra Venneselskabet udsender Handels- og Søfartsmuseet hermed sin første egentlige Aarbog. Det er saavel

Museets som Selskabets Haab, at denne Aarvog vil faa en god Modtagelse, og at den gennem Aarene maa kunne hævde sig som et værdigt Forum for gode og instruktive Afhandlinger med Emner fra dansk Handels og Søfarts Historie og saaledes blive et nyttigt Led indenfor det Oplysningsarbejde, som udføres i vort Land, og hvortil den danske Befolkning ikke mindst for Tiden har saa stærkt Trang. Om Aarbogen med Tiden kan blive større, beror paa den Tilslutning, som Selskabet vil faa. Det bør dog naturligvis ikke glemmes, at dets Virksomhed først og fremmest maa være indstillet paa at yde Støtte til Handels- og Søfartsmuseet, og at Medlemmerne med deres Kontingent fortrinsvis har ønsket at yde Støtte hertil.

WILLIE C. K. HANSEN

KNUD KLEM

SELSKABETS BESTYRELSE

WILLIE C. K. HANSEN
Skibsreder,
Selskabets Formand.

V. FALBE-HANSEN
Overretssagfører,
Næstformand.

P. CHRISTENSEN
Borgmester.

F. W. KRAFT
Direktør.

C. A. MØLLER
Direktør,
Civilingeniør.

P. E. B. SINDING
Kommandør,
Fyrdirektør.

KNUD KLEM
Museumsdirektør,
Selskabets Kasserer og Sekretær.

LOVE
for
SELSKABET
„HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
VENNER“

§ 1.

Selskabets Navn er „Handels- og Søfartsmuseets Venner“.

§ 2.

Selskabets Formaal er at være til Støtte for Handels- og Søfartsmuseet og at virke for Forøgelsen og Forbedringer af dettes Samlinger. Selskabets Midler kan efter Bestyrelsens Bestemmelse foruden til Indkøb af Museumsgenstande tillige anvendes til Genstandenes Konservering og Udstilling.

§ 3.

De Midler, hvormed dette Formaal søges naaet, er:
Aarsbidrag fra Selskabets Medlemmer.
De livsvarige Medlemmers Bidrag, samt
Dotationer.

§ 4.

Som Medlem kan optages Personer, Institutioner eller Firmaer. Ethvert Medlem har gratis Adgang til Museet. Forsaavidt Selskabet maatte udgive en Aarbog, tilsendes denne gratis Selskabets Medlemmer.

Selskabets Regnskabsaar er Finansaaret.

Det aarlige Medlemsbidrag er for Personer mindst Kr. 5,00 og for Institutioner eller Firmaer mindst Kr. 50,00. Personer kan blive livsvarige Medlemmer mod Indbetaling af et Beløb af mindst Kr. 100,00. Medlemsretten ophører ved Udmeldelse af Selskabet, eller hvis Aarsbidraget trods Paamindelse ikke er indbetalt inden Udgangen af Regnskabsaaret.

Æresmedlemmer kan udnævnes med Enstemmighed af Bestyrelsen. Disse har samme Rettigheder som ordentlige Medlemmer, men er fritagne for Medlemsbidrag.

§ 5.

Selskabets Bestyrelse bestaar af indtil 7 Medlemmer. Direktøren for „Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg“ er selvskrevet Medlem af Bestyrelsen.

Bestyrelsens øvrige 6 Medlemmer vælges paa den aarlige, ordinære Generalforsamling.

Den første Bestyrelse vælges for to Aar. Derefter afgaar hvert Aar Halvdelen af Medlemmerne i den gennem Lodtrækning ved første Valg bestemte Rækkefølge. Genvalg kan finde Sted. Sker Afgang i Aarets Løb, kan Bestyrelsen for Tiden indtil næste ordinære Generalforsamling supplere sig med et eller flere Medlemmer.

§ 6.

Bestyrelsen vælger Formand og Næstformand; Museumsdirektøren udfører ordentligvis Forretningerne som Bestyrelsens Sekretær og Kasserer, men kan ikke vælges til Formand.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, naar 4 af dens Medlemmer er tilstede eller skriftlig har afgivet deres Votum over Dagsordenen for Mødet. Beslutninger tages ved simpel Majoritet. I Tilfælde af Stemmelighed gør den fungerende Formands Stemme Udslaget. Bestyrelsen kan bemyndige to af de valgte Medlemmer til i Forening med Museumsdirektøren at foretage Indkøb, forsaavidt hurtig Afgørelse er fornøden.

Sekretæren fører en Protokol over Bestyrelsens Forhandlinger.

§ 7.

Selskabets aarlige, ordinære Generalforsamling afholdes inden Udgangen af Juli Maaned efter Indkaldelse med 8 Dages Varsel ved Meddelelse til Selskabets Medlemmer.

§ 8.

Dagsordenen for den ordinære Generalforsamling skal omfatte :

- 1) Bestyrelsens Beretning om Selskabets Virksomhed i det foreløbne Regnskabsaar.

- 2) Forelæggelse af det reviderede Aarsregnskab til Godkendelse.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af to Revisorer til Gennemgang af Regnskabet for det løbende Regnskabsaar.
- 5) Mulige Forslag fra Bestyrelsen eller fra Selskabets Medlemmer.

Forslag fra Medlemmerne maa inden 1. April være skriftligt fremsatte for Bestyrelsen.

Alle Beslutninger, med Undtagelse af de i § 10 nævnte, fattes af Generalforsamlingen med simpel Majoritet. Over Generalforsamlingens Forhandlinger føres en Protokol.

§ 9.

Dotationer, til hvilke der ikke er knyttet særlige Bestemmelser, samt de livsvarige Medlemmers Bidrag henlægges til et Reservefond, som lejlighedsvis kan træde hjælpende til ved Selskabets Indkøb.

Genstande, som erhverves for Selskabets Midler betegnes som Gaver fra Selskabet.

§ 10.

Vedtagelse af Lovændringer og Beslutning om Selskabets Ophevelse kan kun ske paa en til dette Øjemed indkaldt Generalforsamling, paa hvilken mindst $\frac{3}{4}$ af Selskabets Medlemmer har givet Møde, og med mindst $\frac{3}{4}$ af de tilstedeværendes Stemmer. Er den indkaldte Generalforsamling ikke beslutningsdygtig, bliver inden en Frist af 6 Uger en ny Generalforsamling at indkalde, paa hvilken Beslutning gyldigt kan fattes med $\frac{3}{4}$ af de tilstedeværendes Stemmer uden Hensyn til Antallet af de mødte Medlemmer.

§ 11.

I Tilfælde af Selskabets Opløsning tilfalder dens Kapital „Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg“.

MEDLEMSLISTE

for

SELSKABET

„HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

LIVSVARIGE MEDLEMER

- | | |
|--|---|
| Andersen, Chr., Konsul, Grosserer, Helsingør. † | Hansen, Henning, Arkitekt, Valby. |
| Bendix, Adam B., Direktør, Helle-
rup. | Hansen, Johan, Generalkonsul,
Kbhvn. |
| Benson, Bøje, Fabrikkej Dr. techn.,
Stokkerup. | Hansen, Knud, Skibsreder, Kbhvn. |
| Blache, H. H., Direktør, Civilinge-
niør, Charlottenlund. | Hansen, Willie C. K., Skibsreder,
Kbhvn. |
| Christensen, T. C., Skibsreder,
Kbhvn. | Harhoff, Chr., Skibsreder, Kbhvn. |
| Dahl, M. C., Direktør, Kbhvn. | Hasselbalch, K. A., Godsejer, Dr.
med., Snekkersten. |
| Dalhoff, Johs., Departementschef,
Kbhvn. | Hatt, Gudmund, Professor, Dr.
phil., Kbhvn. |
| Dithmer, G., Ingeniør, Direktør,
Kbhvn. | Heering, Peter, Grosserer, Kbhvn. |
| Eilschou-Holm, V., Læge, Kbhvn. | Henriques, C. B., Højesteretssagfø-
rer, Kbhvn. |
| Engelbreedt, M., Fabrikant, Kbhvn. | Hoffmann, J. H., Civilingeniør,
Charlottenlund. |
| Falbe-Hansen, V., Overretssagfører,
Kbhvn. | Holm, Christian, Generalkonsul,
Kbhvn. |
| Finsen, Aage, Kreditforeningsdirek-
tør, Kbhvn. | Horn-Lassen, Kaj, Grosserer,
Kbhvn. |
| Frandsen, Hans Ejler Peter, Kap-
tajn, Charlottenlund. | Hvidt, L. N., Dispachør, Kbhvn. |
| Friis, M. P., Overformynder,
Kbhvn. | Højgaard, Knud, Civilingeniør,
Kbhvn. |
| Goddik, Peter, Grosserer, Vedbæk. | Ingholt, Poul, Bankdirektør, Kbhvn. |
| Hagedorn, H. C., Dr. med., Gen-
tofte. | Jacobsen, Georg, Bankdirektør,
Odense. |
| Hansen, Fru Skibsreder Willie C.
K., Kbhvn. | Jensen, Henry L. W., Grosserer,
Kbhvn. |
| | Johansen, Frits, Direktør, Kbhvn. |

- Juel-Christensen, Ove, Grosserer, Hellerup.
 Kemp, Frithjof, Overretssagfører, Kbhvn.
 Kraft, F. W., Direktør, Kbhvn.
 Laub, F. V. H., Kommandørkap-tajn, Havnedirektør, Kbhvn.
 Lauritzen, Knud, Skibsreder, Kbhvn.
 Linge, W., Grosserer, Kbhvn.
 Lorentzen, Poul, Ingeniør, Kbhvn.
 Lund, Carl C., Tandlæge, Hellerup.
 Lund, Sv. Aa., Chefredaktør, Char-lottenlund.
 Lundbeck, H., Fabrikejer, Valby.
 Meyer, Ernst, Grosserer, Kbhvn.
 Millech, Bruno, Grosserer, Kbhvn.
 Møller, C. A., Direktør, Civilinge-niør, Kbhvn.
 Møller, S. Scherffenberg, Civilinge-niør, Hellerup.
 Nielsen, A. C. L., Ingeniør, Hellerup.
 Nielsen, Niels, Professor, Dr. phil., Kbhvn.
 Nielsen, Oluf, Bankdirektør, Kbhvn.
 Nissen, H. H., Grosserer, Kbhvn.
 Næser, Vincent, Dr., Gentofte.
 Olsen, J., Generalkonsul, Nivaa.
 Pade, H. W., Direktør, Ingeniør, Klampenborg.
 Penter, Emil, Grosserer, Kbhvn.
 Petersen, Harald, Murermester, Snekkersten.
 Petersen, Viggo, Grosserer, Kbhvn.
 Prior, Alexis J., Arkitekt, Kbhvn.
 Rothe, Fr., Kontorchef, Kbhvn.
 Shaw, G., Højesteretssagfører, Kbhvn.
 Simon, L., Grosserer, Charlotten-lund.
 Stallknecht, Kai, Grosserer, Kbhvn.
 Strand, Victor B., Grosserer, Kbhvn.
 Svenningsen, Hans, Skibsreder, Kbhvn.
 Tomdrup, Bernhard, Fabrikejer, Hellerup.
 Tuxen, K. H., Skibsreder, Kbhvn.
 Vestberg, Jens, Børssekretær, Kbhvn.
 Willumsen, Fanny, Frk., Kbhvn.
 Winsløw, Viggo, Fabrikant, Kbhvn.

A A R S M E D L E M M E R

- Aalborg Værft, A/S. Aalborg.
 Aarhus Havneudvalg, Aarhus.
 Agger, Knud, Kunstmaler, Helsingør.
 Albrechtsen, A., Snedker, Hel-singør.
 Allerup, Otto, Vinhandler, Kbhvn.
 Andersen, Allan E., Købmand, Helsingør.
 Andersen, Arvid S., Konsul, Hel-singør.
 Andersen, B. Bjørn, Skibskonstruk-tør, Helsingør.
 Andersen, C., Sparekassedirektør, Hillerød.
 Andersen, C., Dannesboe, Apoteker, Hellerup.
 Andersen, E. V., Smed, Helsingør.
 Andersen, Harry, Bogtrykker, Hel-singør.
 Andersen, Jørgen, Lærer, Charlot-tenlund.
 Andersen, Johanne Skifter, Frk., Kbhvn.†
 Andersen, O. J. E., Driftsbestyrer, Helsingør.

- Andersen, P., Sekretær, Kbhvn.
 Andersen, P. E. T., Restauratør,
 Helsingør.
 Andersen, P. H., Lods, Helsingør,
 Andersen, Rasmus, Grosserer,
 Kbhvn.
 Andersen, Ulf Rørdam, Repræsentant, Valby.
 Andersen, Volmer, Bogtrykker, Helsingør.
 Andresen, A. P. Tømrrer, Helsingør.
 Andresen, Chr., Skibsreder, Kbhvn.
 Andrup, Otto, Museumsdirektør,
 mag. art., Hillerød.
 Ankjærgaard, H. J., Pakmester,
 Helsingør.
 Antonsen, P. E., Kok, Helsingør.
 Arbejdernes Fællesorganisation,
 Helsingør.
 Arildsø, A. V., Fyrmester, Helsingør.
 Asmussen, Alfred, Grosserer,
 Kbhvn.
 Aspmann, A. V., Skibstømrrer, Helsingør.
 Aspmann, H. L. V., Skibstømrrer,
 Helsingør.
 Axen, Frode, Grosserer, Charlottenslund.
 Baastrup, Wilh. F., Kommunalæge,
 Kbhvn.
 Bager, H. J., Styrmand, Helsingør.
 Bagh, Axel, Ingeniør, Valby.
 Bahnson-Mallinson, Margaret, Koncertsangerinde Frk., Helsingør.
 Bang, Ulf, Grosserer, Kbhvn.
 Barfoed, Knud V., Arkitekt, Kbhvn.
 Barming, Fru, Helsingør.
 Behrens, Sv. Aa., Prokurist, Kbhvn.
 Behrens, Sally, Grosserer, Kbhvn.
 Berg, Erik, Grosserer, Kbhvn.
 Berg, Henry, Kbhvn.
 Berg, R., Forfatter, Præstø.
 Beyer, C. K., Civilingeniør, Kbhvn.
 Bie, Lorentz, Kontorchef, Snekkersten.
 Bilstein, Alfred, Grosserer, Kbhvn.
 Bindslev, Alfred, Borgmester,
 Kbhvn.
 Birkholm, C., Købmand, Helsingør.
 Bloch, Ole, Boghandler, Kbhvn.
 Blok, L. M., Ingeniør, Helsingør.
 Blønd, Albert, Stukkatørmester,
 Helsingør.
 Boas, Jørgen, Læge, Hellerup.
 Boëtius, Wolmar, Grosserer, Kbhvn.
 Boertmann, A. M. H., Kreds-læge,
 Helsingør.
 Bogø, Christian, Forfatter, Kbhvn.
 Bohr, Niels, Professor, Dr. phil.
 Bojesen, Fanny, Fru, Kbhvn.
 Borg, Christian, Grosserer, Kbhvn.
 Borup-Nielsen, S. Aa., Kontorchef,
 Helsingør.
 Bosse, L. T. A., Murer, Helsingør.
 Brabrand, Eduard, Pastor, Kbhvn.
 Brammer, Kai, Boghandler, Helsingør.
 Brandt, Harry B., Læge, Kbhvn.
 Bremerstent, E., Overbibliotekar,
 Helsingør.
 Brems-Pedersen, K., pens. Lods,
 Helsingør.
 Broch, Axel, Skoleinspektør, Helsingør.
 Bruun, Agnes, Kommunalærerinde Frk., Lemvig.
 Brünnicke, E. H., Museumsdirektør, Kbhvn.,
 Buch, Helge, Ingeniør, Birkerød.
 Buchthal, Fritz, Dr. med., Skodsborg.
 Budtz, Otto, Landinspektør, Kbhvn.
 Buhl, Marie, Frk., Kbhvn. †
 Burmeister & Wain, A/S., Kbhvn.
 Busck-Jensen, Leif, Kongens Lyngby.

- Bærentsen, H., Landsretssagfører, Kbhvn.
- Børgesen, B. E., Murermester, Helsingør.
- Børsen, H., Civilingeniør, Kbhvn.
- Carl, Hans P., Skibsreder, Kbhvn.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbhvn.
- Carlsen, Frantz, Skibsbygger, Helsingør.
- Carlsen, Steffen, Fhv. Skibstømrer, Helsingør.
- Christensen, C., Gartner, Espergærde.
- Christensen, Carl G., Befragter, Sæby.
- Christensen, C. D., Togfører, Helsingør.
- Christensen, Ejvind, Købmand, Kbhvn.
- Christensen, Kaare K., Ingeniør, Helsingør.
- Christensen, Kr., Forvalter, Kbhvn.
- Christensen, L., Købmand, Valby.
- Christensen, Ludvig, fhv. Minister, Kbhvn.
- Christensen Marius, Murermester, Kongens Lyngby.
- Christensen, Mygind, Fru, Helsingør.
- Christensen, N. O., stud. jur., Charlottenlund.
- Christensen, Peder, Borgmester, Helsingør.
- Christensen, Peter, Helsingør.
- Christensen, Poul, Repræsentant, Kbhvn.
- Christensen, Svend Olaf, Kedelsmed, Helsingør.
- Christensen, V., Ingeniør, Valby.
- Christensen, Viggo, Overborgmester, Kbhvn.
- Christiansen, Alfred, Maskinmester, Helsingør.
- Christiansen, Chr., Kranfører, Helsingør.
- Christiansen, Chr., Skibsbygmester, Rønne.
- Christiansen, H. J., Forretningsfører, Kbhvn.
- Christophersen, E., Frk., Hellerup.
- Clausen, A., Snedkermester, Helsingør.
- Clausen, E. Th., Grosserer, Kbhvn.
- Clausen, H. A. M., Restauratør, Helsingør.
- Cruse, Erik Bang, Ingeniør, Kbhvn.
- Dahl, Paula, Sygeplejerske, Frk., Helsingør.
- Dalgaard, A., Boghandler, Helsingør.
- Dampskib-Aktieselskabet „Myren“, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet Alfred Christensen, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Dannebrog“, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Heimdals“, Kbhvn.
- Danielsen, L., Kommuncingeniør, Espergærde.
- Danielsen, Otto, Direktør, Kbhvn.
- Dansk Skibstømrerforbund, Kbhvn.
- Den danske Landmandsbank, Kbhvn.
- Den polytekniske Læreanstalt, Kbhvn.
- Det danske Petroleums Aktieselskab, Kbhvn.
- Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kbhvn.
- Dideriksen, C. J., Grosserer, Ordrup.
- Didrikson, Chr. Corlin, Snedkermester, Kbhvn.
- Dietrichson, E., Landsretssagfører, Kbhvn.

- Dorph, H., Driftsbestyrer,
Helsingør.
- Dreyer, Thorvald, Arkitekt,
M. D. A., Kbhvn.
- Drucker, Fru Elsebet, Kbhvn.
- Dænckermortensen, Carl, Kontor-
chef, Kbhvn.
- Ebbehøj, Chr., Ingeniør,
Charlottenlund.
- Eckhausen, H. E., Kustode,
Helsingør.
- Eilertsen, Th., Ingeniør, Kbhvn.
- Eilschou-Holm, Fr. Vilh., Sømands-
præst, Kbhvn.
- Elo, Billedhugger, Konservator,
Tisvildeleje.
- Elsnab, Astrid, Fru, Aalborg.
- Elving, Ingeborg, Sproglærerinde,
cand. phil., Frk., Helsingør.
- Enevoldsen, Else, Frk., Bankassi-
stent, Helsingør.
- Engelsen, Karl, Papirhandler,
Kbhvn.
- Engelstoft, L., Godsekspeditor,
Køge.
- Ernst, C. W., pens. Overmatros,
Helsingør.
- Ernst, Max, cand. mag., Helsingør.
- Errebo, Knud, Repræsentant,
Kbhvn.
- Ertng, Aksel, Tømrmester,
Helsingør.
- Fabricius, Knud, Professor, Dr.
phil., Kbhvn.
- Fjalland, Aa., Adjunkt, cand. mag.,
Helsingør.
- Flamand Christensen, Jørgen, Dr.
med., Gentofte.
- Flensmark, Harald, Præst, Køben-
havn.
- Flynn, F. M., Pastor, Helsingør.
- Foged, N. O., Driftsbestyrer,
Helsingør.
- Foreningen til Søfartens Fremme,
Kbhvn.
- Forsmark, A. Lind, Helsingør.
- Frandsen, Erik, Direktør, Civilinge-
niør, Hellerup.
- Frederikshavns Værft & Flydedok,
Frederikshavn.
- Frederiksen, I. M., Vagtmester,
Helsingør.
- Freilev, P. A., Overretssagfører,
Kbhvn.
- Frender, H., Tandlæge, Kbhvn.
- Friis, E., Fuldmægtig, Kbhvn.
- Friis, E., Slagtermester, Helsingør.
- Friis, Fru, Driftsbestyrer, Helsingør.
- Friis, Jørgen, Driftsbestyrer,
Helsingør.
- Friis-Hansen, Sv., Tandlæge, Kbhvn.
- Friis-Jensen, P., Kommune lærer,
Helsingør.
- Fritzbøger, Carl, Overingeniør,
Hellerup.
- Frost, Jens, Museumsleder,
Aabenraa.
- Frørup, Dan, Ingeniør, Kbhvn.
- Fuglsang-Damgaard, H., Biskop,
Kbhvn.
- Funch-Rasmussen, C., Inspektør,
Kbhvn.
- Fyrdirektoratet, Kbhvn.
- Fællesrepræsentationen for dansk
Haandværk og Industri, Kbhvn.
- Gaardbo, Jens, Chr. P., Stemmer,
Helsingør.
- Garnum, Otto, Læge, Kbhvn.
- Geisler, Aage, Grosserer, Kbhvn.
- Genkel, Ernst, Grosserer, Kbhvn.
- Gjerløv-Knudsen, Arkitekt, Kbhvn.
- Gjersøe, Sigurd, Ingeniør, Gentofte.
- Glahn, S. Egede, Ingeniør, Kbhvn.
- Gleerup, Alfr., Læge, Kbhvn.
- Gløde, F., Grosserer, Kbhvn.
- Gorrissen, N. J., Højesteretsagfører,
Kbhvn.

- Godtfredsen, G. A., Repræsentant,
Kbhvn.
 Gotschalck, cand. jur., Esrom.
 Gottschalck, William, Maskinmester,
Helsingør.
 Grau, J., Toldassistent, Byraadsmed-
lem, Helsingør.
 Groth-Andersen, J. H., Grosserer,
Hellerup.
 Grue, Tove, Bibliotekar Frk.,
Helsingør.
 Gruelund, P. A., Lodsformand,
Middelfart.
 Grønbech & Sønner, Kbhvn.
 Gulddammer, H. A., Navigations-
direktør, Kbhvn.
 Gyldenslette, Chr. E. P., Vin-
handler, Kbhvn.
 Güllich, S. A., Vognmand,
Helsingør.
 Haastrup, A., Tandlæge, Valby.
 Haandværkerforeningen i Køben-
havn, Kbhvn.
 Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
 Hagelund, F., Skrædermester,
Helsingør.
 Hahn-Petersen, Eigil, Skibsreder,
Kbhvn.
 Hamann, Viggo, Grosserer, Kbhvn.
 Hansen, Agda, Byraadsmedelem,
Frk., Helsingør.
 Hansen, Bennet C. K., Skibsreder,
Kbhvn.
 Hansen, Chr., Viceskoleinspektør,
Helsingør.
 Hansen, Chr., Vognmand,
Helsingør.
 Hansen, Eduard, Baadebygmester,
Klampenborg.
 Hansen, Einar, Arkitekt, Kbhvn.
 Hansen, Erik, Grosserer, Kbhvn.
 Hansen, Fritz, Redaktør, Helsingør.
 Hansen, Gerhard, Ingeniør, Kbhvn.
 Hansen, G. Haastrup, Snedkerme-
ster, Kbhvn.
 Hansen, H., Stadsdyrlæge,
Helsingør.
 Hansen, H. A., Grosserer, Kbhvn.
 Hansen, H. C., Malermester,
Helsingør.
 Hansen, Karen, Frk., Helsingør.
 Hansen, Knud E., Civilingeniør,
Kbhvn.
 Hansen, Niels, Bestyrer af Red-
ningsvæsenet, Brønshøj.
 Hansen, Niels Fr., Landsretssagfø-
rer, Helsingør.
 Hansen, O. F., Lodsmedhjælper,
Helsingør.
 Hansen, Otto, Skibsbygmester,
Stubbekøbing.
 Hansen, Richard August, Slots-
betjent, Helsingør.
 Hansen, S. Gram, Tandlæge,
Charlottenlund.
 Hansen, Simon Chr., Maler,
Helsingør.
 Hansen, Ulrik, Stadssekretær,
Helsingør.
 Hasager, Niels, Chefredaktør,
Klampenborg.
 Hasselberg, T., Lærer, Helsingør.
 Havneudvalget i Kolding, Kolding.
 Havneudvalget i Skive, Skive.
 Haxthausen, C. W., Ingeniør,
Kbhvn.
 Hede, Poul, Landsretssagfører,
Kbhvn.
 Hedin, E., Kæmner, Helsingør.
 Heimann, V., Grosserer, Kbhvn.
 Helmuth, E., Fru, Helsingør.
 Helsingør Brændsels- og Trælast-
handel, A/S, Helsingør.
 Helsingør Byraad, Helsingør.
 Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jern-
bane, Helsingør.

- Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør.
- Helsingør Tømmerlaug, Helsingør.
- Helsted, Finn, Charlottenlund.
- Henningsen, Erik M., Ingeniør, Kbhvn.
- Henningsen, Sv. Aa., Lektor, Helsingør.
- Henrichsen, Henry, Tømrcrmester, Brønshøj.
- Henriksen, H. H., Købmand, Helsingør.
- Henriksen, P. Kock, Civilingeniør, Direktør, Odense.
- Henriques, C. B., Højesteretssagfører, Kbhvn.
- Hill-Madsen, Ernst, Ingeniør, Kbhvn.
- Hoff, Alfred, Ingeniør, Vanløse.
- Hoffmeyer, Erik, Skibsreder, Kbhvn.
- Holbæk Byraad, Holbæk.
- Holck, C. J., Skibsingeniør, Helsingør.
- Holck, P., Amtmand, Randers.
- Holm, C. K., Former, Byraadsmedlem, Helsingør.
- Holm, Peter, Museumsdirektør, Aarhus.
- Holm, Poul Em., Direktør, Kongens Lyngby.
- Holm, Sven, Fabrikant, Hellerup.
- Holm, Valdemar, Murermester, Dragør.
- Holmark, Einar, Grosserer, Kbhvn.
- Holm-Petersen, F., Befragter, Svendborg.
- Holst, C. Friis, Købmand, Valby.
- Hornby, H., Ingeniør, Forstander, Helsingør.
- Hou, Fru Kirsten Møller, Helsingør.
- Hovmand, A. F., Grosserer, Kbhvn. †
- Hvalkof, A. L., Distriktsingeniør, Helsingør.
- Hülsen, Børge, Grosserer, Kbhvn.
- Hüsig, Karla, Kommunalærerinde, Frk., Helsingør.
- Hüsig, T. F. V., Smedemester, Helsingør.
- Høiberg, Anker, Sekretær, Kbhvn.
- Hørup, V., Bankkasserer, Helsingør.
- Ingeniør-Sammenslutningen, Kbhvn.
- Irgens, E. W., Repræsentant, Søborg.
- Jacob, Viseforfatter, Kbhvn.
- Jacobsen, Erik, Læge, Kbhvn.
- Jacobsen, G., Ingeniør, Kbhvn.
- Jacobsen, P. H., Købmand, Helsingør.
- Jacobsen, V. C. T., Pantefogedassistent, Helsingør.
- Jans, Ove L., Grosserer, Kbhvn.
- Jansen, Wm. H., Baadebygmester, Snekkersten.
- Jensen, Einer, Murermester og Entreprenør, Helsingør.
- Jensen, H. V., Grosserer, Kbhvn.
- Jensen, I. C., Boliginspektør, Helsingør.
- Jensen, Ingeborg, Kommunalærerinde, Frk., Helsingør.
- Jensen, Ingemann, Søfyrbøder, Helsingør.
- Jensen, K., Willy F., Kok, Helsingør.
- Jensen, P., Købmand, Kbhvn.
- Jensen, P. S., Lods, Helsingør.
- Jensen, S. A., Civilingeniør, Gentofte.
- Jensen, V. H., Lokomotivfører, Helsingør.
- Jespersen, Knud, Repræsentant, Charlottenlund.
- Jespersen, Otto, Professor, Dr. phil., Helsingør.

- Johannesen, Snedker, Helsingør.
 Johannesen, Holger, Tapetserermester, Kbhvn.
 Johannesson, J., Grosserer, Kbhvn.
 Johansen, Arnold P., Havemand, Helsingør.
 Johansen, Olga, Frk., Kbhvn.
 Johansson, Børre, Læge, Kbhvn.
 Johansson, P., Styrmand, Helsingør.
 Jonassen, Else, Kommunc lærerinde, Frk., Helsingør.
 Jonassen, Jens, Grosserer, Helsingør.
 Juel-Brockdorff, Niels, Baron, Kommandør, Kbhvn.
 Juncker, Thorkild, Direktør, Aarhus.
 Juul, Svend, Vinhandler, Kbhvn.
 Juul, W., Smedemester, Kbhvn.
 Jørgensen, Aage E., Borgmester, Overretssagfører, Kbhvn.
 Jørgensen, Alb. V., Højesteretssagfører, Kbhvn.
 Jørgensen, H. Bille, Repræsentant, Kbhvn.
 Jørgensen, Hertha, Frk., Helsingør.
 Jørgensen, J., fhv. Sejlmager, Helsingør.
 Jørgensen, Jul. E., Grosserer, Hellerup.
 Jørgensen, Jørgen, Undervisningsminister, Kbhvn.
 Jørgensen, Kaj R. O., Læge, Bagsværd.
 Jørgensen, Lauritz, Ingeniør, Charlottenlund.
 Jørgensen, Max, Helsingør.
 Jørgensen, N., Frisør, Helsingør.
 Jørgensen, Rudolf, Fotograf, Helsingør.
 Jørgensen, V. A., Brolæggermester, Helsingør.
 Kaarsen, Elisabeth, Viceinspektrice, Frk., Helsingør.
 Karlskov, N. J., Savværksejer, Helsingør.
 Karsten, Preben, Kbhvn.
 Karstensen, M., Skibsbygmester, Skagen.
 Kelly, T. W., Pastor, Helsingør.
 Kisby, A. E., Skibskonstruktør, Helsingør.
 Kiørboe, E. T., Enkepastorinde, Helsingør.
 Kiørboe, Fr., Arkitekt, Holte.
 Kjær & Sommerfeldt, Vinhandel, Kbhvn.
 Kjærsgaard, Sofie, Husmoder i K.F.U.M., Helsingør.
 Kjølner, Th., Kunstmaler, Hillerød.
 Klem, Aage E., Civilingeniør, Kbhvn.
 Klem, Helen Lise, Frk., Helsingør.
 Klem, Knud, Museumsdirektør, Helsingør.
 Klem, Lone, Frk., Helsingør.
 Klem, Oline, Fru, Kbhvn.
 Klem, Ollis, Fru Museumsdirektør, Helsingør.
 Knorr, W., Fabrikant, Valby.
 Knudsen, Axel, Købmand, Hjortespring pr. Herlev.
 Koch, Jørgen, Civilingeniør, Kbhvn.
 Kongsted, Underdirektør, Helsingør.
 Korsgaard, P., Ingeniør, Nyborg.
 Korsør Byraads Havneudvalg, Korsør.
 Kristensen, Knud, Indenrigsminister, Kbhvn.
 Kristensen, Hans P., Læge, Søborg.
 Kristensen, L., Grosserer, Kbhvn.
 Kristoffersen, Aksel, Helsingør.
 Krohn, J. H., Afdelingsinspektør, Kbhvn.
 Kunst, Aage, Grosserer, Kbhvn.
 Kylling, Helge, Læge, Glostrup.
 Københavns Amtsråd, Kbhvn.
 Københavns Handelsbank, A/S.
 Københavns Skipperforening, Kbhvn.

- Kørbing, J. A., Adm. Direktør,
Hellerup.
- Landbrugsraadet, Kbhvn.
- Langebæk, C. H., Tandlæge,
Kbhvn.
- Lannung, Hermod, Landretssagfø-
rer, Kbhvn.
- Lannung, Sven, Matrikulsinspektør,
Kbhvn.
- Larsen, C., Fotograf, Helsingør.
- Larsen, Carl Chr., Bryggeriarbejder,
Helsingør.
- Larsen, Carl Otto, Pedel, Helsingør.
- Larsen, H., Rangerformand,
Helsingør.
- Larsen, H., Snedkermester,
Helsingør.
- Larsen, Jacob, Overportør,
Helsingør.
- Larsen, Ove, Kontorchef, Kbhvn.
- Larsen-Jensen, O., Direktør,
Helsingør.
- Lauritzen, Ivar, Skibsreder, Kbhvn.
- Lauterbach, F., Overretssagfører,
Kbhvn.
- Leisner, R., Ingeniør, M. af I.,
Kongens Lyngby.
- Lemche, Hans Jacob, Direktør,
Kbhvn.
- Lemvig Bank A/S, Lemvig.
- Lerche, B. J., Bogholder, Raad-
mand, Helsingør.
- Lilbæk, Hakon, Købmand, Kbhvn.
- Linvald, Steffen, Museumsassistent,
Hellerup.
- Lohse, Ellis, Direktør, Kbhvn.
- Lotz, M. E., Kommunalærerinde,
Frk., Helsingør.
- Lund, E., Prokurist, Kbhvn.
- Lund, Hans, Grosserer, Helsingør.
- Lund, Inger, Kommunalærerinde,
Frk., Helsingør.
- Lund, O., Kantor, Helsingør.
- Lund, V. E. A., Konsul, Helsingør.
- Lundsfryd, V. E., Ingeniør, Kbhvn.
- Lyhne, Theodor, Direktør, Kbhvn.
- Lyngby, Jan M., Ingeniør, Kbhvn.
- Lønberg-Holm, A., Civilingeniør,
Kbhvn.
- Lövald, C., Snedkermester, Kbhvn.
- Mackeprang, M., Dr. phil., fhv.
Museumsdirektør, Charlotten-
lund.
- Madsen, Adam, Grosserer, Kbhvn.
- Madsen, D., Kustode, Fru,
Helsingør.
- Madsen, Ellen, Trikotagehandler-
ske, Fru, Helsingør.
- Madsen, Ellen, M., Plejemoder,
Frk., Helsingør.
- Madsen, E. N., Direktør, Helsingør.
- Madsen, J., Sekretær, Kbhvn.
- Madsen, Svend, Tømrermester,
Valby.
- Maegaard, E., Direktør, cand. jur.,
Kbhvn.
- Magdahl-Nielsen, Arkitekt,
Hellerup.†
- Mallinson, Anna Sophie, Fru,
Helsingør.
- Malmberg, J. P., Arkitekt, Kbhvn.
- Malver, A., Læge, Kbhvn.
- Manniche, Peter L. R., Højskole-
forstander, Helsingør.
- Mansa, H. K., Maskiningeniør,
Direktør, Hellerup.
- Marineforeningen, Kbhvn.
- Marstrand, Vilhelm, Civilingeniør,
Kbhvn.
- Mehren, Inger v., Kontorassistent,
Frk., Helsingør.
- Mellentín, Aage, Grosserer,
Gentofte.
- Merved, C. P., Overportør,
Helsingør.
- Meyer, Benny, Læge, Kbhvn.
- Meyer, Ove, Civilingeniør,
Hellerup.

- Michelsen, C. R., Telefondirektør,
Hellerup.
- Michelsen, Oluf, Slagtermester,
Kbhvn.
- Mikkelsen, Bogbinder, Helsingør.
- Mikkelsen, Aage, Helsingør.
- Mogensen, A. F., Civilingeniør,
Dragør.
- Mogensen, Th., H. A., Bager,
Helsingør.
- Moltke, Erik, cand. mag., Kbhvn.
- Moltke, Harald, Kunstmaler, Greve,
Kbhvn.
- Moltke, O., Sekretær, Snekkersten.
- Moldow, Georg, Grosserer, Kbhvn.
- Mortensen, J., Forpagter,
Helsingør.
- Munck, Niels, Civilingeniør,
Klampenborg.
- Munck, Ove, Ingeniør, Kbhvn.
- Munk-Petersen, E., Bankdirektør,
Næstved.
- Müller, Poul, Læge, Valby.
- Møller, Christmas J., cand. jur.,
Kbhvn.
- Møller, F., Conditør, Helsingør.
- Møller, Holger, Grosserer, Kbhvn.
- Møller, Louise, Enkefru, Helsingør.
- Møller, Stig, Direktør, Kbhvn.
- Møller-Andersen, A., Landsretssag-
fører, Kbhvn.
- Nachemsohn, Josef, Grosserer,
Kbhvn.
- Nakskov Skibsværft, Nakskov.
- Nathansen, Henri, Forfatter,
Kbhvn.
- Nathansen, Ino, Fuldmægtig,
Kbhvn.
- Neergaard, C. H., Søfartschef,
D.S.B., Kbhvn.
- Neumann, Svend, Stifamtmand,
Odense.
- Nexø-Larsen, F., Grosserer, Kbhvn.
- Nichum, E., Papirhandler,
Helsingør.
- Nicolaisen, Valdemar, Rentier,
Helsingør.
- Nielsen, August, Kustode, Helsingør.
- Nielsen, B. K. P. R., Lokomotiv-
fyrbøder, Helsingør.
- Nielsen, C., pens. Depotarbejder,
Helsingør.
- Nielsen, Christian, Modelbygger,
Fejø.
- Nielsen, Edvin, Repræsentant,
Kbhvn.
- Nielsen, Ejnar, J., Tømrermester,
Helsingør.
- Nielsen, H. A., Smedemester,
Helsingør.
- Nielsen, Hans, Helsingør.
- Nielsen, Harry, Skibstegner,
Helsingør.
- Nielsen, Henry, Depotbestyrer,
Kbhvn.
- Nielsen, H. M., Fabrikant, Kbhvn.
- Nielsen, J., Murermester, Helsingør.
- Nielsen, J. C. M., Stationsforstan-
der, Helsingør.
- Nielsen, Joh. M., Snedkermester,
Kbhvn.
- Nielsen, Jørgen, Ingeniør, Hellerup.
- Nielsen, K. M., fhv. Viceinspek-
trice, Fru, Snekkersten.
- Nielsen, Knud, stud. polyt.,
Kalundborg.
- Nielsen, N., Fyrbøder, Helsingør.
- Nielsen, N. J., Ingeniør, Kbhvn.
- Nielsen, Ove, Kontorchef, Kbhvn.
- Nielsen, V. Alfred, Grosserer,
Kbhvn.
- Nielsen, Verner, Føstelærer,
Søborg pr. Firhøj.
- Nielsen-Houmark, E., Bankdirektør,
Odense.
- Nordmann, V., Statsgeolog, Kbhvn.
- Normann, A. C., Forretningsfører,
Odense.
- Normann, L. O., Direktør, Kbhvn.
- Norsk, Frans, Overlæge, Kbhvn.

- Næser, Vincent, Læge.
 Nørlund, Poul, Museumsdirektør,
 Dr. phil., Kbhvn.
 Nørregaard, Gerda, Organist, Frk.,
 Helsingør.
 Nørregaard, Inger Marie, Læge,
 Frk., Helsingør.
 Nørretranders, J. C. F., Kunst-
 maler, Helsingør.
 Odense Kanal- og Havneudvalg,
 Odense.
 Orlík, Elias, Dommer, Helsingør.
 Olsen, Chr. A., Grosserer, Kbhvn.
 Olsen, C., Meinert, Tømrermester,
 Kbhvn.
 Olsen Fr., Civilingeniør, Kbhvn.
 Olsen, Herman, Smedemester,
 Brønshøj.
 Olsen, H. Thorvald August, Ma-
 skinarbejdsmand, Helsingør.
 Olsen, K. E., Vinhandler, Kbhvn.
 Olsen, Knud, Ingeniør, Charlotten-
 lund.
 Olsen, Niels, Ingeniør, Kbhvn.
 Olsen, Oluf, Kontorist, Helsingør.
 Olsen, Oluf, Tjener, Helsingør.
 Olsen, Poul Slagtermester, Hellerup.
 Olsen, Poul A., cand. pharm.,
 Helsingør.
 Olsen, Sophus, Fabrikant, Kbhvn.
 Olufsen, R., Apoteker, Nykøbing
 Mors.
 Osgaard, Lauritz, Fabrikant,
 Charlottenlund.
 Ostenborg-Jørgensen, fhv. Gaard-
 ejer, Helsingør.
 Palling, K., Repræsentant,
 Helsingør.
 Paludan, A. C., Toldassistent,
 Helsingør.
 Paul-Petersen, A., Arkitekt,
 Hellerup.
 Peschardt, H., Repræsentant,
 Kbhvn.
 Pedersen, Aage, Læge, Hellerup.
 Pedersen, Alexander, Grosserer,
 Kbhvn.
 Pedersen, Chr. F. V., Grosserer,
 Kbhvn.
 Pedersen, C. O., Maskinmester,
 Helsingør.
 Pedersen, Dagmar, Fru, Kbhvn.
 Pedersen, Evald, Forvalter,
 Helsingør.
 Pedersen, Frands, Landinspektør,
 Kbhvn.
 Pedersen, Ingvar, Grosserer,
 Kbhvn.
 Pedersen, L. Søgaard, Tømrerme-
 ster, Helsingør.
 Pedersen, M. P., Civilingeniør,
 Kbhvn.
 Pedersen, N. E., Slagtermester,
 Vanløse.
 Pedersen, S. A. L., Lokomotivfyr-
 bøder, Helsingør.
 Petersen, Havneassistent, Helsingør.
 Petersen, A. H., Skibsreder,
 Svendborg.
 Petersen, Andr. Rudolf, Grosserer,
 Kbhvn.
 Petersen, Carl, Fabrikant, Kbhvn.
 Petersen, Carl, Grosserer, Kbhvn.
 Petersen, Chr., Brolæggermester,
 Helsingør.
 Petersen, Chr., pens. Lokomotiv-
 fører, Helsingør.
 Petersen, Cl. W., Tømrermester,
 Kbhvn.
 Petersen, Dines, Grosserer, Kbhvn.
 Petersen, Eiler, Grosserer, Roskilde.
 Petersen Einer, Opsynsmand,
 Helsingør.
 Petersen, Gudrun Stein, Postkonto-
 rist, Helsingør.
 Petersen, Hans, Vognmand,
 Helsingør.

- Petersen, H. Ekeroth, Radiotelegrafist, Skagen.
- Petersen, I. C., Bogtrykker, Nexø.
- Petersen, J. Chr., Maskinmester, Helsingør.
- Petersen, Johs. Murermester, Helsingør.
- Petersen, Laurids, Grosserer, Kbhvn.
- Petersen, Louis, Grosserer, Kbhvn.
- Petersen, Martin, Kontorchef, Kbhvn.
- Petersen, Ole, Nitter, Helsingør.
- Petersen, P. Carl, Grosserer, Charlottenlund.
- Petersen, P. H., fhv. Overmontør, Helsingør.
- Petersen, P. V., Proprietær, Græsted.
- Petersen, Valdemar, Sejlmagermester, Frederikshavn.
- Petersen, Fru Olicmøller C., Helsingør.
- Pfeiffer, Per, Grosserer, Kbhvn.
- Philip, N., Grosserer, Kbhvn.
- Pontoppidan, Axel, Kaptajn, Kammerjunker, Klampenborg.
- Poulsen, Arnold, Ingeniør, Charlottenlund.
- Poulsen, H., Tømrermester, Helsingør.
- Prior, Thomas, Bogtrykker, Charlottenlund.
- Prip-Møller, J. Arkitekt, Gentofte. Privatbanken, A/S, Kbhvn.
- Proschowsky, Paul M., Civilingeniør, Hellerup.
- Qvist, H., Overingeniør, Kbhvn.
- Qvist, Svend Aage, Valby.
- Rager, E., Civilingeniør, Kbhvn.
- Rahbek, Knud Civilingeniør, Kbhvn.
- Ramsdorf, Ellen, Enkefru, Helsingør.
- Rasmussen, Aage, Direktør, Kbhvn.
- Rasmussen, C. O., Ingeniør, Kbhvn.
- Rasmussen, Folmer, Vinhandler, Kbhvn.
- Rasmussen, Ingeborg, Fru, Hellerup.
- Rasmussen, K. A., Maskinmester, Kbhvn.
- Rasmussen, N. V. P., Automobilfabrikant, Helsingør.
- Rasmussen, Oluf, Fabrikant, Hellerup.
- Rasmussen, R. P., Matros, Helsingør.
- Rasmussen, V. Kann, Ingeniør, Hellerup.
- Rasmussen, V. S., Ingeniør, Kbhvn.
- Rasmussen-Vædelund, P. M. A., fhv. Togfører, Helsingør.
- Rathje, Eigil, Ingeniør, Kbhvn.
- Ravn, K., Værkfører, Helsingør.
- Reib, S., Kommunalrevisor, Helsingør.
- Reich, G., Smedemester, Kbhvn.
- Rink, G., Apoteker, Helsingør.
- Risom, Sven, Arkitekt, Kbhvn.
- Rosendahl, A., Bogholder, Kolding.
- Rosenkilde, V., Boghandler, Kbhvn.
- Rosenstrand, Einar, Arkitekt, Klampenborg.
- Rotheisen, J. P. T., Bogtrykker, Helsingør.
- Rønne, Børgc, Redaktør, Helsingør.
- Rønne Havneudvalg, Rønne.
- Rønne, Johs, Skomagermester, Helsingør. †
- Rønsted, Karmark, Landsretssagfører, Kbhvn.
- Samson, I., Speditør, Kbhvn.
- Saxild, Jørgen, Ingeniør, Gentofte.
- Schack, Gudmund, Grosserer, Kbhvn.
- Scherffenberg, G., Ingeniør, Hellerup.

- Schjørring, Fr., Fyrskibsfører,
Helsingør.
- Schmiegelow, E., Professor, Dr.
med., Kbhvn.
- Schnedler, G., S., Prokurist, Civil-
ingeniør, Klampenborg.
- Schollert, J. P., pens. Lokomotiv-
mester, Helsingør.
- Schou, Elisabeth, Museumsselev,
Frk., Snekkersten.
- Schou, Gerda Just, Fru, Kbhvn.
- Schou, junr. Just, Grosserer,
Kbhvn.
- Schou, Knud, Læge, Kbhvn.
- Schousboe, Sigurd, Konstruktørelv,
Helsingør.
- Schröder, Alfred C., Grosserer,
Kbhvn.
- Schröder, Harry, Ingeniør, Klam-
penborg.
- Schultz, Aage, Installatør,
Helsingør.
- Schwensen, L., Kunstmaler, Kbhvn.
- Schytz, Sigurd R., Folketingsmand,
Helsingør.
- Scibæk, Aage, Grosserer, Hellerup.
- Skjerne, G., Direktør, Kbhvn.
- Skotte, E., Havnemester, Helsingør.
- Skovgaard-Petersen, Kay, Kgl.
Dispachør, Kbhvn.
- Skovgaard-Petersen, Kjeld, Dispa-
chør, Kbhvn.
- Smidt & Co., F. L., A/S, Kbhvn.
- Snorráson, Eigil, Læge, Kbhvn.
- Sparekassen i Nykøbing paa Falster,
Nykøbing F.
- Spodsbjerg, K. E., Læge, Vanløse.
- Spenger, K., Værkfører, Helsingør.
- Staarup, Hans, Afdelingsingeniør,
sand. polyt., Aarhus.
- Starch-Petersen, Billcdskærmester,
Helsingør.
- Stauning, Th., Statsminister,
Hellerup.†
- Steffensen, Hother, Boghandler,
Helsingør.
- Steffensen, J., Civilingeniør,
Hellerup.
- Stein, Hendrik, Chefredaktør,
Kbhvn.
- Storch, O., Civilingeniør, Kbhvn.
- Strandgaard, Aage, Arkitekt,
Kbhvn.
- Struckmann, A. C., fhv. Amtslæge,
Helsingør.
- Strømgren, Elis, Professor, Dr.
phil., Kbhvn.
- Stub-Nielsen, A. M., Dyrslæge,
Helsingør.
- Stürup, C., & Co.s Efterflg. A/S,
Helsingør.
- Stæhr, Harald, Direktør, Kbhvn.
- Suenson, Palle, Arkitekt, Kbhvn.
- Svane, Oskar Bondo, Højesterets-
sagfører, Kbhvn.
- Sveistrup, Margrethe, Bibliotekar,
Frk., Helsingør.
- Svendborg Bank, A/S, Svendborg.
- Svendborg Havneudvalg,
Svendborg.
- Svensden & Christensen, (A/S
Dampskibsselskabet „Vendila“),
Kbhvn.
- Svensden, Paul W. E., Journalist,
Helsingør.
- Søegaard, L., Tømrermester,
Helsingør.†
- Søgaard, C., cand. pharm.,
Helsingør.
- Søgaard, Helge, Museumsinspektør,
Dr. phil., Aarhus.
- Sølvhøj, Hans stud. mag.,
Helsingør.
- Sørensen, Aage, Slotsbetjent,
Helsingør.
- Sørensen, A. G. W., pens. Stabs-
sergent, Helsingør.
- Sørensen, Axel, Ingeniør, Hellerup.

- Sørensen, Poul, Direktør, Kbhvn.
 Sørensen, Sigvard, Skotøjshandler,
 Helsingør.
 Sørensen, Sophus, fhv. Kontorchef,
 Helsingør.
 Sørensen, Valdemar, Overlærer,
 Helsingør.
 Torp, Folmer, Kommis, Helsingør.
 Tegner, V. P. B., Civilingeniør,
 Kbhvn.
 Teknisk Landsforbund, Kbhvn.
 Thalbitzer, W., Professor, Kbhvn.
 Thengel, Einar, Kontorist,
 Helsingør.
 Thiersen, Louis G., Snedkermester,
 Hellerup.
 Thomsen, A. M., Hotelejer,
 Helsingør.
 Thomsen, C. A. M. Trolle, Fiskeri-
 direktør, Kbhvn.
 Thorup, Carl, Grosserer, Kbhvn.
 Thrane, Ernst W., Ingeniør,
 Valby.
 Thunbo, Anton, Grosserer, Kbhvn.
 Tikøb Kommune, Tikøb.
 Tobiesen, Hans, Direktør, Kbhvn.
 Tommerup, K., Hobro.
 Tryde, G., Læge, Kbhvn.
 Tuborg Fabriker, Hellerup.
 Turistforeningen for Helsingør,
 Helsingør.
 Tuxen, Henry, Civilingeniør,
 Charlottenlund.
 Tvede, Alfrida, Frk., Helsingør.
 Tvede, Elisabeth, Enkefru,
 Helsingør.
 Tvede, Kitty, Frk., Helsingør.
 Tvermoes, Sven, Grosserer, Kbhvn.
 Ulrich, Kai, Overingeniør, Kbhvn.
 Ulrich, Kay, Amtmand, Hillerød.
 Valentin-Hjorth, K., Grosserer,
 Kbhvn.
 Vennike, O., Arkitekt, Hellerup.
 Villerslev, Jens, Snedker, Valby.
 Vohlert, Knud, Grosserer, Kbhvn.
 Volf, Holger, Fabrikant, Gentofte.
 Voss, C., Mejerist, Helsingør.
 Waagepetersen, H. L., Direktør,
 cand. polyt., Fru, Helsingør.
 Waagepetersen, H. T., Grosserer,
 Kbhvn.
 Wahl, Chr., Grosserer, Kbhvn.
 Wahl, Emilie, Fru, Helsingør.
 Walløe-Meyer, John, Sparekasse-
 assistent, Kbhvn.
 Wamberg, K., fhv. Vineskolein-
 spektør, Helsingør.
 Weber, L., Maskinkonstruktør,
 Helsingør.
 Westergaard, E., Overmontør,
 Helsingør.
 Westergaard, S. M., Biskop, Ribe.
 Wieth, Oscar, Speditør, Kbhvn.
 Wiibroes Bryggerier, C., A/S,
 Helsingør.
 Willumsen, A., Fru, Helsingør.
 Willumsen, G. J., Fabrikmester,
 Helsingør.
 Wincken, K., Politimester,
 Helsingør.
 Witt, Svend, Repræsentant, Kbhvn.
 Wolf, Halfdan, Grosserer, Kbhvn.
 Wolf, Louis, Grosserer, Kbhvn.
 Worm, C. A., Grosserer, Kbhvn.
 Wright, H. V., Ingeniør, Kbhvn.
 Yde, Jens, Direktør, Kbhvn.

DESUDEN HAR FØLGENDE INSTITUTIONER
OG PERSONER YDET TILSKUD

- | | |
|---|---|
| Aabenraa Byraad, Aabenraa. | Industriraadet, Kbhvn. |
| Aalborg Diskontobank, Aalborg. | Krüger, Svend Aage, Civilingeniør,
Kbhvn. |
| Andersen, Johanne Skifter, Frk.,
Kbhvn. | Madsen, Ane, Læge, Fru, Kongens
Lyngby. |
| Arbejdernes Landsbank, Kbhvn. | Nordsjællands Bank, Helsingø. |
| Burmeister & Wain, A/S, Kbhvn. | Sparekassen for Helsingør og Om-
egn, Helsingør. |
| Christensen, Christian, Tømmerme-
ster, Kbhvn. | Sparekassen for Roskilde By og
Omegn, Roskilde. |
| Christensen, Helge, Grosserer,
Kbhvn. | Sparekassen for Skagen og Omegn,
Skagen. |
| Danmarks Nationalbank, Kbhvn. | „Tretorn“, Gummifabriken,
Helsingør. |
| Den sjællandske Bondestands
Sparekasse, Kbhvn. | Udvalget „Provinsen-Hovedstaden“,
Aalborg. |
| Grosserer Societetets Komité,
Kbhvn. | |
| Hansen, Marius, Ingeniør, Char-
lottenlund. | |
| Helsingør Grundejerforening,
Helsingør. | |

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Museets Komité	5
Beretning for Regnskabsaaret 1941—42	7
Handels- og Søfartsmuseets Driftsregnskab 1941—42	15
Prof., Dr. phil. Albert Olsen: Svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarhundrede	17
Kontorchef L. Bie: Bengalen—København—Retur. En sort Besæt- nings Hændelser under Dannebrog	47
Museumsdirektør Knud Klem: Om Udlægningen af Danmarks ældste Fyrskib paa Læsø Trindel 1829	58
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet, med tilhørende Tekster ...	101
Beretning for Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“	108
Selskabets Bestyrelse	113
Love for Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“	114
Medlemsliste for Selskabet	117
Bidragydere til Selskabet	132



Alpha

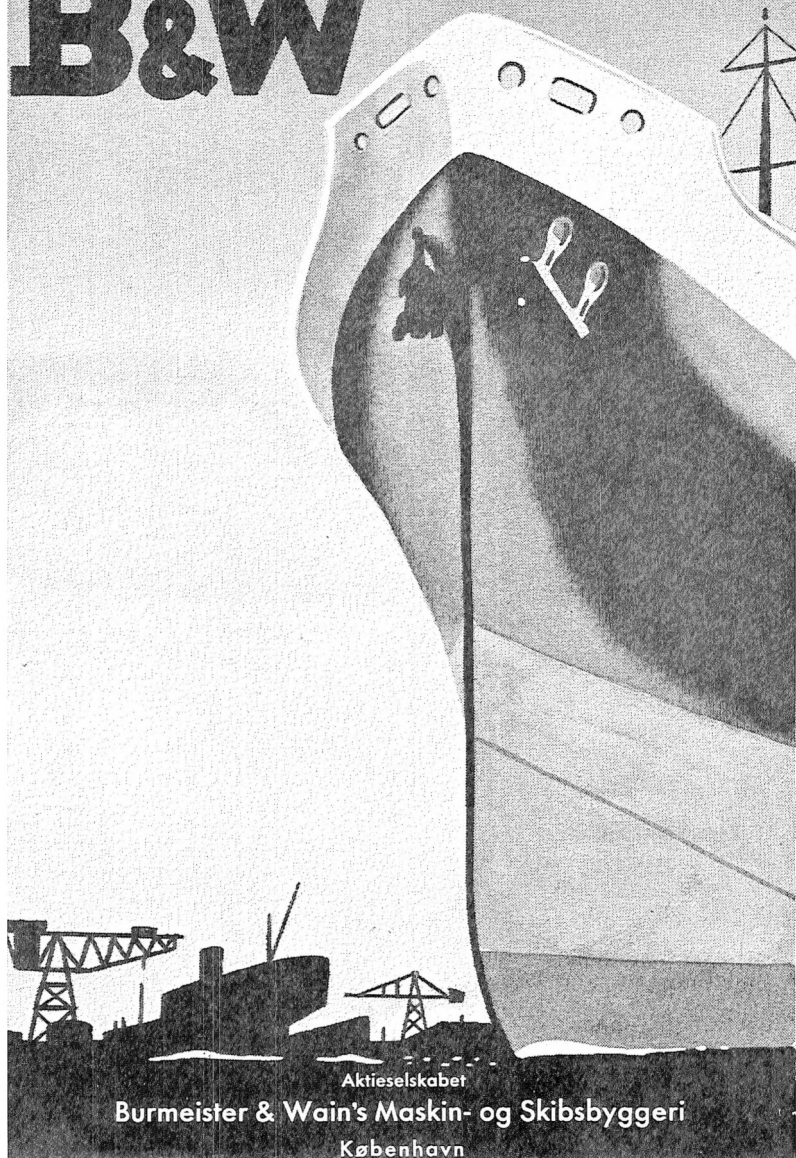
DIESELMOTOR

førende til Fiskefartøjer

A/s Frederikshavn's Jernstøberi & Maskinfabrik

Frederikshavn - Danmark

B&W



Aktieselskabet

Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri

København

AARBOG 1942