



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

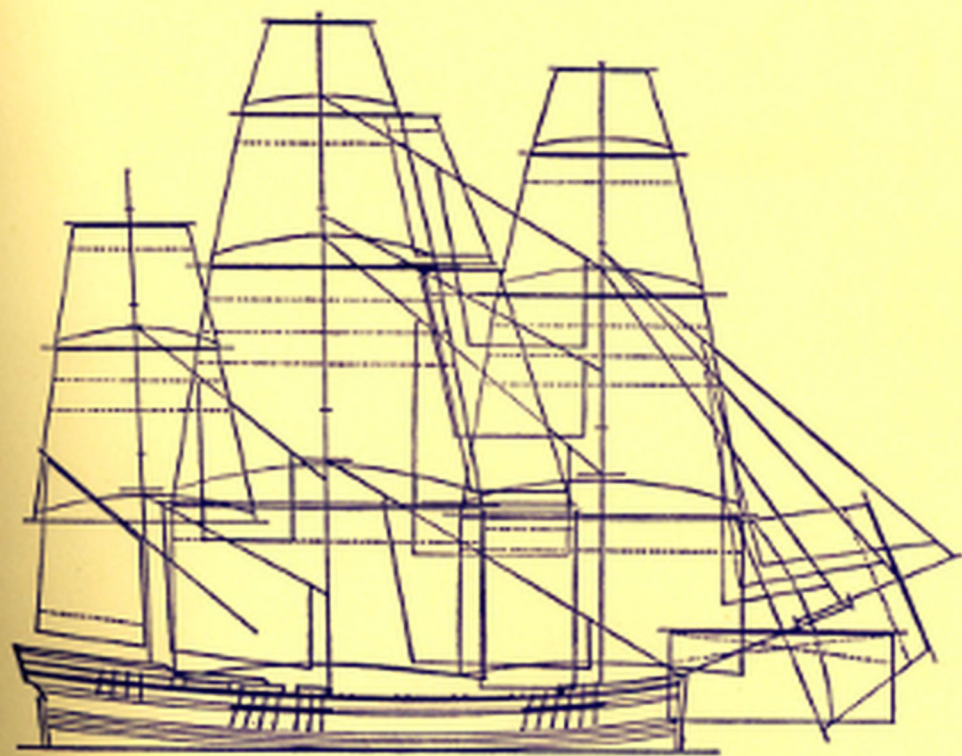
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

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

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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PÅ KRONBORG



Årbog 1970

ÅRBOG
1970

Omslagsbillede: Sejltegning til „de store grønlandsfarere, som bygges i aaret 1779“. Tegningen benyttedes til „Prinsen af Bevern“ og „Hertug Ferdinand“. Original på Rigsarkivet.

Cover: Plan of sails. Frigate "Prinsen af Bevern".

ÅRBOG

1970

Udgivet af

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ARBOG

1970 (bind 29 i rækken af museets årbøger)

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri, København. Klicheerne er udført hos Ebbe Christoffersen & Co., København. Papiret er Specialtryk fra De forenede Papirfabrikker. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af H. Hauch, Helsingør. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, København. Kortene er tegnet af topograf fru Tove Henningsen, Hillerød, stregtegningerne af konservator Chr. Nielsen.

Redigeret af KNUD KLEM og HENNING HENNINGSEN

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til Handels- og Søfartsmuseet.

Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes gennem redaktionen.

INDHOLD

Knud Klem, museumsdirektør, cand. mag.: Det kgl. oktr. Østersøisk-Guineiske Handelsselskab (<i>The Baltic and Guinea Company</i>)	7
H. Hemmingsen: Fra mit livs skibskiste (<i>Out of the Sea- Chest of My Life</i>)	67
Gerhard Timmermann, skibsbygningsing.: Bidrag til sø- sætningens historie (<i>Zur Geschichte des Stapellaufes</i>) .	94
Henning Henningsen, museumsinspektør, dr. phil.: Besøg på Guldkysten (<i>A Visit to the Gold Coast</i>)	108
Maritime småartikler (<i>Maritime Notes</i>)	143
Hanne Poulsen, museumsinspektør, mag. art.: „Harmo- nie“ – koffardiskib og kaper	143
Henning Henningsen: Kgl. Majestæts Modelkammer 1670–1970	146
Hanne Poulsen: Den babyloniske skøge – falderebsbræt eller masteplade?	151
<hr/>	
Museets protektor, komité og personale	155
Museets beretning og regnskab for 1969–70	156
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning 1969–70 og regnskab 1969	166
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer .	177

Register til årbøgerne 1942–61 findes i årbog 1961, s. 193 ff.,
til 1962–66 i årbog 1966, s. 342 ff.

DET KGL. OKTR.
ØSTERSØISK-GUINEISKE
HANDELSSELSKAB

Af

KNUD KLEM

Det kgl. oktr. østersøisk-guineiske Handelselskab var det sidste af de store af staten stærkt begunstigede handelskompagnier. Det stiftedes i højkonjunkturens sidste år, umiddelbart før fredsslutningerne i 1783 totalt ændrede forholdene for dansk udenrigsk handel, og måtte efter en meget kortvarig glansperiode trods rundhåndet støtte fra staten standse sin virksomhed allerede i 1787.

SOM BEKENDT var den danske søgående handel i 1600- og 1700-tallet for en meget væsentlig del overladt til handelskompagnier, som oprettedes ved kongelig resolution, og som på en række områder fik meget væsentlige begunstigelser fra staten. Oprindeligt havde handelens organisation på denne måde fremfor enkeltmandsforetagender simpelthen været tvingende nødvendig for at tilvejebringe den fornødne kapital til de kostbare skibsudrustninger, og stadig var kompagniernes aktieselskabsform såre nyttig i samme øjemed. På nogle områder, navnlig ostindie- og kinahandelen, opnåedes udmærkede resultater, på andre var de særdeles kummerlige, uagtet de hyppige krige, især i 1700-tallets sidste halvdel, skabte særdeles gode betingelser for den neutrale danske handel. Forlængst havde der dog udviklet sig en betydelig privathandel, og det viste sig efterhånden stadig tydeligere, at det private initiativ, der hurtigt og rådsnart kunne sætte ind og udnytte de foreliggende muligheder, var langt bedre egnet for udviklingen af initiativet end det mere trægt virkende

apparat i kompagniernes styrelse, hvor en større kreds af personer skulle deltage i beslutningerne. Uanset den voksende forståelse for det private initiativ opretholdt staten dog stadig det merkantillistiske system, der først blev helt forladt ved toldloven af 1797, og staten ønskede også ved sin økonomiske deltagelse i en lang række kompagnier selv at udnytte de chancer, som konjunkturerne gav, og vi finder da som følge heraf kollegiernes embedsmænd i stor udstrækning placeret i kompagniernes styrelser.

Udover den asiatiske handel var der også betydelige chancer i vestindiehandelen, men heldet var dog her meget vekslende. Nye muligheder frembød sig ved købet af St. Croix i 1733. En kreds af københavnske købmænd, der handlede på Vestindien, og af hvilke de betydeligste var Andreas Bjørn og Frederik Holmsted, indtrådte i kompagniet, reorganiserede dets forhold og forøgede aktiekapitalen for bedre at klare udgifterne til udrustning af skibe, men heldet fulgte ikke kompagniet, og i 1754 overtog staten hele aktiekapitalen og frigav handelen på øerne. Til handelen på Vestindien var knyttet interesserne i Guinea, hvor Danmark allerede i 1600-tallet erhvervede besiddelser, og hvor flere kompagnier havde virket. Den såkaldte trekantsejlds bragte varer fra Danmark til brug for indkøb af neger-slaver på Guineakysten, hvorfra sejlsdren gik videre til Dansk Vestindien med disse og endelig til Danmark med sukker, der raffineredes på Vestindisk kompagnis sukkerraffinaderi i København, efter vestindiehandelens frigivelse tillige på en række andre privat oprettede raffinaderier. Plantagedriften udviklede sig først på St. Thomas og St. Jan, men fik ny og kraftig fremgang ved erhvervelsen i 1733 af St. Croix, hvorfor der var brug for et stort antal slaver til plantagearbejdet i Vestindien.

I 1765 lykkedes det at få oprettet et nyt guineisk kompagni, det såkaldte slavehandels-societet, hvis stiftere var madam Gustmeyer og hendes svigersøn, købmand Henning Fr. Bargum. Den førstnævnte trak sig dog snart ud af handelen, der i de følgende år blev drevet af Bargum fra hans gård i Amaliegade, der endnu er bevaret, idet det var det såkaldte gule palæ, opført af N. H. Jardin. Selskabet havde

overtaget de danske forter på Guineakysten, Christiansborg og Fredensborg. Det gik dog kun trægt med aktietegningen, og da Bargums økonomiske omstændigheder var utilfredsstillende, således at han i 1774 måtte gøre opbud, blev forholdene så vanskelige, at kompagniet først måtte frasige sig etableringerne i Guinea og siden vedtog helt at indstille virksomheden fra 1. september 1776 og realisere sine effekter, hvorefter handelen på Guinea overtoges for kongelig regning.

Netop i disse år udfoldede staten store anstrengelser for at udvikle det danske skibsbyggeri. Til bygning og udrustning af skibe af en sådan kvalitet, at de kunne benyttes som defensionsskibe, ydede staten et vist beløb pr. kommercelæst nybygget i kongens riger og lande. Det var den såkaldte overskattedirektion, der fik med denne opgave at gøre. Overskattedirektionen blev oprettet i 1762 med det formål at administrere en ekstra skat i anledning af rustningerne mod Rusland, men i tidens løb fik den pålagt adskillige andre administrationer, således banken, lotteriet og handelen på Island, Grønland og Finmarken, senere tillige Færøerne og nu altså også dette byggeri for statens regning af et større antal søgående skibe, der efter bygningen ved auktion overtoges af private, der især benyttede dem i vestindie- eller ostindiefarten. Ostindiehandelen var netop ved Asia-tisk kompagnis fornyede oktroj af 1772 blevet frigivet.

Endnu et område for dansk foretagsomhed kom ind i billedet, idet man ønskede en udvikling af nordlandsfarten. I hval- og robbefangst fandt man muligheden for at frembringe store værdier. Til brug for den kongelige grønlandske handel og fiskefangst lod staten derfor bygge et betydeligt antal større og mindre fartøjer, og i de følgende år foretoges et stort antal udrustninger af disse fartøjer, men desværre blev resultatet af anstrengelserne særdeles ringe, og det store foretagende måtte betragtes som uhjælpeligt mislykket.

Staten lå derfor inde med et betydeligt antal effekter, dels i skibe fra Guineafarten og fra det grønlandske eksperiment, dels i kajpladser og et skibsværft, som var anlagt til den grønlandske handel og fiskefangst langs stranden udfor Toldbodgade syd for det område, som var overladt til Vestindisk Handelsselskab. Dette sidstnævnte

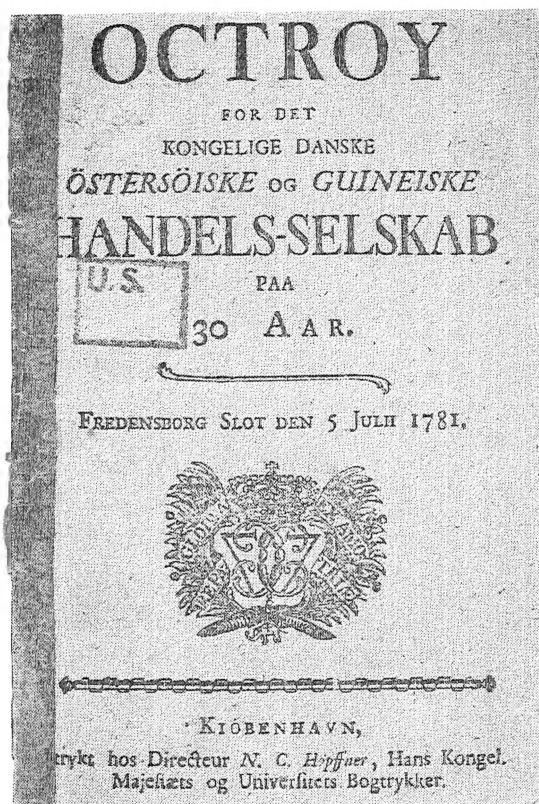
selskab var netop kort forinden blevet oprettet ved oktroj af 11. maj 1778. Det var nært knyttet til statsadministrationen og havde i sin direktion en række ministre. Dets opgave var ved siden af de private, som handlede på Vestindien, at udnytte de muligheder i denne handel, som krigsforholdene gav. Foreløbig gik handelen også godt. Selskabet gav i de første år udmærket udbytte og havde mange skibe i søen. Vestindisk Handelsselskab lod i 1780 nordligst ved Toldbodgade lige syd for toldbodens område rejse det endnu bevarede såkaldte Vestindiske Pakhus med Harsdorff som arkitekt.

Det er næppe sandsynligt, at man alvorligt har diskuteret mulighederne for at det vestindiske handelsselskab kunne overtage de forannævnte effekter, der var blevet ledige ved Guineisk Kompagnis ophør og det grønlandske foretagendes sammenbrud, men der var også andre handelsområder, som i denne florissante periode lod sig opdyrke af det neutrale Danmark i en krigsfyldt verden og med staten som fødselshjælper. Derfor blev der stiftet et nyt kompagni *Det kongelige danske østersøiske og guineiske Handelsselskab*, der den 5. juli 1781 fik oktroj på 30 år.

De fleste af tidens øvrige kompagnier har sine arkiver bevaret. De findes i Rigsarkivet, som netop fornylig i Vejledende Arkivregistraturer XIV ved J. O. Bro Jørgensen og Aage Rasch har udgivet oversigter over de asiatiske, vestindiske og guineiske kompagniers arkivmateriale, således at dette nu er lettere tilgængeligt end hidtil. Desværre har det østersøisk-guineiske handelsselskab ikke kunnet medtages her, da det ikke er bevaret. Efter 6 års virksomhed ophørte selskabet. Dets effekter overtoges af staten, der overdrog dem tillige med kompagniets arkiv til private entreprenører, i hvis samlede, men til vore dage ikke bevarede arkiv det indgik. Overdragelsen til staten har dog medført, at der i overskattedirektionens arkiv er bevaret en arkivpakke, der giver adskillige oplysninger om selskabets forhold, ligesom der er bevaret nogle breve til Skattedirektionen, omhandlende selskabets affærer. På basis heraf og enkelte andre mere spredte arkivsager, navnlig det såkaldte Johan Büloweske arkiv tilhørende den indflydelsesrige chef for kronprins Frederiks hofstab kammerjunker

Titelblad til det
Østersøisk-guineiske
Handelsselskabs oktroj.

*Title page of the
octroi of The Baltic
and Guinea Company.*



Johan Bülow, er nærværende oversigt over selskabets virke udarbejdet.

Selskabet skulle tage sig af den østersøiske handel og tillige indrette oplag for østersøiske varer dels i København, dels i stæderne langs den slesvig-holstenske kanal, som netop i disse år var under udarbejdelse, og som man ventede sig meget af. „Og paa det denne for Vore Stater saa vigtige og magtpaaliggende Sag des snarere kan iværksættes og bringes i Drift, have Vi tillige fundet det fornødent med denne østersøiske at forbinde Vores Guineiske Handel med al sammes Eiendom og Tilhørende, samt dertil at overlade endeel af Vores grønlandske Handels tilhørende Skibe, Vare og Effecter.“¹

Selskabet skulle have en fond på 3 millioner rigsdaler, som kongen ville indskyde i kontanter og effekter, men samtidig skulle der oprettes en aktiekapital af tilsvarende omfang, idet der udstedtes 30.000 aktier à 100 rdlr., der af overskattedirektionen overlodes til lysthavende. For at lette aktietegningen indførtes to indbetalingsterminer, juni og december terminer 1782.

De 3 millioner rigsdaler udrededes af staten, som anført delvis i effekter, nemlig den grønlandske handels bygninger og skibsværft beliggende i Toldbodgade fra Skt. Annæ Plads forbi Frederiksgade med de dertil hørende beddinger, slæbesteder, kran og øvrige indretninger tilligemed den udfor disse arealer liggende indpælede skibshavn; hertil hørte to pakhuse, et som allerede var færdigbygget og et andet som var under opførelse. Herudover lovedes yderligere to pakhuse opført ved statens foranstaltning, ligesom kongen gav tilsagn om indretning af to savmøller i nærheden af hovedstaden.

Til selskabet overgaves desuden følgende 37 skibe, der især hidrørte fra det guineiske og det grønlandske kompagni:

Commerce-læster

Christiansborg	138
Fredensborg	138
Rio Volta	136½
Acra	162½
Ningo	162
Grev Bernstorff	124
Conferentz-Raad Stemann	128½
Skatmester Greve af Schimmelmann	116½
Greve Thott	118½
Stats-Secretaire Guldberg	128
Geheime-Raad Gregers Juel	127½
Prins Frederiks Haab	133
Grev Scheel	118½
Grev Joachim Gotsche Moltke	129
Baron Ernst von Schimmelmann	126
General Huth	127
Kongens Haab	122
Julianæ Haab	123½
Kammerherre Schack	127
Geheime-Raad Stampe	123

	Commerce-læster
Prinds von Bevern	159
Hertug Ferdinand	158
St. Jan	149
Upernavick	77½
Mariæ Kirke	50
Strat Davis	51
Grev Reventlou	115
Grev Adam Ferd. Moltke	112
Lastdrageren	90
Tønningen	} fra 50 til 60
Slesvig	
Neustadt	
Kiel	
Friderichsort	
Eckernförde	
Friderichstadt	
Helgoland	

Selskabets oktroj

Når det grønlandske og det guineiske kompagnis bøger var afsluttede skulle det nye selskab overtage dets aktiver såvel i rede penge og udestående gæld som i varer – herunder alt skibsbygningstømmer, skibsbygningsmaterialer og andre effekter.

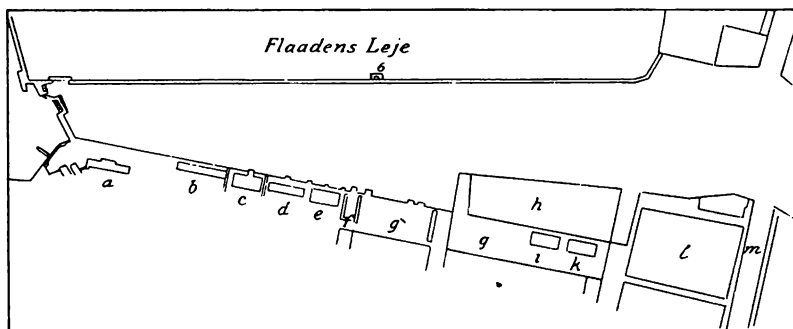
Forskellen mellem det beløb som det ovennævnte materiel repræsenterede og det tilsagte beløb på 3 millioner rigsdaler skulle gennem overskattedirektionen udbetales af statskassen efter anmodning tid efter anden fra handelsselskabets direktion efter handelens behov. Det til enhver tid værende restbeløb af de 3 millioner rigsdaler lovedes forrentet af staten med 4 % p. a.

Det overtagne grønlandske etablissement ved Toldbodgade, der nu tilhørte det nye handelsselskab, ville staten forbedre ved udlægning af flydebomme på strømmen udfor værftet i en afstand af 60 alen fra bolværket, ligesom der for statens bekostning skulle nedrammes de nødvendige duc d'alber og foretages opmudring til den fornødne dybde, og der blev givet tilsagn om at udlægge en tømmerplads til selskabets brug mellem Kalkbrænderiet og Kastellet.

Selskabet fik desuden en række rettigheder til sikkerhed for dets virksomhed, herunder først og fremmest tilladelse til på sit værft at anlægge smede-, snedker- og bødkerværksted, ligesom det i eller udenfor staden måtte anlægge en reberbane. De svende, som antoges på disse arbejdspladser, måtte ikke hindres i deres arbejde af lavene og måtte ikke på nogen måde fratages kompagniet. Drengene, der udlærtes på selskabets værksteder, skulle agtes lige med andre og måtte altså ikke møde vanskeligheder fra lavenes side, når de senere søgte arbejde hos lavsmestre. Søfolk og håndværksfolk i selskabets tjeneste, såvel som deres koner, fritoges for borgerlige tynger, så længe de ikke drev anden borgerlig næring.

Det tilskud til nybygning af defensionsskibe og andre skibe, som staten havde givet tilsagn om ved forordningen af 18. marts 1776, stod naturligvis også til rådighed for det østersøiske kompagni. I og for sig var det vel på forhånd en selvfølge, men oktrojen kom dog desuagtet til at indeholde en udtrykkelig bestemmelse herom (paragraf 16).

Ved hjælp af det nye handelselskab var det statens agt at tilvejebringe et kornoplag i hovedstaden som sikkerhed for forsyningen i langvarige vintre. Selskabet fik under visse omstændigheder ret til at handle med dette korn. Fra hver vinters begyndelse indtil isen gik af vandene om foråret fik selskabet derfor i sine pakhuse pligt til at ligge inde med et kornoplag på mindst 30.000 tønder. Staten lovede hertil at yde et årligt tilskud på 5000 rdlr., ligesom selskabet ved kornets indførelse fik fritagelse for told, konsumtion, accise og pakhusleje. I lighed med den islandske, finmarkske og færøske handel måtte selskabet, såfremt den indenlandske rugpris steg til over 13 mark tønden, efter forudgående anmeldelse til Rentekammeret lade male og uden afgift af konsumtion og accise anvende så megen rug som var nødvendig til etablermenterne i Guinea. For at skaffe det danske landbrug godt og rent sædekorn skulle selskabet årligt indføre sæde- og rug, det indenlandske toldfrit, det udenlandske mod erlæggelse af indenrigsk told. Vestindisk-Guineiske Rente- og General Toldkammer skulle påtage sig at garantere, at dette korn anvendtes til såning. Hvis



Kort over en del af Københavns havn: *d* og *e* er pakhus nr. 1 og 2, gule og blå pakhus, *i* kgl. oplagsmagasin, *k* kgl. korntørrings magasin, *g* og *h* Østersøisk-guineisk Handelsselskabs værft og havn, *c* Vestindiske pakhus, *l* Kvæsthuset, *m* Nyhavns kanal. Efter Johs. Werner: Christian Wilhelm Duntzfeldt, Kbh. 1927.

Plan of a part of the harbour of Copenhagen; d, e, i and k the four warehouses belonging to the Baltic and Guinea Company, g and h the company's shipyard and harbour.

kornpriserne i København steg til 18 mark tønden for rug og 24 mark for hvede fik østersøisk-guineisk handelsselskab tilladelse til at åbne sine magasiner og sælge kornet til de anførte priser mod erlæggelse af udenrigsk told. For det korn som sendtes til det nordenfjeldske Norge fik selskabet tilsagn om en permanent oplagsfrihed i Bergen og Trondhjem.

Østersøhandelen støttedes udover det nævnte på forskellige måder. For alle slags varer som selskabet indførte fra Østersøen skulle det nyde bestandig oplagsfrihed uanset om de blev indført på egne eller befragtede skibe. Af dette oplag kunne uden afgifter eksporteres til udlandet og til Guinea. Hvad selskabet havde brug for til sin egen virksomhed, f. eks. materialer til sin skibsbygning, eller hvad man afsatte af østersøiske varer til indlandet skulle der dog betales afgifter af i overensstemmelse med de almindeligt gældende bestemmelser.

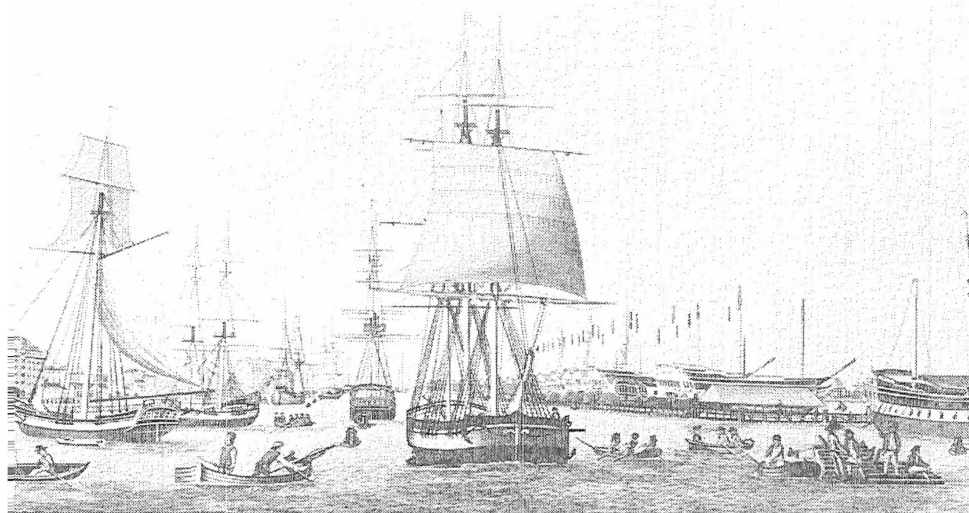
Selskabet fik pligt til at oplægge østersøiske produkter til et beløb af mindst 400.000 rdlr. Såfremt det assurede dette oplag for mindst 400.000 rdlr. til $\frac{1}{2}$ %, fik selskabet tilsagn om at måtte optage det

nævnte beløb som lån fra Kurantbanken til 2 % pro anno, men både denne rente og assurancepræmien betaltes af staten.

Det var især skibsbygningsartikler: tømmer, hamp, beg etc., som kunne indføres fra Østersøegnene, såvel til brug for udførsel til udlandet som til det indenlandske marked. I sin oktroj fik selskabet udtrykkeligt stillet i udsigt at få leverancer til søetaten. I paragraf 27 udtales, at Commissariats-kollegiet fra begyndelsen af året 1782 og derefter i oktrojens 30 årige løbetid skulle slutte kontrakter med selskabets direktion om leverancer til flåden idet dog disse kontrakter skulle forelægges kongen til approbation.

Selskabets andet hovedområde var handelen på Guinea og Vestindien. Det havde eneret på handelen på Kysten Guinea, „hvor Vore Forteresser og Loger ere beliggende, for saavidt det der kan have Sted uden Indgreb i andre Nationers Rettigheder“. For at kunne holde forterne ordentlig vedligeholdt og i forsvarlig defensionsstand, besætte dem med det fornødne mandskab og besejle kysten med det efter omstændighederne nødvendige antal skibe ydede staten selskabet et årligt tilskud på 25.000 rdlr. Af de varer der var fornødne til mandskabets underhold på skibene måtte der dog erlægges sædvanlig konsumtion, men selskabet fik også på dette område støtte, idet det fra konsumtionskassen fik godtgjort en sum af 4 rdlr. for hvert besætningsmedlem og 2 rdlr. for hver passager som fulgte med skibene til Guinea eller Vestindien. For alle indenlandske fabriks- og manufakturvarer som selskabet udførte til Guinea, Vest- eller Ostindien eller iøvrigt til udlandet blev der givet tilsagn om en udførselspræmie. Det havde altid været vanskeligt at udvikle en eksport af danske varer til kolonierne. Der stillede derfor ikke konkrete krav på dette punkt, men udtryktes dog et håb idet kongen erklærede at ville vise „den Tillid til Selskabet, dets Direction og Administration, at de paa beste og mueligste Maade vil søge at fremme Afsætningen af indenlandske Fabrik- og Manufactur-Vare og øvrige Landets Producter“. Hvad der af de til Guinea medbragte varer ikke var ombyttet med slaver, guld og elefanttænder måtte videreføres til Vestindien.

Etablissementerne i Guinea var fortsat statens, men selskabets di-



Københavns havn, slutn. af 1700-tallet. Til højre flådens leje, til venstre Østersøisk-guineisk Handelsselskabs havn og plads. Pakhusene i venstre mellemgrund er det kgl. korn tørringsmagasin og oplagsmagasinet. I forsettelse heraf skimtes Amalienborgs palæer. I havnebassinet duc d'alber. Farvelagt tegning af ubk. på Handels- og Søfartsmuseet.

The harbour of Copenhagen. To the right the Royal Dockyard, to the left quay and warehouses of the Baltic and Guinea Company.

rektion havde dog ret til at flytte en loge andetsteds hen i Guinea, hvis det kunne ske med fordel. Sådanne forandringer skulle selskabet indberette til Vestindisk-Guineisk Rente- og General Toldkammer, men godtgørelse herfor kunne det dog ikke få. Ønskede man at oprette nye loger, måtte der ske indberetning til det nævnte kollegium, der på sædvanlig vis da fremkom med forestilling om oprettelsen til kongelig approbation, hvorefter staten godtgjorde omkostningerne. Det påhvilede selskabet at vedligeholde de kongelige rettigheder i Guinea „og især at paastaae og forsvare den Os tilkommende Eyendoms Ret paa Kysten af Rio Volta“. Denne flod var indfaldsvej til det indre af landet, hvorfra slaver erhvervedes. Såfremt forterne blev angrebet af en eller anden europæisk magt eller en anden nations negre ville understå sig til at gøre indgreb i handelsselskabets rettig-

heder, ville kongen beskytte og forsvare selskabet og godtgøre det hvad det måtte have tabt. Dog skulle selskabet instruere guvernøren om at leve i bedst mulig forståelse med de andre europæiske staters guvernementer og på det omhyggeligste forebygge alle unødige stridigheder.

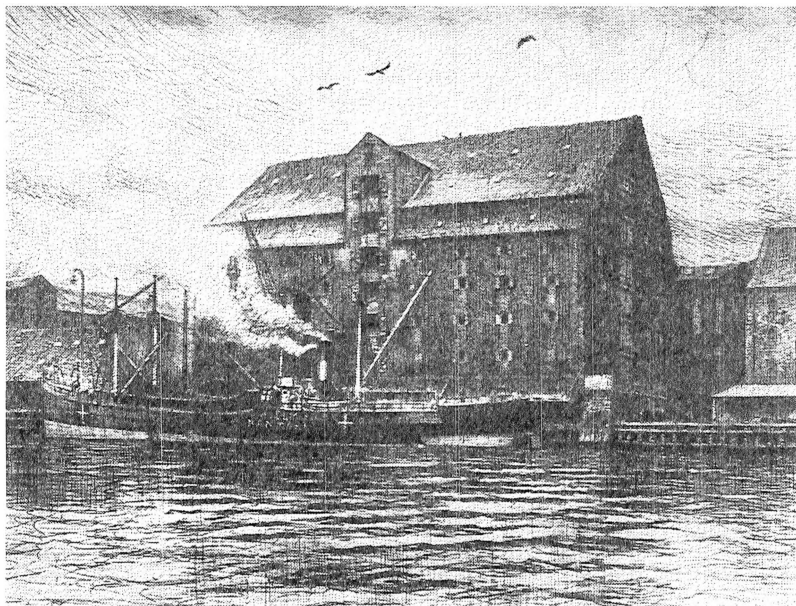
Såfremt guvernørposten i Guinea blev ledig skulle selskabets direktion foretage udnævnelse af en ny guvernør, men udnævnelsen skulle dog passere kollegiet og konfirmeres af kongen. Til præste- og kateket-embeder krævedes også kongelig konfirmation. Alle andre embedsmænd i Guinea antoges og indsattes af selskabets direktion.

Alle retssager mellem embedsmænd i Guinea behandledes efter dansk lov og således at de dømte havde appelret. I sager vedrørende liv og ære måtte en dom, selvom den dømte ikke havde appelleret, ikke eksekveres førend sagen havde passeret handelsdirektionen og derfra var videresendt til danske kancelli og kongelig approbation.

Oktrojen indeholdt desuden bestemmelser om føring af de nødvendige autoriserede tingsprotokoller samt protokoller over auktions-, skifte- og andre sager. Der gaves selskabet de sædvanlige præferencer i fordringer overfor embedsmændene, herunder især i købesummer for negre solgt i Dansk Vestindien, et område hvor der snarest kunne opstå strid.

Oktrojens bestemmelser om Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs ledelse viser klart dets nære tilknytning til staten. Direktionen blev på seks medlemmer. De tre skulle vælges af kongen blandt overskattedirektionens medlemmer. I første omgang ønskede majestæten imidlertid også at udnævne de tre øvrige, og først ved fremtidig opstået vacance blandt disse sidste ville kongen udvælge efterfølgeren blandt to indstillet af direktionen. Stærkere kunne statsindflydelsen dårligt blive, og til selskabets aktionærer var ingen medbestemmelse over direktionens sammensætning overladt.

Blandt de tre overskattedirektionsmedlemmer, som udvalgte til det nye selskabs direktion, var først og fremmest finansministeren Ernst Heinrich Schimmelmänn. Hans fader, skatmester Heinrich Carl Schimmelmänn, havde siddet i overskattedirektionen sidens dens op-



Pakhus nr. 2, „blå pakhus“, opført af C. F. Harsdorff 1781–83. Efter radering af Tom Petersen 1916.

Warehouse no. 2, "the Blue Warehouse", constructed by C. F. Harsdorff.

rettelse i 1762, og sønnen var blevet medlem i 1773 straks ved sin indtræden i statsadministrationen. Den ældre Schimmelmann døde i 1782; sønnen, der hurtigt overtog sin faders dominerende stilling, opnåede dermed omtrent samtidig med handelsselskabets start hovedindflydelsen i statens økonomiske anliggender. Det andet overskattedirektionsmedlem var Chr. Ditlev Reventlow, der efter en kort periode som deputeret i Søkrigskommissariatet i 1782 blev deputeret i Generaltoldkamret og medlem af overbankkommissionen. Det sidstnævnte embede fratrådte han allerede i 1783 som følge af en kontrovers med Ove Høegh-Guldberg, men året efter deltog han i sammensværgelsen mod det guldbergske styre og blev derefter medlem af finanskollegiet og påny medlem af overbankkommissionen og desuden 1. deputeret i Rentekamret, i hvilken sidstnævnte egenskab han

som bekendt fik så megen indflydelse på de store landboreformer. I reformarbejdet havde han nært samarbejde med Schimmelmänn. Den tredje var Adam Gottlob Moltkes søn Joachim Godske Moltke, der i årene før Struensee-perioden var medlem af Søetatens Generalkommissariatskollegium. Han afskedigedes her af Struensee, men kom efter dennes fald påny ind i statstjenesten som 1. deputeret i Generaltoldkamret og senere i rentekamret. 1781–84 var han statsminister. Han var konservativ og ængstelig for større forandringer og udtrådte derfor påny af statstjenesten, men ved Østersøisk Guineisk Handelselskabs start stod han på sin indflydelses højde.

De øvrige tre medlemmer af selskabets direktion blev grev Adam Ferdinand Moltke, der var deputeret i admiralitetskollegiet, samt etatsråderne F. C. Trant og Joh. Fr. Heinrich.

Der var altså gennem udvælgelsen af direktionen nær kontakt med de grene af statsadministrationen, der var vigtige for selskabets økonomi, herunder også medregnet søetaten, som man ventede at selskabet skulle blive storleverandør til, men også til de andre handelselskaber var der tilknytning. Schimmelmänn var medlem af direktionen for Dansk Vestindisk Handelselskab, det samme var Heinrich, og etatsråd Trant var administrator i dette selskab. Hertil kom, at Joachim Godske Moltke, Trant og Heinrich havde været medlemmer af direktionen for den kgl. guineiske handel, og både Moltke og Schimmelmänn var direktionsmedlemmer i Den kgl. grønlandske Handel og Fiskefangst. Schimmelmänn fortsatte iøvrigt som direktionsmedlem i den nye grønlandsadministration, Den kgl. grønlandske, islandske og finmarkske Handel. En række personer der ansattes i Østersøisk-Guineisk Handelselskabs administration overgik ligeledes fra de kompagnier, som selskabet var udgået af. Først og fremmest gjaldt det den administrerende direktør, justitsråd Joh. Didr. Vett, der havde haft den tilsvarende post i Den kgl. grønlandske Handel og Fiskefangst. En bogholder og kasserer, en fuldmægtig og en kopist kom fra den kgl. guineiske handel, en tømmerforvalter og en materialeforvalter overtoges fra Den kgl. grønlandske Handel og Fiskefangst. Det var naturligt især et praktisk spørgsmål, da man på

denne måde undgik afskedigelser, men man kan heller ikke se bort fra, at det, når både direktionsmedlemmer og den administrerende direktør kom fra de nedlagte institutioner, har spillet en rolle for vurderingen af de værdier, der blev overtaget fra Kgl. Guineiske Handel og Den grønlandske Handel og Fiskefangst. Fra sidstnævnte selskab overtog Østersøisk-Guineisk Handelsselskab skibsbygmester Erik Eskildsen, der i hele selskabets levetid stod i spidsen for dets skibsbyggeri.

Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs oktroj var som nævnt dateret 5. juli 1781, men skæringsdatoen med de grønlandske og guineiske kompagnier blev 1. maj 1781. Fra overtagelsen er bevaret følgende regnskabsopstilling.

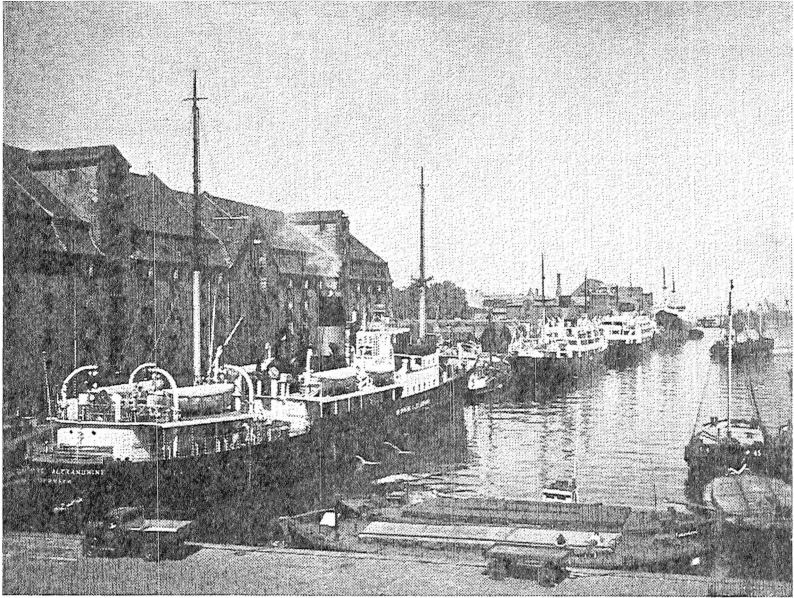
	Rdlr.	Mk.	Sk.
Skibe ... 37 af adskillig Størrelse for Vare ... saavel til Handelens egen fornødenhed som til Afsendelse bestemte	734.223	5	7
Skibs Tømmer ... til Handel og til Skibsbyggeriets Drift med Skibs-Verfets Inventarium	155.944		9
Mudder-Machiner ... 2de med Pramme, og derforuden 7 Stkr. Transport Pramme	92.583	4	14
Fadewærk og Inventarii Sorter med Requisita til Skibene	7.164	1	6
Udsendte Cargaisons ... 3 til Guinea, 2 til Westindien og afsendte Vare i Commission til adskillige Europæiske Steder	24.235	3	13
Forteresserne i Guinea ... udsendte Cargaisons og Provisions Vare, Materialier og Inventarier	253.920		14
Handels-Huset, 4 Pakhuse, Pladser, Skibs-Værf, Bradbænk, og Skibs Havn	99.252	5	
	250.000		
Tilsammen Rdlr.	1.617.324	3	15
I Contant Tiid efter anden	1.382.675	2	1
Rdlr.	3.000.000		

Pakhusbyggeri, havn og værft

En forudsætning for at både skibsbyggeriet og selskabets øvrige forretninger kunne komme i gang var, at de i oktroyen lovede foranstaltninger blev udført.

Pakhusbyggeriet var af megen vigtighed for gennemførelsen af selskabets mange planer. Det første af pakhusene var allerede i fuld gang i den grønlandske handels tid. Både dette og det følgende pakhus blev opført af Harsdorff. De betegnedes pakhus nr. 1 (oprindelig grønlandske pakhus) og pakhus nr. 2, senere kaldt de Conincks og etatsråd Bruuns pakhuse, i vore dage henholdsvis Gule Pakhus og Blå Pakhus.² Arkitekten udbeder sig ved forskellige lejligheder betydelige beløb udbetalt af statskassen til brug for pakhusbyggeriet, hvilket efterhånden volder administrationen bekymringer, der ikke blev mindre derved, at der på Blå Pakhus skete nogle nedstyrtninger af de grundmurede piller, mens de ved siderne anbragte „underslage“ ikke havde taget skade. Muren blev derfor nedtaget „lige til pillotagen“ og genopført med bornholmske kvadersten. Da kompagniet under dette stærkt forsinkede pakhusbyggeri manglede pakhusplads, lejede man for en månedlig leje af 100 rdlr. pr. etage de to øverste etager i Handels- og Kanalkompagniets nye pakhus på Christianshavn til opbevaring af rug. Som kuriosum kan nævnes, at Harsdorff i 1782 ansøger om en bevilling til håndværkerne „da det er en vedtagen Skik, at Arbejds Folkene gives en douceur naar Taget paa en Bygning er rejst og Kransen opsættes.“ Han håber den må blive på 200 rdlr. ligesom ved vestindisk pakhus' rejsegilde. De to sidste pakhuse, der var lovet kompagniet, blev først bygget i selskabets sidste år. De opførtes af Hofmuremester Platz efter projekt af Ernst Peymann. Det er det såkaldte kongelige oplagsmagasin og det kongelige korntrørringsmagasin, der opførtes i 1787. De er nu sammenbyggede med en mellembygning, der blev rejst i 1885. Efter afleveringen af pakhusene havde Københavns indre havn fået sin vestprofil omtrent som i vore dage.

Allerede i 1781 var uddybningsarbejdet påbegyndt, først ved hjælp



Pakhuse nr. 3 og 4, oplagsmagasinet og det kongelige korn tørringsmagasin, opført 1787 af hofmuremester E. F. Platz efter projekt af Ernst Peymann.
Foto Sv. Ring.

*Warehouses no. 3 and 4 (The Royal Store House and the Royal Granary)
built 1787 by E. F. Platz according to a design by Ernst Peymann.*

af et par muddermaskiner og nogle pramme, som selskabet havde overtaget fra Grønlandske Handel (jævnfør foranstående regnskabsopstilling), dernæst en kort tid med materiale fra Holmen, men da uddybningsarbejdet ville blive omfattende, besluttedes det at bygge to hestedrevne muddermaskiner med 20 pramme. Til hver maskine beregnede man en besætning på en tømmermand, en „overseer“, d. v. s. en der førte tilsyn med arbejdet, 11 matroser, en kusk og 4 heste. Der regnedes med 5 års arbejde med 150 arbejdsdage om året. En muddermaskine ansloges til en byggeudgift på 14.000 rdlr., en pram til 450 rdlr. Idet vi overspringer budgettets mange enkeltheder skal blot anføres, at selve opmudringsarbejdet i de 5 år budgetteredes til 81.980 rdlr. Gerner regnede med, at de to muddermaskiner efter 5

års brug ville være 18.000 rdlr. værd og de 20 pramme 4800 rdlr., men han er så forsigtig ikke at medtage dette i sit overslag.

Der regnedes med udlægning i havnen af 300 alen flydebomme samt 16 stkr. duc. d'alber, hvis hjertepæle i det ringeste måtte være 14 tommer i kvadrat og med skrå pæle på 13 tommer. En duc d'albe beregnedes til 282 rdlr.

I havnen foreslog Gerner opmudring til 14 fods dybde ved bolværket ved daglig vande, således at de største skibe kunne lægges 10 à 12 fod fra bolværket udfor pakhusene. Langs den søndre mur ved Frederiksgade, hvor skibstømmeroplaget til de nye skibes bygning skulle være, måtte der uden for bolværkerne være en sådan dybde, at de noget mindre skibe, der benyttedes til egetømmertransport, kunne ligge med lasteparten så nær bolværket som en mådelig lang slæbebåd kunne række. Disse skibe plejede ikke at stikke mere end 10 fod. Det foresloges derfor, at dybden udfor værftet skulle være 16 fod „beholden vand“. Dybderne på den søndre side af bradbænken ved reparationsværftet måtte derimod være 14 fod for at selskabets fremtidige ostindiefarere kunne kølhales og forhudes ved eget værft. Denne dybde måtte forefindes i det mindste 160 fod fra bradbænken og sydefter. Derfra og til den søndre ende af selskabets ejendoms grund burde dybden indrettes efter de stærkest indladte skibes dybgående, som man nu og i fremtiden måtte regne med kunne ligge ved de pakhuse, som fremtidig måtte blive opført her. Det skete som foran nævnt først i 1787. Indtil videre var det kun nødvendigt med 10 fod vand her, da pladsen foreløbig kun benyttes til tømmeroplag.

Det vil erindres, at oktrojen gav tilsagn om bygning på statens bekostning af to savmøller opført på den tømmerplads mellem kastelspynten og kalkbrænderiet, som var udset til kompagniet, og hvor man tænkte sig fylden fra opmudringen anbragt. Fra Holland fremskaffedes tegninger over de bedste og mest anvendte hollandske savmøller, og Gerner kom dernæst i en indstilling af 12. juli 1782 til følgende samlede overslag over alle de projekterede arbejder:

1. 2 savmøller	44.000 rdlr.
2. Flydebomme på strømmen udfor værftet	2.000 —
3. Nedramning af duc d'alber	4.500 —
4. Opmudring i havnen	81.980 —
5. Etablering af den nævnte tømmerplads	97.200 —

Ialt 229.680 rdlr.³

Der var jo i oktroyen i forvejen givet tilsagn om disse ydelser, og det budgetterede beløb blev derfor bevilget ved kgl. resolution af 14. august 1782. Beløbet kunne udbetales i løbet af to år, men dog på det vilkår at man straks gik i gang med arbejdet, der skulle være afsluttet i løbet af 6 år, altså med tillæg på et år udover Gerners beregning.

Der kom dog straks vanskeligheder med overvejelserne om tømmerpladsen, hvis placering ikke blev godkendt af de militære myndigheder. Sætetaten havde intet at erindre mod stedet, men på hærens vegne udtalte general Huth sig imod planen, og der blev i stedet foreslået en plads på den anden side af Kalkbrænderiet, men dette modsatte kompagniet sig som uegnet og for kostbart, da det lå for langt borte fra havnen og på grund af niveauforholdene krævede et mere omfattende opfyldningsarbejde for at opnå den fornødne højde på arealet, hvorfor det vedtagne budget slet ikke ville kunne række. Om man fandt en egnet plads fortæller akterne desværre ikke noget om. Om udgifter til kran og bradbænk 1781–83 se side 62 ff.

Skibsbyggeri

Skibsbyggeriet på værftet var allerede i fuld gang under grønlandsadministrationens auspicer inden Østersøisk-Guineisk Handelselskab blev dannet, og det fortsatte senere for fuld kraft. I 1781 blev to nybygninger færdige, i 1782 fire og i 1783 tre, så beddingerne var fuldt optaget.

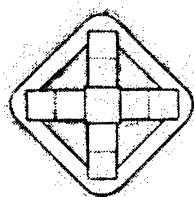
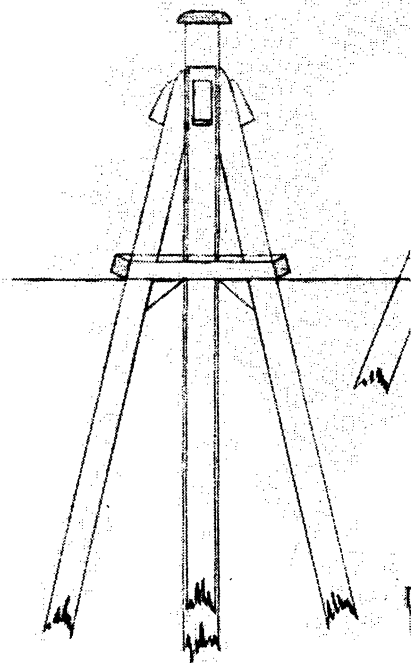
Skibsbygmesteren var Erik Eskildsen (1738–1793), der stammede fra Tønsberg, hvor han var mester for flere nybygninger. I 1760'erne og 1770'erne virkede han på Applebyes, van Ostens og det almindelige Handelskompagnis værfter, hvorefter han overtog skibsbygnings-

virksomheden på det kgl. islandske, finmarkske og grønlandske handels værft og dernæst på den kgl. grønlandske Handel og Fiskefangsts nye værft i Toldbodgade, det som nu var overtaget af Østersøisk-Guineisk Handelsselskab. Han var i det hele meget aktiv i den betydelige skibsbygningsvirksomhed som i disse år var sat i gang med statens støtte og byggede bl. a. tillige for marinen. Vi har kendskab til ca. 50 nybygninger fra hans hånd, muligt det største antal skibe som overhovedet nogen af tidens skibsbygmestre har bygget, og det er sikkert givet, at der var flere endnu. Han var som følge af denne aktivitet inde i foretagender, der krævede megen kapitalindsats, som han ikke var i stand til at klare, hvorfor han da også som så mange andre fik støtte fra staten. I maj 1780 skyldte han staten 36.760 rdlr. Han fik straks eftergivet de 16.760 rdlr., men for de 20.000 rdlr. udstedte han en panteobligation „i hans hele nuværende og tilkommende formue“. Han har sikkert regnet med at det ville blive vanskeligt for ham at klare disse forpligtelser. Allerede i august 1780 opnåede han efter ansøgning fritagelse for tinglysning af gælden, og den 20. juni 1781 fik han den begunstigeelse, at gælden hverken skulle fordres af ham selv eller hans kone og børn, men at han årligt måtte afdrage gælden med „noget tåleligt, som dog ej må overgå 400 rdlr.“. Til et bådebyggeri, som han agtede at oprette på Kildevæld, og som i hvert fald også var i virksomhed i 1783 og 1784 og vistnok også senere, fik han samtidig et nyt lån rentefrit i 10 år og afdragsfrit i de første 5 år og derefter i de efterfølgende 5 år at afdrage med 600 rdlr. årligt. Endelig fik han ved kabinetsordre af 29. marts 1784 hele gælden på de 20.000 rdlr. såvel som det frivillige årsbidrag på 400 rdlr. eftergivet.⁴ Eskildsen har således været stærkt begunstiget af staten, og den overfor tidens merkantilistiske politik stærkt kritiske M. L. Nathanson havde altså ret, da han udtalte, at „et andet Individ, Skibsbygmester Eskildsen, er paa flere Maader bleven eftergivet adskillige ikke ubetydelige Summer, hvorom jeg ganske tilfældigt har fundet en Anførsel paa en særskilt Conto i Kassebogen for Aaret 1780.“⁵ Så havde Nathanson endda ikke bemærket Eskildsens største begunstigeelse i 1784.

Lodret og vandret snit af en
duc d'albe i Københavns havn,
udført i pommerske fyrrebjælker
efter tegning formentlig af
Henrik Gerner.

Original på Rigsarkivet.

*Elevation and section of a
dolphin in Copenhagen harbour.*



Om de skibe, som Erik Eskildsen byggede på Østersøisk-Guineisk
Handelsselskabs værft, henvises til den efterfølgende liste. Vi ved,
at der må være flere endnu, idet et regnskab fra 1786 betegner
orlogsskibet „Pommern“ som nybygning nr. 16 og „Aggershus“ som

nr. 17, hvilket ikke svarer til vore oplysninger, der har „Pommern“ som nr. 10. Det bør nævnes, at Eskildsen ikke var ophavsmand til konstruktionstegningerne. De var udført af fabrikmester Henrik Gerner.

Det fremgår af bevarede arkivalier fra 1785 og 1786, at forbindelsen med den grønlandske administration fastholdtes på skibsbyggeriets område, idet Grønlandske Handels og iøvrigt også Islandske Handels og i nogle tilfælde Vestindiske Handels skibe repareredes på Østersøisk-Guineisk Handels værft. Der er naturligvis også tale om adskillige reparationer af private skibe.

Det vil af skibslisten bemærkes, at nogle af de mindre fartøjer, brigantinerne, for på Vejle eller direkte på Barritskov, der ligger ved Vejle fjords udmunding, og fra hvis skove der leveredes skibstømmer. Barritskov ejedes i disse år af gehejmeråd, statsminister Frederik Christian Rosenkrantz til Rosenholm, der vel har givet navn til fregatten „Gehejmeraad Rosenkrantz“, som selskabet i 1783 indkøbte fra Holland. Det meste tømmer er dog utvivlsomt hentet i Østersøegnene, som jo var et af selskabets vigtigste interesseområder. En beholdningsopgørelse pr. 31. december 1786 taler om rigaske master, Danziger master og Danziger spiltræer, dog også om norske master, og sejldug kommer både fra St. Petersborg og Lybæk.

Ligesom alle andre privilegerede handelskompagnier førte også Østersøisk-Guineisk Handelsselskab sit eget flag, et dannebrog hvor man i spunsen så Christian VII's kronede navnetræk flankeret af de to vildmænd fra det danske rigsvåben, men mens alle andre kompagniers flag – bortset fra Grønlandske Handels – forlængst er forsvundet og kun kendes fra bevarede skibsbilleder, er et eksemplar af dette kompagnis flag ved et ejendommeligt træf bevaret til vore dage. Det findes i Kongl. Armémuseum i Stockholm, til hvilket det er skænket af overingeniør Per Adolf Geijer. Dennes farfars far Per Adolf Geijer deltog som 21-årig i den svensk-russiske krig i 1788 i de finske farvande. Til turuma-eskadren, som var placeret i Pellinge Sund, indkom fra lodser en rapport om, at en større russisk transportfregat med 26 kanoner var indkommet i Borgåskären, 4 mil fra eskadren.

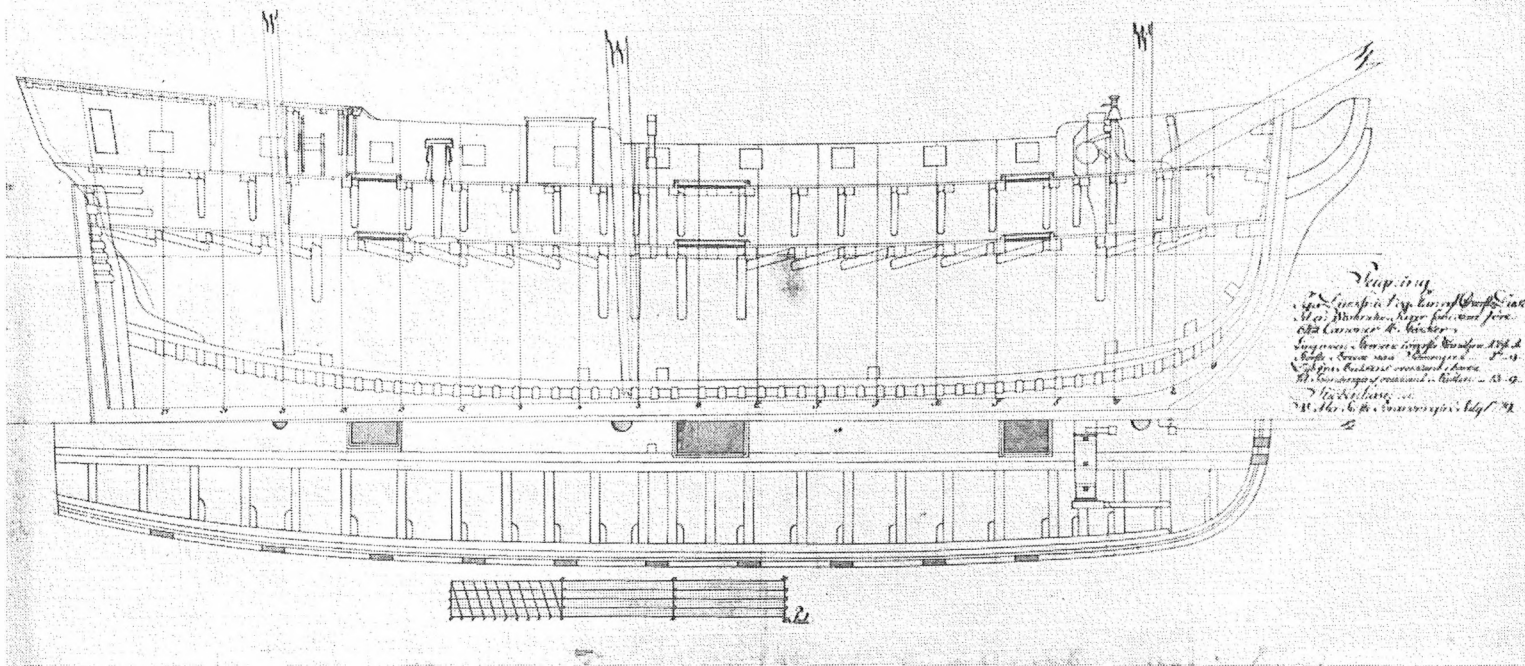
i andre handelsselskaber vidnesbyrd om selskabets virkeområde og om de personligheder, der er tilknyttet kompagniet. De er derved i sig selv et stykke kulturhistorie.

En række af skibene er opkaldt efter forter eller andre lokaliteter i Guinea: „Christiansborg“, „Fredensborg“, „Rio Volta“, „Accra“ og „Ningo“. Alle disse skibe var overtaget fra den kongelige guineiske handel. Nytilkommet er „Adda“, der er opkaldt efter det sted, hvor fortet Kongensten blev anlagt. „Upernavik“, „Julianehaab“, „Strat Davis“ med flere var overtaget fra Den grønlandske Handel og Fiskefangst, og „Tønningen“, „Kiel“, „Neustadt“, „Frederiksort“, „Eckernförde“ og „Helgoland“ giver udtryk for forhåbningerne til fremgang for østersøhandelen og kanalfarten gennem den slesvig-holstenske kanal. Hovedparten af selskabets skibe er dog opkaldt efter de ministre og andre embedsmænd, som var nærmere eller fjernere knyttet til kompagniet. Et ejendommeligt skibsnavn er „Prinsen af Bevern“. Det var opkaldt efter hertug Frederik Karl Ferdinand af Brunsvig-Lüneburg-Bevern. Han kom til Danmark i 1760, hvor han opnåede høje militære stillinger. Han har utvivlsomt været en af enkedronning Juliane Maries yndlinge. Hun var hans søskendebarn. Fra 1773 var han guvernør i København, men afskedigedes efter regeringsskiftet i 1784. Ved hans brors død i 1781 blev han regerende fyrste af Bevern, men opholdt sig dog på Lyksborg slot indtil sin død i 1809.

Oplysningerne i skibslisten giver et indtryk af handelsselskabets foretagsomhed såvel på Østersøen som i de længere farter, af hvilke naturligvis sejladsen på Guinea og Vestindien var den vigtigste. Et samlet billede giver det ikke, men vi har i det arkivalske materiale et vidnesbyrd om den energi, hvormed man startede på begge områder i selskabets første år.

Kompagniets glansperiode

Skibene fik ikke lov til at ligge stille hen. I løbet af 1781 udsendtes 12 skibe i Østersøfarten, nemlig fregatten „Grev Christian Ditlev



Langskibssnit og dæksplan af fregatten „Grev E. Schimmelmann“. Rigsarkivet.

Sheer plan and deck plan of the frigate "Grev E. Schimmelmann".

Reventlov“, der var løbet af stabelen i slutningen af januar 1781 og hurtigt efter sin færdiggørelse udsendtes på sin første rejse i de første dage af september samme år, og de mindre fartøjer i skibslisten, brigantinerne nr. 29–37 samt hukkerten „Marie Kirke“ og byssen „Strat Davis“. De havde næsten alle tidligere tilhørt Grønlandske Handel og var beregnet til rejser i de nærmere farvande. En enkelt af dem, „Marie Kirke“, gik til Barritskov efter tømmer. Samtlige store skibe sendtes i Guinea- og Vestindiefart, „Prinsen af Bevern“ efter først at have været i Algier med presenter. Dermed var alle de skibe, selskabet havde overtaget fra staten, i fart, 6–7 stykker af dem dog befragtet af Vestindiske Handelsselskab.

Overgangen fra de to gamle handelskompagnier til det nye gav nogle problemer. Endnu oktober 1782 var den endelige revision af grønlandske handels regnskaber ikke afsluttet, hvorfor der ikke var sket afregning med det nye kompagni. Et bevaret bilag i forbindelse med afregningen med Guineiske Handel giver en interessant oplysning om slavehandelen. Det viste sig at den kgl. guineiske handel ikke havde erlagt told af nogle slaveladninger fra årene 1778–80. Det drejede sig om følgende togter:

	Slaver		
	Fuldvoksne	Halvvoksne	Børn
1778 Skib ført af kapt. N. Westmarket	232		45
1779 kapt. J. Ferentz	270	48	4
– kapt. And. Hammer	323	68	3
– kapt. E. Assenius	346	83	
– kapt. J. A. Hjorth	566		3
1780 kapt. West Bohn	386	67	4
	2123	266	59

Det skyldige toldbeløb var:

2123 stk. à 4 rdlr. pr. slave til et beløb ialt af	8492 vestind. rdlr.
af de 266 halvvoksne à 2 rdlr.	532 – –
af de 59 småbørn à 1 rdlr.	59 – –

Samlet 9083 vestind. rdlr.

Omsat til dansk courant blev beløbet 7266 rdlr. 39 sk.

At tolden ikke var betalt skyldtes utvivlsomt, som det anføres, at negrene var „for Hs. Majestæts høje regning“. Vestindisk Guineiske Rente- og General Toldkammer fandt, at tolden var en kongelig revenue, der måtte betales af alle kongens undersætter, og krævede derfor beløbet udbetalt. Da beløbet imidlertid ikke fandtes i Guineiske Handels bøger og altså heller ikke var anført på den „formerede balance“ pr. ultimo april 1781, mente Østersøisk-Guineisk Handels-selskab, at denne gæld var det uvedkommende, hvorfor det Vestindiske Generaltoldkammer forlangte beløbet refunderet af over-skattedirektionen, men det behagede dog majestæten at eftergive beløbet.⁶

I de danske besiddelser i Vestindien havde man stærkt brug for slaver, men et endnu større og bedre marked frembød sig i de spanske besiddelser, især San Domingo på Haiti. Det fremgår af følgende overslag, der findes i Johan Bülow's papirer:

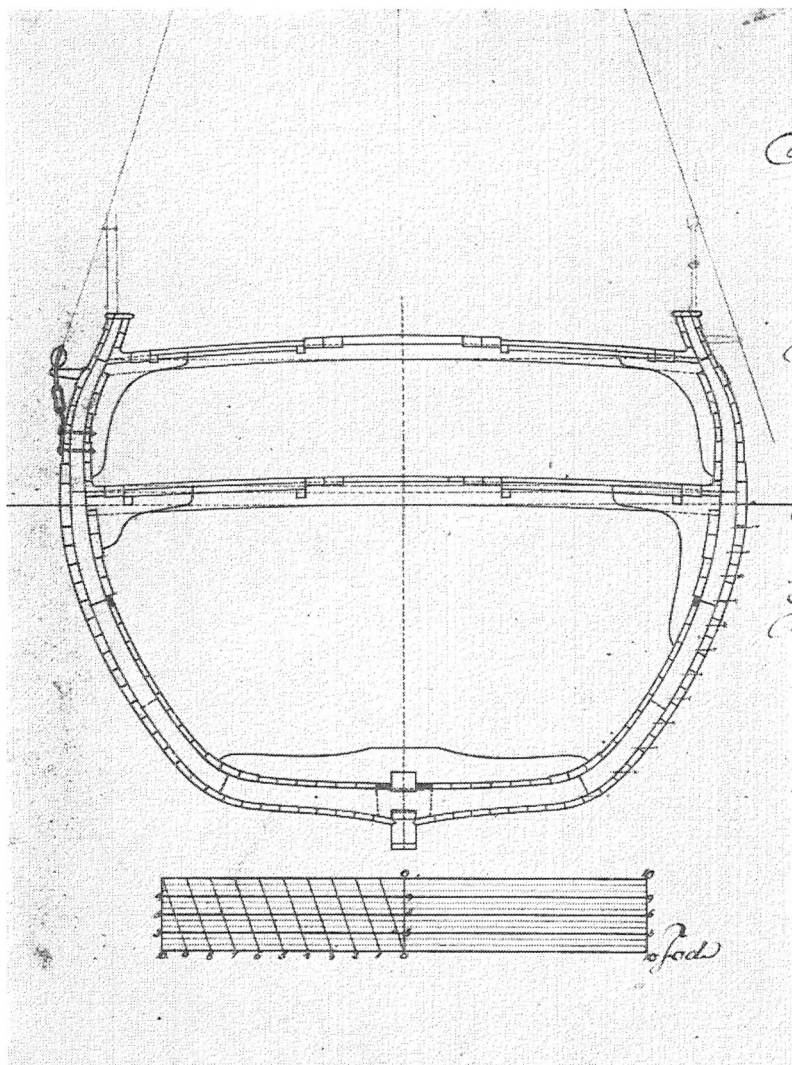
„Et skib på ca. 130 læster med inventar som det udfordres til negerhandelen kan ikke ansættes til mindre end		20.000 rdlr.
Omkostninger i det mindste		20.000 —
		<hr/>
Skib og udredning		40.000 rdlr.
Assurance af skibets kasse 14 %		2.800 —
Cargaisonen koster i indkøb	50.000 rdlr.	
Assurancepræmie 10 %	5.000 —	55.000 —
		<hr/>
Ialt		97.800 rdlr.
Herimod regnes at erholde en Cargaison Negere af 400 Stkr., hvoraf paa Rejsen fra Guinea til Vestindien dør 20 Stkr., igien 380 Stkr., som paa St. Domingo udbringes over Hovedet til omtrent netto 1700 Pund pr. Stk. eller cirka 260 rdlr. Dansk Courant som udgjør Retour-Fragten fra Westindien til Europa kan ansættes for	98.800 rdlr.	
	8.000 —	
	<hr/>	
	106.800 rdlr.	
Ved Hjemkomsten regnes Skibet at være værd	10.000 —	116.800 rdlr.
Saaledes bliver en Gevinst af		<hr/>
		19.000 rdlr.“

På bladets modsatte side har forfatteren dog givet et mere pessimistisk overslag for salg i Dansk Vestindien:

„Skibet med Udredning og Cargaison koster		97.800 rdlr.
380 Negere kunne paa St. Croix til de sædvanlige Priser ei ventes afsat uden à 150 rdlr. pr. Stk. i dansk Courant, efter Omkostningernes Fradragelse føl- gelig beløbe samme ialt	57.000 rdlr.	
Retourfragten ca.	8.000 —	
Skibet ansættes ved Hjemkomsten	10.000 —	75.000 rdlr.
Altsaa tabes		22.800 rdlr.
foruden hvad der tabes undertiden paa de i Betaling for Negernes imodtagende Retour Vare af vestindiske Producter, der ikke sielden her maae sælges med 30 à 30 ProCt. Tab“.		

Det fremgår heraf, at der kunne påregnes bedre priser i de spanske besiddelser, og man skulle desuden tro, at slavehandel i Dansk Vestindien var en tabsgivende forretning, men det var naturligvis almindeligvis ikke tilfældet. I det her omtalte budget var skibets anskaffelsessum afskrevet med halvdelen, men skibene benyttedes hyppigt til adskillige togter, selvom det også hændte, at skib og ladning gik tabt. Det skete også for Østersøisk-Guineisk Handelsselskab. I 1783 forliste således „Accra“ og i 1785 endog to skibe, „Prins Frederiks Haab“ og „Gehejmerraad Stampe“. Tabene var dog i ovennævnte budget beregnet meget optimistisk. Det var sjældent at tabene indskrænkede sig til de 20 slaver.⁷ De var undertiden langt større, hvorom senere skal berettes. Hvad skibstabene angår må bemærkes, at Østersøisk-Guineisk Handelsselskab havde tilladelse til ikke at assurere sine skibe, idet man gik ud fra, at selskabets flåde var så stor, at man muligt økonomisk ville stå sig ved at undgå de betydelige præmieudgifter til forsikringen.

Foruden at kongen støttede selskabet overordentligt meget, gik staten også direkte i kompagniskab med handelsselskabet. De forskellige ministre, som sad i bestyrelsen for disse kompagnier, der nær-



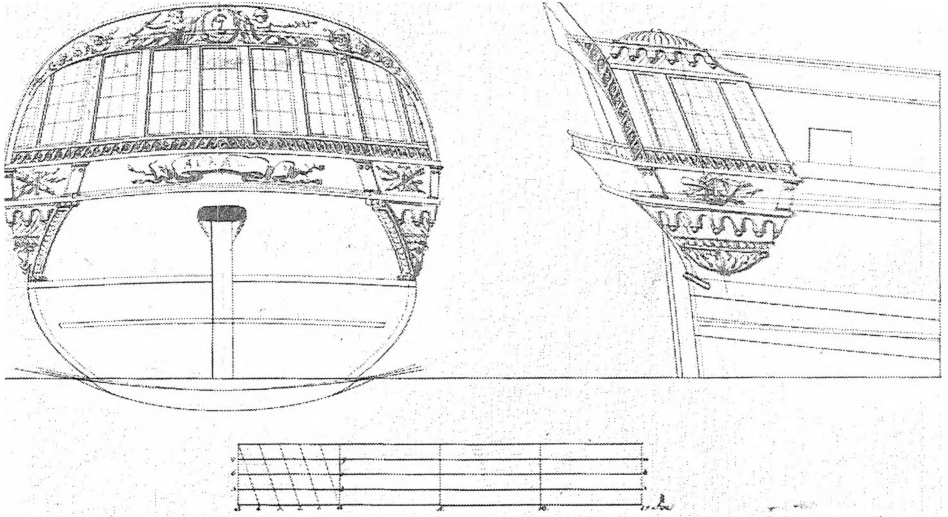
Middelspant af fregatten „St. Jan“. Rigsarkivet.

Midship section of the frigate "St. Jan".

mede sig rene statsforetagender, var så indarbejdet i denne arbejds- gang, at man fandt det naturligt at lade staten optræde direkte som deltager i erhvervslivet.

I 1781 indgik selskabet og staten kompagniskab om udsendelse af 4 skibe, „Grev Scheel“, „Gehejmraad Stampe“, „Prinsen af Bevern“ og „Gehejmraad Gregers Juel“, hver med halvparten. Kongen indskød desuden 75.000 rdlr. fordelt på 500 aktier à 150 rdlr. Ved forskellige lejligheder i løbet af det følgende år kunne selskabet melde gode tidender vedrørende dette forretningsfællesskab, men først i marts 1784 skete der endelig afregning. Det fremgik af den, at der for „Gehejmraad Stampe“s vedkommende var en ren nettogevinst på 49.200 rdlr., for „Prinsen af Bevern“ 49.000 rdlr. og for „Grev Scheel“ endog 59.300 rdlr., samlet for disse tre en nettoindkomst på 157.500 rdlr. Derimod havde „Gehejmraad Gregers Juel“ haft adskillige vanheld. Det havde måttet opholde sig et helt år ved Guld- kysten for at indsamle negerladninger; det havde der mistet en hel del af sin ekvipage, og under overfarten til Vestindien var 200 af negrene døde, og de tiloversblevne syge og i slet tilstand, og endelig for at gøre ondt værre fik skibet et frygteligt stormvejr på hjemfarten fra Vestindien så at det blev læk, fik 8 fod vand i lasten, den største del af det indladede sukker bortsmeltedes og adskillige af kaffe- bønnerne bortskylledes og beskadigedes. Kaptajnen måtte kaste alle kanonerne overbord og løbe ind til Falmouth for at få skibet repara- reret. Denne beretning må også med for at give et anskueligt billede af søfartens vilkår i de dage. Som følge af alt dette mødte „Gehejme- raad Gregers Juel“ med et underskud på 37.497 rdlr. 16 sk., så det gode resultat for den samlede forretning svandt ind til 120.002 rdlr. og 70 sk. Statskassen havde halvdelen heraf, 60.001 rdlr. 35 sk. tilgode tillige med de 75.000 rdlr. som kongen havde indskudt, eller ialt 135.001 rdlr. 35 sk., men da selskabet tid efter anden havde trukket 135.000 rdlr. var der kun 1 rdlr. 2 mk. 3 sk. tilbage, „hvorover efter Behag kan disponeres“.

At så meget havde måttet trækkes på dette kompagniskabs konto var med henblik på „Gregers Juel“s skæbne ikke så underligt, men



Tegning af agterspejl og gallerier til fregatten „Accra“. Rigsarkivet.

Stern and quarter gallery of the frigate "Accra".

løvrigt udviklede forholdene sig ikke tilfredsstillende i det lange løb, uagtet man havde afkrævet staten penge på alle de områder, som oktrojen gav mulighed for.

Georg Nørregård har givet følgende tal for skibsekspeditioner til Guinea og for antallet af de fra Afrika ekspederede neger-slaver, som vi her tillader os at gengive:⁸

Antal skibe til Guinea		Antal eksporterede slaver	
		1777	485
		1778	745
		1779	692
		1780	462
1781	5	1781	1258
1782	5	1782	819
1783	7	1783	1011
1784	9	1784	1155
1785	8	1785	1257
1786	3	1786	1363
1787	3	1787	1226
1788	2	1788	995
1789	2	1789	594

Af slaver indkøbtes fra

Christiansborg	3945
Fredensborg	2641
Keta-Prinsensten	1677
Ada-Kongensten	1566
Popo	1520
Ved Ponny fra 1. maj 1783	484
Ved Aflahu fra 1. juni 1784	484

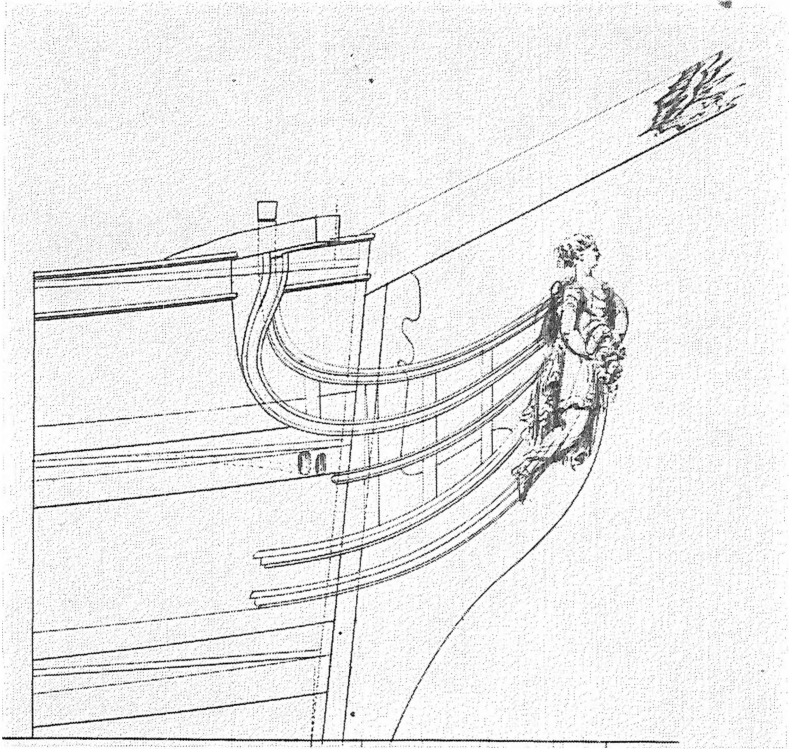
Af det samlede antal slaver afgik 9.679 med danske kongelige skibe eller kompagniskibe, men desuden opkøbte disse skibe på Ovenkysten 7.434 slaver. Under overfarten døde 2.706 eller 15,7 % og af resten blev 6.229 solgt på de dansk-vestindiske øer, 8.178 andre steder i Vestindien.

Denne statistik viser, at oprettelsen af Østersøisk-Guineisk Handelselskab medførte en stigning i antallet af skibsekspeditioner, men samtidig også, at kompagniet ikke formåede at opretholde denne stigning. Nedgangen svarer helt til det almindelige billede af kompagniets udvikling. Som det ses gik antallet af udførte slaver dog ikke ned i samme takt som skibsekspeditionernes tal gik ned.

Et tab af 15,7 % for slavernes vedkommende var betydeligt, men også tabet af danske søfolk om bord i skibene var stort. Georg Nørregård oplyser, at af de 2004 danske søfolk, som gik ud med Guinea-skibene 1777–89, døde 691 eller mere end en trediedel. Det kunne være fristende at komme nærmere ind på forholdene om bord i slave-skibene, men herom skal der blot henvises til Thorkild Hansens bog „Slavernes Skibe“.

Selskabet stiftedes på et overmåde gunstigt tidspunkt, da krigsforholdene gav de bedste muligheder for god afkastning, bl. a. også fordi de franske vestindiske kolonier trængte til indførsel af slaver, og folk greb da også efter enhver mulighed for at anbringe penge i spekulationsforetagender.

På de to første tegningsdage tegnedes der for 1.500.000 rdlr. og derefter tegnedes for 900.000 på 4 timer.⁹ Staten besluttede derfor at nøjes med at lade privatfolk få aktier for 2 mill. rdlr. og tegnede sig selv for den sidste million. På de første to år var der et overskud på



Tegning af gallion til fregatten „Accra“. Rigsarkivet.

Head of the frigate "Accra".

881.586 rdlr., hvoraf 500.000 rdlr. i overensstemmelse med oktrojens paragraf 37 blev henlagt til fondets forøgelse,¹⁰ og der udbetaltes med udgangen af 1783 10 % i udbytte. Til kompagniet var knyttet en stor stab af tjenestemænd, i København 65, ligesom det i Guinea ialt havde 230 personer med civile eller militære opgaver at lønne.¹¹ Til støtte for virksomheden her anlagdes to nye forter Kongensten og Prinsensten, især på grund af et felttog mod awunaerne. Nye fortanlæg havde man allerede ved selskabets start tænkt sig muligheden af, og der var i oktrojen givet tilsagn om, at staten ville påtage sig bekostningerne derved, og kompagniet forlangte derfor også 28.000

rdlr. til forternes bygning og 6.000 rdlr. til deres vedligeholdelse og for dækning for udgifterne til krigen mod awunaerne. Fordringen vakte imidlertid ingen begejstring hos statsmyndighederne, men man fik dog efter en nærmere undersøgelse i begyndelsen af 1785 tilsagn om midler til forternes bygning, men derimod ikke til den årlige vedligeholdelse.

Nedgang

I 1783 sluttede såvel kolonikrigen som den nordamerikanske krig. Der var ikke længere de store forretninger at gøre i vestindiehandelen. Det danske erhvervsliv og ikke mindst Østersøisk-Guineisk Kompagni rantes hårdt.

Efter fredsslutningen henvendte selskabet sig den 7. maj 1783 til overbankdirektionen og foreslog, at selskabets virksomhed indskrænkedes.¹² Det kunne bedst ske ved at aktiekapitalen nedbragtes med en trediedel, således at de aktier, som staten ejede, blev indløst. Aktiernes pålydende værdi på 1 mill. rdlr. skulle straks konverteres til et 4 %'s obligationslån, der kunne tilbagebetales over 5 år med 100.000 rdlr. hver termin. Kongen gik med hertil og godkendte tillige, at obligationen ikke blev tinglyst med panterettighed i selskabets aktiver af hensyn til de resterende aktiers kurs. Det første afdrag på dette obligationslån betaltes ved december termin 1783, men selskabet skaffede pengene ved at udnytte sin bankkredit på de 400.000 rdlr. Ved regeringsskiftet i 1784 var statens fordring på selskabet i denne forbindelse derfor på 900.000 rdlr.

En status af 31. december 1784 udviste vel aktiver for 2.120.106 rdlr., men der var en betydelig mængde „deels bekiendte virkelige og deels befrygtede muelige Tab“, der omfattede søskader til 170.000 rdlr., tab på ostindiske ekspeditioner 323.000 rdlr. og på guineiske ekspeditioner 696.500 rdlr., hvortil yderligere kom en række tab på varer såvel i Europa, Amerika som i Vestindien, og en del udestående gæld, alt beregnet til 1.280.999 rdlr., således at der kun resterede en beholdning på 839.106 rdlr., hvilket pr. aktie svarede til

42 rdlr.¹³ Staten følte en forpligtelse i selskabets nedgangsperiode til yderligere hjælp for at fremkalde ny virksomhed. Ved kgl. resolution af 14. juli 1786 bestemtes det, at 400.000 rdlr., der som en del af en kongelig eftergivelse af en sum af 1.150.000 rdlr. skulle være indbetalt til banken, overgik til kompagniet selv. Kompagniet fik yderligere en rentefri kredit på 250.000 rdlr., som havde været forundt Kanal-kompagniet. Såfremt kompagniet anvendte en kapital af 3-400.000 rdlr. i handelen med indenlandske fabriksvarer, ville det få tilstået rentebeløbet af kommercens fond. Kompagniet fik yderligere be- gunstigelser indenfor kornhandelen, og staten tilbød nu at godtgøre udgifterne til driften af forterne Kongensten og Prinsensten. Det var ganske vist lovet selskabet allerede ved dets oktroj, men som foran nævnt havde man tidligere nægtet dette. Påny blev der givet kom- pagniet tilsagn om tømmerleverancer til søetaten. Også dette var lovet i oktrojen, men det var ikke blevet overholdt.

Det overlodes nu til aktionærerne selv at træffe bestemmelse om, hvorvidt kompagniet skulle fortsætte sin virksomhed. Skete det, fik aktionærer, der foretrak at blive udløst, i stedet for deres aktier obli- gationer, som kongen garanterede for. Da fortsættelsen blev vedtaget, benyttede mange sig deraf, idet aktionærer med en aktiepost af ialt 5.333 aktier fik obligationer svarende til 75 rdlr. af hver aktie på 100 rdlr. Som man ser, var det et meget large tilbud. Pr. 31. december 1784 havde aktierne som foran nævnt kun en værdi af 42 rdlr., og den efterfølgende tid havde ikke forbedret økonomien.

Ændret styrelsesform

Endvidere besluttedes det at forlade den hidtidige styreform med de mange direktører valgt af kongen. Interessenterne fik nu tilladelse til selv at vælge en direktion på 5 medlemmer, idet hver aktie gav en stemme. Fremgangsmåden skulle være den, at der i forvejen afholdtes et „forslagsvalg“, hvorefter de 10 personer, der havde fået de fleste stemmer, gik videre til generalforsamlingen, der ud af disse valgte 5. Dog kunne finansministeren overvære direktionens møder, idet han

var betroet at føre kontrol og tilsyn med selskabets beslutninger og foretagender, at de var i overensstemmelse med de givne forskrifter. Ved valget kom den i vestindie- og ostindiehandel samt skibsbygning interesserede generalkrigskommissær John Brown ind i direktionen tilligemed guvernør Niels Urban Aarestrup og justitsråderne Jacob Chr. van Deurs og Lauritz Nyeland Stephansen samt agent Hans Jørgen Meyer, hvilken sidstnævnte blev administrerende direktør, et embede han dog i længere tid forinden havde beklædt.

Kompagniets forhold og fremtid diskuteredes meget af samtiden. Der findes bevaret et brev fra kaptajn A. H. Stibolt til Johan Bülow,¹⁴ som antoges i kraft af sin embedsstilling og sit forhold til kronprinsen at have megen indflydelse på udviklingen. Stibolt fandt tre muligheder for kompagniet, for det første at realisere alt og fordele udbyttet pr. aktie, for det andet at interessenterne kunne få frie hænder til at forvalte deres eget, vælge direktion og drive virksomheden. Endelig kunne kongen overtage kompagniet, lade det føre videre for sin egen regning af folk, som fik pålagt at opstille et regnskab og bedømme situationen. At ophæve kompagniet forekom Stibolt næsten umuligt, fordi det da var umuligt at drive slavehandelen, fordi oplag af korn ikke kunne undværes og fordi kompagniet beskæftigede så mange arbejdere og søfolk. Stibolt lagde ikke skjul på, at kongen burde overtage kompagniet; det ville være „convenablest“ for interessenterne, uagtet de som havde købt i utide ville lide tab. Kongen kunne desuden – hvad undersåtterne ikke var i stand til – lade tingene undersøge og oplyse og forlange rigtighed på alt.

Det var ikke mindst dette sidste, at få et virkeligt overblik over hvad der egentlig var galt, som var vigtigt, og det interesserede især i denne periode, da interessenterne var indkaldt til møde til afgørelse af kompagniets fremtid.

Det er kun naturligt, at dette fremkaldte offentlige udtalelser. Datidens form for debat var ikke indlæg i aviserne, dertil var disse endnu ikke egnede; det skete ved udsendelse af småskrifter, og der findes også en række sådanne, der behandlede de østersøisk-guineiske anliggender.

Faktor Tage Erasmi, der i sit skrift¹⁵ fremhæver sit kendskab til Guinea, hvor han „i det usundeste af Hs. Majestæts Lande“ havde opholdt sig tjenstligt i 13 år, klager over, at man har sendt dårlige flinter til Afrika, som negrene slet ikke ville have. En anonym forfatter, der betegner sig som patriot,¹⁶ hævdede, at det østersøiske kompagnis ophævelse var fordelagtig for interessenterne og gavnlig for staten: „Spørg Eder selv, I, som eier Aktier i saadant Kompagnie, er I nogen Tid visse paa Eders Formues Tilstand? Kommer ikke Eders hele Velfærd an paa høist uviste og chimæriske Spekulationer, tidt alleene paa en Drøm? hvilke Realiteter have I, hvad er den sande Værdie af Kompagniets Effekter og Eiendomme? beviser ikke det overmaade uregelmæssige Stigen og Falden af Aktierne, at I aldrig, som i andre Kompagnier, kan vente noget med Sikkerhed?“

Endnu en anonym patriot¹⁷ fremfører overfor det sidstnævnte skrift modsatte anskuelser: man bør ikke kaste vrage på de fordele, som oktrojen frembyder; skulle der mon ikke være råd til en bedre indretning for dette kompagni at udfinde uden at kaste det over ende. Der er vel usikkerhed i at anbringe sine penge i aktier, men forfatteren finder dog ingen grund til at tro, at det østersøiske kompagni skulle være mere usikkert end andre, selvom alle efterretninger er enige i, at det har tilsat en betydelig del af sin kapital. Forfatteren fremhæver, at han ikke er personlig interesseret i sagen og ingen aktier ejer i kompagniet, hvilket han øjensynlig anfører som et udtryk for en saglig upartisk overvejelse af problemet.

En navngiven forfatter, Gerh. Peter Wolff, melder sig i et mere omfattende lejlighedsskrift¹⁸ om denne sag som en afgjort modstander af kompagniformen, hvis svagheder han nærmere belyser, dog undtager han Asiatisk Kompagni, som er det eneste handels-selskab herhjemme som havde haft længere varighed og virkelig havde tilført staten såvel som mange undersætter betydelige fordele. Forfatteren tilhører den liberale opfattelse og er af den anskuelse, at kongen, altså staten, aldeles ikke skal befatte sig med handel. Det kommer der ikke andet end tab ud af, siden alle forretninger på kompagnifod må drives med mange betjente og megen vidtløftighed.

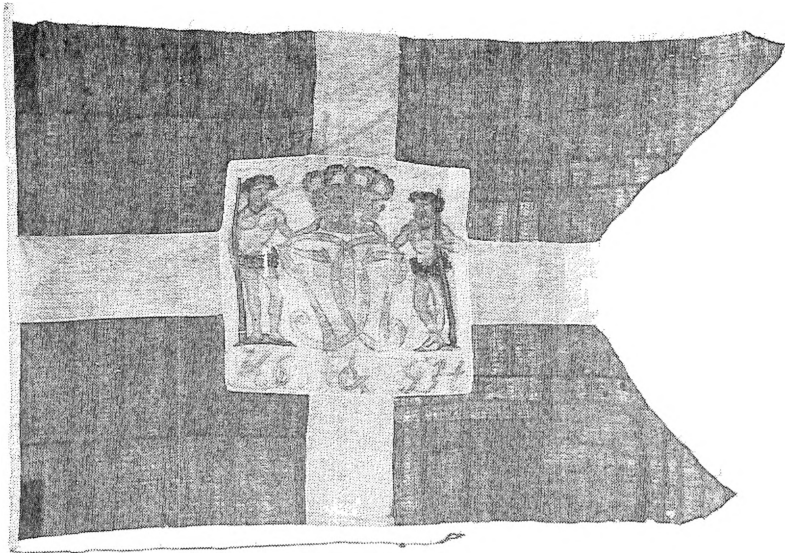
Der er dog to handelsgrene, som kongen i den foreliggende situation ikke kan slå hånden af: besejlingen af Guinea sålænge kongen har forter der og af Vestindien samt kornhandelen, der kan betrygge hovedstaden og især Norge. Derimod er det Østersøisk-Guineiske Handelsselskabs virksomhed altfor omfattende. Det bør udløses, og alle de handelsgrene, som det har beskæftiget sig med, bør fordeles blandt bekendte gode og indsigtsfulde købmænd. Han foreslår dernæst en fordeling på 11 forskellige punkter, således at Guineahandel, kornhandel, manufakturhandel, hvalfiskefangst, trælasthandel, skibsbyggeri m. m. virker hver for sig.

Wolffs skrift var udsendt med henblik på den kommende generalforsamling i Østersøisk-Guineisk Handelsselskab, der var fastsat til 10. januar 1787, og han følger sine tanker op senere i et „Pro Memoria“. Det var tanken, at der på generalforsamlingen skulle nedsættes en kommission til overvejelse af kompagniets fremtid. Han er åbenbart lidt ængstelig for dette valgs forløb. Han tvivler naturligvis ikke på, at man finder de rette folk hertil, men mener dog, at man især trænger til en mand, der kan gå kommissionen til hånd ved bøgernes undersøgelse, ved forslagernes udarbejdelse og med at forfatte en for interessentskabet tydelig forestilling om handelens sammenhæng, og han tilbyder til dette hverv sig selv, idet han uden egen nytte eller hensigt til nogen belønning vil indtræde som overordentligt medlem af kommissionen og tillige virke som sekretær for daglig at udarbejde de ekstrakter, beregninger, betænkninger og oplysninger, som for selskabet er højst fornødne. „Ikke udi skummel Mørkhed eller udi hemmelighedsfulde ubegribelige Forklaringer, vil jeg indlade mig, men med Publicitet og Simplicitet vil jeg handle“.

Wolff har vel næppe forestillet sig, at hans tilbud ville blive modtaget, idet han under tilsyneladende høflige og ganske saglige betragtninger på en højst virkningsfuld måde netop havde fremført den kritik, som mange følte var rigtig: at selskabets virksomhed var altfor omfattende, at dets apparat var besværligt, og at ingen rigtig vidste, hvorledes dets økonomiske stilling var, fordi man ikke rigtig kunne tro på de opstillede regnskaber og affattede „evaluationer“. Og bedre

blev det jo nok heller ikke af, at Wolff utvivlsomt var en mand, der vidste ret god besked, idet han var bogholder og kasserer ved bankkontoret i København og herfra vel havde en del kendskab til de mange pengetransaktioner, som kompagniet havde foretaget over bankkontoret. Det var næppe fra en sådan mand, man helst så gennemført publicitet og simplicitet. Polemikken fortsatte i nye indlæg til oplysning for interessenterne inden generalforsamlingen. Direktionen modsatte sig hans ønsker, og på generalforsamlingen oplæstes et promemoria, hvori det fremførtes, at kommissarierne næppe vil mene, at de trænger til hans hjælp, da de jo gennem direktionen kunne få alle de oplysninger og beregninger, som de anså for fornødent. Det var jo givet det, som Wolff mente, de ikke ville få. Promemoret sluttede med, at Wolffs tilbud ikke burde antages. Promemoret var underskrevet af 6 personer, hvoriblandt A. H. Stibolt, den senere fabrikmester E. W. Stibolt, O. Lütken og C. Lütken. De var alle søofficerer. Det er næppe sandsynligt, at der blev stemt om promemoret, selvom det efter moderne sprogbrug må opfattes som en resolution. De 6 navne har sikkert været tilstrækkeligt kendte og velanskrevne i kredsen til at man tog dem på ordet. Desværre havde de i promemoret udtalt den lidt unødvendige bemærkning, at Wolff, som tysk født, vel næppe var det danske sprog mægtig, hvilket naturligvis medførte, at Wolff i en fortsat polemik måtte meddele, at han særdeles vel betjente sig af det danske sprog, at han havde boet i Danmark i 30 år og her havde haft forskellige offentlige og private hverv, og forlængst var blevet dansk statsborger. Han aftrykker endog sit naturalisationsbrev af 2. maj 1776 og siger, at han ikke tager de herrer af sætaten og den hæderlige mand af civilstanden det fortrydeligt op, da han ved at de ikke havde handlet så meget af egen drift og overbevisning, som de af tilskyndelse og overtalelse „vidende og uvidende have vovet sig ud for en troefast Ven og Cousin i Directionen“.

Den på generalforsamlingen valgte kommission kom til at bestå af finansdeputeret Wendt, admiral Tønder, grossererne Broch, Saaby og Prætorius, kaptajn Lind og sukkerraffinadør Knutsen.¹⁹ Resultatet



Kgl. østersøisk-guineisk Handelsselskabs flag. I spunsen Chr. 7's kronede navnetræk i spejlmonogram mellem rigsvåbnets vildmænd. Herunder læses: K. Ø. & G. H. Stammer fra fregatten „Rio Volta“, som i den svensk-russiske krig blev chartret til den russiske flåde, men erobret af svenskerne 1788. Nu i Kungl. Armémuseum i Stockholm.

The ensign of The Baltic and Guinea Company with the face to face monogram of King Christian 7th and the letters K. Ø. & G. H. = Kongelige Østersøisk- og Guineiske Handelsselskab. Captured in the Swedish-Russian war 1788.

blev måske nok anderledes end de 6 underskrivere af det foran omtalte promemorie havde tænkt sig. Kommissionen erkendte, at selskabet i sin nuværende form og indretning ikke kunne vedblive at handle uden efterhånden ganske at fortære sin fond. Efter Nathanson refererede Handelstidende denne beslutning således: „En ny Undersøgnings-Commission har endelig bevist Umuligheden af Compagnie-Handelens Fortsættelse, og derved opfyldt de Handelsforstandiges Propheteringer, som hellere have villet gavne ved Sandhed end behage ved at smigre de Magthavendes Yndlingsideer“, og det er jo som det var udtrykt af Wolff.

Kompagniets afvikling

På en tidligere afholdt generalforsamling den 28. august 1786 benyttede aktionærer, der repræsenterede 533.300 rdlr., sig af tilbudet om at få udløst aktierne med et beløb af 70 rdlr. pr. styk mod pålydende 100 rdlr., mens aktionærer med aktier for 1.133.300 rdlr. vedtog at fortsætte på de foreliggende vilkår. Efter kommissionsforslaget om kompagniets ophør afholdtes en ny generalforsamling den 30. maj 1787, og her vedtoges kongens endelige overtagelse af selskabet ved overtagelse af de sidste 1.133.300 rdlr. aktier. Det var dog ikke tanken at drive virksomheden for kongelig regning, og det viste sig også, at nogle private entreprenører med Fr. de Coninck i spidsen var interesseret.²⁰ Disse dannede et konsortium Pingel, Meyer, Prætorius & Co., hvoraf de Coninck, en af tidens største handelsmænd, overtog de 7/10 af entreprisen, mens de tre andre havde hver sin tiendedel. Pingel var de Conincks svigersøn, Meyer og Prætorius var begge ansatte i Østersøisk-Guineisk Handelskompagni. Handelen afsluttedes ved kongelig approbation af 8. august 1787.

De nye købere påtog sig af de resterende 11.333 aktier straks inden 4 uger at indlevere 2.333 aktier enten in natura eller med et beløb af 70 rdlr. pr. styk. De endnu tilbageværende 9.000 aktier eller 900.000 rdlr. skulle forrentes og amortiseres i løbet af 28 år med et årligt beløb på 37.800 rdlr. Entreprenørerne overtog forterne i Guinea, til hvis vedligeholdelse kongen årligt skulle yde 29.950 rdlr., et beløb der nedsattes til en trediedel, hvis staten overtog etablissementerne i Guinea. Denne sum omfattede det østersøisk-guineiske kompagnis hidtidige tilskud på de 25.000 rdlr. samt 4.950 rdlr. for driften af de nye forter Kongensten og Prinsensten. Administrationen af gouvernementssager blev hos staten, alt guineahandelen vedrørende hos entreprenørerne. Disse gik ind i det gamle handelsselskabs rettig-heder og pligter med hensyn til kornhandelen og fik som dette et årligt tilskud på 5.000 rdlr. Kongen ville som hidtil godtgøre renterne og assurancepræmie med $\frac{1}{2}$ % p. a. af de til banken skyldige 400.000 rdlr. En passivpost på 250.000 rdlr. til banken, der var rentefri, kunne

indenfor en 3 års periode afvikles af interessenterne med et beløb af 84.000 rdlr. Det sidste tilskud på 400.000 rdlr., som Østersøisk-Guineisk Handelsselskab havde modtaget, og som skyldtes til bankkontoret i Altona, skulle afvikles i december terminer 1787 og 1788 med 200.000 rdlr. hver gang.

Entreprenørerne benyttede sig af tilbudet om at slippe af med de 250.000 rdlr. til banken ved udbetaling af 84.000 rdlr. Det skete ved at man allerede i 1788 solgte pakhus nr. 4, det såkaldte korntørringsmagasin, til staten for 80.000 rdlr., hvortil man så kontant lagde 4.000 rdlr.

Ved denne overenskomst slap staten ud af affæren Det Østersøisk-Guineiske Handelsselskab med et tab af over 2 mill. rdlr., men dog altså samtidig med sikkerhed for, at man indskrænkede sig til det.

I denne forbindelse må det erindres, at staten ved Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs dannelse på en billig måde slap ud af de forudgående forpligtelser overfor det tidligere Guineisk Kompagni og Grønlandske Handel, en fristende let tilgængelig udvej af tidligere affærer, som man altså senere måtte bøde for.

Det er bl. a. blevet fremført, at Østersøisk-Guineisk Handelsselskab måtte overtage gamle skibe til en for høj pris. Ved stiftelsen i 1781 overtoges 4.006 kommercelæster, der i status, som foran nævnt, var vurderet til 734.223 rdlr., hvilket betød en betaling af 183,24 rdlr. pr. læst. Det vil være rimeligt at sammenligne denne sum med samtidige byggesummer for skibe. Fregatten „St. Jan“, der stod anført med 149 læster, kostede med udstyr og kanoner nybygget 27.017 rdlr. eller 181 rdlr. pr. læst, fregatten „Frederiksted“, 144 læster, 20.449 rdlr. eller 142 rdlr. pr. læst, fregatten „Damerne“, 152 læster, byggedes for 22.797 rdlr. eller 150 rdlr. pr. læst. Navnlig priserne for disse to sidstnævnte var jo langt lavere end 183,24 rdlr. Der er dog nogen usikkerhed i bedømmelsen, idet det for „Frederiksted“s og „Damerne“s vedkommende ikke er oplyst, om der i summerne indgår beløb for armering, mens dette udtrykkeligt er anført for „St. Jan“. Det bør desuden tilføjes, at fregatten „Juditha“, 120 læster, nybygget kostede 23.087 rdlr. eller 192 rdlr. pr. læst, og at fregatten

„Den gode Hensigt“, 280 læster, der blev bygget i 1780, med sine byggeomkostninger på 90.680 rdlr. kom til at stå i 324 rdlr. pr. læst, men her må der foreligge ganske særlige omstændigheder. Under alle omstændigheder gælder disse her anførte summer nybyggede skibe, mens de skibe, som handelsselskabet overtog, bortset fra nogle få havde været i brug i nogle år, omend kun et par stykker måtte betegnes som virkelig gamle.

Selv med de her givne sammenligninger kan man konstatere, at Østersøisk-Guineisk Handelsselskab måtte overtage brugte skibe til summer, der lå højere end deres værdi, og det gjaldt formentlig også de øvrige overtagne effekter, hvor prissammenligninger ikke er mulige. Det erkendtes i hvert fald i samtiden, at det var tilfældet. Til gengæld må det anføres, at statens mange og kostbare tilsagn om havneudbygning, havneforbedringer, store pakhuse m. m. begunstigede selskabet i særdeles høj grad, hvortil yderligere kom store begunstigelser i økonomisk henseende, da det gik nedad for kompagniet, således at dette ikke kunne opfylde sine forpligtelser.

Ved selskabets start i 1781 stod konjunkturerne på deres højeste, og aktionærerne strømmede til for at tegne aktier. Det er ejendommeligt at tænke sig, at fredsslutningerne i 1783 i den grad kunne ødelægge mulighederne for handelens fortsættelse, at det gik så hurtigt mod afslutningen. En tilsvarende krise var den øvrige danske søgående handel udsat for, men det måtte navnlig gå ud over et kompagni, især når direktionen bestod af statsembedsmænd, der ikke var handelsuddannede og iøvrigt var stærkt optaget af deres embedsgering, så stærkt at det i kompagniets oktroj var fastslået, at de ikke i deres ledelse af kompagniet var personligt økonomisk ansvarlige. En større ansvarlighed havde måske nok været gavnlig for kompagniet. Aktionærerne var i salveten. De fik ganske vist ikke fuld dækning for deres aktier, men 70 rdlr. pr. aktie i stedet for 100 rdlr. var en bemærkelsesværdig høj udløsningssum fra et selskab, der var falleret.

Det lader sig ikke konstatere, om Pingel, Meyer, Prætorius & Co. overtog skibene under fordelagtigere vilkår end Østersøisk-Guineisk Handelsselskab. Der foreligger i akterne ikke nogen værdiansættelse

af de overtagne skibe og øvrige effekter. Ejendommeligt nok afleverede selskabet nøjagtig samme antal skibe, som det i sin tid havde modtaget, nemlig 37, men det var ikke de samme skibe, idet en del var gået tabt og nye var kommet til både ved nybygning og ved køb. Tonnagemængden var en ubetydelighed større, 4.184½ læster i stedet for 4.006 læster i 1781. Det er sandsynligt, at det kgl. korn tørringsmagasin ved sin opførelse ikke kostede meget over 50.000 rdlr., der var prislaget for blå og gule pakhus, så staten gjorde ikke nogen god forretning ved året efter at det var opført at overtage det til 84.000 rdlr. De Coninck var en god forretningsmand. Det var han altså også i dette tilfælde, og at han i det hele taget syntes godt om entreprisen fremgår af, at han overlod Schimmelmann 3/20 part af konsortiet vederlagsfrit og uden risiko, hvad der efter opfattelsen i vore dage smager en hel del af returkommission.²¹

Når vi ser bort fra det endnu heldigt arbejdende Asiatisk Kompagni fremtræder Østersøisk-Guineisk Handelsselskab som det sidste af de af staten stærkt støttede privilegerede handelskompagnier. Ved sin kortvarige dramatiske historie giver det et udmærket bevis for dets kritikeres hovedanke, at handel bør organiseres af private forretningsfolk og ikke drives i kompagniform af statens embedsmænd, og denne morale understregedes yderligere ved, at netop dette det mest begunstigede statskompagni overtoges af private.

NOTER

Skildringen af handelsselskabets historie er først og fremmest baseret på følgende arkivpakker i Rigsarkivet:

„Breve til Skatammeret fra ... østersøisk-guineiske Handel ... 1776–1798“.

„Designation med bilag over det østersøisk-guineiske Handelsselskabs ejendele i anledning af overdragelsen til finanskollegiet“ samt

Johan Bülow's samlinger. Jfr. registrant nr. 171.

Johan Bülow (1751–1828) var kronprins Frederiks opdrager, senere chef for hans hofstab og en slags kabinetssekretær, der i 1780-erne må formodes at have haft stor indflydelse i politiske sager.

¹ Den følgende skildring af handelsselskabets virksomhed, pligter og rettigheder er baseret på selskabets oktroj af 5. juli 1781.

- ² „Breve til Skatkammeret . . .“
- ³ Smst.
- ⁴ Kgl. resolutioner af 19. maj og 11. august 1780 samt kabinetsordrer af 20. januar 1781 og 29. marts 1784.
- ⁵ M. L. Nathanson: Danmarks National- og Stats-Huusholdning. 2 udg. Kbh. 1844, 460.
- ⁶ „Breve til Skatkammeret . . .“
- ⁷ Se herom tillige Handels- og Søfartsmuseets årbog 1968, 36 om fregatten „Jægersborg“s skæbne.
- ⁸ Vore gamle Tropekolonier VIII, Kbh. 1966, 241.
- ⁹ Anf. skrift VIII, 226.
- ¹⁰ Johan Bülow's papirer 75 C 10.
- ¹¹ Nathanson, anf. skrift, s. 715.
- ¹² Hans Chr. Johansen: Dansk økonomisk Politik i Aarene efter 1784. Kbh. 1966, 21.
- ¹³ Johan Bülow's papirer.
- ¹⁴ Johan Bülow's papirer 75 C 2.
- ¹⁵ Tage Erasmi: Til Interessenterne i det østersøisk guineiske Compagnie. Kbh. 1785.
- ¹⁶ Til Interessenterne af det Østersøisk Guineiske Handels-Selskab i Anledning af den Kongl. Allernaadigste Resolution af 9. Decemb. d. A. Kbh. 1785.
- ¹⁷ Betænkninger foranledigede ved et i denne Maaned bekendtgiort Skrivt under Titel: Til Interessenterne af . . . Kbh. 1785.
- ¹⁸ Gerh. Peter Wolff: Upartisk Bedømmelse over det Østersøiske Handels-Selskabs nærværende betænelige Forfatning med nogle hosføyede velmente Forslage, hvorledes samme til Statens Fordeel og til Interessentskabets Beroeligelse vel kunde ophæves, men dog paa en kortere, lettere og nyttigere Maade kunde fortsættes i mindre Afdelinger. Kbh. 1786.
- ¹⁹ Nathanson, anf. skrift, 752.
- ²⁰ Designation med bilag . . . 1787.
- ²¹ Johannes Werner: Christian Wilhelm Duntzfeldt. En Storkøbmand fra den glimrende Handelsperiode. Kbh. 1927, 18.

SKIBE OVERTAGET AF
ØSTERSØISK-GUINEISK HANDELSSELSKAB
VED DETS START

1. *Fregat „Christiansborg“*
138 læster. Bygget 1776 af skibsbygmester Erik Eskildsen.
2. *Fregat „Fredensborg“*
138 læster. Bygget af skibsbygmester Erik Eskildsen.

3. *Fregat „Rio Volta“*

136½ læster, 22 kan. Bygget 1777 på Grønlandske Handels værft af Erik Eskildsen. Bilbr. København 27/8 1777. 111' 4" langt, 27' 4" br., 11' 3" dyb. Hollandsk mål. To tegninger til skibet på Handels- og Søfartsmuseet.

Redere: 1779 Guin. Komp. 1781 Østers.-Guin. Handelsselskab. 1789 Pingel, Meyer, Prætorius & Co.

Rejser: 5/11 1781 fra Kbh. til Guinea og St. Thomas. 1784 til Guinea-kysten, kapt. Ferd. Christ. Fabritius. 1787 til Vestindien under kapt. Ulr. Ekholdt, der døde mens skibet var i Vestindien. Hjemført af Georg Fr. Ulrich. 6/1 1788 var U. til ankers ved Valle (Hvalø?) i Norge. De nye redere Pingel, Meyer, Prætorius & Co. afsatte ved kongens faged i Mandal kapt. Ulrich. 1788 gik skibet til St. Petersborg i russisk transport under kapt. Jens Constantinus From. I Skærgården ved Borgå blev skibet taget af den svenske løjtnant Geijer, bragt til Sveaborg, hvor det 7/7 1791 blev solgt på auktion til kaptajnerne Sjöman og Liljehök for 2.000 rdlr.

4. *Fregat „Accra“*

162½ læster, 16 kan. Bygget 1778 på den isl., finm. og færøske Handels værft af Erik Eskildsen. Bilbr. Kbh. 29/7 1778. 117' 7" l., 28' 6" br., 13' 6" dyb. Hollandsk mål.

Redere: 1778 Guin. Komp. 1781 Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 1778 el. 1779 til Guineakysten under kapt. Erik Holger Assenius. 24/5 1780 fra Kbh. til Guineakysten og Vestindien under kapt. E. H. Assenius. 7/8 1781 til Guineakysten, samme skipper. 17/3 1783 fra Kbh. til Guinea og Vestindien og retur under kapt. Peter Johan Munthe. Skibet forliste i 1783.

5. *Fregat „Ningo“*

162 læster, 22 kan. Bygget 1778/79 på Isl., finm. og færøske Hdl.s plads af Erik Eskildsen. Bilbr. 11/9 1779. 117' 8" lang, 23' 6" br., 13' 5" d. Tegninger på Rigsarkivet (og Handels- og Søfartsmuseet).

Rejser: 1779-80 til Guinea. 11/6 1781 fra Kbh. til Guinea, Vestindien og retur.

Af kaptajner nævnes West Bohn.

6. *Fregat „Grev Bernstorff“*

124 læster.

Om skibet haves kun den oplysning at rederne Pingel, Meyer, Prætorius & Co. i 1788 ønskede at sende fregatten til Bombay for at få den solgt til en højere pris end man kunne forvente herhjemme, hvorfor man søgte om fritagelse for pligten til at tage indenlandske varer med ud. Da fregatten ikke var blandt de i 1787 af Pingel, Meyer, Prætorius & Co. overtagne 37 skibe, må den allerede forinden være udgået af Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs flåde.

7. *Fregat „Gehejmaraad Stemann“*
 128 læster. Bygget i København.
 Redere: 1782 og 1784 Østers.-Guin. Hdlssk.
 Rejser: 1782 fra Kbh. til Guinea, Vestindien og retur under kapt. Ferd. Fabricius. 30/11 1784 udgået til Trondhjem under kapt. Jens Rasmussen Clemens. Forlist på Skagen med mand og mus.
8. *Fløjte „Skatmester Greve af Schimmelmann“*
 116½ læster. Bygget 1775/76 af Erik Eskildsen for Kgl. Grønl. Hdl. på dennes værft i Kbh. Bilbr. Kbh. 27/3 1776. 97' l., 26' 26" br., 12' 4" dyb.
 Redere: 1776 Kgl. Grønl. Hdl. og Fiskefangst. 1781 Østers.-Guin. Hdlssk.
 Rejser: Udgået 4/10 1779 til St. Thomas, kapt. Hans Bendtsen Cappel. 19 md. 1780 rejse fra Kbh. til St. Thomas under kapt. Hans Reinert Reiersen. Løjtnant Reiersen og 12 mand medtoges fra Cap med orlogsskibet „Indfødsretten“. Forliste 12/11 1780 (1781?) ved øen Malo i det indiske Ocean. Skibet blev vrag, besætningen reddet.
9. *Fregat „Grev Thott“*
 122 læster. Bygget 1776/77 på Applebyes værft i Kbh. til Grønl. Hdl. og Fiskefangst af skibsbygmester Jørgen Hansen Kock. Bilbr. Kbh. 16/4 1777. 105' l., 26' 3" br., 11' 8" d. hollandsk mål.
 Redere: 1777 ff. Grønl. Hdl. og Fiskefangst. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.
 Rejser: 31/8 1778 til Grønland på hvalfangst under kommandør Boye Corneliussen. 9/4 1783 til Guinea under kapt. Anders Andersen Fyhn, der døde på rejsen. Flere vestindierejser siden. Da skibet overtoges af Østers.-Guin. Hdlssk. lå det aftaklet i havn. Drægtigheden måltes da til 118½ læster.
10. *Fregat „Statssekretær Guldberg“*
 128 læster. Bygget i Kbh.
 Redere: 1777 ff. Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 ff. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.
 Rejser: 2/10 1779 til Wismar og Middelhavet under kapt. Jens Severin Kock. 15/6 1781 til St. Thomas under kapt. J. S. Kock (der var født i Ebeltoft og fik skipperborgerbrev i Kbh. 21/5 1766). 1784 til Guineakysten under kapt. Jørgen Frederik Wincke. 1789 til Grønland under kapt. Hans Johansen. 1790 til Grønland under samme skipper.
 I 1789 og 1790 er skibet betegnet „Gehejmaraad Guldberg“.
11. *Fregat „Gehejmaraad Gregers Juel“*
 127½ læster. Bygget 1776 af Clement Bothman i Eckernförde på agent Bruyns værft. Målebr. Kbh. 23/4 1799.
 Redere: 1776–80 Grønl. Hdl. og Fiskefangst. 1781–88 Østers.-Guin.

Hdlssk. 1789–1802 Pingel, Meyer, Prætorius & Co. 1803 C. W. Duntzfeldt.

Rejser: 1778–79 på hvalfangst i Grønland. 10/10 1779 til Wismar og Middelhavet under kapt. Henrik Fæddersen. 18 md. 12/8 1781 til Guineakysten under kapt. Henrik Lind. 25/2 1784 til Guineakysten under kapt. Søren Gundersen Sparre. 1789 til Guinea under kapt. G. Sparre. 31/8 1791 til Guinea, Vestindien og retur under kapt. Andreas Hammer. 23/7 1794 til Guinea, Vestindien og retur under kapt. Niels Henriksen Schandorph. 16/3 1796 til St. Croix under N. H. Schandorph. 5/4 1797 Kbh.-Madeira-Vestindien, kapt. N. H. Schandorph. 1798 Vestindien under kapt. N. H. Schandorph. Afgik ca. 1 juni 1799 til Batavia under kapt. Jens Constantin From. 25 mand. Hjemkom 1800. Januar 1801 klar til igen at afgå, men p. gr. af krigen med England kom skibet først afsted i august 1801, bestemt til Batavia. Kapt. J. C. From. Hjemkom vistnok i 1803. Skibet nævnes dette år solgt til Norge.

12. *Fregat „Prins Frederiks Haab“*

128 læster. Bygget 1778/79 på Lars Wilders værft af skibsbygmester Jens Sørensen til Grønland. Hdl. Bilbr. 12/4 1779. 106' 8" l., 26' 8" br., 12' 4" d. Hollandsk mål.

Redere: 1779–80 Grønland. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

1779 rejse fra Kbh. til St. Thomas under Peter Andreas Jansen. Januar 1781 rejse fra Kbh. til St. Thomas, kapt. P. A. Jansen. November 1781 ny rejse til St. Thomas, kapt. Michael Dam. 13/7 1783 fra Kbh. Kom 16/10 til fortet Christiansborg. Se Paul Erdman Isert: Reise nach Guinea, Kbh. 1788. Skibet forliste i 1785.

13. *Fløjte „Grev Scheel“*

118½ læster. Bygget 1775–76 på Peter Applebyes værft af Jørgen Hansen Kock til Grønland. Hdl. Bilbr. 27/3 1776. 97' l. over stævnen, 26' 26" br. på yderkant af tømmeret, 12' 4" d.

Redere: 1776–80 Kgl. Grønland. Hdl. og Fiskefangst. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 22/11 1779 til St. Thomas. 19 mand. Kapt. Michael Boysen. 1781 til Altona, St. Thomas og retur. 1782 Altona, Vestindien og retur. 1783 Altona, Charlestown og retur, kapt. Lorentz Petersen. Før 1779 nævnes Jørgen Baltzer Groth som fører.

14. *Fregat „Grev Joachim Godske Moltke“*

124 læster. Bygget i Kbh. Købt 1777.

Redere: 1780: Grønland. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 1780: Kbh.–St. Thomas og retur, kapt. Anders Thomsen. 21/12 1781 til Danzig og Vestindien, kapt. A. Thomsen. 1782 Kbh.–Trankebarretur. Kapt. Søren Andersen Møller. Dette skib kaldes dog „Gehejmeraad Moltke“ og var på 162½ læster.

15. *Fregat „Baron Ernst von Schimmelmann“*
126 læster.
Dette skib er i selskabets oktroj anført som de i 1781 modtagne. Ingen oplysninger om skibet er fundet.
16. *Pinkskib „General Huth“*
127 læster. 6 kan. Bygget 1777/78 på Lars Wilders værft af skibsbygmester Jens Sørensen. Bilbr. 23/4 1777. Ingen yderligere oplysninger.
17. *Fregat „Kongens Haab“*
122 læster. Bygget 1775/76 på det kgl. isl. finm. og grønsl. Hdl.'s plads for Grønsl. Hdl. af Erik Eskildsen. Bilbr. Kbh. 27/3 1776. 97' 1., 26' 6" br., 12' 4" d.
Redere: 1776 ff. Grønsl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk. 1788 Pingel, Meyer, Prætorius & Co. 1793 Duntzfeldt, Meyer & Co. 1795 Købmænd Andersen & Schmidt.
Rejser: 1777–80 Hvalfanger under Grønland. 22/11 1780 Kbh. til St. Croix, kapt. Christian Baggesen. 2/7 1782 Kbh., Guinea, Vestindien og retur. Kapt. Francois de Klerk. Marts 1783 til Guinea, kapt. Fr. de Klerk. 1795 til Riga, Genua og videre. Kapt. Lorentz Peter Wale.
18. *Pinkskib „Julianehaab“*
124 læster. Bygget 1776/77 på Grønsl. Hdls. værft af Erik Eskildsen. Bilbr. 14/4 1777. 103' 1., 26' 4" br., 11' 7" d. hollandsk mål.
Redere: 1778 Grønsl. Hdl. 1781 ff. Østers. Guin. Hdlssk.
Rejser: 1781 Kbh., St. Thomas, retur. Kapt. Christian Jensen Welding, 19 md. November 1781 Kbh., Guinea, St. Thomas og retur, kapt. Stephen Godthard Zwergius. 29/3 1784 Kbh., Guineakysten, St. Thomas. Kapt. Anders Hammer. 1790 til Guineakysten. Kapt. Poul Eilerts Lindrup.
19. *Pinkskib „Kammerherre Schack“*
127 læster. Bygget 1776/77 på Lars Wilders værft af Jens Sørensen til Grønsl. Hdl. Bilbr. 23/4 1777. 106' 10" 1., 26' 3" br., 12' 6" d., hollandsk mål.
Redere: 1777–81 Grønsl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.
Rejser: 1779–80 hvalfangst under Grønland. 28/2 1781 Kbh., Guinea, St. Thomas og retur. Kapt. Jens Møller.
20. *Fregat „Gehejmeraad Stampe“*
124 læster, 6 kan. Bygget 1776/77 på Fabritius & Wewers værft for Grønsl. Hdl. af skibsbygmester Chr. Høyer. Bilbr. Kbh. 14/4 1777. 107' 7" 1., 26' 4" br., 11' 6" d., hollandsk mål.
Redere: 1777–81 Grønsl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.
Rejser: 1778–79 hvalfangst under Grønland. 28/2 1781 Kbh., St. Tho-

mas og retur. Kapt. Andreas Colding. 12/8 1782 Kbh., Guinea, St. Thomas og retur, kapt. Lorentz Lorentzen Holm. 1784 igen til Guinea-kysten, kapt. L. L. Holm. Skibet forulykkede i 1785. Mandskabet reddedes.

21. *Fregat „Prinsen af Bevern“*

159 læster. Bygget formentlig i 1779 til Grønl. Hdl.

Redere: 1779–81 Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 15/7 1779 til Riga, Malta o. v. under kapt Christian Jensen Piil (f. i Hasle, borgerskab i Kbh. 15/7 1761). 10/1 1781 rulle til Middelhavet, kapt. Hans Heysell, med presenter for kgl. regning til barbaresk-staterne, bl. a. 600 tdr. krudt, 600 fyrreplanker, 100 tdr. byg, 100 tdr. tjære, 8000 kugler. Skibet indbragte dette år selskabet 49.000 rdlr. 1785–86 i Vestindien. I disse år foretog den vestindierejse fra Havre de Grace under navn af „Le roi d'Akim“.

22. *Fregat „Hertug Ferdinand“*

157½ læster. Bygget i Kbh.

Redere: 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk. 1788 ff. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.

Rejser: Oktober 1789 til St. Croix, kapt. Peter Nielsen Funch.

23. *Fregat „St. Jan“*

149 læster, 16 kan. Bygget til overskattedirektionen på van Ostens skibsværft af skibsbygmester Johs. Halkier. Bilbr. Kbh. 25/3 1779. 118' l., 27' 5" br., 13' d., hollandsk mål. Tegninger i Rigsarkivet og Handels- og Søfartsmuseet.

Redere: Købt på auktion 14/12 1778 af Henrik Gerner på overskattedirektionens vegne. 1781–83 Østers.-Guin. Hdlssk. 1783 Overskattedirektionen. 1783 f. Grønl. Hdl.

Rejser: 1779 med presenter til Algier, dernæst St. Croix og retur. Kapt. Adolph Tobias Herbst. 1780 til Algier. Kapt. A. T. Herbst. 10/1 1781 Kbh.-St. Thomas retur. Kapt. A. T. Herbst. 5/11 1781 Kbh.-St. Thomas retur. Kapt. Jacob Rønne. 2/7 1782 Cadiz-Marseille-retur til Kbh. Kapt. Peder Nielsen Funch. 1783 til Grønland. 1784 til Archangelsk. Kapt. Claes Pieters.

24. *Snau „Upernavik“*

74½ læster. Bygget 1778/79 på Applebyes værft af Jørgen Hansen Koch. Bilbr. Kbh. 15/9 1779.

Redere: 1779–81 Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 21/9 1779 til Brasiliens kyst på fiskeri. Kapt. Chr. Jensen Wellding. 2/7 1781 til Guinea-kysten, kapt. Niels Schmidt. 13/10 1783 til Guinea, kapt. Stephan Gothard Zwergius, der døde på rejsen.

25. *Hukkert „Marie Kirke“*
50½ læster. Bygget i Kbh. Købt 1753.
Redere: 1779 Grøn. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.
Rejser: 28/4 1762 til Davisstrædet. Kapt. Bøye Petersen. 1772 til Grønland, kapt. P. Nexø. 1773-77 til Grønland. Kapt. Anders Fyhn. 1779 adskillige rejser mellem provinserne. Kapt. Rasmus Rasmussen Marker. 1781 adskillige rejser mellem provinserne. Kapt. Jens Clementsen.
26. *Bysse „Strat Davis“*
51 læster. Hollandsk prise købt 1755.
Redere: 1767 Det alm. Handelskompagni. 1781 Grøn. Hdl. 1781 f. Østers.-Guin. Hdlssk.
Rejser: 1767 til Davisstrædet, kapt. Peter Kofoed Petersen. 1781 „adskillige rejser paa Barischow (Barritskov)“, kapt. Peter Kofoed Petersen. 1784 sejlet mellem provinserne. Kapt. Peter Kofoed Petersen.
27. *Fregat „Grev Christian Ditlev von Reventlou“*
101 læster. Bygget 1780/81 på Østers.-Guin. Hdlssk.'s værft af Erik Eskildsen. Afløb 29/1 1781. Bilbr. 22/8 1781. 113' 6" l., 26' 7" br., 11' 3" d.
Reder: 1781 f. Østers.-Guin. Hdlssk.
Rejser: 5/11 1781 Kbh.-Lissabon retur. Kapt. Peter Johansen. Hjemkom 1/7 1782 fra Bordeaux med en vinladning. 1786-88 Kbh.-Ostindien retur. Kapt. W. Warming.
28. *Fregat „Grev Adam Ferd. Moltke“*
112 læster. Oplysninger om skibet savnes.
29. *Brigantine „Lastdrageren“*
90 læster. Bygget 1776 på Grøn. Hdls. værft af Erik Eskildsen til over-skattedirektionen. Bilbr. Kbh. 22/5 1776. 96' l., 27' br., 11' 8" d.
Redere: 1779-81 Grøn. Hdl. 1781-88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 Pingel, Meyer, Prætorius & Co.
Rejser: 1779 adskillige rejser på Vejle. Kapt. Herman Kofoed. 1781 sejler på Danzig og Riga. Kapt. Niels Faaborg. 1784 sejlet til Frederiksted. Kapt. Niels Faaborg.
30. *Skonnert „Tønningen“*
57 læster. Bygget i Arnæs 1779. Købt 1780.
Redere: 1781 Grøn. Hdl. 1781-88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 Pingel, Meyer, Prætorius & Co.
Rejser: 1781 Riga, Danzig og provinserne, kapt. Hans Nissen. 1784 Petersborg og Danzig, kapt. Peter Petersen Borre. 1789 på Østersøen. Kapt. Baltzer Madsen.

31. *Brigantine „Slesvig“*
57 læster. Bygget i Arnæs 1780.
Redere: 1781 Grøn. Hdl. 1781–88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 f. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.
Rejser: 1781 Amsterdam, Riga, Danzig. Kapt. Peter Ammundsen. 1784 Libau og St. Petersborg. Kapt. Peter Ammundsen. 1789 og 1790 farer i transport. Kapt. Christopher Ammundsen.
32. *Brigantine „Neustadt“*
Ca. 56 læster. Afleveret 12/8 1780.
Forulykkede ved Pillau 1786. Vraget solgtes for 43 rdlr. Ellers ingen oplysninger om skibet.
33. *Brigantine „Kiel“*
58 læster. Bygget af Clement Bothmann, Eckernförde, på agent Bruyns værft.
Redere: 1780 Grøn. Hdl. 1781 f. Østers.-Guin. Hdlssk.
Rejser: 1781 Rotterdam. Kapt. Just Horne.
34. *Brigantine „Frederiksort“*
57½ læster. Bygget i Kiel. Købt 1781.
Redere: 1781 Grøn. Hdl. 1781–88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 f. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.
Rejser: 1781 Danzig og Barritskov. Kapt. Christian Johs. A. Jung. 1784 Danzig og Memel. Kapt. Marcus Willert. 1789 Hamborg. Kapt. Ockske Manning.
35. *Brigantine „Eckernförde“*
57 læster. Bygget i Eckernförde. Købt 1781.
Redere: 1781 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 f. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.
Rejser: 1781 Amsterdam og Baraschow (Barritskov). Kapt. Hans Johansen. 1784 Libau og St. Petersborg. Kapt. Hans Johansen. 1789 Königsberg. Kapt. Knud Christian Johansen.
36. *Brigantine „Frederikstad“*
58 læster. Bygget i Eckernförde. Købt 1780.
Reder: 1781 f. Østers.-Guin. Hdlssk.
Rejser: 1784 Danzig og Riga. Kapt. Christopher Ammundsen.
37. *Brigantine „Helgoland“*
57½ læster. Bygget i Eckernförde. Købt 1780 (?).
Redere: 1781–88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 f. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.

Rejser: 1784 Danzig og St. Petersborg. Kapt. Herman Kofoed Rasmussen. 1789 Königsberg. Kapt. Herman Kofoed Rasmussen. 1790 samme fører. „Solgt til Norge“.

SKIBE TILGÆT SELSKABET EFTER
DETS STIFTELSE

38. *Fregat „Norske Løve“*
165 læster. Bygget af Erik Eskildsen på selskabets værft 1781–82. Bilbr. Kbh. 15/4 1782. 117' l., 28' 5" br., 13' 8" d., hollandsk mål.
Rejser: 27/5 1782 Kbh.-Ostindien, kapt. Anders Andersen Colding. 1789 Petersborg, kapt. A. A. Colding. 9/9 1793 Kbh.-Vestindien retur, kapt. Hans Cappel. 4/4 1796 Ostindien, kapt. Peter Jensen Krag.
Synes i 1800 at være solgt til Norge.
I 1788 overgik skibet til Pingel, Meyer, Prætorius & Co. Det er muligt, at „Norske Løve“ er identisk med nr. 4 „Accra“ efter ombygning.
39. *Fregat „Gehejmeraad Moltke“*
162½ læster.
Rejser: 1782 Kbh., Trankebar, andre steder i Ostindien og retur. Kapt. Søren Andersen Møller.
40. *Fregat „Grevinde Schimmelmann“*
133 læster. Bygget i Holland. Købt 1782.
Rejser: 1781 Amsterdam-St. Thomas og retur. Kapt. Jacob Rønne. 1783 Altona-St. Croix-retur. Kapt. Anders Thomsen. 1784 Honfleur og Havre de Grace. Kapt. Anders Thomsen.
41. *Fregat „Gehejmeraad Numsen“*
98½ læster. Bygget i Holland.
Rejser: 1782 Marseille-Vestindien. Kapt. Peter Pedersen Holm. 1784 Riga og Marseille. Kapt. Peder Pedersen Holm.
I 1789 overgik skibet til Pingel, Meyer, Prætorius & Co., der lod det reparere af Lars Larsen. De senere redere var: 1793 Duntzfeldt, Meyer & Co. 1794 Hans Cappel. 1796 f. brygger Johan David Vogel og int. De anvender alle skibet i rejser på Vestindien. I 1803 anføres skibet solgt til Norge.
42. *Fregat „Gehejmeraadinde Raben“*
139 læster. Bygget i Amsterdam. Købt 1782.
Rejser: 1784 Trondhjem. Kapt. Anders Mikkelsen Bass.
43. *Fregat „Gehejmeraad Rosencrone“*
120 læster. Bygget i Danzig. Købt 1783.

Rejser: 1782 Marseille-Vestindien-retur. Kapt. Niels Hansen Viborg. 1783 Lissabon retur. Kapt. Jens Brundbye. 1784 Lissabon. Kapt. Jens Brundbye.

44. *Fregat „Gehejmeraad Rosenkrantz“*
132 læster. Bygget i Holland. Købt 1783.
Rejser: 8/4 1782 London-Kbh. Kapt. Marcus Jensen Willer. 2/12 1782 Vestindien. Kapt. Michael Dam. 1784 Vestindien. Kapt. Michael Dam.
45. *Fregat „Grevinde Wedel“*
124 læster.
Rejser: 13/7 1782 Vestindien under kapt. Dirck Jurians, der døde på rejsen. 1784 Danzig og Marseille. Kapt. Dirck Dircksen. 1787 overtoges skibet af Pingel, Meyer, Prætorius & Co.
46. *Brigantine „Adda“*
58 læster. Bygget 1783 af Erik Eskildsen på selskabets værft. Bilbr. Kbh. 21/7 1783. 85' 1" l., 22' 2" br., 10' 7" d., hollandsk mål.
Rejser: 23/7 1783 Kbh.-Guinea-St. Thomas retur. Kapt. Johan Predbjørn. 1784 Guineakysten, kapt. Johan Predbjørn.
47. *Fregat „Gehejmeraad Schack (-Rathlou)“*
127 læster.
Rejser: 23/7 1783 Guinea-St. Thomas retur, kapt. Jens Møller.
48. *Fregat „Skatmester von Schimmelmann“*
174 læster. Bygget 1786 på Østers.-Guin. Hdlssk.'s værft.
Redere: 1786-87 Østers.-Guin. Hdlssk. 1787-92 Pingel, Meyer, Prætorius & Co. 1793-98 Duntzfeldt, Meyer & Co. 1799-1804 etatsråd Ryberg.
Skippere: 1786-88 Hans Heysel. 1791-95 Jens Jensen Berg. 1796-97 Johan Kennier Thompson. 1798 Lars Johansen Holm. 1799-1800 Johan Christian Rye. 1801-04 Jørgen Nielsen Knudsen.

NYBYGNINGER PÅ
ØSTERSØISK-GUINEISK HANDELSSELSKABS
VÆRFT

Udover de på de foranstående lister anførte skibe, nr. 27 fregat „Grev Christian Ditlev von Reventlou“ 1781, nr. 38 fregat „Norske Løve“ 1781-82, nr. 46 brigantinen „Adda“ 1783 og nr. 48 fregatten „Skatmester von Schimmelmann“, kendes følgende nybygninger til selskabets eget brug:

49. *Slup „St. Helena“*
21 læster. Det drejer sig dog kun om en ombygning. Bilbr. 11/12 1782.
50. *Brigantine „Glückstadt“*
58 læster. Bilbr. 28/8 1782.
51. *Fregat „Admiral Greve Moltke“*
119 læster. Bilbr. 27/8 1782.
52. *Fregat „Admiral Kaas“*
130 læster. Bilbr. 7/5 1783.

Af nybygninger til andre kendes:

en orlogsfregat „Pommern“ 1785 og en skærbåd „Odense“ 1786, begge byggede til den danske marine. „Pommern“ overlodes senere til Asiatick Kompagni;

samt

sluppen „Wolff Heinrich“, 14½ læster, bilbr. 28/8 1781, til Schimmelmann.

UDGIFTER TIL KRAN OG BRADBÆNK

1. MAJ 1781–31. MAJ 1783

Tømremester A. Kirkerups opgørelse af 8. august 1781:

	Rdlr.	Mk.	Sk.
2039 svende vinterdage à 2 mk. 8 sk.	849	3	8
1928 svende sommerdage à 3 mk.	964		
153½ drenge dage à 2 sk.	51	1	
Ved at nedramme pælene omkring bradbænken, samme at udfylde med jord og grus samt planere derudover af pligtfolk følgende:			
5731½ pligtfolk à 28 sk.	1.671	4	2
Transport betalt for 16 læs à 3 mk.	8		
For 70 stkr. bjælker at opslæbe af vandet	11	4	
Til bradbænkens fyldning betalt for spader, træskuffer og slufkærre	18	3	
Til avertissement i aviserne om fyld- ning og til civiletatens materialkuske betalt	6	2	
Til tovværk, jernkættinger m. m.	75		
For forvalter Prosch udlagt i sav- skærerløb	112	5	7
Ialt	3.767	3	1

Til arbejdet blev i september 1781 anvendt 2 underofficerer i henholdsvis 2 hele og 3 halve dage samt matroser 55 hele og 75 halve dage. Underofficererne fik 4 mk. for en hel dag og 2 mk. for en halv dag, matroserne 2 mk. 8 sk. for en hel dag og 1 mk. 4 sk. for en halv dag. Beløbet blev ialt 40 rdlr. 5 mk. 5 sk.

Til kranens hejsning benyttedes sjovere 29. oktober–3. november 1781. 50 mand à 40 sk. daglig samt en underofficer i 4 dage à 4 mk., ialt 23 rdlr. 3 mk.; 5.–10 november var i samme arbejde 28 mand og en underofficer, ialt 13 rdlr. 4 mk.

Ankersmed Peder Christensen udførte smedearbejde til det nye bolværk, bradbænken og kranen fra november 1780 til november 1781 for ialt 1557 rdlr. 4 mk. 3 sk. Han kvitterede for beløbet d. 31. december 1781, men gav dog en rabat på 1 %, 15 rdlr. 3 mk. 8 sk., så beløbet blev 1542 rdlr. 11 sk.

Til henkørsel og opfyldning under kranen benyttedes der i december 1781 6 mand daglig, en enkelt dag dog 8 mand. 6 mand fik for en dags arbejde tilsammen 2 rdlr. 24 sk. Udgiften hertil blev ialt 37 rdlr. 48 sk.

Søm til bradbænken leveredes i 1781–82 af Elisabeth, salig Mortensens enke, for ialt 374 rdlr. 4 mk.

Skibsbygmester Erik Eskildsen havde folk i arbejde i tiden juli til november 1781 ved værftets kran for ialt 567 rdlr. 6 sk. Udover diverse materialeudgifter var der følgende tømmermandsdage:

	Rdlr.	Mk.	Sk.
10. juli–10. sept. 325¼ tømmermand à 56 sk.	189	4	6
25.–29. sept. 42¼ tømmermand à 52 sk.	22	5	5
1.–20. okt. 216½ tømmermand à 48 sk.	108	1	8
24. okt.–3. nov. 122½ tømmermand à 44 sk.	56		14
5.–20. dec. 121¼ tømmermand à 40 sk.	50	3	2
231 sjovere à 28 sk.	67	3	9

Tømremester Kirkerup udførte 6. august–8. december 1781 arbejde med istandsættelse af bradbænken og i tømmergraven, der indhegnedes med pæle:

	Rdlr.	Mk.	Sk.
158 svende-sommerdage à 3 mk	79		
105 svende-vinterdage à 2 mk. 8 sk.	43	4	8
77 drenge-dage à 2 mk.	25	4	
25 pligtsfolks-dage à 28 sk.	7	1	12
Transport for 2 læs à 3 mk.	1		
Ialt	156	4	4

Niels Lange smedearbejde til kranen: en ny dør om kranen med dirkefri lås, en tilsvarende dør ovenover den førstnævnte beslæt samt endelig en dør „om midten af skuret“, ialt 10 rdlr. 3 mk.

A. Kirkerup 1.-17. maj 1782 tømmerarbejde ved indretning af brikker og hylder til tovværk i skuret under mastekranen på bradbænken: 19 rdlr. 8 sk.

Forvalter Gustav Proschs udlæg til materialer:

	Rdlr.	Mk.	Sk.
18. nov.-30. dec. 1780	1381		13
1. jan.-30. april 1781	3829	2	11
1. maj-31. dec. 1781	1289		
16. juli-31. dec. 1781 sammes udlæg til kranen og skuret på den nyanlagte bradbænk	1439	1	13
2. jan.-9. febr. 1782 til skuret under bradbænken	239	1	14
4. juli 1782: tømmer og materialer til bradbænken	119		8

Til skipper Lars Svendsen for tilsyn i 45 dage i 1781 med bradbænkens an- læggelse à 1 rdlr. pr. dag. Hertil bemærker handelsselskabets direktionsmedlem A. F. Moltke på bilaget, at da de her anførte dagpenge er ringere end man giver sådanne skippere på Holmen, „saa synes ingen Formindskelse at kunde have Sted“.

9. marts 1782 til A. Kirkerup udgifter til skuret under kranen på brad- bænken „som er mig af Direktionen accorderet i Tømmerarbejdsløn og Tillæg af Søm efter det af mig underdanigst insinuerede Overslag af 6. Nov. 1781 for Summa 85 Rdl.“.

1.-29. juni 1782. Arbejde på bradbænken „at planere og grave huller til pahlerne“. Der veksles mellem 6 og 8 mand daglig for en dagløn af 2 mk., til formand Einer Olsen dog 2 mk. 4 sk. Ialt 64 rdlr. 56 sk.

Juli 1782. Arbejde på bradbænken med et vekslende antal folk, 10 dage med 8 mand, en med 6, en med 4 mand à 2 mk., ialt 30 rdlr.

Juli 1782. Søm fra Elisabeth, salig Mortensens, 22 rdlr. 1 mk. 12 sk.

21. juni-6. juli 1782. A. Kirkerup for tømmerarbejde på bradbænken ved at istandsætte hjørnepælene samt opsætning af 9 stkr. forhalingspæle med til- hørende fodstykke samt i kranhuset indrette kuller og rækker til savværket 203 rdlr. 4 sk.

Januar-juni 1782. Peder Christensen Lund arbejde på bradbænken 184 rdlr. 1 mk. 5 sk.

THE BALTIC AND GUINEA COMPANY

Summary

The Royal Chartered Baltic and Guinea Trading Company was founded by royal octroi on 11th May 1781. It took over from the Guinea Company and the Greenland Company some 37 vessels as well as buildings, harbour, shipyard and other property. It also was promised at state expense a considerable amount of construction work, such as deepening the harbour basin, putting out floating booms, and building dolphins in the harbour, erecting four warehouses, establishing a new timberyard with sawmill etc. In all at a cost of three million rix-dollars. A share capital of the same sum was proposed but as there was such a rush to subscribe during the boom years of 1781-82 the state retained one million, which however was later transferred to the company.

The new company was to trade with the Baltic countries and undertake to maintain a grain store of at least 120,000 bushels to ensure supplies, particularly for Copenhagen and Norway, during the winter months. It also contracted to supply the navy. Most important of all, however, was its trade with Guinea and the West Indies, to which countries it transported thousands of slaves bought in Africa. From the West Indies the company brought sugar destined for refinery in Denmark.

The company's trade with the Baltic countries and with Guinea and the West Indies was greater than had ever been known before. However with the end of the colonial wars and the American War of Independence in 1783 the West Indian trade declined considerably, and the activity of the company was strongly affected. Fewer voyages were made to Guinea and the West Indies, though the slave trade still continued in large numbers.

The visible results of the company's activity in Copenhagen was the deepening and improvement of the harbour between Toldbodgade and what is now the Kvæsthusbro. Here they built the two warehouses we today know as the Blue and Yellow Warehouses, with C. F. Harsdorff as architect, as well as the Royal Storehouse and the Royal Granary, built by Platz, Master Mason to the Crown, according to a design by Ernst Peymann. In the harbour the basin in front of Toldbodgade was deepened, derricks were placed along the tideway, and dolphins constructed as well as a careening place in the shipyard.

To begin with the company paid a fair dividend but after the peace of 1783 business decreased, and the share capital was reduced by a third by means of a debenture loan, which was redeemed by drawing upon bank credit. The balance sheet of the 31st December 1784 showed increasing liabilities and the net capital was only 42 per cent of the share capital. Once again the state came to the assistance. A different type of board was appointed. Until then the board of directors had almost entirely consisted of ministers chosen by the king. Now selection was placed in the hands of the shareholders themselves, though the Minister of Finance still attended the board meetings in a supervisory capacity.

As the future continued to look black for the company the king offered to redeem the shares at 70 rix-dollars a piece. A commission proposed the company be closed down, whereupon the king bought up all the shares. As the state did not intend to carry on the company it was sold in 1785 to a partnership Pingel, Meyer, Prætorius and Co., the head of which was Frederik de Coninck. This partnership took over all the privileges and obligations of the Baltic Company.

It was the last of the trading companies with royal privileges, apart from the Asiatic Company. Such companies were no longer economically workable. Their way of doing business was slow and cumbersome compared with that of the private individual who could be quicker off the mark when he saw an opportunity for a profitable deal.

FRA MIT LIVS SKIBSKISTE

Af

H. HEMMINGSEN

I tidligere årbøger (1967 og 1968) har forfatteren fortalt minder fra sine første sørejser ombord på sydfynske skonnerter i 1920'erne. Her fortsætter han sine med lune og vemod krydrede beretninger og tegner med psykologisk sans og overbærende forståelse et billede af sømænd og sømandskår i sejl-skibenes sidste dage, både på søen og på landjorden. En beskrivelse af Thurø afrunder billedet.

SÅ LANGT tilbage min erindring rækker, har jeg levet i skyggen af den sydfynske sejlskibsfart og dens vilkår. Til mine tidligste indtryk hører et æterduftende brev prydet med censurens stempler, et brev, der til mine forældres foruroeligelse havde været så længe undervejs, at dets indhold godt kunne give et urigtigt billede af den situation, afsenderen befandt sig i.

Tidspunktet var årene mellem 1914–18, og omtalte brev var afsendt fra et engelsk hospital, hvor et familiemedlem befandt sig efter at være reddet som en af de få overlevende efter et krigsforlis i Den engelske Kanal. Til dette brev føjede sig andre med højtideligt officielt udseende og med det danske udenrigsministerium som afsender. Dem kom der en del af. Men de formåede ikke at dæmpe ængstelsen og uroen.

De engelske myndigheder var forsigtige med at give for mange oplysninger fra sig. Denne forsigtighed grundede sig i en spionagefrygt, der på den tid var mindst lige så udtalt som den, senere generationer skulle erfare.

De nærmere omstændigheder omkring det omtalte forlis var, at det pågældende familiemedlem havde været forhyret med en svendborg-

skonnert, der som utallige andre i de år var engageret i farten mellem England og Frankrig med materiel til de allierede styrker på det europæiske fastland. Skonnerten, der her er tale om, havde en mørk efterårsaften forladt Dover med en last bestående af heste til fronten. Det var en regel, at tre skonnerter altid fulgtes, det var den tids konvojer, idet muligheden for, at ihvertfald en af dem undgik torpedering og således kunne optage eventuelle overlevende fra de andre, regnedes som den eneste spinkle sikkerhedsforanstaltning.

Midtvejs ude i kanalen observeredes konvojen af en af de allestedsnærværende tyske u-både, og to af skonnerterne sænkedes uden varsel. Af uforklarlige årsager slap den tredje heldigt over til den franske kyst efter først at have taget de ganske få overlevende fra de to andre ombord. Skrigene fra de dødsangste heste skulle de overlevende søfolk aldrig blive kvit.

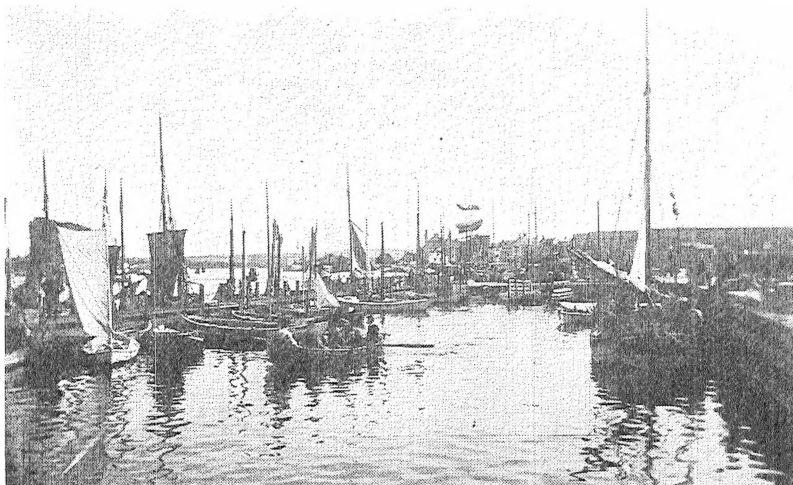
Det var vilkårene, hvorunder mange af de sydfynske skonnerter opererede under denne krig.

Uvished og derefter vished og sorg holdt deres indtog i mange svendborghjem, og det hører også til mine erindringer, at slægtninge, nære venner og naboer til mit hjem og mine forældre fik deres rigelige part af de smertelige følger, der fulgte i denne krigs kølvand.

Gennem hele min barndom måtte jeg leve sammen med den stemning, krigens slagskygge kastede ind over den lille by og de mange hjem, der havde tilknytning til den lokale skibsfart. Og det var mange.

Muligheden for at frigøre sig for stemningen af uvished og tvivl eksisterede ikke. Jeg vil altid huske den knugen, der greb alle og lagde sig som et tungt åg over byens gader og huse, når budskabet om et fartøjs forlis blev bragt til kundskab og fik naboer og familier, der stod hinanden nær, til at klæde sig i de sorgens gevandter, som man aldrig helt turde gemme bort.

Jeg ved ikke, om fællesskabsfølelsen var større på hin tid, men jeg tror det. Måske hænger det sammen med, at byen, jeg her taler om, var så intimt forbundet med søfart og har været det gennem mange



Parti fra havnen i Svendborg i begyndelsen af dette århundrede. Foto i F. Holm-Petersens samling, Søfartsmuseet ved Svendborgsund, Troense.

The harbour of Svendborg at the beginning of this century.

århundreder. Familiernes vilkår gennem generationer sætter på mangfoldig vis sit præg på efterslægten, og for en by og dens befolkning, der engagerer sig så intenst i et bestemt virkeområde, bliver denne arv nødvendigvis et fællesanliggende.

Når navne og mennesker, man har kendt, dukker frem i erindringer, bliver det så mange år efter som oftest kun til halvt udvaskede ansigtsovaler, der har indtaget deres plads i sindets mindealbum. Men man vil altid huske dem for det de var, det de stod for og de opgaver, de satte livet ind på at løse. De er og bliver en væsentlig del af byens og dette lands søfartsansigt, der har eksisteret så længe, at mange andre før dem har ofret alt, men hvis ofre vil huskes, selv om smerten deraf forlængst har fortonet sig i henfarne og nu glemte generationer.

Det er mig ikke muligt at give nogen helt udtømmende forklaring på, hvorfor jeg, da jeg nåede skelsår og alder og absolut ikke frigjort

for den smerte, der altid var og blev en del af mig selv og min by, droges mod fartøjerne, havet og de lange rejser. Det hele var bare uafvendeligt. Selv tror jeg, det var min bestemmelse, allerede før jeg var i stand til at lade mig påvirke af de forhold og betingelser, hvorunder jeg voksede op.

Men min vej ind i alt dette, der skulle komme til at præge mit fremtidige liv og give mig oplevelser, jeg nødtigt ville have været foruden, gik ikke direkte, men ad små genveje, som jeg dog altid vidste ville føre mig til det endelige mål.

Allerførst fik jeg min gang i de små skonnerter, der som stormslagene lå rundt om i havnen og ved værfterne og hvor jeg hørte besætningerne berette om kolde strømme med isbjerger, hvide tavse kolosser med sælsomme former, der kom drivende majestætiske og utilnærmelige fra fjerne nordlige zoner. Frem over havene sejlede de imod deres undergang – golfstrømmens blå strømme. Jeg hørte om, hvorledes giganterne trak ulykke og død med sig i deres følge, indtil havstrømmene slettede deres spor. Men jeg fik også at høre om lune, månelyse nætter med sydlige milde vinde, hvor besætningerne lå på lugerne i fyrklare nætter, kun afbrudt af rortørn og udkik.

Ved tanken og bevidstheden om, at jeg kunne få mulighed for selv at opleve alt dette, fyldtes mit sind af forventningsfulde anelser. Og end ikke folkenes forsikringer om, at livet til søs var andet og mere, at det også var arbejde og hårdt slid, kulde og afsavn, kunne dæmpe min lyst og min længsel efter at kaste mig ud i alt dette.

Overbevist om, at muligheden herfor stedse ville eksistere og at jeg en dag, når tiden var inde, kunne pakke mine få ejendele og begive mig ud, afventede jeg blot alderens komme, som jeg ikke kunne fremskynde, men som var en forudsætning for at realisere tanken.

Med i det tidsbillede, jeg her forsøger at beskrive, hører et mønster, der var en del af det.

Den, der for mere end fyrretyve år siden har haft sin gang i en svunden tids skibsprovianteringshandel, må idag konstatere, at begrebet, som det på den tid eksisterede, nu totalt er forsvundet. Men det hører med i mønsteret af sejskibstiden, og genkalder man sig i

erindringen den atmosfære, der herskede i en sådan forretning, hvor sejskibsfolk dagligt kom og gik, er dette billede også historisk.

I en sådan forretning stod jeg en dag og blev af selve chefen fundet værdig at tiltræde som yngste medarbejder.

Varesortimentet var enormt og dækkede praktisk talt hvad skibe under sejl havde behov for. Foruden almindelige kolonialvarer fandtes der så at sige alt til fartøjernes komplettering af nødvendigt grej til udrustning.

Bag butikken havde skibshandleren sit kontor, der samtidig var samlingssted for de sejskibskaptajner, der om vinteren, når isen bandt sund og bælt, befandt sig hjemme og som dagligt mødtes her for sammen med skibshandleren at udarbejde lister over, hvad der skulle bruges til de forestående rejser. Men der blev fuldt så meget snakket 'skiv', rejser og oplevelser.

Sære ord som *jomfru*, *æselhoveder*, *klædekøller*, *skuætbordsprop- per* og mange andre i en ung mands øren mærkelige ord svirrede i luften og ud gennem døren fra det trange kontor. At en jomfru er en rund trækloids med fra tre til fem huller i til at føre et surringstov eller taljereb igennem og som benyttedes til befæstelse af et under- eller stængevant, anede jeg selvfølgelig ikke på det tidspunkt, så lidt som jeg vidste, hvad *levangere* og *bardunstræbere* var for sære tingester. De lange *vindebomme*, hvoraf der fandtes et større sortiment i ud- huset over gården, en lokalitet, der af en eller anden mærkelig grund kaldtes for klintehuset, hvor de lå sammen med *sceptere* og *maste- ringe*, repræsenterede for mig en ukendt og fremmed verden, som jeg dog, inden der var forløbet alt for mange måneder, havde gjort mig så nogenlunde fortrolig med. Når derfor skibshandleren, da den nød- vendige tid var gået, gav mig besked på at hente et antal *klydsbrikker*, fjorten *masteringe* og en lille sæk *trippelse* til skonnerten „Vega“, kunne jeg have udført ordren med lukkede øjne.

Ellers holdt jeg dem åbne og betragtede det hele som en skole. Og det var just hvad det var. Jeg havde jo daglig kontakt med alt det, jeg ville møde ombord i fartøjerne. Her i skibsprovianteringen var tingene ganske vist endnu blot en samling døde sager, der først, når

de kom ombord i skibene og blev anbragt på deres rette plads og fik deres funktioner, skulle stå deres styrkes prøve og samtidig blive levende.

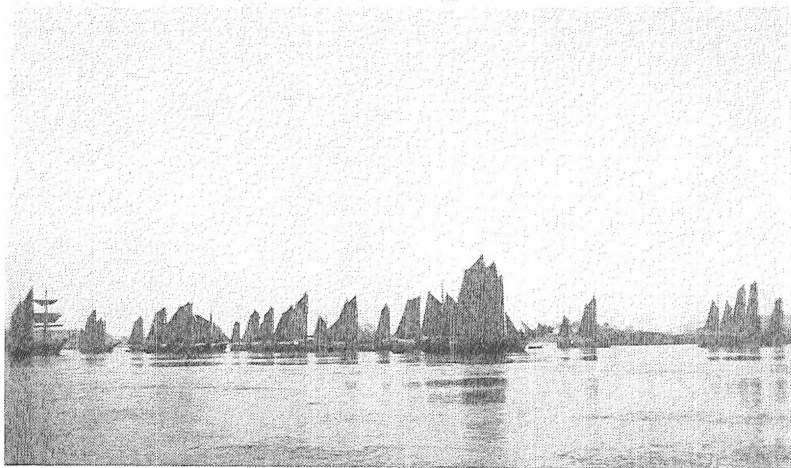
Levangere, som jeg her har omtalt, er jo en hollandsk betegnelse for en slags 'gulvskrubbere', der blev flittigt brugt i sejlskibene til at skure dækket med. Det skulle jo i et velplejet fartøj være så hvidskuret som vel muligt. Man kan vel kalde levangere en slags modstykke til den engelske *holy-stone*.

Der var endvidere *blokke*, eller gier, svære femskårne taljer, der blev fastgjort til svære øjebolte i dækket, mens løberblokkene blev fastgjort til vinderebene. Dette grej var beregnet til større fartøjer, hvor alt gods var så svært, at det var hensigtsmæssigt i nogen grad at kunne eliminere håndkraften, som der var rigeligt brug for til mangfoldige andre formål.

Endvidere fandtes *logge* i mange størrelser. En log er som bekendt et apparat til at måle et skibs fart i kvartmil eller sømil. I gammel tid bestod den da benyttede *håndlog* af „flynderen“, der kastedes udenbords og af loglinen, der var fastgjort til „flynderen“ og mærket således, at man ved hjælp af et „sandglas“, som udløb i et vist antal sekunder, kunne måle distancen, som fartøjet havde udsejlet i timer eller sømil på en vagt.

Sceptere var aftagelige metalstøtter til anbringelse om luger, på falderebstrapper og lignende steder. Der fandtes endvidere svabere, kvaste af optrevlet kabelgarn, ca. 5 fod lange og med et øje til at holde i. Disse brugtes til, som navnet antyder, at svabre et vådt dæk med.

En *sætskoul* var en slags træspade, hvormed man efter spuling af dækket pressede vandet ud af dæksplankerne for derved at konservere dem og gøre dem hvide. I det omtalte klintehus var der desuden et righoldigt udvalg af manilla og græstovværk i mange dimensioner. Endvidere *nathuse* til belysning af kompasset og med indsatte petroleumslamper, alt udført i blankt messing, hvortil der krævedes det omtalte *trippelse*, et polerpulver bestående af fintknust murstenspulver og *trippel*, en mager lerart til polering af metal. Et rig-



Svendborgsund med mindre og større sejlskibe. Foto fra 1912,
i F. Holm-Petersens samling.

Sailing ships in Svendborg Sound.

holdigt udvalg af flagliner, vindposer og merlespigre fuldendte stort set vareudvalget i denne for en ung vordende sømand så interessante verden.

De tidligere omtalte *vindebomme*, var en 5-6 alen lange egetømmerstokke, der blev stukket ind i gangspillet huller og tjente til at kunne dreje spillet, når besætningen stemte arme og bryst herimod i sliddet med at hive ankeret hjem eller måske sætte de svære sejl. For at få plads til flere folk ved gangspillet kunne *hestetove* anbringes på enderne af vindebommene fra bom til bom. Hestetovene holdt også bommene sammen, hvis spillet rovsede. Meget af det her omtalte grej var ikke beregnet til de små skonnerter, men for de større sejlskibe, hvoraf der jævnlige anløb en del. Flere af de store finske hvedeskibe fandt vej ind for at udlosse nogle få af de mange tons fra Australien hjembragte kornlaster.

Alt det her nævnte grej og udrustning kunne næsten fortjene et særligt kapitel for sig og da det kun kan blive en repetition af en svunden tids søtekniske begreber, som eventuelle læsere måske ved

bedre besked med, vil jeg hellere gå over til at beskæftige mig med en anden og måske i vore dage ligeså sjælden ting, nemlig en gammel *skibskiste*, der havde sin egen historie. Den var en af mit hjemms få klenodier. Desværre eksisterer den ikke mere. Eller måske har den været så uforgængelig, som jeg i mine barndomsår anså den for at være og glæder så sin nuværende ejer. Kunne den vende tilbage og komme i min besiddelse, ville den repræsentere en håndgribelig del af mine søfartsminder. I denne gamle kiste er, åndelig talt, forankret en stor del af, hvad jeg i tidens løb har nedskrevet. Den har aldrig fulgt mig i de skibe, jeg har sejlet i. Dertil var den for omfangsrig og pladsforholdene tillod ikke dens tilstedeværelse i de trange lukafer. Men jeg er vidende om, at den har gjort mange og lange rejser med de store *korntredere*. Herom lidt senere i min beretning.

Skibskisten var gedigen, fremstillet af træ fra de store finske skove. For endegavlene var den forsynet med et par svære smedejernsbeslag med bevægelige håndgreb. Indvendig i låget var der i smukke farver malet to hænder, der greb ind i hinanden. Desuden symbolerne for tro, håb og kærlighed – et kors, et anker og et hjerte – og herover to korslagte finske flag. Initialerne M.P. indsluttedes i en stiliseret tovværkskrans.

At skibskisten var havnet i mit hjem har sin egen historie. Det kan lyde meget privat, men det bliver værre endnu.

En dag stod et af den finske søfartsråd, Gustaf Erikssons store barkskibe, „Moshulu“, havnen ind. Det var en begivenhed, der tiltrak sig en del opmærksomhed. Byens befolkning forstod at værdsætte et sådant maritimt skønhedsindtryk. Barken kom fra australsk havn, og lodsens havde med stor dygtighed ført barken ind gennem det snævre og vanskelige farvand, hvilket krævede megen snilde og et grundigt kendskab til sejlrenden. Men begge dele havde den gode lods i fuldt mål. Så det gik, som det skulle, når der står en dygtig mand på poopen.

Barkens tømmermand, et særdeles betydningsfuldt besætningsmedlem, havde efter det månedlange stræk besluttet sig til at afmønstre og for en tid slå sig ned i byen, som han ude i den store

verden havde hørt berømmet. Måske var han derude truffet sammen med fynske søfolk, der i deres lovprisning af de sydfynske lyksaligheder havde givet tømmermanden lyst til at lære byen og dens befolkning at kende. Ihvertfald agtede han nu for en tid at slå sig ned der.

Efter udskejning gik han ud i byen og forhørte sig om mulighederne for privat indkvartering.

I mit hjem var søens folk alle dage velkomne og det spurgtes, at han sandsynligvis ville kunne tinge sig ind med opnåelse af både kost og logi for en skikkelig betaling. Det må åbenbart være lykkedes at komme overens, for en aftenstund ankom tømmermanden med sin skibskiste på nakken, fik anvist et kammer på loftet og begyndte to dage senere som skibstømrer på træskibsværftet. En urolig færd over havene havde indtil videre fundet sin afslutning.

Med det finske flag på fortoppen stod barken nogle dage senere sundet ud – men uden sin tømmermand.

Hans navn var Matsi Papila, deraf initialerne i skibskistens låg. Den havde fulgt ham gennem mange år på flugten over de store have. Nu fandt den sit foreløbigt blivende sted på loftet i et gammelt rødstenstækket hus ind under kirketårnet.

Da den gode finske tømmermand havde sat sit håndværksmæssige præg på værftets nybygninger og reparationer gennem et års tid, forlod han i sin bestandige higen efter de blå horisonter igen byen – men uden sin skibskiste. Om han nu var kommet i bekneb for at afregne for den sidste del af sit ophold og havde efterladt kisten som erstatning herfor, ved jeg ikke. Nu stod den der bare og blev snart en del af husets hverdag. Om den havde kunnet tale, havde den nok været i stand til at komplettere min omtale af den og af dens tidligere ejermand. Ferm med værktøjet havde han nok hurtigt fået lavet sig en ny. På den tid var jo en skibskiste en uundværlig ting for en søfarende mand.

Da jeg selv fik „vand under kølen“, kunne jeg nu ikke tage kisten med mig. Jeg måtte tage til takke med en køjesæk. Men havde jeg kunnet, var den ellers kommet i nærheden af sit udgangspunkt, idet min første færd til søs bragte mig op i den Botniske bugt.

Efter et intimt møde med Østersøen og en snertende hilsen fra den Finske bugt nåede jeg med min første skonnert frem til Riga. Skipperen fandt en fortøjningsplads blandt andre skonnerter, hvorimellem var flere fra det sydfynske arkipelag. Om aftenen modtog vi vort første forskud, der varierede fra otte til sytten kroner – alt efter rang og stand.

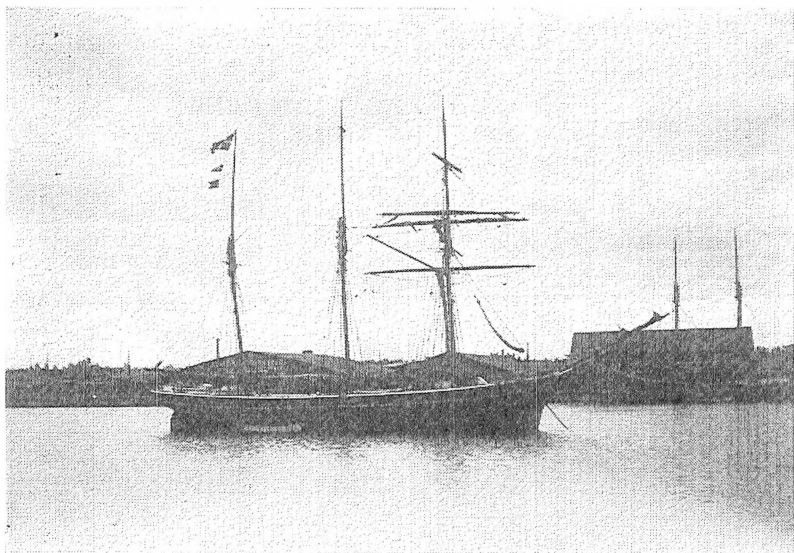
Træarbejderne strejkede for bedre vilkår, og deres fæller udi den fælles armod, havnearbejderne, havde gjort enig sag med dem, så havnen var pakket med små og store sejlere, der ventede på tørt.

Havnearbejderne, såvel mandlige som kvindelige, hvoraf de sidste var i svagt overtal, slentrede rundt på havneområdet og så sultne, håbløse og misfornøjede ud. Om aftenen flokkedes de på byens gader udenfor de beskedneste af værtshusene, som enkelte fandt ind i efter sandsynligvis at have pantsat et eller andet af deres simple indbo og øvrige ejendele. Med vore ganske vist beskedne kroner på lommen måtte vi i deres øjne tage os ud som krøsus'er og vi følte alle som én stærk foranledning til at lade så mange som muligt nyde godt af vor kapitalistiske formåenhed.

Strejken fik en ende, som strejker jo gør. Med hvilket resultat husker jeg ikke nu så mange år efter. Vi, såvel som de øvrige fartøjer, fik vores last af træ og spredtes ud over Østersøen med hver sin destination. De fleste bound for England.

Vor skonnert vred sig med sin høje dækslast gennem Østersøen. Det var, som ville hun vise os, hvor slemt det kan være at være skib af og til. Hun pressede boven op under svære skrig i træværket, lagde sig godt over og lod sig falde skævt og tungt ned igen, mens søerne skyllede over bakken og sendte rasende sprøjt helt hen til skonnertmasten.

Jeg husker, at jeg stod en eftermiddag og fulgte masterne, der tegnede halvcirkler med deres toppe frem og tilbage over himmelen. Den rolige rytme gav mig indtryk af noget ubønhørligt, noget urokkeligt og selvfølgeligt. Det ville aldrig falde vort fartøj ind at trodse søgangen. Det kendte rytmen, kunne sammenspilletets regler og forlangte samme ærlige reaktion igen. Både skib og hav kan arbejde sig



3-mastet bramsejlskonnert „Gefion“ af Svendborg (Thurø), bygget af J. Ring Andersen, Svendborg, 1898–99, 211 brutto-registertons. 1927 solgtes den til Sverige (Donsö), men kom senere tilbage til Danmark. I 1960'erne lå skroget i Thurøbund for ophugning. – Foto i Jens Mallings samling.

3-masted schooner, the "Gefion" of Svendborg (Thurø), built in Svendborg 1899, 211 gross tons.

op til svære reaktioner, men hele tiden ved de begge, at naturlovens magt er absolut.

Havet angiver tonen, er dirigenten, men skibet ved, hvis det er et rigtigt skib, og det var mit, med det rigtige skibs sans for samarbejde, at havet aldrig er bevidst ondsindet. For havet har igen *sin* dirigent, vinden, og forholdet mellem havet og vinden er nøjagtig det samme. Vinden er dets selvfølgelige hersker, en hersker som gennem århundreder var nødvendig for både havet, skibene og menneskene. Og skibet og havet ved og godtager som noget selvfølgeligt, at vinden også har en dirigent, og denne en dirigent igen. Således fortsætter naturens selvfølgelige kæde af afhængighedsforhold. Og både skibet, havet og vinden godkender kæden. Men mennesket har alle dage og til alle

tider desperat forsøgt at få kontrollen over denne kæde. Thi mennesket har, tror det, fået gudernes gave og behøver ikke blindt at følge naturens lovmæssighed. Det kan gribe ind, det kan bryde kæden, eller forsøge derpå, det kan skabe og sætte igang. Men det kan være farligt. Mennesket kan ikke standse kædereaktionen længere. Ilden, som han måske tænder af nysgerrighed, lader sig da ikke slukke længere.

Det var sådanne tanker, jeg legede med, mens jeg hev indholdet af en pøs ud over læsiden. Det tog nu ikke så lang tid, som beskrivelsen her. Skonnertens master gled frem og tilbage, frem og tilbage. Og jeg havde bare at følge med. Den rytmiske ubønhørighed begyndte at gribe mig. Mine hektisk opstemte sanser fornemmede rytmen som et krav. Så trak skyer og begyndende regntåger sammen og skjulte mastetoppene for mit blik. Jeg tog igen fat på mit afbrudte arbejde og stak i forbifarten næsen indenfor i den lune kabys – et af mine arbejdsområder ombord.

Samme aften skulle vi passere Øland, men så sent, at vi kun ville kunne fornemme den som et fjernt punkt med enkelte lysende prikker, hvis vejret tillod det.

Ad tankens vej befordrede jeg disse betragtninger hjem til den finske skibskiste, der nu havde fået dansk indfødsret. Den var rummelig og ad åre kunne jeg så tage dem frem og analysere dem til nærmere beskuelse og veje op for og imod.

Om Riga, som jeg adskillige gange siden skulle komme til, har jeg nu så lang tid efter kun tågede forestillinger om en masse mennesker, der havde det svært, bjerge af træ, mennesker i et slidsomt og håbløst miljø. Tæt ved siden af hinanden langs skibssiden havde der stået tiggere, folk der ville sælge et eller andet, som ingen havde brug for og andre igen, der blot var nysgerrige og skulle have en dag, der var nøjagtig som utallige andre foregående, til at gå med noget. Skrig og skrål og skældsord, men meget lidt latter var den brogede scenes indtryk på mig og mine kammerater.

Os, der var yngst af besætningen, havde fået besked på, når vi om aftenen gik i land, at det var tilrådeligst at holde sig til hovedgaderne.

Den hvide mand havde også der formået at gøre natten farlig for sig selv. Få døgnets sejlads fra et smilende øhav og en by, hvor ingen, selv på en mørk aften, kunne drømme om at øve ugerningsdåd, måtte vi konstatere, at vi befandt os i en verden, vi ikke vidste så forfærdelig meget om. Siden skulle de fleste af os lære andre steder og egne af kloden at kende. Fjerne havne og pladser på den anden side havene, hvis dønninger var anderledes end Østersøens. Men menneskene, vi mødte, og vilkårene, hvorunder de levede, havde en hel del tilfælles med dem, vi flygtigt stiftede bekendtskab med i Letland.

Jeg tilbragte megen tid på halvdækket. Rortørnen var et af de faste punkter i døgnets timer. Jeg følte det afspændende og ikke uinteressant at høre skipperens bemærkninger om vejr og vind og sejladsen iøvrigt, omend de ikke så ofte direkte var henvendt til mig. Til gengæld fandt jeg min afløseres beklagelser om „sådan en helvedes sneglefart“ og den problematiske dækslast meget besynderlig. Vi vekslede ved afløsningen et par bemærkninger om ganske almindelige ting, men altid udenfor skippers hørevidde, idet han på sin sædvanlige fine og taktfulde måde havde antydnet, at han *brandbrøle mig* ikke ville høre på alt det sludder her agten for mesanen.

Men ellers var jeg ikke helt uden kontakt med ham, idet han ikke havde spor imod at slå en sludder af, når han selv fandt tidspunktet egnet og ellers selv kunne bestemme emnet, vi tog under behandling. Der var opstået en form for kontakt mellem os. Vi snakkede en del sammen, når han ikke var optaget af at skringe sine ordrer ud til sin styrmand. Men det var kun om neutrale emner. Det var, som om vi stiltiende respekterede hinandens skyhed og angst for en alt for afslørende intimitet. Ellers var hans tavshed *hans* fæstning, som han ville have lov til at forskanse sig bag, når det passede ham. Og det er jo en skippers ret. Mit eget spinkle forsvarsværk kunne han, når han ville, løbe over ende – og gjorde det tit.

Jo, han var lidt for sig selv, den gode thurinerskipper.

Når vi anduede fremmed havn, førte vi, som det sig bør, det pågældende lands flag på fortoppen. Fra stortoppen vajede *dueflaget* –

den hvide due på blå bund – idet skipperen var et agtet medlem af *Broderkredsen på Havet*.

Ikke et ondt ord om denne organisation, der vist idag må se sig distanceret. Sjældent ses det smukke dueflag vaje over vore handels-skibe. Jeg konstaterede ofte, at dette medlemsskab i nogen grad holdt skippernes let koleriske temperament i ave. Ihvertfald bandede han aldrig om søndagen.

Når dueflaget var sat, sænkede en næsten velgørende fordragelighedens ånd sig over skibet. Dette flag havde en forunderlig evne til lig Vorherre at kunne stille den oprørte sø. Her var det altså bare den sø, der bruste og rasede i den gode skipper. Men det var samtidig mit indtryk, at han led alle helvedes pinsler ved at måtte dæmme op for alle de indestængte udladninger, så længe dueflaget vajede. Det var næsten som at forlange af en vulkan, at den skulle holde igen på sine glødende lavastrømme.

Skipperen havde derfor hurtigt fået tilnavnet „Vesuv“. Men det vidste han ikke og det blev aldrig brugt agten for stormasten. I lukafet forude, men kun når kappen var trukket til, kunne vi derimod frit lade ordet cirkulere mellem os og endog lade hånt om styrmandens vagtsomme ører, når han, så tit lejlighed bød sig, indtog sin yndlingsplads ved kappen for at lytte sig ind til alle de lyde, der kan forekomme i et skib.

Harmonikaspil og anden ugudelig lastefuldhed påstod skipperen at kunne høre ganske tydeligt gennem det lastrum, der skilte for og agter. Da vi ikke valgte vort sanglige repertoire fra højskolesangbogen, er det til en vis grad forståeligt, at hans lydørhed har været generende for ham. Ved en bestemt lejlighed skal han have betroet sin styrmand, efter hvad denne i et øjeblikks åbenmundethed lod os vide, at skipperen følte det, som om han sejlede rundt med et Sodoma, der, hvordan han så end vendte og drejede skibet, altid var en skibslængde foran ham. En så grum skæbne måtte kalde på vor forståelse og lod os ingeniunde ufølsomme overfor „Vesuv“'s trængsler. Vi vedtog derfor en let tillem্পning af vore sanglige udfoldelser. Så var freden tildels genoprettet. Men navnet „Sodoma“ var for stedse

knyttet til lokaliteten „before the mast“, og det blev der sagt adskillige spøgefuldheder om.

Vores styrmand tilhørte ikke *broderkredsen*. Han var en ugudelig gast, der havde forsvoret sig til overtroens tvivlsomme guder, som han dyrkede med megen nidkærhed. At slå kors for en sø tog han sig altid tid til og gjorde det uden at blues. Dog som regel uden resultat. Al fløjten i søen var ham en vederstyggelighed. Så der blev fløjtet en del i det skib. Men det tog vejrguderne sig let. Hændte det, at et sejl blæste af liget eller sejsinger gik sig en tur, tog han det som en bekræftelse på, at al fløjten i et skib er af det onde. Matrosen fandt det ikke ulejligheden værd at forsøge på at overbevise ham om, at kalamiteten snarere skyldtes ælde og skørnethed, en tilstand der, ihvertfald for vore vintersejls vedkommende, var meget dækkende.

Mod overtro kæmper selv sejlskibsmatrosers forgæves.

Til trods for sine overnaturlige tilbøjeligheder, som til stadighed var genstand for megen omtale og drøftelse os imellem i lukafet, var vores styrmand en mand, der altid stod med begge ben fast plantet på dækket og følte sig samtidig højt hævet over os gemene forgaster. Han syntes totalt at have glemt sin egen oprindelse, der ikke var så væsensforskellig fra vor.

Skonnerten var til års og lækkede vel rigeligt. Derfor drev han os til arbejdet ved pumperne, og hans yndlingstanke var den, at vi, som han udtrykte sig, skulle komme til at pumpe hele Østersøen gennem skibet. Bagefter kunne vi så tage fat på Nordsøen og hvad der ellers faldt for. Og det gjorde vi så, da tidens fylde var inde.

Da jeg mange år efter, i sejlskibenes deroute, erfarede, at svenskerne havde erhvervet skonnerten for 6.000 kr., skønt dens byggepris havde andraget omkring det tidobbelte, samlede al min medfølelse sig om de nye ejere, men vel især om de gode svenske søfolk. Den nordiske forbrødring giver sig jo mangehånde udslag.

Skylder jeg at fortælle, at skonnerten hed „Gefion“ og var, hvad svenskerne ville sige – en gammal sliten skuta.

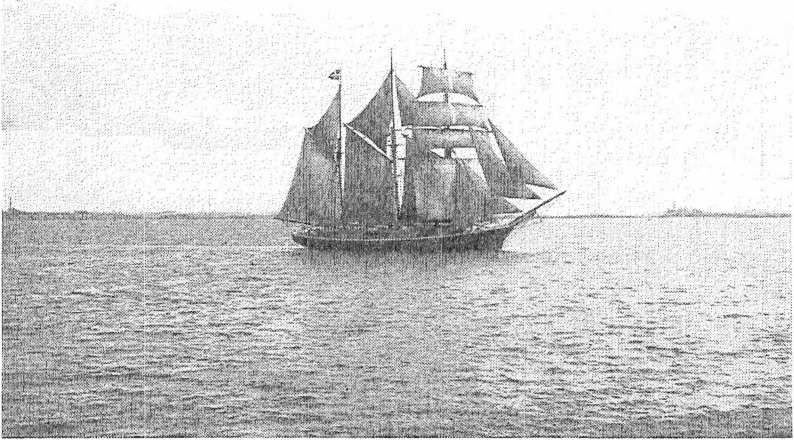
Nå, omsider stod vi Skagen ud for en pibende nordoster og dem af os, der kunne undværes ved pumpen, gik til vejrs for at bjerge top-

sejlene, så vi kun gik for rebede mærssejl og fok. Det lykkedes desuden at få fore bramsejl og bagbords side af store bramsejl givet op. Men vi måtte over mærsset og ned i læ rig, og mens vi arbejdede her med givtove og gårdinger hev skonnerten over for en brækker, der næsten begravede skibet i et kogende fog af sø. Men vi bed os fast og lidt efter lidt rettede hun sig op og lige så pludseligt bedagedes vejret, så arbejdet kunne færdiggøres.

Det var en af den slags situationer, vi nu og da kom ud for, og som ihvertfald novicerne af os ikke havde drømt om, da vi i Svendborg hev vort habengut over lønningen og kun tænkte på damesejlads, romantik og bliden bør. Nu kunne det af det foregående måske lyde som en situationsbeskrivelse fra et af de store fuldskibe „eastern down“. Men jeg ved af samtaler med mangen svendborgsømand, der, om de måtte læse dette, vil nikke genkendende til situationen, at de også lærte Nordsøen at kende fra den side.

Med denne rejses første del fra Riga til Exeter med en last træ, som vi alle ombord kun følte lettelse over at slippe af med, var det forbi med vor færden i nære og tildels hjemlige farvande. Vi havde fået vor dåb – troede vi da – og skulle senere ud på de lange stræk mod fjernere himmelstrøg og ad baner, der ikke var ukendte for denne gamle skonnert og dens agtergaster. Men først kom lodsens til borde, blev hilst som en gammel kending af „Vesuv“ og tog efter nogle timers venten med øvet håndelag skonnerten til kaj, da tidevandsstrømmen vendte.

Det billede, der mødte os i denne engelske havn, der i de tider var flittigt besøgt af danske fartøjer, var så ganske forskelligt fra det, vi havde oplevet i Riga. De engelske havnearbejdere var stoiske med en holdning, der næsten grænsede til reservation. Men bag den bankede den engelske nations hjerte, der var så helt anderledes end man ved en overfladisk bedømmelse fik indtryk af. Engelskmandens handicap, hvis man kan anvende dette udtryk, er en manglende evne til straks at åbne sig overfor fremmede og give afløb for sine følelser. Men lykkes det først for ham, og det gør det omsider, strømmer en varme og en positiv holdning ud i en altoverstrømmende venskabe-



3-mastet skonnert „Gefion“ for fuld sejlføring i Flensborg fjord. Forfatteren fortæller i artiklen sine erindringer fra da han var forhyret ombord. – Handels- og Søfartsmuseet.

3-masted schooner the "Gefion".

lighed, der end ikke forbyder ham at åbne sit hjem, som jo ellers siges at være hans fæstning, for den, han er kommet på bølgelængde med. Det er en erfaring andre end jeg har gjort. Den, der som jeg for de mange år siden blev opfordret til at stoppe sin pibe fra en ellers slunken tobakspung, som Gud ved hvornår ville blive fyldt igen, kunne godt med usvigelig sikkerhed forlade sig på, at det var et udtryk for et rustfrit venskab, der var grundfæstet som det engelske imperium var det dengang. At det sidste siden er gået i opløsning og faldet fra hinanden som vakkende tøndestave, rækker ikke ved det førstes uforanderlighed og fortsatte beståen. Det skulle jeg siden få utallige bekræftelser på.

Den engelske befolkning tilhører en nation, der forstår at værdsætte en skude, der er vel overhalet og i fin og søklar stand. Det fik vi mange beviser på under vores ophold i denne engelske havn, idet der var en større valfart til havnen, hvor vores skib ikke var en enlig svale. Havnen var velbesøgt og lå næsten fuld af havets små og store sejlere. Vi følte os som en slags trækfugle, der blot var landet for at

hvile vingerne før opbruddet mod fjerne himmelstrøg. Jeg rødmer ikke ret meget ved at tilstå, at de få danske skonnerter, der var søgt ind, var blandt de mest velholdte i skaren af vindfugle. Flere dage inden vor ankomst havde „Vesuv“ med vanlig ordenssans ladet styrmanden overvåge, at alle rundholter, skanseklædninger og løbende og stående gods var bragt i mønstergyldig orden. Alt ombord havde fået en overhaling af hvidt og søgrønt, der var de foretrukne kulører, og al interesse samlede sig om de sejlborne fartøjer, mens de få damperne måtte affinde sig med at henligge i ubemærkethed.

Vores losning af trælasten forløb uden det lidet agtede slid ved krøbelspillet, og det hører med til vore gode erindringer fra opholdet i denne havn, at de standards træ, vi havde befordret over Østersøen og senere Nordsøens tyndtsejlede vande, forlod vort fartøj uden nævneværdig indsats fra vor side. De engelske havnearbejdere varetog i fuldt mål dette arbejde, der slet ikke modsvarede af de få shilling, de kunne påregne for deres samfundsnyttige indsats til gamle Englands forsyning med dette for landet så livsvigtige materiale. En stålnation kan også have brug for andre og mere letforgængelige råvarer end det, der frembringes i de engelske stålværker.

Det var ikke få venskaber, der knyttedes mellem os og den engelske befolkning, vi kom i berøring med. Man syntes fra vore venners side ganske at have glemt vore fjerne forfædres invadering af øriget. Vi på vor side havde vedtaget ikke at lade begivenhederne fra 1807 få indflydelse på vore følelser. At vi kom som venner og tillige med en dækslast, der egentlig var for høj efter årstiden, har nok overbevist adskillige om vore gode hensigter.

Efter at have fået fyldt vore ferskvandstanke op og provianteret ud for det lange stræk forlod vi en tidlig morgen gamle England, mens tågebanker rullede op som et pansergråt uldtæppe. Begunstiget af en uforfalsket driver med høje søer og fulgt af eskadrer af hungrige søfugle slingrede vi os vestover i byger af rygesøer.

Det var som om en magtfuld hånd pressede os frem, og i de følgende døgn udsejlede vi betragtelige distancer til fryd for os alle, ikke mindst „Vesuv“. Som kæder af bjerge med sne på toppene kom

brodsøerne med iltogsfart og brød over vore lønninger, så dækket var som et kogende inferno. Kun på halvdækket var der i perioder nogenlunde tørt.

„Vesuv“ gav ordre til at bjerge bramsejlene. De var dybe, så det var ikke så lige en sag, men de blev da givet op for en agterlig vind. Da vinden på formiddagsvagten skagede mod sydvest med orkanagtige byger, blev „Vesuv“ urolig for, at skonnerten skulle kastes tværs. Han havde nok vores ballast i tankerne. Begyndte den at rovsø, vidste man aldrig . . . Slingreskodderne var ikke alt for pålidelige, og tog skibet først magten fra rorgængerens, var det en situation, han vist ikke brød sig ret meget om at forestille sig. – Havet var i de følgende timer uden nåde.

Skonnerten tumlede ind i hundevagten ligesom flygtende i rædsel for, hvad der kunne ske. Rorgængerens klamrede sig til rattet.

Som de fleste thurinerskipperere var „Vesuv“ nok hårdtsejlende, men nogen chance tog han aldrig. Han havde stedse fartøjet og sin besætnings ve og vel i tankerne. Derfor drejedes der under for vejret, der hen på morgenen bedagede sig.

Allerede på den tid var jeg begyndt at beskæftige mig med at nedskrive begivenheder og oplevelsesforløb. Under min rortørn havde skipperen og min ringhed, som tidligere nævnt, af og til udvekslet tanker og meninger og jeg havde dristet mig til at fortælle ham om min skibskiste, som jeg i lang tid åndelig talt havde ladet tilflyde alt det stof, der opsamlede sig hos mig der ombord.

Som ægte thuriner havde han en dag stillet mig i udsigt, at han ved lejlighed ville fortælle mig lidt om sin ø, der var en magnetpol i hans tilværelse.

Det blev ikke betroet mig ad én gang, men blev stykket sammen, når vejret og forholdene og hans humør tillod det. Det rummer egentlig ingen sensationer, men er på sin vis en ret dagligdags beretning om en ø, dens historie, dens mennesker og skibe. Blot lidt af hvert. Men tilsammen danner det et billede, der ikke er ganske uinteressant.

Ihvertfald betog det mig, der allerede i forvejen havde en beskeden viden og en stor interesse for denne sydfynske ø, hvis historie rækker langt tilbage i danmarkshistorien.

„Vesuv“ begyndte sin fortælling en formiddag, da vi havde vinden agten for tværs. Vi havde halvdækket for os selv. Mine kammerater arbejdede med de daglige sysler. Nogle med maling og andre med reparation af sejl under styrmandens medvirken.

„Vesuv“ begyndte nogenlunde sådan:

– Nu skal jeg fortælle lidt om

Thurø – et gammelt søfartscenter.

Blandt øerne i det sydfynske, der har haft tilknytning til sejlskibsfarten gennem århundreder, indtager Thurø en position, der aldrig kan gå i glemmebogen.

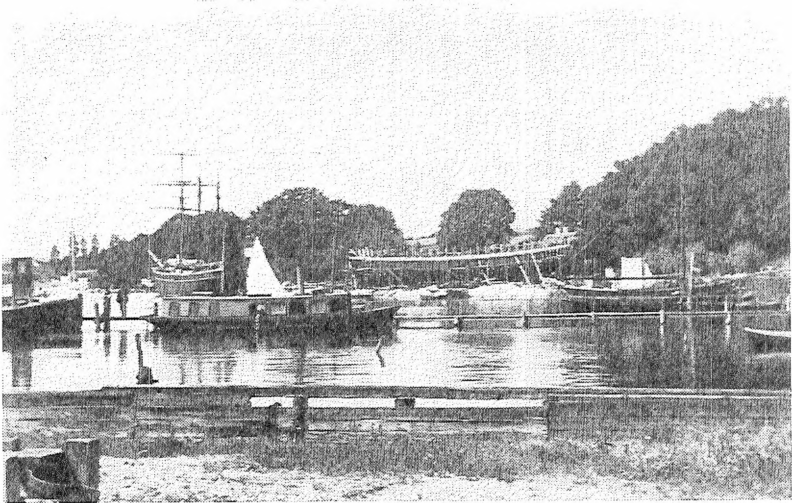
Thurø var i århundreder, til trods for sin ikke særlig afsondrede beliggenhed, et lukket øsamfund, hvis beboere nødigt accepterede udefra kommende tilflyttere. Der kunne gå generationer før selv efterkommere født på øen af en „derovre“ fra, hvormed mentes Fyn, blev regnet som thuriner. Skal sandheden siges, blev han det aldrig.

Imod denne isolation og væren sig selv nok stod som en skarp kontrast øens rige og blomstrende søfart, der naturligvis i høj grad var udadvendt. Man kunne overalt, hvor skibe færdedes, møde thurinere, som både skibe og folk fra øen benævnedes. Og begge kategorier tilførte i de blomstrende år øen en ikke ringe velstand.

Mange driftige søfolk, skibsbyggere og redere har gennem tiderne befolket den idylliske ø, og et synligt udtryk herfor var de mange fartøjer, op imod et par hundrede i tallet, der i vintermånederne lå oplagt i Thurøbund, øens naturlige ankerplads.

Thurø var aristokraten blandt de sydfynske øer. Formentlig i bevidstheden om, at den og dens befolkning var en såre vigtig faktor i hine tiders skibsfart, ønskede man at bevare sit særpræg, som man havde værnet om i århundreder.

De indfødte thurinere så i hver tilflytter en fare for degeneration. Det sås derfor ikke gerne, at øens unge knyttede varige forbindelser



Parti fra Thurøbund, med N. P. Petersens værft. Dette var i virksomhed fra 1881 til 1919, og talrige fine og smukke sejlskibe blev bygget på det. Foto fra begyndelsen af dette århundrede i F. Holm-Petersens samling.

The small bay on the island of Thurø, with the shipyard of N. P. Petersen where many fine wooden ships were launched during the period 1881–1919.

med folk udefra. Ville en ung thuriner, hvis hu stod til søen, og det gjorde de flestes, gøre sig noget håb om at få eget skib at føre, når tidens fylde var inde, blev det gjort afhængigt af, om han giftede sig med en af øens egne piger. En sejlskibskaptajn, der lagde op, overlod ugerne sit fartøj til en, der havde brudt traditionerne ved at tilføre øen fremmed blod. Fartøjerne skulle gå i arv til enten sønner eller svigersønner, der var sig deres forpligtelser bevidst.

Intet minder om Thurøs fortid som Thurøbund, og det skønt Thurøs fortid fortaber sig i dunkle frasagn. Den barbariske skjoldungehistorie om Kong Helge, der drog på sørøvertogt og på sin færd voldtog en jomfru, som flere år efter hævnede sig på ham ved at lade ham hærtage hans egen datter, hele Rolf Krakes vilde tilblivelseshistorie, henlægger Saxo til Thurø, og han kalder jomfruen Thore, og øen skulle således være opkaldt efter hende.

Trods nogen forvirring i overleveringen har thurinerne ikke ladet sig anfægte heraf, for de har rejst en sten til ære for Rolf Krake i håb om, at han egentlig *var* thuriner.

Desværre har forvirringen haft indflydelse på Oehenschlägers mesterværker, „Helges Æventyr“ og „Yrsa“, så at han i stedet for en jomfru Thore på Thurø skabte en krigerisk dronning Oluf i Saxland. Derved gik Thurø glip af et heltekvad. Den gamle ideelle sørøverrede, Thurøbund, kunne ellers godt have fortjent et sådant.

Thurineren er sig sin ø's skønhed og idyl bevidst, og når han snakker med en *tøsing*, en af Taasinges indbyggere, og denne hævder, at *han* bor kønnest, så svarer thurineren ham, at det naturligvis kommer af, at han har udsigt til Thurø, som han kalder et af Danmarks smukkeste steder. Har lokalpatriotismen rigtigt tag i ham, og det har den for det meste, erklærer han med stor overbevisning, at Thurø er den eneste ægte perle i det sydfynske øhav. Sådanne argumenter fejler alle indsigelser af bordet og tøsingen må beskæmmet bøje hovedet.

Imellem sig har thurineren og tøsingen det helt betagende Thurø-sund, som det kaldes på generalstabskortet, og som jo altså er Svendborgsunds østre arm. Og det kan de to øers befolkning godt enes om at betegne som et af verdens skønneste farvande. I denne betragtning har de ikke mødt så forfærdelig mange indsigelser.

Landskabet skifter mellem fjord og bugt og flod og indsø imellem skovklædte kyster og kuperet terræn og samtidig en luftning og fornemmelse af åbent hav. Disse skønhedsindtryk gør den fremmede opstemt og får ham til at dømme diplomatisk de to øers befolkninger imellem. Hertil kommer, at Thurøsund er et af de mest befærdede farvande omkring Fyn, en omstændighed der nok kan vække til udlængsel og som har kendetegnet øernes befolkning gennem sekler.

Den, der nu så mange år efter Thurøs storhedstid tager sig på at opsøge det gamle søfartscenter, konstaterer, at Thurøbund, der ligesom deler øen i et par bukseben, idag henligger som et næsten fredhelligt sted. Af alt det historiske er der næsten ingen spor. Men dog kan de omkring „bunden“ dengang liggende værfter stedfæstes. Des-

uden lever der på øen enkelte, der kan fortælle om værfternes beliggenhed og om navnene på de hedengangne skibsbygmestre.

Medens Troense-redere og -søfolk i dristighed og virke lå foran Thurø i første halvdel af det 19. århundrede, hvor navnlig de var kendt for deres skibe i langfarten, begyndte Thurø først på et noget senere tidspunkt at gøre sig gældende.

Thurinernes skibe havde hidtil hovedsagelig bestået af små jagter og galeaser, der mest var beskæftiget i østersøsejladsen. Men efter at skibsbygmester Kaas i 1853 havde fuldført bygningen af den jagtbyggede skonnert „Fædres Minde“ og tre år senere af øens første klipperbyggede skonnert, der døbttes „Thurø“, og som leveredes til J. M. Nielsen m. fl. på Thurø, gik han helt over til at bygge skonnerter, først to-mastede og senere, som udviklingen skred frem, tremastede bramsejlskonnerter.

I de følgende år voksede thurinerflåden ganske betydeligt i skarp konkurrence med tåsingeflåden, der efterhånden distanceredes.

En af Thurøs mest kendte redere i nyere tid var H. A. Hansen, der selv havde arbejdet sig op fra skibsdreng til kaptajn, og som påbegyndte sin redervirksomhed med skonnerten „Galatea“, der var bygget i 1871 af skibsbygmester P. Troensegaard på Thurø.

H. A. Hansens søn, Sophus Hansen, fortsatte faderens virksomhed, og dennes søn Ch. Hansen sluttede rederiets virksomhed med sejl-skibenes forsvinden.

Skibsbygmestrene på Thurø var redere for de fleste af de af dem byggede skibe. Således var skibsbygmester J. Ph. Jørgensen korresponderende reder i 90-erne for en række af sejlskibe.

Thurøby, hvor øens kirke ligger, var i tidligere tid mere karakteristisk, end det nu er tilfældet. I gammel tid var det thurinsk skik at male bindingsværket på de gamle skipperhuse brunt og tegne det af med en vandblå farve. Skikken er imidlertid gået af brug på grund af tidernes skiften. Så der er kun de mandshøje stokroser uden for husene tilbage og de sirligt revne haver med stensætning, hvor man tidligere kunne se de gamle skippere, der havde lagt op, gå og pusle, mens de drømte sig ud over havene.

Thurøs historie under krumstaven, det vil sige det biskoppelige embede i Odense, sådan som den kan læses ud af gamle kongebreve, handler om idelige chikanerier mellem Svendborgs borgere og biskoppernes folk på Thurø, hvor øen truedes med konfiskation af varer, ja, endog af skibe. Men det er en tid, hvor langt den end ligger tilbage, der helst vil glemmes af thurinerne.

Hvordan Ellen Marsvin i 1600-tallet skaltede og valtede med Thurø og endog tabte øen i kortspil til Christian den Fjerde er også forlængst skrevet i glemmebogen sammen med hendes øvrige manipulationer. Det eneste synlige minde hun har efterladt sig er Thurø kirke, hvorover man kan læse FEMS 1639, hvilket betyder, at kirken er opført i 1639 af Fru Ellen Mar Sviin.

I en tid, hvor de fleste danske øer med respekt for sig selv drømmer om og håber på broforbindelse med det øvrige land, og hvor adskillige har fået det, kan det nok give anledning til undren, at thurinerne i 30'erne rejste sig i voldsom protest mod planerne om at gøre øen brofast med Fyn. Over det smalle Skårupsund, der skiller Thurø og Fyn, havde der så langt man kunne huske tilbage været en lille færge, der foruden enkelte passagerer kun kunne rumme to køretøjer. Denne forbindelse var thurinerne godt tilfredse med. Når de havde ærinde ud i den vide verden, gik deres vej ud fra Thurøbund med deres skibe.

Men broforbindelsen kom dog trods deres stormende protester, og idyllen og isolationen var dermed brudt. Endnu lever der folk på øen, der savner den lille færge, og som også længes efter deres *egen* båd „*Ekman*“, der to gange daglig opretholdt postforbindelsen med Svendborg.

— — —

På rejse fra England til Jacksonville i Florida havde vores skipper „*Vesuv*“ for en stund i tanken været hjemme på sin elskede ø. Denne rejse kan give anledning til en særlig beretning, der måske kan fortælle en anden god gang.

Da vi seks måneder efter vendte hjem og passerede kosten ved Thurø Rev – hvor søen skumklædt bryder – med både dannebrog og

dueflaget på toppene, vinkede „Vesuv“ ind til Thurøs sydspids, Grønneodde, hvorfra han og skonnerten blev hilst velkommen hjem.

En rejse med en thurinerskonnert var endt.

I den engelske havn, jeg tidligere har omtalt, oplevede jeg noget besynderligt ombord i denne gamle skonnert, noget som iøvrigt gentog sig adskillige gange, når vi lå i havn.

Til „Vesuv“s mange særheder hørte også, at middagsbordet i mesen agter, når der i havn indfandt sig gæster, som blev fundet værdige til at sidde med til bords, skulle dækkes op med det bedste service, skibet formåede. Det var der ikke så meget mærkelig i. Men „Vesuv“ havde ladet fremstille guldrandede menukort, hvortil han egenhændigt havde komponeret teksten og sammensat retterne, der var stående år efter år.

Efter bedste hukommelse – jeg er desværre ikke i besiddelse af et eneste eksemplar af disse kort, der nok ville have været en kuriositet for ethvert søfartsmuseum, – var retterne som følger:

Porridge Julianne Fionia

(Fynsk urtesuppe)

Hardboiled New Haven Sea Cat with Mustard

(Kogt klipfisk med sennepssauce)

Shetlands Pony with Freezed Potatoes

(Hestebøf med frosne kartofler)

Schooner Cake

(Skonnertkage)

Coffee Saturday

(Lørdagskaffe)

Om det engelske er korrekt eller ej, må stå helt for „Vesuv“s egen regning. Jeg har ikke villet ændre noget. Det er som jeg har afskrevet det i en gammel slidt lommebog.

Hvor imponerede hans gæster har været over at blive præsenteret for et menukort med slige „specialiteter“ i en tre-mastet bramsejls-skonnert, får også stå hen.

„Vesuv“s motiv til at lade sådanne kort fremstille har måske været trang til at kaste et forsonende skær over dette i virkeligheden daglig-dags traktement – eller måske et udslag af hans thurinske spøge-fuldhed. Var det sidste tilfældet, var det ihvertfald en side hos ham, vi besætningsmedlemmer ikke kendte så forfærdelig meget til.

— — —

Da jeg en del år efter denne rejse besøgte Thurø, vajede dueflaget fra flagmasten foran „Vesuv“s lille hus.

Det smældede lige så frisk for vinden, som det for så mange år siden havde gjort fra skonnertens stortop.

Endnu en gang mødte jeg min gamle skipper. Men da havde årene forlenet ham med en besindighed, jeg næppe kendte. Måske skyldtes det hans kones tilstedeværelse, der øjensynlig lagde en dæmper på de førhen så voldsomme udladninger, så jeg næsten måtte gribe mig i at savne den gamle „Vesuv“ fra oceanernes urolige stormbaner.

OUT OF THE SEA-CHEST OF MY LIFE

Summary

The author of this article was born in a Danish port famous in the times of sail—Svendborg, on the fertile island of Funen. From the town itself and from the many small pleasant islands nearby in the Great Belt many ships have sailed the seas throughout the centuries. On the islands of Tåsinge and Thurø there was one shipyard after another building small wooden ships until quite recently. Long after steam and motor ships had superseded sail, jachts, galeases and schooners continued to be built here until well after the First World War and swarmed across the seven seas. They sailed to England, Iceland, The Black Sea, South America, the West Indies, North America, Canada, some even as far as China. They carried many different cargoes:

timber, coal, whale oil, skins, salt, grain, dried and salt fish, chalk etc. Gradually however they were superseded by steam and the wooden ships which were left sailed mainly to Newfoundland, with dried codfish to the Mediterranean, or with timber to England and home again with coal. During the First World War many of them were torpedoed and sank and the nineteen-twenties were bad times for those which survived. Nevertheless some were still sailing in the thirties, though by this time many had been sold to Sweden.

In the South of Funen and the islands nearly all the men, young and old, went to sea. Skippers, mates and seamen owned small neat cottages with gardens and perhaps a small-holding which they could not look after themselves as they were only at home in winter when their ships were laid up. The boys had only one single desire: to finish school and be hired as ship's boy. Often they were bitterly disappointed. Life aboard was hard and strenuous. Everything was cut to a minimum—wages, rations, equipment, as it was only by means of the utmost economy that vessels could pay their way.

The writer himself was employed as ship's boy in the late twenties on the „Gefion“, a three masted schooner, after having worked for a time for a ship-chandler in Svendborg. He describes his first voyage to Riga, from thence with a cargo of timber to Exeter in Southern England, and then to Jacksonville, Florida in ballast. We are told of the captain and the mate, both unusual characters, something of the people he met on the voyage and also about life on board ship.

BIDRAG TIL SØSÆTNINGENS HISTORIE

Af

GERHARD TIMMERMANN

Forfatteren, der er skibsbygningsingeniør og tidligere var leder af søfartsafdelingen på Altonaer Museum, har i årbog 1962 givet en oversigt over skibskonstruktionstegningen gennem tiderne og skrev i årbog 1966 om skibsbygningsproblemer i hansetiden. Her analyserer han de forskellige metoder, der har været brugt op i tiden ved søsætning i Frankrig, England, Nederlandene, Tyskland og Skandinavien, og forsøger at begrunde udviklingen af disse metoder.

SØSÆTNINGEN indgår som et selvfølgelig led i al skibsbygning. Hvorledes den har foregået i oldtiden og i middelalderen, kan man kun gisne om, da der ikke findes datidige beskrivelser af den. Ud fra de fundamenter til arsenalet i Piræus med haller til skibe, som Dörpfeld frilagde, kan man dog slutte sig til, at de græske trierer må have haft en forholdsvis flad bund, så de kunne sættes i vandet og trækkes op igen på træroller.

Af Reinhard Schindlers fundberetning om en udgravning i Hamborgs gamle bykerne²³ fremgår det, at der her, sandsynligvis ved Reichenstrassenfleet, lå en ca. 10 m lang egestamme skråt ud i vandet, som blev brugt, når skibe skulle sættes ud. Stammen var 50 cm tyk i den ene ende og 16.5 cm i den anden, og den skrånede ned med 80 cm's afvigelse fra det vandrette plan i hele sin længde. Den blev holdt i stilling ved nogle træpløkke. Skibene eller bådene, der var fladbundede, blev uden tvivl rullet ud i den 6–9 m brede Fleet (kanal). Denne beddingsbjælke blev efter Schindlers opfattelse nedlagt endnu før Hamborg var grundlagt, altså allerede i 700-tallet.

Det fremgår af en hamborgsk skibsbygningsforordning fra 1544,¹⁹ at skibstømrerne brugte ruller, dvs. runde træstokke, til at trække skibene på land og sætte dem i vandet igen. Det ligger nær, at de også brugte lignende ruller til søsætning, især da man i Hamborg som i Holland på grund af farvandenes ringe dybde foretrak fartøjer, der var flade (everter) eller fyldige i bunden (kogger, holker, fløjter og gallioter). Rullerne tilhørte skibsbyggerlavet og kunne lejes af skibsbygmestrene mod et gebyr. Af lavets regnskabsbøger fremgår det f. eks., at der blev lavet ti ruller til skibet „Hinrich Berens“.

Når et skib blev søsat med kølen på en beddingsbjælke, måtte denne nødvendigvis have en lille flad rille, som man indsmurte med fedtstof. Som smørelse brugte man langt op i tiden grøn sæbe og tran, der blev gjort tykflydende med oksetælle. I vore dage fremstiller mineralolieindustrien olier, som er specielt egnet til søsætning. Skroget blev, indtil tiden for søsætningen var inde, støttet med sidestøtter, som forhindrede det i at vælte. Desuden lagde man langs skibssiden nær kimmingen (ved overgangen til bunden) stabler af brædder og planker, som blev forbundet solidt med hinanden; de skulle forhindre skibet i at krænge over under søsætningen. Man kaldte disse træstabler på tysk *Schlagbetten* svarende til det nederlandske *slagbedding*, dansk *slagbedding*, fransk *coitte* eller *morte* og engelsk *bilge way*, *launching way* eller *sliding way*.¹³ En stoppeanordning blev anbragt for at forhindre, at skibet løb for tidligt af. I Nicolaes Witsens værk „Aeloude en hedendaegschen Scheepsbow en Bestier“ (Amsterdam 1671)²⁰ finder man blandt skibsbygningsredskaberne afbildet en slæde og et gangspil til at trække skibene i land, men intet billede af en søsætning. Et sådant findes derimod i tekniske værker forfattet af Cornelis van Yk 1697²² og Carel Allard 1695.¹ En del kunstnere har lavet billeder af stabelafløb, men på disse er der mere taget hensyn til den højtidelige handling, det maleriske folkeliv o. lign. end til gengivelsen af det tekniske.

Der var imidlertid også andre måder, man kunne arrangere søsætningen på. Vist for første gang har F. H. af Chapman i sit berømte plancheværk „Architectura Navalis Mercatoria“ (1768)³ afbildet

disse, der foregår med et „løb,“ en glidebane på hver side af skibet, således som det brugtes i England og Frankrig. Han gengiver forøvrigt også den hollandske metode med afløb på kølen (jfr. fig. 2).

Ved den franske metode blev der opbygget et løbetøj som en slæde (jfr. fig. 1). Det bestod af en pude af bjælker, lagt i skibets længde parallelt med kølen; det skulle tjene som slæbeplanke. Bjælkerne var solidt forbundet med hinanden ved tværbjælker. Efter at bjælkerne var blevet indfedtet, lagde man endnu et lag bjælker, kaldet løb, over dem, og på disse hvilede nu skroget ved hjælp af kraftige støtter af forskellig længde, som parvis blev holdt sammen under kølen ved hjælp af tovværk. Mærkeligt nok er slæbeplankerne ikke indtegnet helt hen til enden af beddingen, så det kunne se ud til, at skibet løb af på tværstokkene. Dette er imidlertid en teknisk umulighed.

Chapman har fremstillet søsætningen, som den skete i England, på en anden måde (fig. 1 og 2). Også her ser man ved siden af kølen de to slæbeplanker, men på løbene er der på begge sider anbragt støtter, tre forskibs og fire agter. De ligesom griber op om skroget til nederste barkholt. Desuden er der på hver side af boven skrå støtter under skroget. Disse brede stivere var boltet fast til skroget. På denne måde brugte man ikke så meget træ som ved den franske metode, og træ var altid en mangelvare i England.

Kølpallerne, de klodser, på hvilke man havde strakt kølen under bygningen, blev i begge lande slået væk kort før afløbet så skibet hvilede på slædens løb. Man ser på afbildningen af det franske afløb, at der foran på slæden også var svære tove, der skulle fastholde skibet, og som en skibstømrer måtte hugge over med sin økse, før skibet kunne løbe af. Desuden var der på begge sider opskudt tovværk, som øjensynlig skulle bremse farten, når skibet var kommet i vandet. Man forhindrede på denne måde, at skroget løb ind i den modsatte bred, hvis søsætningen fandt sted i en flod eller en lukket bugt. Som fransk eksempel valgte Chapman søsætningen af linieskibet „Le Royal Louis“ i Toulon 1692. I sin bog „Tractat om Skepps-Byggeriet“ (Stockholm 1775)⁴ begrænser Chapman sig til at

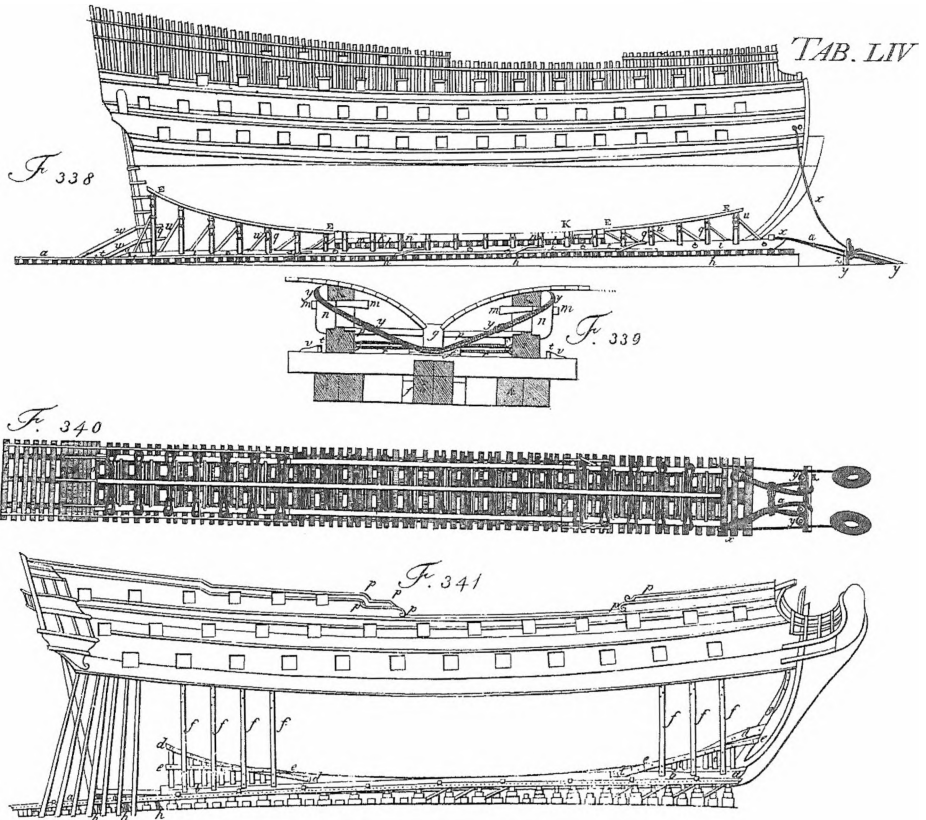


Fig. 1. Søsætning i Frankrig og England. Stik efter Chapman i J. H. Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine IV (Hamburg 1794-96).

Stapellauf in Frankreich und England. Nach Chapman.

beskrive de franske, engelske og nederlandske løbetøj uden at forklare forskellen i anvendelsen. Det er måske ikke sikkert, at man havde gjort sig en sådan forskel klart i tidligere århundreder.

Chapmans kobberstukne afbildninger af søsætningsmetoderne blev kopieret af Johann Hinrich Röding i hans fortrinlige værk „Allgemeines Wörterbuch der Marine“ (Hamburg 1794-98)¹³ og forsynet med udførlige forklaringer på hver enkelt metode (bind I,

artikel Ablaufen). Han begynder med en kort indledning om, hvordan man formentlig bar sig ad i oldtiden, hvorefter han ved hjælp af Chapmans tegninger (fig. 1–2) beskriver løbetøjet for „Le Royal Louis“ med talværdier for søsætningen af en fregat på 150 fods længde. De anførte angivelser af vægt og afløbshastigheder tjener til at beregne gnidningsmodstanden mellem løb og pude, og denne sammenlignede han igen med Leonhard Eulers teori herom i „Theoria motus corporum regidorum“ (1765)⁶ og med de Coulombs værk „Mémoire sur la théorie des machines simples en ayant égard au frottement et à la roideur des cordages“ (Paris 1782).⁵ Efter en beskrivelse af det engelske løbetøj fortsætter Røding med det nederlandske, hvor afløbet skete på kølen. I denne findes en lang række af de fagudtryk, som hver tysk skibsbygger er fortrolig med, som f. eks. *Helling* (bedding), *Smeerhouten* (fedtlapper), *Schooren* (støtter), *Slaagbedden* (slagbedding), – et bevis på det nederlandske skibsbyggeris indflydelse på det tyske.

Ifølge Røding var søsætningen i Hamborg identisk med den nederlandske, dog med den forskel, at man i Hamborg byggede skibet fuldstændig færdigt forinden, mens man i Holland kun færdigbyggede skroget under vandlinien så vidt, at det kunne flyde, og derpå fuldendte skibet flydende på vandet. I Sverige og Danmark anvendte man den engelske metode med to løb, sikkert fordi svensk skibsbygning var stærkt påvirket af engelsk. Et bevis på dette er f. eks. skibsbyggerlægten Sheldon, som ret langt tilbage arbejdede i Sverige, og F. H. af Chapman, som nok var født i Göteborg, men hvis forældre stammede fra England. I Hamborg havde skibsbyggeriet altid været påvirket af nederlænderne, dels fordi mange skibstørmere var indvandret fra Holland, og dels fordi de tyske kystfarvande svarede til de nederlandske og derfor tvang skibsbyggerne til at bygge fladbundede skibe med fyldige, runde former.^{16 17} Floderne Ems, Elben, Weser og Ejderen var grunde farvande, sålænge man ikke kunne udbyde dem med effektive muddermaskiner. Da byen Hamborgs råd i 1721 forlangte af skibsbyggerne, at de skulle bygge konvojskibet „Wapen von Hamburg“ (III) i engelsk skrogform, blev det en

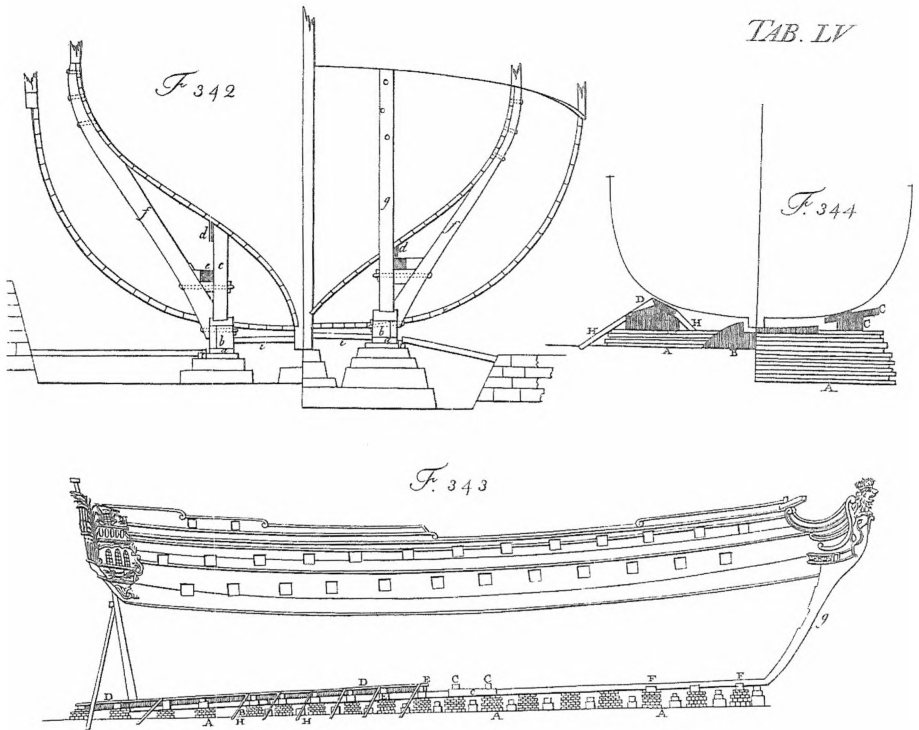


Fig. 2. Søsætning i England og Holland. Stik efter Chapman i J. H. Rödning: Wörterbuch der Marine.

Stapellauf in England und Holland. Nach Chapman.

fiasko, fordi det skarpere undervandsskrog gav en større dybgang end den nedre Elb kunne honorere.¹⁵

I Hamborg løb skibene ligesom i Holland ud med forstævnen forrest. Det samme var tilfældet i Altona indtil 1840, som et maleri af Johann Beencks værft 1831 (i Altonaer Museum) viser. Da Ernst Dreyer, der havde fået sin uddannelse i København, overtog dette værft, gik man over til at lade skibene løbe ud med hækken forrest, men stadig væk på kølen, altså på ét løb efter nederlandsk forbillede.¹⁷

Også i Klawitters „Vorlegeblätter für Schiffbauer“ (Berlin 1835)¹¹ gengives tre søsætningsmetoder, af hvilke den første er fransk, øjen-

synlig en nyopfindelse fra Cherbourg, anvendt ved afløbet af en korvet på 21 kanoner. Søsætningen skete med ét løb på kølen og to sideløb. Disse berørte imidlertid ikke slædeplankerne. Det var altså en mellemting mellem de nederlandske slagbeddinger og de franske slæder.

Den af Klawitter beskrevne danske metode er som følger: i en afstand af $\frac{1}{4}$ skibsbredde er der på hver side af kølen befæstet en opklodsning med trækiler under skroget, på dansk kaldt puder. Under hver pude er der fastgjort et løb af en egeplanke, som kan glide på en slædeplanke, forsynet med en rille. Ved at slå kraftige kiler ind under slædeplanken bliver skroget let løftet, så klodserne under kølen, kølpallerne, som skibet hviler på under byggeriet, nu kan fjernes.

Beskrivelsen af den engelske søsætning svarer omtrent til den af Chapman afbildede.

Her vil vi ikke i detaljer gå ind på at skildre forløbet af afløbet, men nøjes med at drøfte, hvorfor skibet nogle steder løber ud på kølen og andre steder på to løb. Den dag i dag optræder nemlig stadig denne forskel.

Det må nævnes, at skibe i visse tilfælde bliver søsat sideværts.^{9 10} Det vil vi dog ikke gå nærmere ind på her.

Et skib begyndte ikke altid straks at glide ud, efter at stoppeklodserne var slået fra. Så måtte kraftige næver, som halede i stærke tove, hjælpe med,¹ eller et antal skibsbyggerlærlinge måtte løbe rundt på dækket så længe, til skibet begyndte at bevæge sig.²¹ I vore dage betjener man sig af en hydraulisk presse, med hvilken man giver løbene et skub.¹⁰

Når et skib løber af, sker det med stadig voksende fart, som man ikke kan gribe regulerende ind i på grund af skibets store masse. Ved omhyggelige beregninger og eventuelt ved dertil egnede forholdsregler kan man idag sikre sig mod den risiko, der måtte opstå.⁹

Betragter man søsætningen teoretisk, er det vigtigt at huske, at den foregår i fire faser:^{7 9}

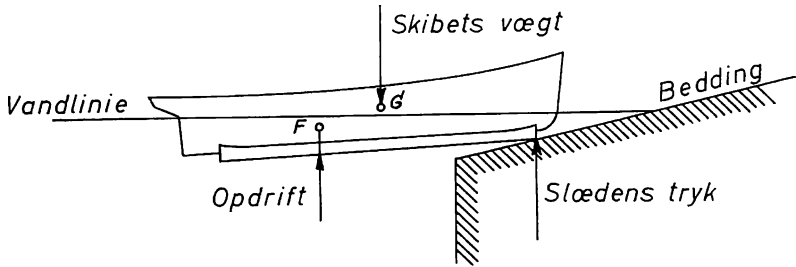


Fig. 3. Indvirkende kræfter ved søsætningen.

Kräfte beim Stapellauf.

1. for-løbet: fra den hvilende stilling indtil skibet tipper i vandet.
2. afløbet indtil skibet får opdrift,
3. afløbet indtil skibet flyder frit, og
4. udløbet af det frit flydende skib.

I første fase ligger skibet med hele sin vægt på beddingen. I anden fase dykker det lidt efter lidt ned i vandet, og derved bliver en del af skibets vægt båret af vandet. Ved agterskibets voksende opdrift bliver dette til sidst løftet, og den sidste del af vægten hviler ikke mere på beddingen, men kun på den del, hvor enden af løbet befinder sig. Dermed indtræder tredje fase, som kun varer så længe, indtil hele skibet flyder fuldstændig frit og altså er gået over til fjerde fase. Naturligvis er trykket på beddingen derved ophævet.

Tredje fase er den farligste,⁷ idet der under den optræder stabilitetsforhold, som kan medføre en kæntring af skibet. Problemet svarer omtrent til stabiliteten hos et skib, som er løbet op på et rev med forstævnen,^{9 10} bortset fra at ved søsætningen ændrer skibets oprindelige skrå beliggenhed på beddingen sig, idet den overgår til det vandrette plan. Under denne overgang forandrer stabiliteten sig hele tiden.

Ved stabilitet hos et flydende legeme, altså også et skib, forstår man den evne, det har til at rette sig op fra en hældende stilling. Et flydende legeme har to tyngdepunkter:^{7 9 10}

1. vægtyngdepunktet, i hvilket man kan tænke sig dets vægt koncentreret, altså det tyngdepunkt, ethvert legeme har;

2. opdrifts- eller fortrængelsestyngdepunktet, det punkt, i hvilket man kan forestille sig de opdriftskræfter samlet, som bærer det flydende skib.

Opdriftskræfterne har samme størrelse som skibets vægt, og opdriftstyngdepunktet ligger for det meste under vægtyngdepunktet, men begge i midtskibsplanet. Bliver vægtyngdepunktet forskudt til siden, krænger skibet så langt over til denne side, indtil opdriftstyngdepunktet igen ligger under vægtyngdepunktet.

På det afløbende skib vandrer opdriftstyngdepunktet F på fig. 3 fremefter, alt efter den vandmængde, som skibet fortrænger under neddykningen. Samtidig stiger det også op, efterhånden som det dykker længere ned, indtil det har nået sin endelige plads under vægtyngdepunktet G , når skibet flyder frit. Ved afløbet synker vægtyngdepunktet imidlertid også, først i en lige, skrå linie, indtil det, når skibet flyder op, bevæger sig til sin endelige plads langs en kurve i vandret retning.⁹

Under disse forskydninger af tyngdepunkterne opstår der forskellige komplicerede stabilitetsforhold, som er afhængige af skibets form, tyngdepunkternes beliggenhed, afløbshastigheden og beddingens hældning. Disse forhold kan fastlægges matematisk ved omfattende regne- og tegnearbejder, og sådanne undersøgelser bliver da også udført på moderne værfter idag.¹⁰ I det følgende skal disse forhold fremstilles populært, men dog så tydeligt, at også en lægmand kan få et lille indblik i søsætningens fysik.

På fig. 4 går vi ud fra, at skibet efter afløbet dykker ned til vandlinien VL . Når skibet i fase 3 først er dykket ned til vandlinie VL' , kan, hvis skibet krænger φ^0 , vandlinien $VL\varphi$ antages (man indtegner i et sådant tilfælde ikke skibet for anden gang i skrå stilling, men nøjes med at angive den skrå vandlinie). I dette tilfælde skal opdriftstyngdepunktet vandre fra F til $F\varphi$. Opdriften skærer så midtskibsplanet i punktet M , metacentret. Da vægtyngdepunktet G ligger

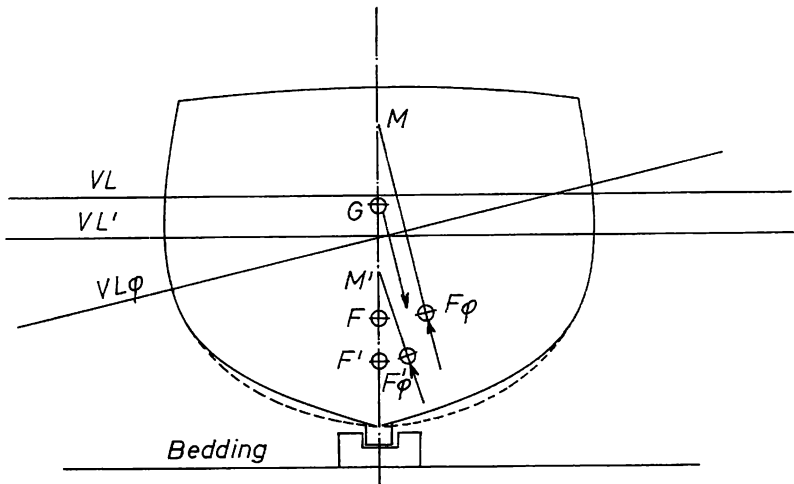


Fig. 4. Stabilitetsforhold ved søsætningen.

Stabilität beim Stapellauf.

under metacentret, altså til venstre for den skrå opdriftsretning, drejer skibets vægt atter dette op i sin lodrette stilling.

Hvis skibet ikke dykker så langt ned (for nemmere oversigts skyld er dette tilfælde ikke indtegnet), kan opdriftstyngdepunktet ligge i F' og vandrer ved krængning af skibet kun til $F'\phi$. Så ligger vægtyngdepunktet til højre for opdriftens retning og over metacentret M' , og derfor drejer skibets vægt dette til højre, hvilket vil sige, at det kæntrer.

Havde skroget haft en fyldigere undervandsform, som antydtes ved de stiplede streger, ville opdriftstyngdepunktet $F'\phi$ vandre videre mod højre, og derved kunne vægtyngdepunktet G komme under et ikke indtegnet metacentrum og således dreje skibet til venstre, altså igen rette det op. Heraf ser man, at en fyldigere form, som den anvendes i grunde kystfarvande i Nederlandene og Tyskland, kan påvirke stabiliteten under søsætningen og derved også bestemme afløbet på et eller to løb.

Det vigtigste er at have et højt beliggende metacentrum og ringe

begyndelseshældning. Da de gamle nederlandske skibe med deres fyldige forskibsformer (fløjter, pinasser, bysser, katskibe, pinker osv.), blev søsat med boven forrest, opnåede man takket være det runde forskib hurtigt et meget højt beliggende metacentrum, når opdriften begyndte. Når man så desuden forskubbede vægtyngdepunktet nedad ved indtagning af en del ballast, var der næppe fare for kæntring. I de lande, der på grund af kystformationer såsom stejle strande eller klippekyster, kunne tillade sig at bygge skarpere skibsformer, var faren for kæntring under søsætningen større. Måske havde skibsbyggere der allerede gjort dårlige erfaringer, når de lod skibene løbe af på kølen, og var derfor gået over til at bruge slædeplanker med løb i stedet for slagbeddinger ved siderne.

Da man i forrige århundrede gik over til at bygge skarpere skibe i Tyskland, blev mange søsætninger, ikke mindst ved østersøkysterne, mislykkede, især da man nu også lod skibene løbe ud med agterskibet forrest.²¹ Afløbet med to støttende sideløb blev i Tyskland formentlig overtaget fra England, da man gik over til at bygge jernskibe. I England har kysterne ofte en stærkere hældning; denne har f. eks. i Yorkshire ført til, at strandfiskerfartøjerne, *Yorkshire Cobbles*, har fået en egenartet form.^{16 18}

Endnu en kendsgerning spiller en vigtig rolle i søsætningens teori, nemlig skibets vægt og dermed skibets tryk på løbetøjet.¹⁰ Med skibenes voksende størrelse steg også deres vægt. Som følge heraf måtte man også fordele trykket på to baner. Efter at jernskibsbygningen blev indført, og skibene byggedes brede og med flad bund, gik det ovenikøbet så vidt, at man måtte bygge fire slæbeplanker og løb under skroget i påkommende tilfælde.

Siden begyndelsen af vort århundrede har man i Tyskland lært at forudberegne skibenes stabilitet under hver fase af opdriften og at kunne overvåge den.² Man kan derfor i vore dage søsætte skibe både med ét og med to løb. Den første metode er fordelagtig på grund af det ringe træforbrug og den kortere arbejdstid, fordi man så kan spare at anbringe jernkonsoller til afstøtning af skroget på puder for og agter og fjerne dem igen efter søsætningen.

I Yokohama har man i nyeste tid arbejdet på at udvikle en søsætningsmetode, under hvilken de ellers sædvanlige to sideløb bliver anbragt så tæt ved hinanden, at de kan betragtes som ét løb.¹² Foreløbig bruges den dog kun for mindre skibe. Men også den gamle metode at bruge ruller ved søsætningen er igen blevet optaget i Polen, Japan og på Warnowværftet i Rostock.⁸

LITTERATUR

- ¹ *Allard, Carel*: Nieuwe Hollandse Scheepsbouw (Amsteldam 1695).
- ² *Benjamin, Ludwig*: Das Kentern der Schiffe beim Zuwasserlassen, i Jahrbuch der Schiffb. Techn. Ges. IX (Berlin 1908), 439.
- ³ *af Chapman, F. H.*: Architectura Navalis Mercatoria (Stockholm 1768).
- ⁴ *af Chapman, F. H.*: Tractat om Skepps-Byggeriet (Stockholm 1775).
- ⁵ *de Coulomb, Charles Augusti*: Mémoire sur la théorie des machines simples en ayant égard au froitement et à la roideur des cordages (Paris 1782).
- ⁶ *Euler, Leonhard*: Theoria corporum rigidorum (Rostock & Greifswald 1765, 1790).
- ⁷ *Förster, Ernst*: Johows Hilfsbuch für den Schiffbau (Berlin 1920).
- ⁸ *Grny, A. & Stocki, B.*: Stapellauf grosser Schiffe auf Rollen, Budownictwo Okreetowe X (1965).
- ⁹ *Herner, Heinrich*: Theorie des Schiffes (Leipzig 1943).
- ¹⁰ *Henschke, W.*: Schiffbautechnisches Handbuch, VI (Berlin 1965).
- ¹¹ *Klawitter*: Vorlegeblätter für Schiffbauer (Berlin 1835).
- ¹² *Muto, M. & Abe, T.*: On the Single-Way Launching Method (original på japansk), J. Soc. Nav. Arch. Japan, 120 (1960).
- ¹³ *Röding, Johann Hinrich*: Allgemeines Wörterbuch der Marine (Hamburg 1794-98).
- ¹⁴ *Rålamb, Ake*: Skepps-Byggerij (Stockholm 1691).
- ¹⁵ *Timmermann, Gerhard*: „Wapen von Hamburg III“ ja oder nein, Schlußstellungnahme zur Diskussion K. Marquard – Prof. Dr. W. Hävernick, i Hansa 1956, s. 591.
- ¹⁶ *Timmermann, Gerhard*: Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen, i Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, bd. XI, hft. 4 (Stuttgart 1962).
- ¹⁷ *Timmermann, Gerhard*: Schiffbauhandwerk. Führer durch die Abteilung Schiffbauhandwerk im Altonaer Museum (1964), og Jahrbuch des Altonaer Museums 1964, s. 94.
- ¹⁸ *Traug, Jan Olof*: Fishingboats of the World (London 1955).
- ¹⁹ *Voigt, Johann Friedrich*: Amtsverhältnisse im hamburgischen Schiffbauergewerbe, i Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte VI (1883), nr. 1.

²⁰ *Witsen, Nicolaes*: Aeloude en hedendaegschen scheepsbow en bestier (Amsterdam 1671).

²¹ *Wossidlo, Richard*: „Reise, Quartier, in Gottesnaam“. Das Seemannsleben auf den alten Segelschiffen im Munde alter Fahrensleute (udg. af Dr. Paul Beckmann) II (Rostock 1943).

²² *van Yk, Cornelis*: De Nederlandsche Scheepsbow open gestelt (Amsterdam 1697).

²³ *Schindler, Reinhard*: Bericht über die Hamburger U-Bahn Grabungen am alten Fischmarkt, i Hammaburg, Vor- und frühgeschichtliche Forschungen aus dem niederelbischen Raum XII (Hamburg 1958), s. 119.

Oversat fra tysk af Henning Henningsen.

ZUR GESCHICHTE DES STAPELLAUFES

Zusammenfassung

Das Zuwasserlassen von Schiffen ist, wenn nicht bestimmte Stabilitätsverhältnisse beachtet werden, stets mit Gefahr verbunden. Ursprünglich ließ man die Fahrzeuge einfach mit hölzernen Walzen ins Wasser rollen. Das ging aber nur mit flachbodigen Schiffen. Besaßen sie dagegen einen Balkenkiel als Rückgrat, so ließ man sie auf diesem ablaufen, nachdem man auf die Unterlage, den mit einer flachen Rinne versehenen Hellingbalken oder eine Schmierplanke, ein Schmiermittel aufgetragen hatte. Außerdem sorgte man dafür, daß der meistens noch nicht ganz fertige Schiffskörper während des Ablaufens nicht umkippen konnte. Es gibt nun kaum Abbildungen von Stapelläufen aus der Zeit vor dem 18. Jahrhundert, die die Einrichtung dazu und den Vorgang in jener Zeit ausreichend veranschaulichen. Um so wertvoller sind die Darstellungen von Ablaufeinrichtungen, die der schwedische Schiffbaumeister F. H. af Chapman in seinem berühmten Tafelwerk „*Architectura Navalis Mercatoria*“ in Stockholm 1768 veröffentlichte, die nun nicht nur das in Deutschland und Holland angewendete Verfahren des Ablaufes auf dem Kiel, sondern auch die in England und Frankreich benutzten Methoden mit zwei seitlich befestigten Schlitten veranschaulichen, die mehr Sicherheit boten. In Deutschland und Holland liefen die Hellingbahnen infolge ähnlicher Küstenformationen flach ins Wasser und die Schiffsförmungen mußten der geringeren Wassertiefe wegen mit größerer Völligkeit des Rumpfes gebaut werden. Infolgedessen war die Stabilität beim Ablauf gesicherter als bei den englischen und französischen schärferen Schiffsförmungen und stärker geeigneten Ablaufbahnen. Auch in Skandinavien bevorzugte man aus den gleichen Gründen den Ablauf auf seitlich untergebauten schlittenartigen Stützen. Seitdem auch in Deutschland nach der Einführung des Eisens als Schiffbaumaterial die Schiffsförmungen schärfer gebaut wurden, ging man hier ebenfalls zu dieser Stapellaufmethode über, während

die Holländer bei ihrer alten blieben. Weil die Kenntnis der Stabilitätslehre erst um die letzte Jahrhundertwende soweit vorgeschritten ist, daß nun auch die Stabilität beim Stapellauf durch vorherige rechnerische Kontrolle genügend gesichert ist, gehören Unfälle bei Schiffsabläufen im Gegensatz zu früheren Zeiten zu Seltenheiten.

Die gefährvolle Phase beim Ablauf eines Schiffes ist die dritte, bei denen die Stabilitätsverhältnisse für kurze Zeit denen eines Schiffes entsprechen, das mit dem Vorsteven auf ein Riff geraten und teilweise aus dem Wasser gehoben ist. Dann genügt die geringste seitliche Verschiebung der Schwerpunkte gegeneinander, um das Schiff zum Kentern zu bringen.

Durch die rechnerische Kontrolle ist man in der Lage, wahlweise Schiffe auf dem Kiel oder auf zwei seitlichen Unterstützungen ablaufen zu lassen. Weil jedoch das erste Verfahren den Vorzug des geringeren Holzbedarfs und kürzerer Arbeitszeit hat, ist man auf einigen deutschen Werften wieder zum Ablauf auf dem Kiel zurückgekehrt.

In Polen, Japan und auf der Rostocker Warnow-Werft hat man auch die alte Technik des Ablaufes auf Rollen in verbesserter Form wieder aufgenommen.

BESØG PÅ GULDKYSTEN

Af

HENNING HENNINGSEN

Interessen for de tidligere danske kolonier og etableringer har takket være en voksende litteratur herom været stigende de senere år. Især gælder dette det gamle Dansk Vestindien, som ikke få danskere har haft lejlighed til personligt at besøge. Derimod er det fordums Dansk Guinea på Guld-kysten, nu en del af republikken Ghana, endnu ikke kommet inden for danske turisternes rækkevidde. Museumsinspektør Henningsen, der i årbog 1967 berettede sine indtryk fra en vestindieregse, fortæller her om Ghana, som den historisk interesserede oplever det idag, med vægten lagt på de eksisterende levn og traditioner fra dansk tid.

PEBERKYSTEN, Elfenbenskysten, Guldkysten, Slavekysten – navne med glans af eventyr og gru –, det var europæiske handelsmænds betegnelse for Vestafrikas kyst langs Guineabugten. Navnene røber hvad man søgte der, først guld og elfenben og peberkorn, og sidst, men ikke mindst, slaver. Portugiserne var de første, der kom til kysten. Allerede i 1482 begyndte de at bygge fortet São Jorge da Mina, senere kaldet St. George d'Elmina eller simpelthen Elmina. *Mina* betyder mine, dvs. guldmine, og fortet er den første europæiske bygning i Afrika syd for middelhavsegnene, ja i troperne overhovedet. Senere kom andre nationer til: hollændere, franskmænd, englændere, brandenborgere, svenskere og danskere. De byggede en række forter og loger langs kysten som støttepunkter for handelen, især da slavehandelen blev den dominerende. Portugiserne startede den omkr. 1530. Alene langs Guldkysten lå over 30 større forter. Europæerne opnåede de indfødte høvdinges tilladelse til at opføre disse fæst-

ninger; de lejede grunden af dem og betalte årlige afgifter derfor. Nogen kolonisering var der ikke tale om; europæernes magt nåede sjældent videre end kanonerne rakte. Den tætte urskov, den uvejssomme kystsavanne og de indfødtes modstand satte bom derfor. De foretog heller ikke jagt på slaver. Det behøvede de ikke. Slaverne blev bragt til dem fra de indfødte høvdinge oppe i landet og udvekslet mod geværer, krudt, søm, brændevin o. lign. På forterne blev slaverne indespærret i små mørke, hvælvede slavehuller, indtil der kom et slaveskib og indladede dem for at føre dem over oceanet vestpå til plantagerne i Nord-, Mellem- og Sydamerika og på de Karibiske øer. Hvor mange slaver, der i tidens løb blev ført bort fra Vestafrika, kan man kun gætte på. Efter nyere undersøgelser skal det være noget mer end 11 millioner. Ingen kan til fulde forestille sig det mål af menneskelige lidelser og sorg, en sådan systematisk åreladning af befolkningen har forårsaget, og hvor usikker tilværelsen har været for de fleste. Den danske andel har på grund af vor ringe formåen været yderst beskeden – vel næppe mere end ca. 50.000 slaver –, men alligevel må vi bekende, at vi har vor medandel i den moralske skyld, som har belastet Europas samvittighed lige til vore dage.

Forterne

Nu er slavehandelen blevet historie. Afrikanerne taler derom, som vi andre snakker om stavnsbånd og livegenskab, uden at nære bitre følelser over for europæerne. De statelige og i reglen velholdte forter står som historiske minder på deres klippeknlode langs kysten, ofte ganske tæt på hinanden, og er blevet anerkendte seværdigheder. Turister i Ghana bør i hvert fald aflægge et besøg i *Elmina Castle*, ca. 150 km vest for Accra, et malerisk fort med dobbelt, tør voldgrav og vindebro, porte og bastioner, gårde med kirke, guvernør-bolig, kaserne, slaverum og pakhuse osv. Fra platformene, spækket med fredeligt udseende gamle kanoner, ser man ud over det mægtige hav, som monotont sender voldsomme brændingsbølger ind mod

klipperne ved fortets fod. De tykke mure indeholder endnu betydelige rester fra portugisisk tid, men anlæggene er ellers ombygget og udvidet, efter at hollænderne erobrede fortet 1637. Med i billedet hører det lille fort *St. Jago* på en bjergvej et par hundrede meter nord for Elmina. Herfra har man den herligste udsigt over kysten med den palmestrøede bugt, hvor fiskernes brændingsbåde ligger optrukket i det hvide sand, med lagunen og med den lille by, som opstod omkring forterne.

Seværdigt er også det andet store fort på kysten, *Cape Coast Castle*, kun 12 km øst for Elmina. Det virker betagende med sine batterier af sorttjærede jernkanoner på de mægtige, murede bastioner og kurtiner. Fortsgårdens rummelige indre med de to store fløje vinkelret på hinanden, med en vældig dobbelttrappe op til guvernør-boligen og med åbne, luftige gallerier, ser præcis ud som man venter det af et tropefort. Udsigten over strand og sø er her som overalt betagende. Fortet blev oprindelig bygget af svenskerne 1657 og kaldt *Carolusborg*. Året efter var det i dansk eje, men snart overgik det til englænderne. I kolonitiden var det den engelske guvernørs hovedsæde lige til 1900, da han flyttede over til det tredje af de store forter, det danske *Christiansborg* ved *Accra*.

Det der interesserer en dansk besøgende mest, er selvfølgelig de danske forter. Ialt var der syv:

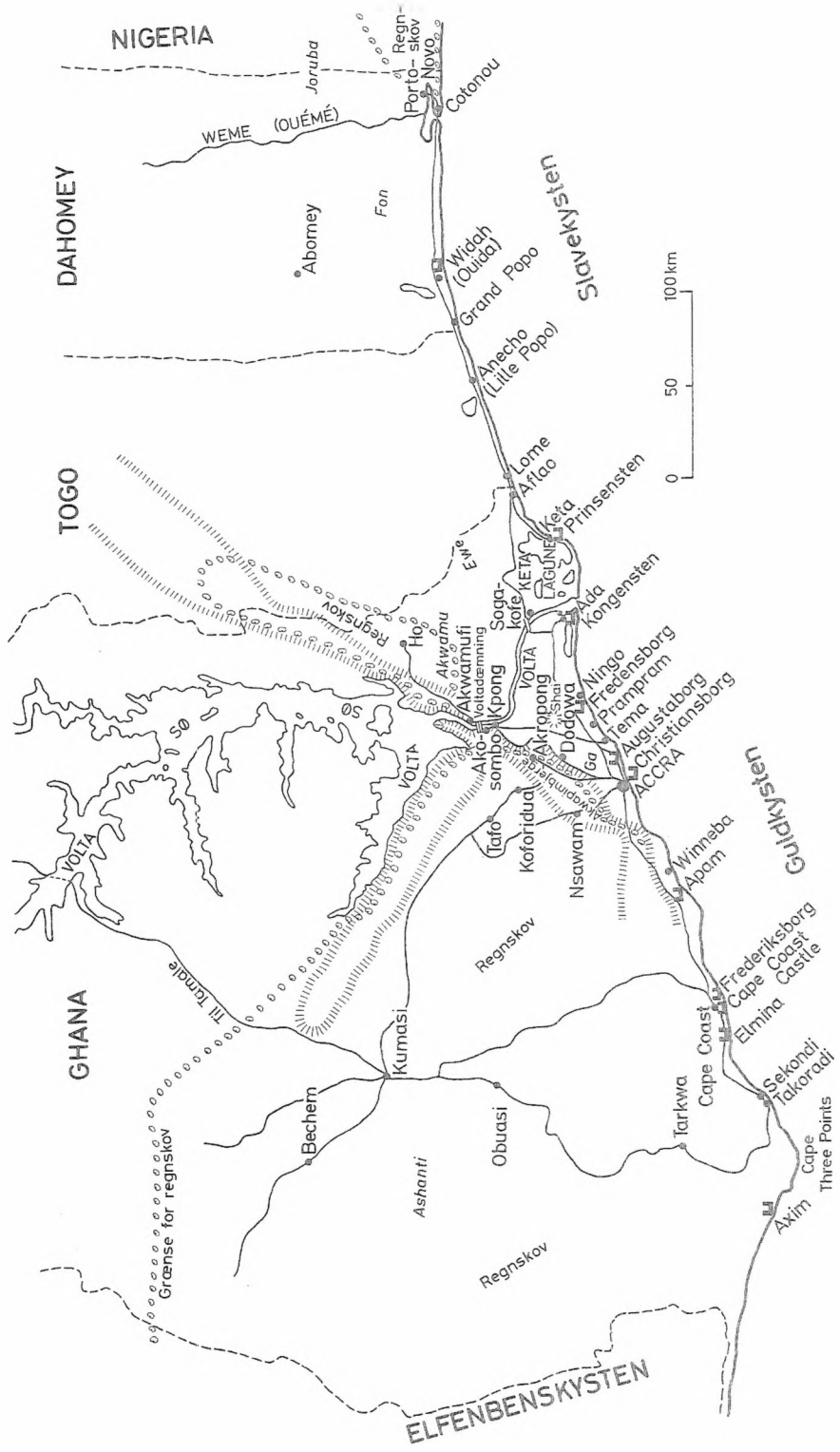
Frederiksberg eller *-borg*, én km nordøst for *Cape Coast Castle*, anlagt 1659, men pantsat til englænderne 1684. Senere navn *Fort Royal*.

Christiansborg, opført 1661 som det danske hovedfort. Støttet af det fremskudte forværk *Prøvesten*.

→

Kortskitse over Guld- og Slavekysten, omfattende staterne Ghana, Togo og Dahomey, med angivelse af vigtige forter og byer, regnskovens udbredelse, Akwapimbjergene og den opstemmede Volta-sø.

Map of the Gold and Slave Coast, now Ghana, Togo and Dahomey, with forts and towns, the rain-forest, the Akwapim range and the artificial Volta Lake.



Augustaborg ved fiskerlandsbyen Teshi, ca. 10 km øst for Christiansborg, bygget 1787.

Fredensborg, det næststørste fort, ved fiskerlandsbyen Store Ningo, ca. 75 km øst for Accra, opført 1736.

Kongensten ved Ada på vestre bred af Volta-deltaet, ca. 110 km ad landevejen mod øst fra Accra, opført 1783.

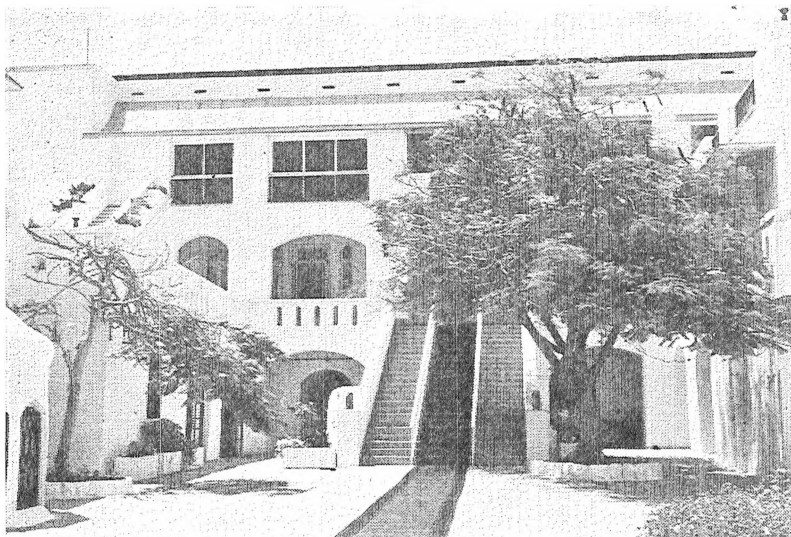
Prinsensten ved Keta (udtales med tryk på -ta) på den smalle landtange mellem den store Keta-lagune og havet, ca. 200 km øst for Accra ad landevejen, der fører østen om lagunen, opført 1784.

De danske forter beherskede kysten fra Accra til Keta på en længde af godt 150 km. Kun ved Prampram lå der et lille engelsk fort, Vernon. Umiddelbart et par km vest for Christiansborg lå der derimod tæt ved siden af hinanden det hollandske fort Crèvecoeur (senere kaldet Fort Ussher) og det engelske James Fort. Forøvrigt købte danskerne også slaver længere mod øst, på den rigtige slavekyst. I Lille Popo, nu Anecho i Togo, og i Widah (Ouida) i Dahomey var der således danske loger. Den sidste ses endnu, og i Anecho går der stadig frasagn om danskernes forbundsfælle Kong Larsen, som var efterkommer af en dansker.

De danske forter har tildels haft en ublid skæbne. Endnu står som nævnt Christiansborg, som nyder den ære at være regeringens hovedsæde, og Prinsensten, der bruges dels som fængsel, dels som kommunkontor. De andre er enten forsvundet helt eller delvis (Augustaborg og Fredensborg). Befolkningen har i mange år brugt dem som stenbrud.

Christiansborg Castle

Et besøg på Christiansborg, *The Castle* som det hedder, må siges at være et af højdepunkterne for en dansker under et besøg i Ghana. Det er imidlertid ikke så let at få tilladelse til at komme der, endsiges da få lov til at fotografere. Som nævnt er det regeringssædet, og det er meget stærkt bevogtet. Det kræver derfor forhandlinger på højeste plan med flere ministerier og med sikkerhedspolitiet, inden tilladelsen



Christiansborg på Guldkysten, tidligere danskernes hovedfort, nu sædet for den ghanesiske regering. Fortsgården set fra nord med guvernør Engmanns cisterne fra 1753 til venstre. Midtertrappen fører op til den tidligere guvernørbolig, hvor nu vigtige statsakter finder sted. – Dette og de følgende fotos er taget af forfatteren.

The court yard of Christiansborg Castle, the Danish stronghold from 1660–1850, now the seat of the Ghanean government.

bliver givet, og den lykkelige gæst må trods et par og 30° varme møde op i mørkt jakkesæt og slips for ikke at støde an mod den fra europæerne overtagne etikette, hvis magt synes urokkelig i de nye afrikanske stater.

Selve fortet danner den østlige part af det nuværende store kompleks. Det er blevet udvidet betydeligt med flere tilbygninger i ganske storslået, i det hele acceptabel stil mod vest. Den gamle kerne er heldigvis ret uskadt. Fra den nordlige terrasse ud mod den velplejede og friske have træder man gennem den oprindelige portal med Christian VII's monogram ind i fortsgården, der praktisk talt ikke er ændret siden dansk tid. Her står endnu ved den østre langsides gu-

vernør Carl Engmanns barokt udformede cisternebygning fra 1753 med en lang indskrift, som i tidens løb er opmalet i sort så mange gange, at den flere steder er blevet uforståelig. Under den brede trappe for enden af gården, op til første sal, hvor guvernørboligen var, står den mere beskedne, ældre cisterne fra 1661. Overalt på væggene findes danske kongemonogrammer, hyppigst Christian VII's. I de gamle solide bastioner er der små hvælvede, tildels mørke rum, som blev brugt til soldaterkvarterer og til opbevaring af varer, først og fremmest slaver. De oprindelige jerngitterdøre lukker endnu for disse „slavekasser“. En tur igennem dem – man har fornylig fundet en del, som har været tilmurede – fylder én med vemod og afsky. Fra de sydligste rum ser man gennem små tilgitrede vinduesnicher gennem den tykke mur ud over det grønblå hav med brændingens stadi-ge melodi og monsunvindens kølende pust.

I stedet for guvernørboligen, der sammen med de øvrige lettere bygninger på første og anden sal faldt om ved et jordskælv i 1862, byggede englænderne en slags to-etagers bungalow. Her er nu indrettet en pragtsal, hvor ambassadørmøttagelser og statsakter finder sted under stor højtidelighed, med rød løber, garde i flotte uniformer, musik og et passende ceremoniel.

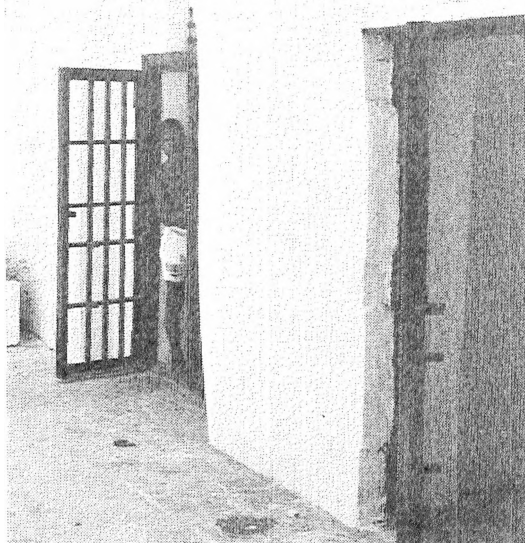
Af kirken, der var indrettet på første sal i østfløjen, står nu kun en del af sydgavlen. På bastionerne og ved portene er en del af de gamle danske kanoner malerisk opstillet.

Christiansborg ligger lige ud til havet, ligesom Kronborg gør det. Intet under, at man på stedet har kaldt den „Elsinore of the Tropics“.

Vest for fortet findes de sørgelige rester af den gamle danske kirkegård, kun et hjørne af muren. Den skulle totalt have været fjernet i 1960, men bulldozerne blev heldigvis standset, før de fik det gjort helt af med den. I muren er indsat seks gravsten fra begyndelsen af 1800-tallet, det er alt. På dem kan man læse, hvor kort livet var for de danske, der kom herved. Mange døde allerede kort efter de var ankommet; man kendte intet middel mod klimafebere (malaria). En stump af kirkegårdens gamle tjørnehæk holder endnu stand tillige

Christiansborg,
indgangen til „slave-
kasserne“, de hvælvede
rum hvor slaverne
opholdt sig, indtil de
blev bragt ombord på
slaveskibene. De op-
rindelige jerngitterdøre
er endnu bevaret.

*Christiansborg
Castle with the original
barred doors of the
vaulted slaverrooms.*



med tre ensomme kokospalmer som svajer i monsunvinden. Det hele virker meget stærkt, som en elegi fra svundne tider.

Forværket Prøvesten er helt væk.

Byen Christiansborg (Ossu)

Omkring de fleste af de europæiske forter opstod der små landsbyer, „negerier“, i læ af kanonerne. Efterhånden byggede handelsmænd og embedsmænd deres egne privathuse i disse byer, i reglen i deres hjemlige stil. Således kan man se hollandske huse ved Elmina, engelske ved Cape Coast Castle og portugisiske ved Widah i Dahomey, det østlige fort på kysten. I den maleriske, palmerige by Ossu

bag Christiansborg, nu bydelen Christiansborg i Accra, findes på samme måde en del smukke og betydningsfulde bygninger, som er opført af danske handelsmænd. Det var sådan, at disse, da slavehandelen ebbede ud, flyttede ud fra fortet for at hellige sig handelen i almindelighed. De tog sig gerne hustruer blandt de flotte afrikanske piger, og deres børn, der var mulatter, men fik danske navne, arvede fædrenes ejendom og formue og førte forretningen videre. Takket være deres velstand dannede de et borgeraristokrati, hvis betydning ikke var ringe. De havde råd til at give deres børn en god skoleuddannelse, – allerede i 1722 oprettedes den første danske skole for mulatbørn –, og de var stolte over deres afstamning og danske navn. En del af dem blev lærere, præster og dygtige håndværkere. En dansk historiker, Ole Justesen, forbereder for tiden en undersøgelse af dette interessante kapitel af dansk historie. Ialt skal der findes mere end 70 danske familienavne i Ghana.

Den største og betydeligste af de danske bygninger er Richters gård på Labadi Road, bygget 1809 af brødrene H. og C. Richter, sønner af den senere guvernør J. E. Richter. Den ene af sønnerne ægtede en ashantiprinsesse. Anlægget var imponerende; hele komplekset målte 40 × 60 m og var omgivet af en ringmur med små hjørnebastioner. På grund af jordskælv er de fleste af de oprindelige bygninger forsvundet og er blevet erstattet af mere beskedne boliger, men endnu står dog den smukke empireportal og den brede trappe i gården, samt en fin muret cisterne, ligesom det meste af muren kan følges rundt om gården. Arkitekt Niels Bech har opmålt anlægget 1967 og har rekonstrueret det i sin oprindelige skikkelse på papiret.

Af andre danske huse kan ved Salem Road, gaden der i dansk tid førte stik nordpå, nævnes Lökkos gård og Reindorffs hus (en af efterkommerne, pastor Reindorff, skrev en meget læst bog om Guldkysten og ashantifolket), begge med gårdinteriører. Langs Rowe Road over for den danske kirkegård, med udsigt over kysten og søen, ligger også en række danske huse, blandt hvilke især bemærkes W. J. Wulffs gård „Frederiksminde“ (1840) og Lutterodt-Bannermanns gård. Men der er flere, og det er af stor betydning, at ark. Bech nu er ved at

Indgangsportalen til Richters gård, det største af de danske privathuse i Ossu (nu bydelen Christiansborg i Accra), bygget 1809. I gården skimtes den oprindelige trappe. Anlægget er tildels ødelagt ved jordskælv.

Richter's House, the largest of the Danish private houses in Christiansborg Town, Accra, built in 1809.



klarlægge disse bygningers historie, ligesom det må siges at være i dansk interesse, om de i fremtiden vil kunne restaureres og vedligeholdes. Vandrer man omkring i bydelen og glæder sig over de male- riske hytter og huse med palmer, blomster og folkeliv, kan man træffe mennesker med danske navne: Svanekiær, Wulff, Larsen, Holm osv. De inviterer én gerne ind i deres stuer, hvor afblegede familiefoto- grafier hænger, og er glade, hvis man vil skrive sig ind i deres gæstebog.

På bakken Kuku-Hill, ca. halvanden km nord for fortet, anlagde guvernør Wrisberg en plantage med et luftigt hus til rekreation for syge europæere. Han kaldte stedet Frederiksberg, fordi det mindede om hjemlige forhold. Bygningen er nu en dynde murbrokker i en stor have, men langs Salem Road står endnu en del af de tamarindræer, som blev plantet langs vejen. Tamarinden, der har spiselige bælg-

frugter, kaldes „White man's bean-tree“, og den er som et slags ledemotiv, når man vil efterspore gamle danske anlæg. Hvor dette skyggefulde træ findes, er det efter al sandsynlighed plantet af danskerne.

Plantageanlæg

Bortset fra et mislykket hollandsk forsøg omkr. 1760 har danskerne æren af at have startet de første plantageanlæg i Afrika. Mens alle: de indfødte fyrster, der solgte de fanger de tog i krig, såvel som guvernører, købmænd, skibskaptajner og de senere købere, plantageejerne i Vestindien, gennem århundreder forholdt sig underlig barskt og indifferent over for de arme slaver og deres lidelser, begyndte samvittigheden i slutningen af 1700-tallet at røre på sig. Stærkere og stærkere følte man en human afsky for handel med mennesker, selv om de var af anden race. England rejste bevægelsen mod slavehandelen, men tilfældigvis var det Danmark, som kom først med at forbyde den, nemlig ved forordningen af 16. marts 1792, der satte nytår 1803 som den definitive afslutning på denne uværdige tragedie. Lad så være, at det hele ikke var så ædelt, som man gerne ville tro, og at slavehandelen mer eller mindre hemmeligt fortsatte, bl. a. fordi de indfødte høvdinge, som var storleverandører, aldeles ikke ønskede at kvæle en god indtægt, ligesom embedsmændene nødigt ville miste en god forretning. Det var dog altid en begyndelse.

Evangeliske brødre forsøgte allerede i 1768 at igangsætte en plantagedrift, men de døde hurtigt, og tanken blev først taget op tyve år senere. Æren herfor har lægen Paul Isert. Han havde været nogle år på Guldkysten, og da han på hjemrejsen måtte den sædvanlige vej over Vestindien med et slaveskib, gik det for alvor op for ham, hvor forfærdelig behandlingen af slaverne var. Han spurgte sig selv og andre: hvorfor skal vi slæbe dem over havet under ufattelige lidelser til en endnu værre fremtid, i stedet for at lade dem arbejde som frie på plantager i deres eget land? Han vendte tilbage til Guinea med støtte hjemmefra, og 1788 oprettede han den første rigtige plantage, som han i tidens ånd gav navnet Frederiksnopel. Stedet han valgte

var en dal i Akwapimbjergene ved byen Akropong. Her var luften lidt køligere og klimaet bedre end på savannen. Desværre døde han og hans hustru efter et par måneders forløb, og det hele måtte snart opgives. Når man nu står i den skønne dal, hvor intet spor mere træffes af Iserts værk, kan man nok fyldes af vemod over, at dette forsøg ikke blev til noget. For Isert har det naturligvis stået klart, at i det øjeblik slavehandelen blev afskaffet, mistede europæernes virksomhed på kysten totalt sin berettigelse. Enten måtte man lægge det hele om eller også opgive alt og tage hjem.

Selv om embedsmændene i forterne var meget køligt indstillet over for plantageideen, som var så meget mere besværlig end slavehandelen, slog den dog rod hos nogle, og i de kommende år blev der anlagt en del plantager, omend det aldrig blev mere end et beskedent antal. Som sted herfor valgte man den sydlige fod af bjergkæden, hvor der var mere fugtigt, men hvor der samtidigt var ret sundhedsfarligt på grund af moskitoer, hvad man dog dengang ikke forstod. Henrik Jeppesen og hans arbejdsgruppe har lokaliseret, udgravet og beskrevet disse plantagebygninger. I forlængelse af Salem Road lod danskerne hugge en næsten snorlige vej mod nord gennem savannen de ca. 20 km til Akwapimbjergene og plantede tamarinder langs den. Den gik op over den ca. 130 m høje Legon Hill, hvor nu Ghanas fornemste og mest storslåede universitet er bygget. Senere førte man den lidt vest for højen, så man undgik at klatre op og ned igen. Endnu kan man, når man står på toppen ved foden af Legon-universitets tårn, se en stump af alleen på højens sydskråning, og en enkelt tamarind på nordskråningen angiver vejens videre forløb. Man genfinder andre rester af alleen ved landsbyen Sesemi, der ligger ved bjergfoden. Ad snoede småveje med knudret overflade, farvet af det røde ler, når man landsbyen. Her må man lade bilen stå og vandrer så frem ad en næsten helt tilgroet sti et lille stykke gennem bush'en op ad bjerget, indtil man pludselig står over for ruinerne af Frederiksgave, anlagt 1832 på initiativ af guvernør Hein. Bagmuren er bevaret i fuld højde, og med fantasiens hjælp kan man godt forestille sig, hvordan bygningen har set ud. Det er en såkaldt tør mur,

opført af skiferagtig sandsten, taget fra bjerget. Fra terrassen foran huset kan man i klart vejr se lige ned til det hvide Christiansborg. For det meste er det dog diset på grund af den fugtige monsunvind. Regnskovens træer, der vokser hurtigt her, har med deres rødder omklamret murresterne, så de ligefrem holder sammen på dem. Det hele er overvokset med buske og stift, højt græs.

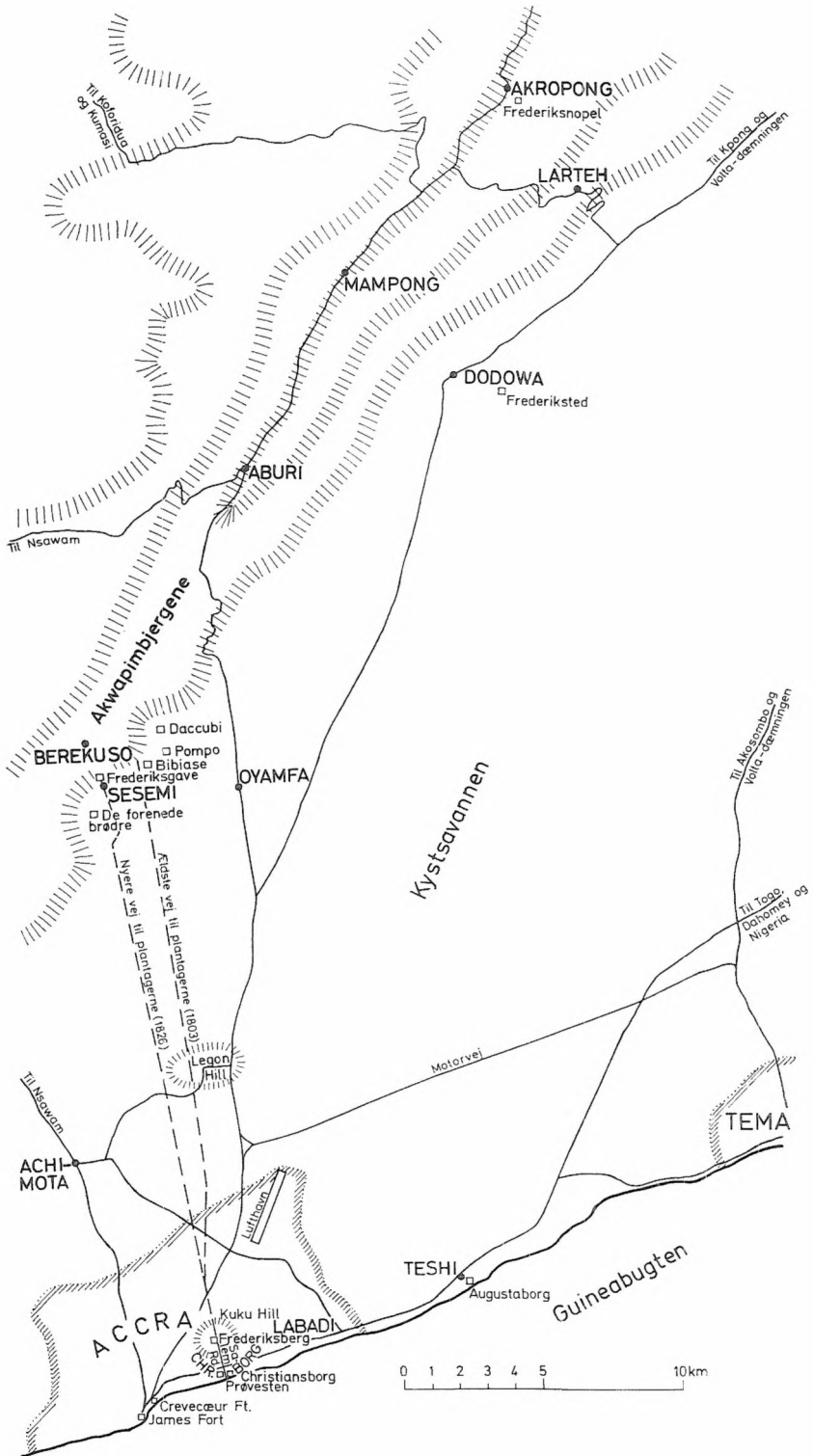
Et stykke af en anden dansk allé er bevaret ved Pompo, en anden plantage, kun kort afstand derfra i luftlinie, men langt, når man følger nutidens biveje. Man drejer ind ad vejen ved landsbyen Ojamfa, vandrer forbi kassavamarker med papayatræer, balancerer ad et par vippende bambusstænger over den lille Daccubibæk og står så pludselig i alleen. De knortede tamarinders tætte kroner dæmper aftenlyset, og de troldeagtige snoede rødder kravler hen over vejen. Det ser næsten ud som en redefuld slanger. Det hele taler stærkt til fantasien. Her blev danskerne i sin tid båret i bærekøje på vej til plantagen, nedbrudte af tropesygdomme, med malaria i blodet, uden håb om nogensinde at komme hjem igen til det kølige klima i Danmark, som måtte forekomme dem at være paradiset.

Ideen med plantagerne var god nok. Man ville dyrke kaffe, bomuld, sukkerrør, indigo og tobak, men desværre blev det ikke rigtig til noget. Man havde ingen erfaring i plantagedriften her, de udvalgte steder var trods alt ikke velegnede, insekter angreb planter og mennesker, og i krigstider blev alt ødelagt af de hærgende hære. At landet ellers egnede sig udmærket til plantagedrift, véd vi nu; omkr. 1880-90 blev kakaotræet indført, og Ghanas ca. 500 millioner træer leverer nu over $\frac{1}{3}$ af hele verdensproduktionen af kakao. Utallige småplantager er anlagt i den tropiske regnskov, især i ashantiernes rige,

→

Kortskitse over Accra med Christiansborg og de andre forter langs kysten og med tamarindalleerne, der førte op til plantagerne ved Akwapimbjergenes fod. Den ældste plantage, Frederiksnopel, anlagdes af Paul Isert ved Akropong.

Map of Accra with the forts, tamarind avenues and some of the old Danish plantations. The oldest one was Paul Isert's Frederiksnopel, near Akropong.



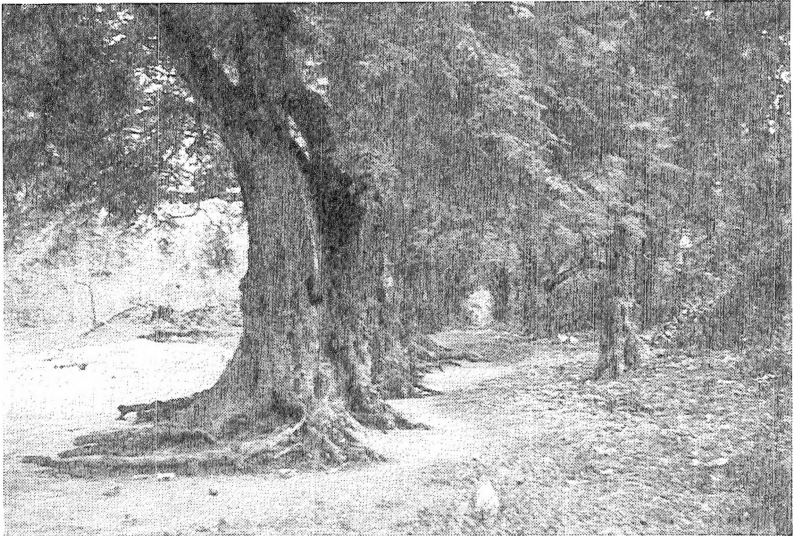
men også nær Akropong, hvor Isert grundlagde Frederiksnopel. Her blev forøvrigt de første kakaotræer plantet.

Landskabet

Det vil nu være på tide at opridse landskabsbilledet i korte træk. Ghana måler ialt næsten 240.000 km² og er således 5-6 gange så stort som Danmark. Folkemængden er efter den lige afsluttede folketælling på 8½ million.

Den ca. 400 km lange, vidunderlige tropekyst med brænding og et voldsomt bølgeslag, med kokospalmer og fiskernes festlige, udskårne og bemalede kanoer er nævnt. Øst for Accra er den helt flad, med talrige laguner, – den største Keta-lagunen. Vest for Accra er kysten mere kuperet med en del bjergknoide. Fra vest for Accra og nordpå i nordøstlig retning strækker sig den omtalte Akwapim-bjergkæde, helt ind i Togo og videre i Norddahomey. Bjergene er ikke særlig høje – de når næppe 1000 m –, men set fra den flade kystsavanne, som indtager landets sydøstlige hjørne, virker de ret imponerende. Landevejene går i siksak op langs bjergsiden, og oppefra har man et storslået udsyn over savannen med dens bevoksning af buskvækst og græs. Hist og her rager pragtfulde træer med vældige kroner op: baobab-, kapok-, silk-cottontræer o. fl., og giver savannen et parkliggende udseende. Masser af termitboer, 2-4 m høje, bygget af den røde jord og af udseende som miniaturebjergmodeller, fanger øjet. Enkelte plateauer (Shai Hill, Krobbu), hårde rester af ældre, nedroderede bjerge, hæver sig over den temmelig jævne flade.

Ghanas største flod, Volta (= den springende), gennembryder bjergkæden nordøst for Accra. Her ved Akosombo har man fornylig bygget en af verdens største spærredæmninger. Det opstemmede vand har nu udfyldt de bagved liggende floddale og har dannet en vidtforgrent, uregelmæssig kæmpesø, hvis areal, godt 9000 km², er større end Sjælland og mere end dobbelt så stor som Nilsøen syd for den nye Aswandæmning. Længden er på flere hundrede km. Selv om denne sø har oversvømmet talrige landsbyer og givet store problemer med hensyn til flytningen af ca. 70.000 mennesker, anses dæmningen



Rester af den gamle danske tamarindallé ved Pompo, nær foden af Akwapim-bjergene, hvor de fleste af de danske plantager lå.

Part of the old Danish tamarind avenue near Pompo, at the foot of the Akwapim mountains where most of the Danish plantations were situated.

dog for at være et af den nye stats største aktiver, idet dens seks kæmpeturbiner, som kan producere ca. 750.000 kilowatt, kan forsyne hele landet og den hurtigt opvoksende industri med elkraft. Et besøg på dæmningen er en stor oplevelse. Bjergene omkring frembyder mange udsigtspunkter med stadig skiftende udsigter, og søen med de afvekslende stejle kyster ser ganske betagende ud i luftens meget stærke lys. Når man får etableret den rutefart på søen, der er påtænkt, vil en tur langt op i landet pr. skib sikkert blive en stor turistattraktion.

Syd for bjergene, fra Kpong til havet, løber Volta bred og langsom i en bue og danner ved Ada et delta. Ved Sogakofe, hvor den vigtige landevej østpå til Togo, Dahomey og Nigeria krydser floden, er der nu bygget en imponerende bro til afløsning af den tidligere, meget besværlige færgefart.

Fra bjergkæden og vestpå strækker den flere hundrede km brede tropiske regnskov sig. Ved kysten ned mod havnebyerne Sekondi og Takoradi er den pletvis bortryddet, og inde i landet er der også foretaget rydninger, hvor landsbyer og byer er opstået, mest udstrakt omkring Ghanas næststørste by Kumasi, ashantiernes hovedstad. Men den optager dog stadigvæk ca. 39.000 km². Til sammenligning kan nævnes, at hele Jylland er på knap 30.000 km². Man har stadig et overvældende indtryk af urskov, når man kører gennem den ad de få landeveje, en tæt og ugæstfri jungle, herlig grøn, med en uigennemtrængelig underskov af planter, buske og træer, med bambuskrat og lianer, med fugtige sumpe, hvor det sorte mudder bobler, og med små, langsomme floder, hvor husdyr og børn bader i det grumsede vand. Op over skoven rager hist og her vældige træer op som høje kæmper. Luften er dampende fugtig og meget hed. Man får ikke øje på mange dyr, ingen aber, kun enkelte fugle og i vandet skildpadder; hen over vejenes sand ses ringlede spor af slanger. Nu og da fører små stier ind i tykningen fra landevejen og fortaber sig straks i skovens grønlig mørke. Regnskoven er ikke nær så ubeboet, som man skulle tro. Spredt ligger der mange skjulte små landsbyer, og flere steder ser man skoven afbrændt, så asken kan gøde jorden, altså et slags svedjebrug. I tusindvis af kakaoplantager er anlagt i skovtykningen, og der er marker med yams og kassava, ananas, peberfrugter, oliepalmer, appelsin- og papayatræer. Takket være kakaoen er folk relativt velstående. Guld findes også. Det udvaskes som tidligere i floderne og udvindes nu også ved minedrift, f. eks. ved Obuasi og Tarkwa. De forekommende diamanter er mest til industribrug. Vigtigere i vore dage er de store forekomster af bauxit, som bruges til aluminiumfremstilling. Brydningen heraf er planlagt at skulle tage fart, når Volta-anlægget kan producere den nødvendige elektricitet til udsmeltingen.

Regnskoven strækker sig videre mod vest over staterne Elfenbenskysten (Côte d'Ivoire), Liberia, Sierra Leone og Guinea. Mod øst går den med en lille afbrydelse på grund af mindre regnfuldt klima videre fra Cotonou i Dahomey gennem Nigeria og Kamerun over i

den umådelig store Kongo-urskov. Ca. 100 km nord for Kumasi ligger regnskovens nordgrænse i Ghana. Nord derfor er der savanne og steppe.

Landskabets karakter er helt afhængig af regnmængden. Hvor der er rigelig regn vokser urskoven yppigt, hvor der er mere tørt, er savanne og steppe fremherskende. Ghana har to regntider, en længere fra omkr. april til juli og en kortere fra september til oktober. Da landet ligger lige nord for ækvator – Accra på ca. $5\frac{1}{2}^{\circ}$ nordlig bredde –, er der ikke nogen sommer eller vinter. Det er så at sige lige varmt hele året igennem. Kun vinden, der fra marts til november blæser som fugtig monsun fra havet og i december til februar afløses af den tørre *harmattan* fra Sahara, giver temperatur- og fugtighedsforskelle. I marts-april har man i Accra ved middagstid ofte omkr. $32-33^{\circ}$ fugtig varme i skyggen, hvilket er særdeles varmt. Det føles herligt svalt, når temperaturen ved aftenstid synker til $27-28^{\circ}$, og går den helt ned til 25° , opfatter man det som køligt. Dag og nat er også næsten lige lange året igennem; solen står op kl. 6 og går ned kl. 18, og da den ved middagstid står næsten lodret over én, føler man sig som manden uden skygge i H. C. Andersens eventyr.

Byer

Accra er landets hovedstad. Den har efter sidste tælling 630.000 indbyggere, og den vokser stadig.

Accra er en meget vidtstrakt by, som i virkeligheden består af flere gamle kerner, både de småbyer, der opstod omkring de nævnte forter James, Crèvecoeur og Christiansborg, og andre landsbyer og fiskerlejer. Ind imellem skyder nye, moderne bydele op i stærkt tempo. Nogen køn by er det ikke, dertil er den for uensartet. Interessantest er de gamle bykerner. Der er mange haver og pladser med blomster og grønt. For en turist er torvet ved Ussher Fort (Crèvecoeur) særdeles malerisk. Her kan man købe fisk, levende snegle, grøntsager og frugter og meget mer, bl. a. også tryllemidler til ju-ju. Gader og veje er fine, dog mangler fortov ofte, og der er en stærk

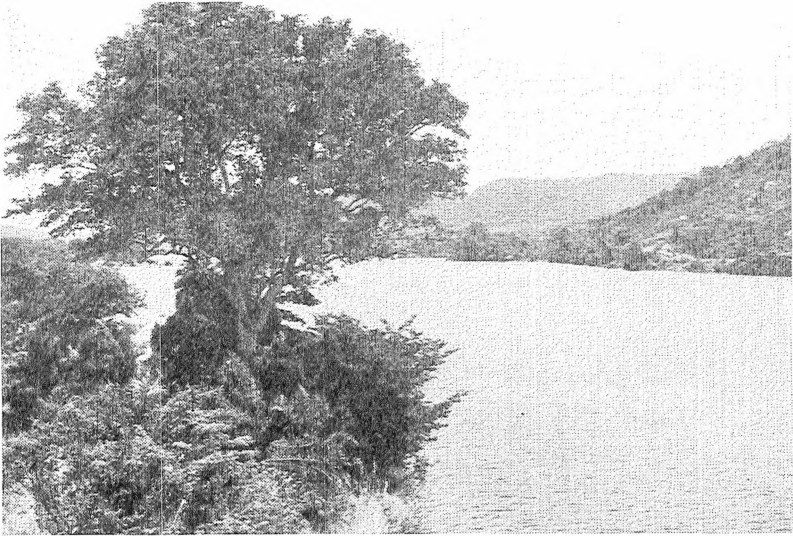
trafik. Byen selv har ingen havn af betydning, og landets lige kyst byder i det hele taget ikke på naturlige havne. *Takoradi*, et par hundrede km vest for Accra, har en kunstig anlagt havn; den har nu fået en konkurrent i den nyanlagte havn *Tema*, ca. 15 km øst for Accra, som udbygges til at blive Ghanas hovedhavn.

Landets næststørste by er *Kumasi* i urskoven (godt 200.000 indb.), også en vidtstrakt og levende by med et af verdens smukkeste og mest moderne universiteter. Ghanas tredje universitet ligger i byen *Cape Coast* (ca. 50.000) med det nævnte fort. I bjergene ligger det maleriske *Koforidua* (ca. 40.000) i den frugtbare kakaoegn, og nord i landet *Tamale* (ca. 45.000).

Omkring Accra er vejnettet godt og tæt. Landets eneste motorvej er anlagt mellem Accra og Tema. Den er ikke meget befærdet endnu, men Tema er ved at blive bygget op som industriby om den nye havn. Mod nord er vejnettet spredt og tyndt. Vejene lider meget under regntiden og opviser tit store, farlige huller, som alle ghanesiske chauffører har en forbløffende evne til at sno sig udenom. Som i de andre, tidligere engelske lande er der venstretrafik i modsætning til i de omgivende stater, som alle har været franske kolonier og derfor har højretrafik.

Folket

Et par spredte bemærkninger om folket. Det er en kendsgerning, at de afrikanske lande ikke er nationalstater i egentlig forstand. Folkestammerne spiller den altdominerende rolle som større enkeltheder, og man har ikke kunnet hindre, at grænserne nu og da er draget midt gennem stammerne, selv om man har søgt at undgå det. Blodige borgerkrige som i Kongo og Nigeria var resultatet af visse stammers forsøg på at rive sig løs fra fællesskabet og danne en selvstændig stat. Også i Ghana lever flere stammer, som indbyrdes er ret forskellige, både i sprog og traditioner. Ialt skal der være 20 stammer, som taler seks hovedsprog og 65 dialekter. Af praktiske grunde er engelsk derfor landets officielle sprog, som de fleste forstår.



Voltafloden nær Kpong, syd for den i nyere tid byggede dæmning. I bjergene i baggrunden bor akwamufolket.

The Volta River near Kpong. The mountains are the home of the Akwamu-people.

I sydøst omkring Volta og lagunerne er *ewe*-stammen den dominerende. Den går også ind på togolesisk område, og folk kan selvfølgelig ikke forstå, at de nu skal have pas for at besøge deres familie på den anden side grænsen. De nye stater synes i Afrika som andetsteds at have overtaget og udviklet bureaukratismen, de har lært af europæerne, og det kan tit give anledning til små personlige tragedier. Ved Volta-dæmningen lever resten af det fordums så mægtige *akwamu*-folk. Omkring hovedstaden møder vi hovedsagelig *ga*-stammen, men folk er her meget blandede på grund af den store bys magnetiske virkning på hele landets befolkning. I urskoven lever den vel nok interessanteste og største gruppe, *ashanti*erne, hvis indflydelse i vore dage stadig er stor, og hvis historie og kultur er bemærkelsesværdig.

Hvad religionen angår er en stor del af befolkningen mod nord

fromme muhamedanere, idet islam er trængt ind nordfra. Mod syd er mange ivrige kristne. Forskellige landes og kirkers missioner har arbejdet her, og man træffer alle slags kirkelige og sekteriske opfattelser af kristendommen. Ved siden af lever endnu rester af den gamle traditionelle religion hos mange.

Som turist kan man selvfølgelig kun få et overfladisk og yderst unuanceret indtryk af de mennesker, man møder. Man lægger måske især mærke til den selvfølgelig venlighed, alle uden undtagelse viser én, og til den ranke holdning, mange rent fysisk har. Dette skyldes måske, at alle byrder bæres på hovedet, både af voksne og børn. Især kvinderne, der er mestre i at balancere med alle slags ting på hovedet, lige fra kurve med æg til symaskiner, er stolte og fri i deres bevægelser. De unge, både kvinder og mænd, er for det meste særdeles velskabte og smukke. Man undrer sig ikke spor over, at vore forfædre tog sig kvinder af folket, for de er usædvanligt veldrejede og kønne i den yngre alder. Måske er børnene dog den største fryd for den besøgende. De små krustoppe er ikke til at stå for med deres opvakte blikke, nysgerrige iver og tydelige sans for humor.

Mændenes nationale dragt, som bruges ved fester og andre særlige lejligheder, er en togalnende kappe, sammensyet af lange smalle strimler af det håndvævede *kente*-stof i skønne farver og smukke gamle mønstre. Kvinderne bærer også *kente*-kjoler. Til daglig brug har de brogede bomuldskjoler, mest fodlange, ofte dog i ministørrelse. Skal de være rigtig fine, er de trykt eller farvet i en gammel teknik med sammensnøring af de steder, som ikke skal farves, indlagte småsten, som giver varierede mønstre osv.

Børnene går med så lidt tøj som muligt. Pigernes korte krushår er ofte flettet i utallige små strittende rottehaler eller i et netlignende mønster.

At afrikanerne er lige så intelligente som alle andre mennesker, kan der selvfølgelig ikke være nogen diskussion om, selv om den nedvurdering, de har lidt under i århundreder, er svær at udrydde. Man har glatvæk frakendt dem evnen til at skabe kultur og ordnede samfund. Efterhånden som den historiske forskning med arkæologiens og

etnografiens hjælp afdækker den afrikanske fortid, som på grund af manglende skriftlige kilder har været mindre godt oplyst, tvinges man til at anerkende, at der i Afrika har eksisteret en række gamle riger med særdeles vel fungerende samfundsstruktur og en beundringsværdig rig og høj kultur. På det kunstneriske felt har man vidst det, lige siden de berømte negerskulpturer tiltrak sig alverdens kunstkenderes opmærksomhed og blev genstand for en ivrig indsamling. Centret for denne kunst, hvis formål først og fremmest har været af religiøs art (forfædre kult, maskedans, fetishdyrkelse) og også af samfundsmæssig betydning (brugt ved initiationsriter under optagelse i aldersklasser og hemmelige samfund), er i Vestafrika netop Elfenbenskysten, Ghana, Dahomey, Nigeria og Kamerun, hvor stammer som f. eks. *baule*, *ashanti*, *fon*, *yoruba*, *ibo* har frembragt pragtfulde stykker, ikke blot skåret i træ, men også støbt efter *à cire perdue*-metoden i bronze og messing. Nævnes må også ashantiernes berømte metalvægtlodder til afvejning af guldstøv. De er formet som små figurer af dyr eller mennesker eller er prydet med geometriske ornamenter og giver udtryk for beundringsværdige plastiske evner. Righoldige samlinger af negerskulpturer findes f. eks. i Ghana National Museum i Accra og i museet i Porto-Novo i Dahomey.

Selv om Ghana ikke kan siges at være overrendt af turister, har europæerne dog i tidens løb flittigt opkøbt disse skulpturer, så det ikke er nemt at få gode ting her (der fabrikeres også særdeles ligegyldige ting til turister). Derimod er det endnu mindre turistprægede Dahomey et paradis for samlere. Her kan man, såfremt man forstår kunsten at prutte, for særdeles rimelige priser få herlige ting, som fryder øjet og sjælen.

Som bekendt findes en af verdens fornemste samlinger af afrikansk kunst nu udstillet i Etnografisk Samling på Nationalmuseet i København. Den er skabt mellem 1921 og 1956 af Carl Kjersmeier og hustru og omfatter ca. 1400 genstande.

Om afrikanernes dans og musik behøver man ikke at sige meget. Den har mer eller mindre ægte erobret hele verden. Den besøgende i Ghana vil sent glemme aftener, hvor lyden af trommernes taktfaste

stemme fra den nærliggende landsby giver en ganske særlig stemning, mens cikaderne synger og frøerne fra nærmeste vandhul kvækker, og nymånens segl ligger vandret på den sorte himmel. Den der har oplevet det, er for tid og evighed betaget af *black Africa*.

Ghana opnåede sin selvstændighed den 6. marts 1957. Det er dog stadig medlem af den engelske Commonwealth og nærer varme følelser over for England. Bortset fra Sydafrika er Ghana det land i verdensdelen, der kan opvise den højeste nationalindkomst, næsten 200 US-dollars pr. hoved (1960). Regeringen har med beundringsværdig energi satset på skole- og universitetsuddannelsen, og samtidig gør den meget for udvikling af industri, landbrug, plantagedrift og fiskeri. På socialt område står Skandinavien som et forbillede, og regeringen sætter efter evne meget ind på at sikre social tryghed. Men der er stadig en lang vej at gå.

I audiens hos akwamukongen

I den dansk-guineiske historie møder vi mange negerstammer, som har været i kontakt med danskerne, har handlet med dem, kæmpet mod dem og med dem osv. Det kan ikke nægtes, at man let løber surr i dem, når man møder dem i historiske fremstillinger. De færreste tænker på, at deres efterkommere stadig lever, og at man kan opsøge dem. Gør man det, kommer den tørre historie pludselig til at stå levende for én.

Et af de folk, man stadig læser om i kolonihistorien, er *akwamu* (i ældre tid skrevet *akwambo*). Dette folk var et af de mest dominerende på kysten i slutningen af 1600- og begyndelsen af 1700-tallet. Danskerne måtte købe deres venskab med guldstøv og andre gaver for at sikre sig slaver og frie veje for transporten. Ganske vist gik det op og ned med samarbejdet. I 1693 overmandede en skare akwamuer Christiansborg ved en simpel men effektiv list, uskadeliggjorde den svage besætning og holdt fortet besat et helt år. Danskerne måtte ovenikøbet betale en større sum penge for at få det tilbage, og da erobrerne drog ud, tog de alle nøglerne fra fortet med sig

Akwamu-folkets *Nana* (konge) *Kwafo Akotoh II*, i ceremonialdragt på sin tronstol i hans bolig i Akwamufi; til venstre for ham ses det æressværd en af hans forfædre fik af Frederik VI i 1826.

The Nana (King) of the Akwamu-people, Kwafo Akotoh II, in his ceremonial dress.



til erindring. Det var en forsmædelig historie. I 1730 blev akwamuerne svækket i en krig mod *akim*-stammen og de opkommende *ashantier*, og først omkring 1800 kom de igen til kræfter. Da var ashanti blevet det dominerende folk, som både englændere, danskere og flere negerstammer førte krig mod. I 1826 stod et stort og blodigt slag ved Dodowa, ved foden af Akwapimbjergene nord for Accra, hvor akwamuerne var danskernes og englændernes forbunds-fæller. Ashantierne blev slået eftertrykkeligt, ikke mindst fordi akwamuerne faldt deres bagtrop i ryggen. Akwamuernes *nana* (konge), *Kwafo Akotoh I*, svor efter slaget troskabsed til Frederik VI, og til tak for hjælpen fik han et æressværd som gave af den danske konge.

Akwamu-folket, som i vore dage omfatter en 40-50.000 per-

soner, lever i egnen omkring Voltaflodens gennembrud gennem bjergene, her hvor nu den omtalte spærredæmning ved Akosombo er bygget. Deres by, *Akwamufi*, ligger i en frodig og herlig dal på østsiden af floden. I en meget enkel toetages bygning bor deres nuværende nana, der hedder Kwafu Akotoh II. Ham havde vi lejlighed til at besøge.

Han tog gæstfrit imod os i det rum, hvori tronstolen står, og bød os et forfriskende glas Club Beer; middagstiden var meget varm. Egentlig forlanger etiketten, at han ikke taler direkte til sine gæster, men lader spørgsmål og svar gå gennem sin talsmand eller tolk, men han gjorde os den ære at tale direkte til os. Veloplagt fortalte han om gamle dage, da hans folk snart var gode venner med danskerne, snart drillede dem. Med et lystigt glimt i øjet berettede han om den snedige besættelse af Christiansborg, der øjensynlig er et af højdepunkterne i akwamus historie. I rummet har han et stort fotografi af det københavnske Christiansborg slot efter et stik fra 1700-tallet, en gave fra venner i Danmark, og mellem statsklenodierne, som hans lille tjener og baldakinbærer Atah frembærer i en stor papkasse, befinder sig ganske rigtigt de bortførte nøgler fra fortet, ca. 25 rustne jernnøgler i et knippe. Til skattene hører også vægten, som guldstøvet i fordums tid blev vejjet på, og de i kunstfærdige figurer støbte messingvægtlodder, der blev anvendt ved vejningen, samt skeen til at øse guldstøvet op med. Derpå fremviste nana med stolthed æressværdet, et kæmpestort tohåndssværd, som kun kan benyttes til ceremonielt brug, i en bred sort læderskede med messingbeslag, forsynet med det danske rigsvåben og Frederik VI's monogram samt følgende indgraverede indskrifter: „Danmarks Konge, Frederik den Siette, til Akotoh Fyrste af Aquambuh“ og „Erindring om Aquambuernes Tapperhed og ærefulde Sejer den 7de August 1826“.

I modtagelsessalen står som sagt tronstolen, beslået med ornamenterede guldplader og med en rød fløjlsplade. Nana tilbød at lade sig fotografere siddende på stolen efter at have klædt sig i sin pragtfulde ceremonialdragt af brokade i smukke farver og mønstre. Om hovedet havde han et gulddiadem, om armene svære guldarmringe,

på fingeren en smuk guldring af form som en krummet fisk, og på fødderne, der hvilede på en pude, guldtåringe og guldprydede sandalremme. En fyrste må ikke berøre jorden, når han sidder på sin tronstol. Det hele virkede meget majestætisk og gav indtryk af en gammel traditionsrig fyrstekultur.

For rigtig at glæde sine danske venner klædte nana sig derpå om i en anden dragt og lod sig fotografere mellem pillerne ved indgangen til huset, stående under sin fyrstelige baldakin i form af en stor rød silkeparasol, båret af Atah. Ved afskeden overrakte gæsterne høfligt deres traditionelle tribut, en flaske whisky, og i en lille tale udtrykte nana håbet om, at det ældgamle venskab mellem akwamufolket og danskerne måtte blive ved med at bestå, og bad os tage en personlig hilsen med hjem til Danmarks konge.

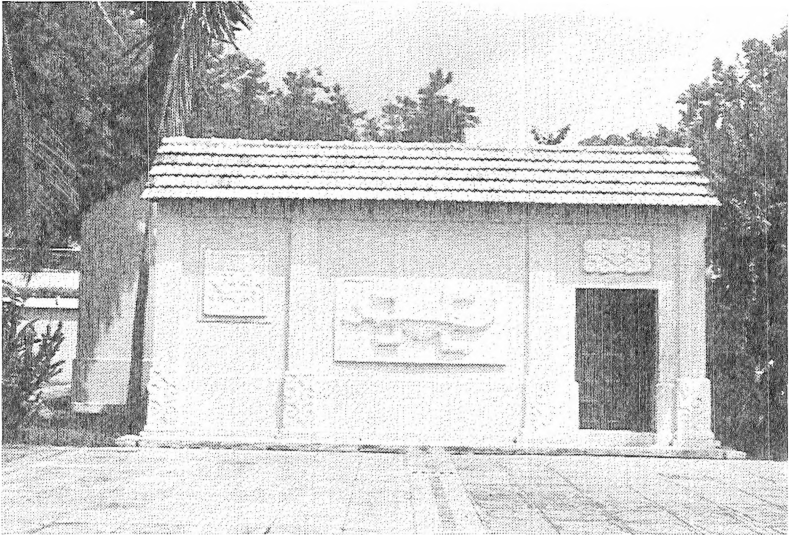
I Ashantiland

Ashanti, eller rettere *asante*, regner sig selv for den førende stamme i Ghana. Efter år 1700 gjorde den sig stærkere og stærkere gældende i den tætte regnskov. I flere krige slog ashantierne deres nabostammer og dannede efterhånden et ikke lille rige. Deres store nana var Osei Tutu, som døde omkr. 1712. Legenden fortæller, at den gyldne tronstol faldt fra himlen ned i hans skød. Den blev et samlingsmærke for hele nationen og et symbol for den stærke, militante kongemagt. Lov og orden herskede i riget. På grund af handel med guldstøv, slaver og jordens grøde blev landet rigt, og kunst og kultur blomstrede. Men samtidig var det en imperialistisk og frygtet krigerstat, som igennem årene voldte de omkringliggende stammer og også danskerne og englænderne stor bekymring og skade. I virkeligheden blev ashantiernes magt først brudt 1902 efter et engelsk krigstog op til deres hovedstad Kumasi. Allerede i 1874 havde englænderne brændt byen af, men den blev hurtigt genopbygget.

Kumasi, der som nævnt nu har ca. 200.000 indbyggere, ligger omgivet af regnskoven. Den er en velstående og livlig by, centret i kakaodyrkningsområdet og med et af Afrikas bedste hospitalet. Øst

for byen ligger det helt moderne og meget storslåede universitet i en enormt stor park, med træer, blomster og et kuperet terræn af stor skønhed. Den nye tid har sat sit præg på den vidtstrakte by, men stadig har dog kongen, med titlen *asantehene*, sit palads, omend beskedent, her. Den sidste, Otumfuo Osei Agyeman II, døde 30. maj. Hvad den ny høvding vil kalde sig, vides ikke. Ashantiernes kulturhistoriker, professor A. Kyerematen, har opbygget et enestående kulturcentrum, hvis mål er at samle og bevare de hastigt forsvindende folkelige traditioner. I hans *Asante Cultural Centre* (nu omdøbt til det mere omfattende Ghana National Cultural Centre) findes bibliotek, arkiv, friluftsteater – hvor man ovenikøbet har vovet at spille Sofokles' *Antigone* på ashantisprog med stor succes –, kunst-udstillingsbygning, legeplads og *dwaberem*, en plads hvor folk kan mødes og tale sammen som på oldtidens græske agoraer.

I et hjørne er en lille ashantilandsby opbygget, omgivet af en tæt lund af kakaotræer. Midt på vejen ved indgangen til landsbyen står en barriere af fældede træstammer, som skal hindre folk i at brase lige ind, samt en snedig udtænkt leopardfælde, også af træ. Mellem de lerklinede huse med palmeblads-, „stråtag“ finder vi palaverpladsen, hvor landsbyens vise mænd kan sidde på en stor fældet træstamme under et skyggefuldt træ og tale sammen. Fra pladsen er der adgang til fetishhuset, et selvstændigt anlæg med en firkantet gårdsplads, omgivet af fire bygninger. Her ser man det åbne rum ud til gården, hvor de rituelle trommer af forskellig størrelse er anbragt; ved siden af er bade- eller vaskerummet for præsten. I kogerummet er det store lerkogekar anbragt på traditionel vis over tre mindre potter med bunden i vejret. Selve helligdommen er et pynteligt, aflukket hus med fetishfigurer af ler eller træ, forskellige magiske figurer, især frugtbarhedsskulpturer, ceremonielle sorte lerkar, udskårne stole af skammeltypen osv. I gården, der brugtes til religiøse danse og ceremonier, står et helligt træ, som skygger over brønden, hvor man ofrede bananer til den skildpadde, der boede i den. Bag landsbyen udskænker dejlige piger palmevin, en stærk, sødlig drik, som gør sindet muntert.



Indgangen til Ashanti-fyrstens hus, som det er opbygget i kulturcentret i Kumasi. Relieffet i midten forestiller en krokodille, der har fanget en fisk.

Entrance to the Ashanti chief's palace in the Cultural Centre, Kumasi.

Andetsteds er der opbygget arbejdende værksteder med guld- og sølvsmede, vævere, pottemagere og læderarbejdere. Her får man et levende indtryk af den høje håndværksmæssige standard, dette folk har haft gennem lange tider.

Midtpunktet i dette folkemuseum er rekonstruktionen af et høvdingepalads. Muren er kalket lilla med hvide figurer og ornamenters relief. Hovedfiguren er en krokodille, som er ved at sluge en fisk, illustrerende et af de talrige gamle ashantiordsprog: når fisken bliver fed, er det krokodillen, der får gavn af det. Ashantierne har en skat af ældgamle mønsterornamenter, som alle har en eller anden symbolsk betydning, f. eks. lov, orden, sikkerhed, fred, klogskab, ydmyghed osv., og dem ser man anbragt mange steder. Den firkantede gårdsplads er overskygget af et *edwene*-træ, kaldet visdommens træ. De fire fløje er åbne ud mod gården. Her ses høvdingens tronsal med flere af de smukt udskårne tronstole af type som skamler med buet

sæde og med påbundne metalklokker. Disse tronstole symboliserer kongemagten. Hver konge har sin, og efter hans død bliver den sværtet sort og opstillet i et rum sammen med forgængerens stole. Den gyldne stol, der faldt ned fra himlen, eksisterer endnu og spiller en stor rolle for folkets nationale følelser. Kun få ved, hvor den er skjult.

I paladset findes også fyrstens sovesal og hans trommesal med forskellige trommer, f. eks. de interessante „talende“ trommer, der havde en ceremoniel betydning, og talrige musikinstrumenter. Fyrstens regalier er udstillet: baldakiner, ceremonisværd i ejendommelige former, talsmændenes prydede stave, broncekrukker til opbevaring af skatte, elefanttænder som fyrsten kunne sætte fødderne på, når han sad på sin tronstol; endvidere de pragtfulde fyrstedragter i *kente*-vævning, hans sandaler med guldprydede remme, hans armringe af guld, hans ringe og smykker. Ligeledes hans guldvægt, skeer til at tage guldstøvet op med, vægtlodder støbt i de nævnte morsomme figurer. Det hele giver et overvældende indtryk af, at der allerede langt tilbage i tiden har hersket et kongeligt ceremoniel, som ikke har stået tilbage for noget europæisk hofs.

Hver landsby har stadigvæk sin høvding, og selv om han klarer sig med betydelig færre ceremonier, hviler der dog et skær af fornemhed og tradition over det hele. Det er ikke svært at komme i kontakt med ham og hans folk. Når man er trængt langt ind i urskoven ad små mystiske stier og vejspor gennem den tætte bevoksning, hvor hist og her et lille vandløb afbryder den uigennemsigtige bladvæg, når man har passeret lunde og små marker med en frodig vækst af kakao, papayas (her kaldet *paw-paw*), bananer, kassava, yams osv., kommer man til forbavsende store landsbyer med tit meget statelige huse, hvor træpiller foran den åbne terrasse bærer taget, der ofte er af bølgeblik, hvilket er noget i retning af et statussymbol og et velstandstegn. Indimellem lyser blomstrende træer, f. eks. de røde *flametrees* (flamboyant) op. Det rygtes hurtigt, at der er kommet fremmede, og fyrsten modtager dem gerne, siddende på sin skammelstol, klædt i den skønneste *kente*-dragt og prydet med pragtfulde

guldsmykker. Bag ham holder baldakinbæreren parasollen over ham, ved hans side står talsmanden med sin værdighedsstav, og rundt om sidder rådet, de ældste i landsbyen, også i deres fineste stads. Fyrsten og hans folk er særdeles velinformeret om verdensbegivenhederne, selv om de bor langt fra alfar vej, *in the bush*, som man siger. De kender også til Ghanas historie og véd udmærket godt, at de og danskerne i ældre tid snart har været gode, snart mindre gode venner, og at de har handlet og ført krige med hinanden.

Ashantierne er nu ivrige kristne. Under gudstjenesten i de fyldte kirker synges der af fuld hals, især af kvinder og børn; da kirkerne ingen sidevægge har, kan man høre salmesangen langt bort gennem skovtykningen.

Museumsplaner

Går man på museum i Ghana for at få noget at vide om europæernes virksomhed på kysten, siden portugiserne byggede Elmina i 1482, bliver man ladt i stikken. Kumasi-kulturcentret har intet stof herom, skønt ashantierne var storleverandører af slaver, og Ghana National Museum i Accra er i alt væsentligt et etnografisk museum med fine samlinger af negerskulpturer, vægtlodder, masker, redskaber, våben, arkæologiske fund, men viser kun et par billeder af de europæiske forter.

Imidlertid omgås man med store planer om at tage denne del af kystens historie op. På Cape Coast Castle, englændernes hovedfort, som nu står tomt, vil man skabe et Vestafrikansk museum og studiecenter, hvor man først og fremmest vil belyse europæernes historie på godt og ondt langs hele kysten fra Senegal til Kongo ved museumsudstillinger – og her vil hele slavehandelen blive det vigtigste emne –, og samtidig dokumentere de afrikanske højkulturer i ældre tid, så vidt det kan gøres, især ved arkæologiske fund: Ghana-, Mali-, Songhai-, Bornu- og alle de andre glemte storrigter i Vestafrikas fortid. Museet skal suppleres med et bibliotek og et arkiv, og der skal være studierum og forelæsningsale, ligesom et antal videnskabsmænd

og studerende skal kunne bo der. Tanken er meget sympatisk, og det maleriske fort med den historiske baggrund vil kunne danne en passende ramme om hele virksomheden. Uden tvivl vil en del europæiske turister kunne lokkes til, og Ghana ønsker som omtalt ligesom alle andre lande at fremme turismen.

Det er klart, at de ghanesiske museumsfolk ikke kan indrette et sådant museum uden assistance udefra. Helt bortset fra det økonomiske må de have bistand fra museumskolleger i de europæiske lande, hvis historie er knyttet til kysten, da det historiske materiale, som belyser europæernes gerninger i Vestafrika, ligger i de europæiske arkiver og i det store og hele er ukendte for de afrikanske forskere. Skal man bedømme f. eks. danskernes „indsats“ på kysten korrekt, vil det derfor ikke være nok at koncentrere sig om den beskedne danske slavehandel, men der må gøres opmærksom på helt andre ting også, bl. a. at danskerne har været foregangsmænd i skoleundervisningen, at de var de første, der begyndte plantagedrift i stor stil i Vestafrika, og at de forbød slavehandelen som det første europæiske folk. Det vil være af vigtighed for den historiske retfærdigheds og vel også for vor egen samvittigheds skyld, at dette markeres. Selv om det ikke fritager os for et medansvar i den hvide mands misgerninger, hører det dog med til de mere positive ting, der kan siges om os. De andre europæiske nationer kan sikkert have andre ting, de ønsker at fremhæve for deres vedkommende.

Hvad Europa kan yde af museumsgenstande til udstillingerne, bliver i alt væsentligt kopier eller fotografiske afbildninger af tegninger, malerier, kort og vigtige dokumenter. Ligeledes f. eks. modeller af forter, handelsloger, slaveskibe osv. og måske kopier af uniformer, våben m. v. Ghana National Museum har i sine magasiner allerede samlet en hel del genstande fra slavehandelen, europæiske handelsvarer, våben o. lign., som vil blive en vigtig del af udstillingen.

Bistanden til fremstilling af genstande og billeder samt til ekspert-hjælp vil formentlig bedst kunne ydes inden for u-landsorganisatio-nernes kulturelle hjælpeprogram. Man kan ikke tilbageholde det ønske, at en kulturaftale i fremtiden må blive sluttet mellem Ghana

Cape Coast Castle, det tidligere engelske hovedfort, bygget i 1650'erne af svenskerne som Carolusborg. Fortsgården med trappen op til vestfløjen, hvor man nu har planer om at indrette et vestafrikansk museum og studiecenter.

Court yard of the former main English fort Cape Coast Castle, built by the Swedes in the 1650's as Carolusborg.

According to a project the castle will house a West African Museum and Documentation Centre.



og Danmark, således at forskere og studerende kan udveksles. For dansk videnskab vil Ghana frembyde mange interessante forskningsopgaver, f. eks. af historisk, geografisk og etnografisk art, og ghanesiske kolleger, der f. eks. ville sætte sig ind i dansk sprog og gammel dansk skrift, så de kan arbejde med det store arkivstof i Rigsarkivet, ville kunne have megen gavn deraf.

Det kan siges med sandhed, at der er ingen af verdens mange udviklingslande, der står Danmark så nær som netop Ghana, hvor dannebrog vajede i næsten 200 år. Et fælles samarbejde må for os ikke blot blive et ønske, men en forpligtelse.

LITTERATURLISTE

- Leslie Brown*: Africa. A Natural History (New York 1965).
Basil Davidson: Det genfundne Afrika (København 1962), oversat efter Old Africa Rediscovered.
samme: Africa. History of a Continent (London 1966).
J. D. Fage: A History of West Africa (Cambridge 1969).
A. T. Grove: Africa South of the Sahara (London 1967).
Thorkild Hansen: Slavernes kyst (København 1967).
Henrik Jeppesen: Danske plantageanlæg på Guldkysten 1788–1850, i Geografisk Tidsskrift 65 (Kbh. 1966), 48 ff.
 Afrikansk kunst. *Kjersmeiers* samling (Nationalmuseet, Kbh. 1968).
A. Kyerematen: Ghana National Cultural Centre, Kumasi (Kumasi 1969).
samme: Regalia for an Ashanti Durbar (Kumasi 1961).
samme: The Royal Stools of Ashanti (Africa XXXIX, 1969).
A. W. Lawrence: Trade Castles and Forts of West Africa (London 1963).
Elsy Leuzinger: Afrika. Negerfolkernes kunst (Verdens kunst, Kbh. u. å.).
Doré Ogrizek (red.): South and Central Africa (London 1954).
Georg Nørregård: Guldkysten, Vore gamle Tropekolonier VIII (Kbh. 1968).
Herbert Pundik: Ghana (Kbh. 1965).

En varm tak for gæstfrihed, transport, underretning og anden hjælp retter jeg til ambassadør fru *Nonny Wright*, Accra, *C. Major Wright*, FN's residerende repræsentant i Cotonou, Dahomey, konsul *Frode Munthesen* og frue, Accra, vicekonsul direktør *L. P. Skensved*, Accra, museumsdirektør *R. B. Nunoo* og hans inspektør *Allan Bassing*, Ghana National Museum, professor dr. *A. Kyerematen*, Kumasi, og sidst men ikke mindst til amanuensis cand. mag. *Henrik Jeppesen*, vel den bedste kender af Ghana i Danmark; han har gjort mig den tjeneste at gennemlæse mit manuskript.

A VISIT TO THE GOLD COAST

Summary

About the year 1660 Denmark acquired bases on the Gold Coast and in the West Indies and for many years her ships sailed what was called the traditional triangular route. They left Copenhagen for the Gold Coast (or Danish Guinea), their holds laden with rifles, nails, spirits and the like which were bartered for slaves from the local kings and chiefs. The slaves were then sent across the Atlantic to the Danish islands of St. Thomas and St. Croix where they were sold to planters to work on the sugar plantations. The ships completed the voyage back to Copenhagen with cargoes of sugar and rum.

In 1792 the Danish government issued its famous decree whereby Denmark became the first country in the world to abolish the slave traffic, even though

it did not actually come into force until the beginning of 1803. After this there was no reason for retaining the trading stations on the Coast but in fact it was not until 1850 that Denmark sold the forts to England.

In 1957 the Gold Coast became the independent state of *Ghana* and is now putting all its energies into expanding its industry, agriculture, fisheries, as well as its educational, cultural and social services.

Though over a hundred years have passed since the Danish flag flew over the Coast there are still a number of relics to be found, though modest ones, of the time when the Coast was under Danish rule. Only two out of the seven forts built by the Danes exist today, the chief one *Christiansborg* at Accra and *Prinsensten* at Keta. The latter is now used as a prison, the former is the seat of government. It has been enlarged considerably to fit it for its present purpose but practically the whole of the original fort has been left untouched. Unfortunately tourists are not allowed to visit it for reasons of security.

In the picturesque little native town of *Ossu*, now called *Christiansborg*, which has grown up to the north of the fort, can still be seen quite a few of the nice and comfortable houses built by Danish merchants and officials. Some of them are still occupied by descendants of Danes, most of them with Danish names of which they are extremely proud. There are about 75 families with Danish names in Ghana today and many of them hold important positions in education, the church, the army and administration.

To the Danes fell the honour of being the first to begin deliberate working of plantations in Africa. In the 1780's Paul Isert, a doctor, had expressed the opinion that it would be better to let the poor Africans work in their own country instead of shipping them across the sea as slaves. He established *Frederiksnopel*, the first Danish plantation of any size in 1788, in the Akwapim Mountains a couple of miles south east of Akropong. Others followed suit, most of the plantations being at the foot of the mountains about fifteen miles north of Accra. An avenue of tamarinds was planted, straight as a dye, leading across the coast savannah to the plantations. A few trees are standing to this day, tracing its course.

Coffee, cotton, sugar, indigo and tobacco were grown on these plantations, but they were not a success. At that time too little was known about working plantations in the tropics, how to cope with plagues of insects etc., and in times of war armies of natives destroyed trees and plants. Today it is still possible to find ruins of Danish homesteads, half hidden by the tall savannah grass and overgrown by the tropical rain forest.

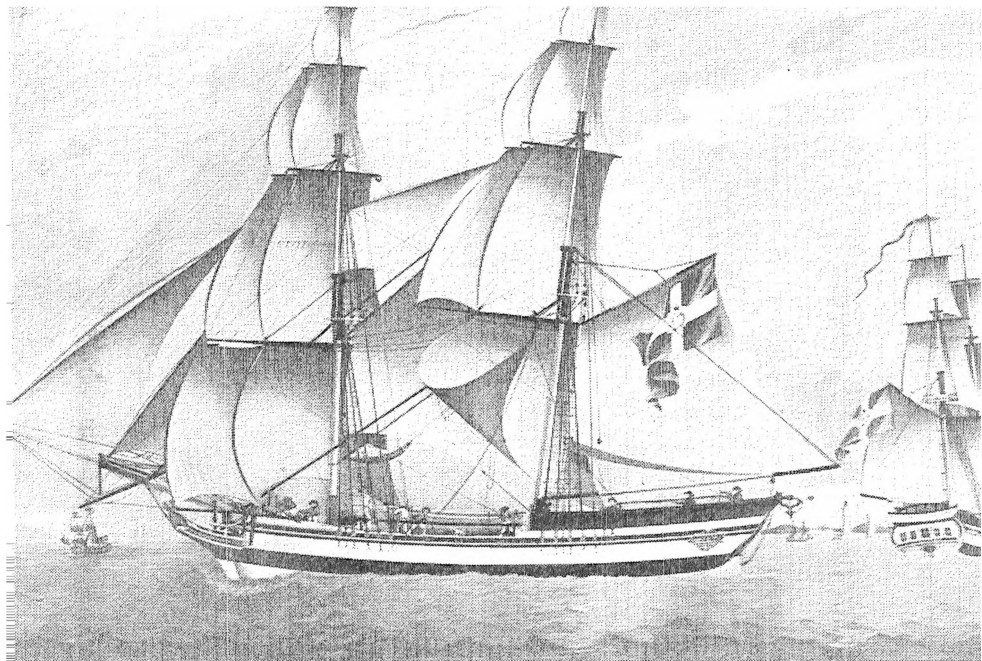
In the two hundred years the Danes occupied the Coast they had quite a lot to do with the local tribes. Sometimes they traded with them, at other times they were at war with them. Kwafu Akotoh II, the *nana* or king of the once mighty Akwamu tribe, includes amongst his "state treasures" a bunch of old rusty keys. They are the actual keys of Christiansborg which his ancestors captured when they took the fort by surprise in 1693. He also possesses an enormous sword of honour which the Danish king Frederik VI gave

one of his forefathers in 1826 in appreciation of his assistance in the bloody battle at Dodowa against the Ashantis. Today the Akwamu people live in the neighbourhood of the newly built Volta dam, which has created the world's largest artificial lake and provides the whole of Ghana with electricity.

An expedition into Ashanti country is a great experience. In the eighteenth and nineteenth centuries the Ashantis held power in the country and today still consider themselves the most important tribe in Ghana. Their capital is *Kumasi*, two hundred miles from Accra in the middle of the great tropical rain forest. The country is rich, not only in gold and bauxite but because the cultivation of Ghana's most important agricultural product, cocoa, is concentrated in this region. Ghana produces more than one third of all cocoa consumed in the world. In the *Ghana Cultural Centre* at Kumasi there is a museum which contains relics showing the high stage of culture the Ashanti reached. The Danes knew nothing of this. They just bought slaves from the warlike chiefs, and ship's owners in Copenhagen called one of their slave-ships the "King of Assianthe" in honour of the excellent goods they received. The museum contains a chief's house, with regalia, drums, musical instruments, ceremonial swords, gold ornaments etc. There is also a native village with mud huts and palaver place, a fetish house with drums, ritual cauldron and wooden sculptures, as well as weaver's, potter's, leather worker's and goldsmith's workshops.

Ghana has an extremely hot and humid climate and as yet very few tourists visit this fantastic country which has much to offer them. There are the green savannah, the mysterious forest, the palm-fringed beaches and their pounding surf which the fishermen elegantly ride in their painted dug-out canoes, as well as the many old forts built by Europeans. Chief among these must be mentioned the old Portuguese fort of *Elmina*, which was built in 1482, the first building to be erected by Europeans in the tropics, and *Cape Coast Castle*, the main English fort which was originally built by the Swedes in the 1650's and called Carolusborg. In addition to all this there are magnificent mountains with fertile vegetation and enormous views, and Lake Volta which we have mentioned above on which it is planned to begin regular sailings for tourists many hundreds of miles up country. Last but not least there is the fascinating life of the country, its picturesque villages, the sculpture of the Africans and their old popular traditions as revealed in their dancing and music, feasts and ceremonies.

At present there is an ambitious project afoot to establish a *West African Historical Museum and Documentation Centre* in Cape Coast Castle which will be devoted to European colonization of the coast from Senegal to Nigeria, trade, the slave traffic, and similar subjects. This project will without doubt lead to even closer contacts in cultural and scholarly fields between Ghana and the various European countries which have played a part in the history of the coast. This should be of particular interest to Denmark with its two-hundred years connexions with the people of the coast.



Brig „Harmonie“ af København, kaptajn Peter Chr. Fischer. Farvelagt tegning udført af Guiseppe Fedi omkr. 1804 under et af skibets ophold i Livorno. Handels- og Søfartsmuseet.

Brig "Harmonie" of Copenhagen, painted in Leghorn about 1804, attributed to Guiseppe Fedi.

MARITIME SMÅARTIKLER

„HARMONIE“ – KOFFARDISKIB OG KAPER

Fra familien Fischer Sørensen, København, har museet gennem arkivbestyrer D. Yde-Andersen, Nationalmuseet, modtaget to skibsportrætter, der begge forestiller det tomastede fartøj „Harmonie“, afmalet i to forskellige situationer, som fredeligt koffardiskib og som kaper. Det er vistnok et enestående tilfælde at to sådanne billeder er malet og endda bevaret.

„Harmonie“ blev bygget i 1791, og bilbrevet udstedt på St. Croix januar 1792. Drægtigheden var $42\frac{1}{2}$ commercelæster (1 clst. = ca. 2 tons). I året 1800 blev den købt af den københavnske reder, grosserer Fr. Bertelsen med interessenter, og dette partsrederi synes at eje skibet til 1812.

Mere betydningsfuld end rederen er i denne forbindelse skipperen Peter

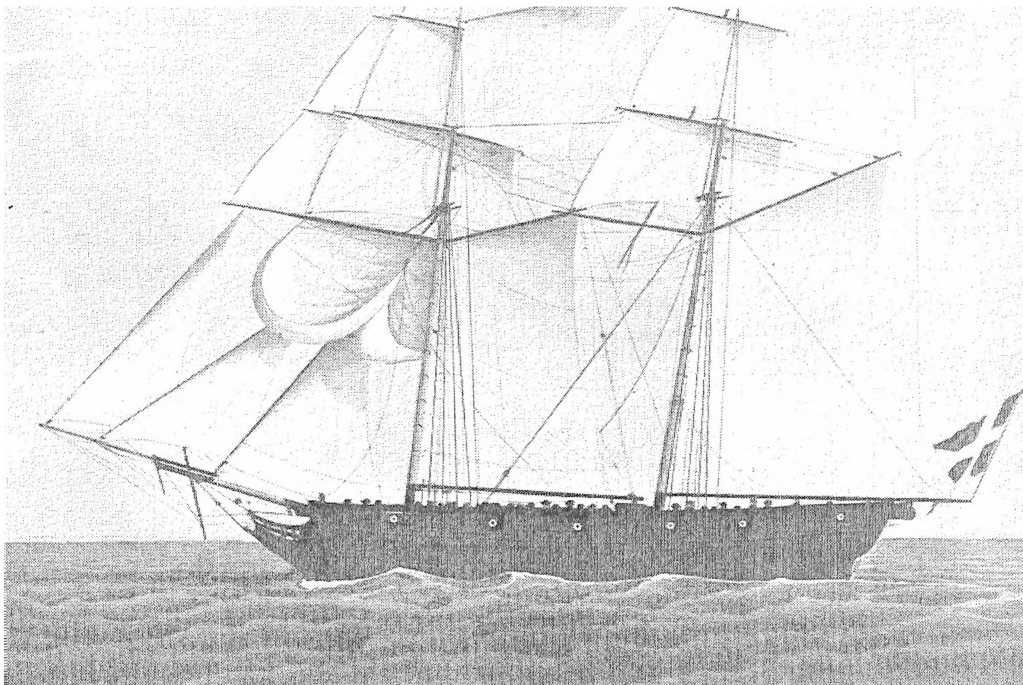
Chr. Fischer, der med en ganske kort afbrydelse fulgte „Harmonie“ gennem størstedelen af dens tilværelse, han som følte sig så nært knyttet til sit skib og var så stolt af det, at han to gange fik det afbildet, og skilderierne blev holdt i hævd af efterslægten indtil fjerde led. Peter Chr. Fischer var fra Als, født o. 1766. Efter at han i 1784 havde bestået eksamen i navigationens svære kunst, erhvervede han i 1790 borgerskab som skipper i København. Hans første skib var kuffen „Isle de Nord“ af København, og derefter førte han gennem en længere årrække, fra 1792 til 97, brigantinen „Jomfrue Ane Cathrine“, der bl. a. gik til Middelhavet. Et årstid var han skipper på en galease, før han i 1800 af grosserer Bertelsen blev betroet kommandoen på den nyerhvervede snaubrig „Harmonie“.

Gennem skibslisterne kan vi i store træk følge „Harmonie“ og dens kaptajn på koffardirejser til norske og svenske havne og videre efter ordre. I 1803 blev han fra Trondhjem dirigeret til Middelhavet, og også listerne fra de følgende år fortæller om langfarter fra København til Sydeuropa. I 1805 gik turen til St. Petersborg, herfra via Bergen til Barcelona. Vi har lov at gætte på at han har haft en ladning klipfisk med fra Norge til det katolske Spanien. Den sidst anløbne havn i Middelhavet var Livorno, hvor „Harmonie“ blandt andet stykgods indtog en fustage vin. På vejen hjem blev skibet „overfalden af stærk stormendes uvej“, og fik så mange styrtstøer over sig, at Fischer straks efter ankomsten til København ansøgte om at få den skete lækage på fustagen takseret. Selvom den stod vel nedstuvet i bunden af skibet, havde alligevel et bundbræt forskubbet sig.

I maj måned 1807 hører vi om en rejse til Amsterdam, men så er det forbi med de fredelige handelstogter. Englænderne har taget den danske flåde og har lammet koffardifarten. Fischer måtte som så mange andre arbejdsløse og fædrelandskærlige skipper ansøge kongen om kaperbrev for sit skib. I det i februar 1808 udstedte brev står Fischer som reder og en Chr. Fr. Møller som kaptajn. Han var alsinger som sin reder og havde det foregående år prøvet sin færdighed som kaperkaptajn på „Helleflynderen“. I 1808 havde man også erklæret Sverige krig, således at de svenske skibe tillige med de engelske var lovligt krigsbytte.

Inden „Harmonie“ lagde ud som kaper blev den forsynet med et dæksbatteri på 12 kanoner, 6 til det tunge og 6 til det lange skyts. Skansklædningen blev forhøjet og skroget tjæret sort. Med en besætning på 46 mand, der alle skulle være tilbørligt forsynet med håndvåben, har udrustningen været en dyr historie, når der yderligere skulle stilles kaution på 5000 rigsdaler for eventuel uberettiget forvoldt skade. Skibet fandtes dog ikke særlig tjenligt som kaper og solgtes ved auktion d. 30. september 1808. Det har nok ikke været tilstrækkeligt hurtigt selvom det var blevet skonnertrigget og forsynet med de mere manøvrerbare gaffelsejl. I mange tilfælde havde de helt små kaperfartøjer mere held med sig end de større skibe til at indhente den fjendtlige prise og undslippe i god behold, når fjenden viste sig at være for stærk.

Bertelsen og de andre medredere synes stadig at have haft interesser i skibet,



Samme skib, udrustet som kaperskonneret af København med kaptajn Fischer som reder, 1808. Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Handels- og Søfartsmuseet.

The same vessel as a privateer schooner, 1808, during the Napoleonic wars.

mens det et årstid ligger stille, før den norskfødte skipper Ole Hansen Aas i 1810 fører „Harmonie“ til Norge med korn, retur til Nyborg, og herfra atter til Norge. Herefter kom Fischer endnu et år til at føre sin „Harmonie“ på småfarer bl. a. til Fyn og til Norge. I 1813 gik Fischer i land, boede i sin lejlighed i Bredgade og virkede som „Reserve Ældste“ og medvirkende ved eksamen indtil han i 1823, 58 år gammel, døde af tyfus og blev begravet fra Garnisons kirke.

Efter 1812 havde „Harmonie“ en noget omskiftelig tilværelse. Den synes at være blevet solgt til Sverige i 1813, men købtes tilbage af rederiet Duntzfeldt og Co. I 1815 fik skonneren igen ny ejer, storskibsrederen Jacob Holm, og med Hendrick Nissen som skipper afgik den juli 1815 på sin formentlig sidste store rejse via Christiania til Livorno og videre efter ordre. Med samme skipper forliste „Harmonie“ i 1816.

Fra skib og skipper vil vi derefter rette opmærksomheden mod billederne og deres ophavsmænd. Portrættet af „Harmonie“ som koffardiskib er udateret og usigneret. Som baggrund har skibet en middelhavskyst, der kan genkendes

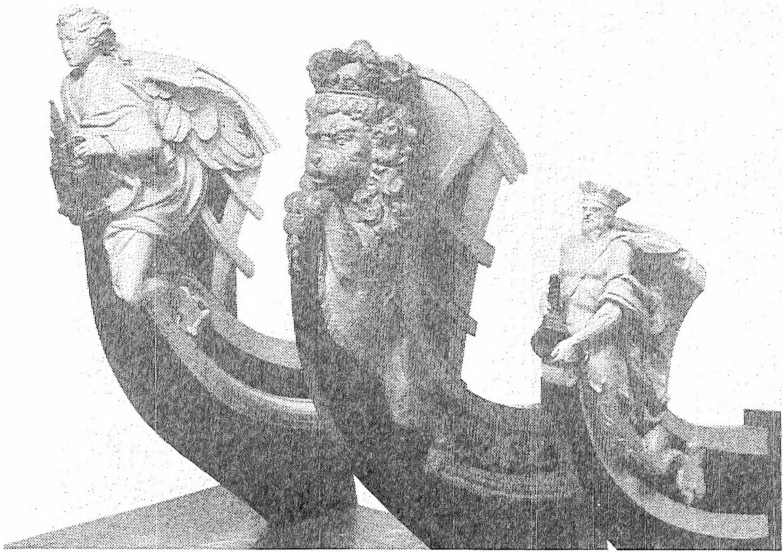
som havneindløbet ved Livorno. Nu ved vi fra den førnævnte assurancesag at skibet afgik fra Livorno i forsommeren 1804. Det er fristende at tænke sig at også billedet har oplevet „det stormendes uvejr“, men har ligget velforvaret i kaptajnens kahyt. Nu sejlede „Harmonie“ på Middelhavet også i 1803 og 1805, så dateringen kan kun omtrentligt anslås. Besætningen var på syv mand, skipper og styrmand, fire matroser og en dreng. De er alle kommet med på billedet ligesom skibshunden. Fischer står selv agter med kikkerten for øjet. En blank sort hat har han på hovedet som sine skibsfæller. Billedets malemåde forekommer os bekendt. Museet ejer et portræt af fregatten „Elisabeth Maria“ af Bergen tegnet i en lignende kulisser, ligesom enkeltheder i skrogets tegning og i sejlføringen er identiske. På begge billeder er storsejlets skødbarm opgivet. Bølgerne er gulbrune i det grønne, og begge steder ser vi det samme skib afbildet endnu en gang til højre i billedet, set fra agten. Også på „Elisabeth Maria“ optræder hunden midtskibs, og på dækshusets tag står endda en fugl der kunne ligne en and, måske en ud af skibets medbragte beholdning af fjerkræ. Et skibsportræt i privat eje afbildet i Holm-Petersens bog om skibsportrætmalere er dateret 1795 og signeret „Guiseppe Fedi, Livorno“. Anlæg og udførelse er ganske den samme som i de to førnævnte. Også her står kaptajnen med kikkerten for øjet mens skibsdrengen leger med hunden foran dækshuset, hvor fuglen står på taget. Det er almindeligt på denne tid at skibsportrættøren lægger vægt på at skildre mandskabet, mens skibshunden kun sjældent optræder. Også andre signerede og tilskrevne billeder af Fedi viser at det var et karakteristisk træk ved ham at medtage også de umælende medlemmer af besætningen.

Billedet af „Harmonie“ som kaper med splitflag og orlogsvimpel er tegnet af Jacob Petersen. Vi kender adskillige kaperportrætter med denne signatur. Jacob Petersen, der var født i Flensborg 1774 og havde ført skib i mange år, fik i 1807 selv kaperbrev, hvorefter han stod både som fører og reder for kaperen „Selskabet“ af København. Jacob Petersen skulle senere blive meget kendt som skibsportrættør. Hans største produktion i denne genre ligger i 1830'erne og 40'erne. Men skønt han samarbejdede med C. V. Eckersberg og i 1833 fik 3 billeder udstillet på Charlottenborg, var det som skibsfører han i 1855 blev begravet fra Holmens Kirke.

Hanne Poulsen

KGL. MAJESTÆTS MODELKAMMER 1670-1970

Længe før man lærte sig at forfærdige skibskonstruktionstegninger, har man kendt til at fremstille træmodeller, som man anvendte til at bygge skibe efter. Disse arbejdsmodeller var især *skrogmodeller*. Vi har fra 15-1600-tallet en række oplysninger om, at man i Danmark byggede orlogsskibe ved hjælp af sådanne. Men der blev samtidig også lavet modeller af nogle af de mest bemærkelsesværdige skibe, udskårne, malede og tilriggede, en fryd for øjet.



Orlogsmuseets samling af gallionsfigurmodeller er enestående. Den omfatter 48 stykker, udført i voks og træ i perioden 1711–1861. De blev modelleret af Holmens billedskærere til approbation af kongen, inden de rigtige figurer blev udført. Her ses figurerne til orlogsskibene „Øresund“ (1766) og „Fyen“ (1736) samt orlogsfregatten „Vildmanden“ (1754). – Fot. Lennart Larsen.

The Danish Naval Museum possesses 48 models of figureheads in wax and wood from the period 1711–1861, modelled by the sculptors for approval by the king. Here figures from the warships „Øresund“ (1766), „Fyen“ (1736) and „Vildmanden“ (1754).

Disse modeller kan man i moderne sprog kalde *museumsmodeller*. Christian IV havde på Frederiksborg slot en skibssal med en stor samling pragtfulde modeller, som desværre sammen med så meget andet forsvandt under svenskekrigen 1657–60.

Den eneste overlevende model fra før denne krig er Jacob Jensen Nordmands udskårne elfbensmodel af „Norske Løve“ (bygget 1654) på Rosenborg. I denne flotte men kuriøse model har vi typen *kunstkammermodel* repræsenteret. Selv om den nok forestiller et skib, er det dog uden tvivl især kunstfærdigheden i arbejdet, der har bevæget kongen til at opstille den i sit private museum, Kunstkammeret. Den må betragtes på baggrund af så mange andre udskæringsarbejder i det dyre elfeben.

En systematisk samling af arbejdsmodeller blev skabt, efter at Christian V d. 25. juni 1670 gav Admiralitetskollegiet ordre til at forfærdige en model, hvergang „noget capital (større) Orlogs Skib skal bygges“. Med føje kan man sige, at dermed var grundlaget for flådens modelsamling skabt. Det er 300-årsdagen for denne begivenhed, vort nuværende Orlogsmuseum fejrer i år.

Samlingen blev naturligt nok anbragt på Bremerholm, og et modelværksted blev oprettet. Ikke bare skibsmodeller, men også blokke, rappeter, skibsornamenter, kraner, pumper, muddermaskiner osv. blev fremstillet og anbragt i samlingen. Ved undervisningen i skibsbygning blev materialet demonstreret for eleverne.

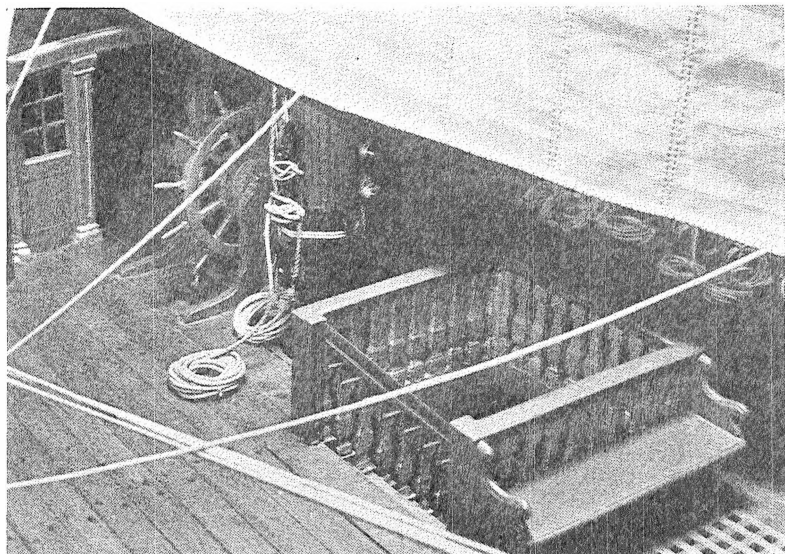
Efterhånden som man i 1700-tallet gik over til at fremstille og anvende konstruktionstegninger til skibsbygningen, fik samlingen mer og mer karakter af ikke blot at være en praktisk, men også historisk samling, som fastholdt erindringer om udviklingen inden for den danske orlogsflåde. Heri lå spirene til et moderne orlogsmuseum.

Hvor mange modeller samlingen har rummet ialt, er ikke til at angive med nøjagtighed. Ud fra registreringer op gennem tiden kan man se, at der af og til er blevet udsendt ramponerede modeller, mens en del af de smukkeste modeller overførtes til Kunstammeret, når kongen fandt behag i dem.

Det første store tab, samlingen led, var under Københavns ildebrand 1795, som netop udbrød på Bremerholm. Mindst 123 numre, deriblandt 51 skibsmodeller, gik tabt, og flere af de reddede måtte kasseres bagefter, da de var for medtagne. Uheldigvis var det de ældste og derfor de interessanteste modeller, som gik til. Tænk hvis man havde haft dem idag! Næste betydelige tab skete, da englænderne besatte Nyholm 1807; her drejede det sig om i hvert fald over 50 modeller. Endelig gik ved Christiansborg slots brand 1884 ialt 28 modeller, som var blevet overført til slottet, tabt.

Trods alt var der dog en del tilbage. Under 1800-tallets fattigdom var man alligevel stemt for helt at opgave modelsamlingen, men en kommission, der nedsattes 1860, besluttede dog heldigvis at bevare, hvad der måtte have historisk værdi. Man indrettede et spartansk lokale til samlingen i Spantelloftsbygningen på Holmen, hvor modellerne var opstillet uden montrere. Pladsen var yderst kneben, ikke mindst da samlingen stadig forøgedes. Men først i 1894 flyttede den over i en egen nybygning, hvor den havde til huse indtil 1940. Under den tyske besættelse blev den evakueret til Frederiksborg slot, men efter krigen var huset på Holmen blevet inddraget til andre formål, så den blev splittet op og udstationeret på forskellige kontorer o. lign. på Holmen.

Trods de katastrofale tab op igennem tiden omfattede samlingen dog 136 skibsmodeller, 38 gallions- og agterspejlsmodeller samt 73 detailmodeller og modeller af mekaniske indretninger, og den måtte stadig siges at være en af verdens fornemste og mest værdifulde modelsamlinger. Ikke mindst af kultur- og maritimhistoriske grunde måtte det derfor være en af efterkrigstidens mest



En af de mest bemærkelsesværdige af Orlogsmuseets mange værdifulde modeller af den af orlogsskibet „Fyen“ (1736), formentlig bygget af skibets konstruktør, fabrikmester D. Thurah personligt i skala 1:18. Billedet viser et interiør fra dækket foran for kahytten med minutøst udførte detaljer. –

Fot. Orlogsmuseet.

*Deck interior of a model of the warship „Fyen“ (1736)
in the Danish Naval Museum.*

påtrængende museums-mæssige opgaver at bevare denne samling intakt og skabe en værdig museumsbygning til den. Desværre er det gået noget trent med denne side af sagen, og spørgsmålet er ikke løst tilfredsstillende endnu.

Med viceadmiral, dr. phil. A. H. Vedel som formand oprettedes i 1957 Orlogsmuseets komité med henblik på at skabe det orlogsmuseum, som Danmark i lighed med andre søfarende stater forlængst burde have haft. Man lejede lokalerne over hvælvingerne i St. Nikolaj kirkebygning i København og kunne i 1958 åbne Orlogsmuseet her. Sjælen i dette foretagende var Bredo Munthe Morgenstjerne, der da også blev det nye museums direktør. Selv om der kun var plads til at vise et udvalg af de mange pragtfulde genstande, var det dog en appetitvækker, som for første gang gav almenheden mulighed for at få et indtryk af samlingens skatte.

Udstillingen i Nikolaj kirke er kun tænkt som en overgangsforanstaltning. Målet er et rigtigt orlogsmuseum, som værdigt kan indtage sin plads ved siden af udlandets orlogsmuseer. Man må beklage, at det er gået overmåde

langsomt med at realisere ønsker og planer, først og fremmest af økonomiske grunde. Selv om der fra privat side er ofret betydelige summer, har staten forsigtigt holdt sig tilbage, skønt det er en samling, der ret beset tilhører den selv, og som nok må siges at være enestående, også målt med en international målestok. Selv om danskerne er et fredelskende folk i vore dage og ikke har speciel interesse i krigerske begivenheder, må man forstå, at det her ikke drejer sig om militarisme, men om historie, kulturhistorie og søfart.

Billigvis bør det nævnes, at museet, der hører ind under Kulturministeriet, i 1969 blev optaget på finansloven, dog foreløbig kun med et mindre beløb.

Den museumsbygning, man håber på at kunne rejse i en overskuelig tid, er planlagt til at skulle ligge på Nivågårds grund i Nordsjælland. Arkitekttegningerne og byggeplanerne ligger færdige, og det kan forhåbentlig kun blive et tidsspørgsmål, når pengene til bygningen kan rejses. Samtidig skal der helst blive midler ikke blot til den daglige drift, men også til videnskabelig forskning, registreringsarbejder og alt det andet som hører til et moderne museums opgaver idag, og som allerede er i god gang trods de små midler.

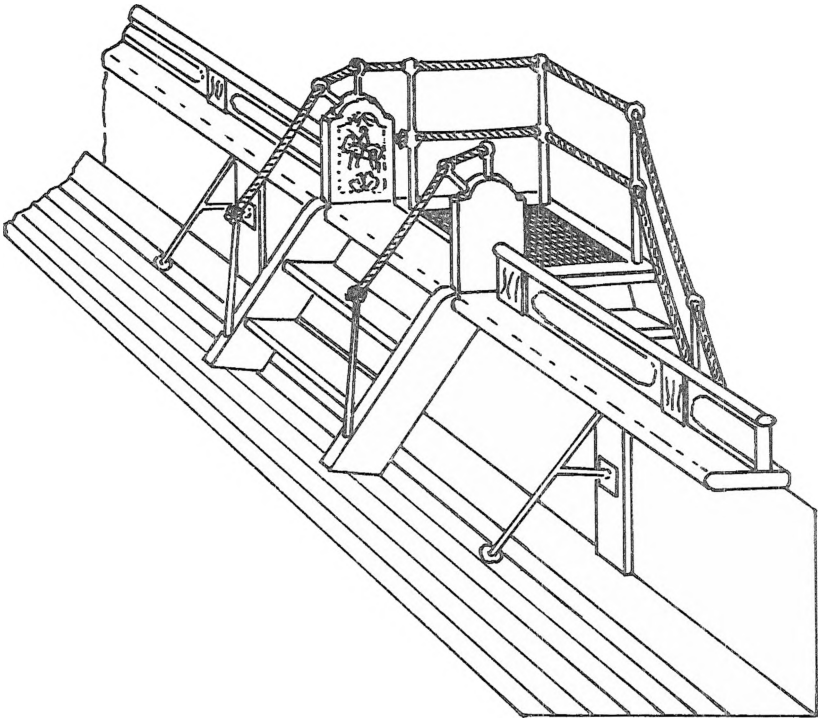
Samlingerne, som man nu kan se dem i Nikolaj kirke, giver ikke alene oplysninger om tidligere tiders orlogsfart, søslag, skibsartilleri, uniformer m. v., men også om skibskonstruktion, skibsornamentering, navigation og søfart og om livet ombord. Enhver kan nyde de fine og nøjagtige skibsmodeller, glæde sig over de maleriske gallionsfigurer og modellerne deraf, få et indblik i detaljer af rig og aptering, og i det hele taget opleve vigtige kapitler af Danmarks brogede historie.

Selv om Handels- og Søfartsmuseets arbejdsområde er den danske handelsmarine, har det dog, på grund af orlogsfådens betydning for handelssøfarten, mange fælles berøringspunkter med Orlogsmuseet og har altid haft et godt samarbejde med det. For mange år siden fik det deponeret flere 1700-tals modeller fra Den historiske Modellsamling, og til gengæld har det som lån overladt Orlogsmuseet en del billeder af orlogsskibe m. m. fra dets samlinger. Det må også nævnes, at medlemmerne af de to museers venneskaber har gratis adgang til hinandens udstillinger.

Den tanke at slutte de to museer sammen til et dansk handelssøfarts- og orlogsmuseum har tidligere ofte været fremsat og drøftet. I udenlandske søfartsmuseer, som f. eks. i Stockholm, Paris og London, er orlogs- og handelsmarinen som bekendt samlet. Ideen er dog aldrig blevet realiseret, bl. a. af den grund, at der derved ville skabes et mammutmuseum, som det ville være svært at anbringe, og som ville trætte publikum.

Det er ganske naturligt, at Handels- og Søfartsmuseet med kollegial interesse følger Orlogsmuseets fremtidige udvikling, og at det gratulerer til det enestående 300-års jubilæum.

Henning Henningsen

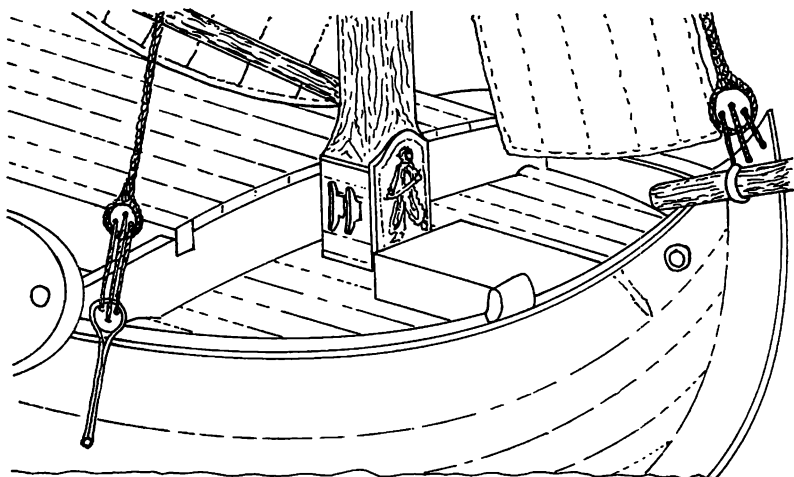


Ovenstående skematiske skitse viser hvordan falderebsbrætterne parvis var anbragt på de engelske teclippere. Rentegnet af konservator Chr. Nielsen.

Schematic sketch showing how the gangwayplanks were placed onboard the English tea-clippers of the 19th century.

DEN BABYLONISKE SKØGE – FALDEREBSBRÆT ELLER MASTEPLADE?

Den babyloniske skøge på det store dyr er motivet på en udskåren og bemalt tavle af egetræ, der i mange år har været udstillet i Dansk Folkemuseum. I litteraturen har tavlen optrådt som et oplysende eksempel på folkekunstens anvendelse af forlæg. I dette tilfælde kendes det oprindelige forbillede som en illustration til Johannes Åbenbaring, kapitel 17, i Christian III's bibel fra 1550. Der er dog gået så lang tid mellem træsnittets tilblivelse og udførelsen af det lille stykke snitværk at dragttypen er gået i glemmebogen og detaljer derfor mistolket.



Her er en udskåret og bemalet tavle anbragt foran masten på et lille nederlandsk lastfartøj. Skitse efter illustration i G. E. C. Crone: *Nederlandsche Jachten, Binnenschepen ... 1650-1900*. Amsterdam 1926. – Udført af konservator Chr. Nielsen.

Placing of a mastplate in front of a mast onboard a small Dutch craft, ca. 1800.

Tavlen har øjensynlig været beregnet til udendørs brug, skæringen er grov og stafferingen meget summarisk. Hav og himmel er som det halvrunde inskriptionsfelt overstrøget med gråblå maling, hvortil en jernrød farvelægning af dyret med de seks synlige hoveder og kvindens dragt danner en virkningsfuld kontrast. Rester af forgyldning er tilbage på bogstaverne og på kvindens krone, kjortelærmer og på det rigsæble hun holder i hånden. På de afslidte steder ses overalt en underliggende blå farve. Hidtil har det dog ikke været muligt at fremsætte underbyggede hypoteser om pladens anvendelse. Malingen dækker også kanterne og intet tyder på at der oprindeligt har været tale

→
„Den babyloniske skøge på det store dyr“ er motivet på en udskåret og bemalet trætavle på Dansk Folkemuseum. I artiklen drøftes anvendelsen af dette enestående stykke hvis mål er 41 × 28 cm. Mus. nr. J 1040. – Nat. mus. foto.

„The Babylonian harlot on the beast“ from the *Apocalypse* is the motive on a carved and painted plank in the Danish Folk Museum. Possibly a gangway-plank or a mastplate.



om en indsat fylding. Gennem pladen er stukket fire trænagler, to foroven og to forneden, noget tilfældigt anbragt.

I den maritime litteratur er der især inden for det sidste tiår publiceret nogle tavler af et tilsvarende udseende, firkantede med en halvrund afslutning foroven. Der synes herefter at være tale om to traditioner, en engelsk og en nederlandsk, for hver sin brug af tilsyneladende ret ensartede ornamenterede tavler.

I det rigt illustrerede samleværk, „Kunstgeschichte der Seefahrt“, 1966 (red. Hans Jürgen Hansen), er afsnittet om billedskæring i skibsbyggeriet skrevet af tre engelske forfattere. Blandt afbildningerne er fire udskårne tavler, heraf to firkantede med halvrund afslutning foroven. Den ene med en blomsterkurv bærer årstallet 1696. Den anden, smykket med Neptun med fork og to fyrige havheste, er dateret til 1700 årene. Alle fire tavler tolkes efter engelsk tradition som de falderebsbrætter „der til begge sider flankerer det øverste af falderebet og som foruden rent ornamentale udskæringer ofte viser bibelske fremstillinger“.

Denne anvendelse kan illustreres ved en skitse af falderebstrappen på en engelsk teclipper fra midten af 1800 årene.

En anden benyttelse af sådanne udskårne plader omtaler lederen af søfartsmuseet i Antwerpen, Jules van Beylen, i en meget læseværdig artikel i „Neerlands Volksleven“ 1963, nr. 3. På de fartøjer der sejlede på de indre nederlandske farvande, blev en udskåren og bemalet tavle anbragt på forsiden af masten på den kraftige basis. Van Beylen siger om dekorationen på tavlerne, at de oftest var smykkede med allegoriske fremstillinger og figurer med forbindelse til skibsnavnet. Mellem de afbildede mastetavler, der er af samme type og størrelse som vor tavle, optræder den førnævnte tavle med Neptun; her er den dateret til o. 1800 og anføres som masteplade på jagten „Neptunus“, hjemmehørende i Antwerpen. I et hollandsk værk fra 1926 om de indre nederlandske farvandes skibstyper, vises mastepladens anbringelse foran på mastebasen på en såkaldt bojert, et enmastet, bredbuget fartøj.

I det foreliggende tilfælde står vi med en udskåren og bemalet tavle, hvis inskription viser at den er dansk. Den er kommet til museet fra Bornholm, en ø hvis materielle kultur har modtaget mange tilskud gennem skibsfart og strandinger. Hvor pladen har været fæstnet ved sine nagler får stå hen, måske har det været til en mast. Desværre ved vi så lidt om de små danske lastfartøjer i 1700 årene og i begyndelsen af 1800 årene. Derfor har vi nu publiceret tavlen og fremlægger det udenlandske, så indbyrdes modstridende, traditionsstof i håb om at nogle af vore læsere enten kan fortælle om eksistensen af et tilsvarende dansk stykke eller har set det anvendt på danske eller fremmede skibe.

Hanne Poulsen

MUSEETS PROTEKTOR

Hans Majestæt Kong Frederik IX

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM*, K., formand

Direktør J. A. KØRBING*, K¹., DM., næstformand

Skibsreder O. AMSINCK, R¹.

Kommandørkaptajn ERIK BORG, R¹.

Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN

Direktør, dr. techn. h.c. H. P. CHRISTENSEN, S. K., DM.

Overlærer E. GETHER SØRENSEN

Rigsantikvar, professor, dr. phil. P. V. GLOB*

Direktør, cand. jur. K. H. OLDENDOW, K., DM.

Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.

Direktør SVEND STORM-JØRGENSEN, R¹.

Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, K.

Skibsreder A. E. SØRENSEN, R¹.

Kontorchef TAGE G. SØRENSEN*

Komiteens sekretær:

Ekspeditionssekretær i Handelsministeriet, cand. jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale:

Museets leder: Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KJEM

Museumsinspektører: Dr. phil. HENNING HENNINGSEN

Mag. art. fru HANNE POULSEN

Konservator: CHR. NIELSEN

Skibsteknisk konsulent:

Museumsinspektør, cand. polyt. OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Sekretær: FRU JOHNNA HENDRIKSEN

Arkivassistent: FRU ELISABETH HENNINGSEN

Assistent: FRU ELLEN BRANNEN

Kustoder: SVEN JOHANNESSEN og

HANS HENNING JØRGENSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR
REGNSKABSÅRET 1969-70

TIL MUSEETS ostindiske afdeling er ved køb indgået en tallerken af det lintrupske stel udført i 1741 for superkargo Christen Lintrup. Han var født i 1703 og kom ud som underassistent med orlogsskibet „Kronprins Christian“s rejse til Kina i 1730-32, der som bekendt medførte dannelsen af Asiatisk Kompagni. Han blev overassistent i kompagniet 1733, var superkargo 1736-41 og udtrådte derefter af kompagniets tjeneste som en meget velhavende mand, købte godset Gjorslev på Stevns og erhvervede sig en grund i det nuværende Bredgade, hvor han i 1751 med Eigtved og I. C. Conradi som arkitekt og muremester og med Jacob Fortling som mester for det skulpturelle arbejde lod opføre et fornemt palæ bygget af kridtstensblokke fra Stevns. Palæet ligger der stadig og er i vore dage kendt som residens for den britiske ambassade. Lintrup blev i 1756 adlet Lindenchrone og er både ved gods, palæ og adelskab udtryk for de enorme økonomiske muligheder, der lå i kinahandelen. I sin regnskabsbog noterede Lintrup i Kanton 1741: „accorderet med Taquoa om efterfølgende Porcelain, hvorpaa mit Navn, efter det Mønster som ham er leveret, paa hvid og fiint blaae Porcelain vorder tegned“.

Museets samling af skipperskeer er forøget dels ved gave, dels ved køb. Museet foretager en registrering, fra hvilke østersøbyer sådanne skeer stammer, for at få overblik over disse kaptajnsgavers udbredelse. Ved hjælp af en artikel i „Skalk“ og andre i norske årbøger og blade er kendskabet hertil blevet betydeligt udvidet. Ved køb er erhvervet et par blyantstegninger af C. Fr. Sørensen, nogle andre kunstneriske fremstillinger med maritime motiver samt et par skibskister.

Ved gave er tilgået en betydelig tilvækst både til genstandssamlingen, fotosamlingen og arkivet samt biblioteket. Museet takker giverne for deres interesse, ligesom der skal rettes en tak til de firmaer og institutioner, som gennem kontante tilskud har støttet museets arbejde. I forbindelse med museets regnskab er givet en specifikation af disse pengeydelse.

Som hidtil er der sket udlån fra museets bibliotek gennem Statens Bibliotekstilsyn eller direkte til lånere, som er museet bekendt. Der er ligeledes som hidtil indgået et stort antal skriftlige forespørgsler om søhistoriske emner, som er besvaret ved hjælp af museets samlinger, arkiv og bibliotek. Nogle stud. mag.'er har anvendt materiale i museet til brug for deres eksamensstudium som „monumenter“, og de studerende i maritim etnologi har aflagt studiebesøg i museet. En række personer, bl. a. medlemmer af „Skibshistorisk Forening,“ har drevet studier i arkiv og fotosamling.

Museet har fra en dansk skoleelev fået indleveret en engelsk flaskepost, som han havde fundet på Nordsjællands kyst. Den var underskrevet af to engelske værnepligtige, hvis adresse var nødtørfigt angivet. Museet gik ind i spøgen og svarede på elevens vegne, og der opnåedes kontakt med den ene af underskriverne.

En samling opmålingstegninger af Limfjords-fartøjer er leveret til Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. I april 1969 var et større antal farvelagte tegninger med ældre grønlandske koloniprojekter udlånt til Lyngby kommune til anvendelse i en udstilling på Sophienholm, hvor ligeledes den af kongeparret deponerede kajak og konebåd var udstillet i kortere tid. En række videnskabsmænd fra andre lande har aflagt studiebesøg i museet. Af andre besøg skal nævnes to repræsentanter for russiske søfolk og havnearbejdere, Leonid Lipatov og Aleksej Sedykh med Galina Savtjenkova som tolk, der sammen med repræsentanter for Sømændenes Forbund i Danmark besøgte museet 6. november 1969.

Af arbejder i museet skal nævnes forskellige opstillingsarbejder, bl. a. en montre til den ovennævnte kajak og konebåd, deponeret af kongeparret. Som i tidligere år har museet haft god hjælp af en

gruppe civile værnepligtige. Museet har rettet henvendelse til Helsingør fælleslærerråd for at få udarbejdet opgavesæt for forskellige klassetrin med udnyttelse af museets samlinger i den daglige undervisning. Henvendelsen blev med stor interesse imødekommet, og der er nu udarbejdet sådanne opgaver såvel til elevens som lærerens brug. Museet håber, at de i de kommende år vil blive anvendt i de danske skolers undervisning. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner har i lighed med det foregående år skænket museet farvepostkort af forskellige af museets genstande. De er nu til salg i museets lokaler samt i kortsalget i Kronværksporten.

Efter sin afgang fra sin embedsvirksomhed er kontorchef Erik Høgstrøm fratrådt som repræsentant for boligministeriet i museets komité. I stedet er indtrådt kontorchef Tage Sørensen. Endvidere har skibsreder A. Mærsk McKinney Møller ønsket at fratræde komiteen, ligesom borgmester Sigurd Schytz efter sidste kommunevalg er fratrådt som repræsentant for Helsingør kommune. Museet takker de herrer for godt samarbejde, og for deres aktive interesse for museets arbejde og dets økonomi. I skibsrederens sted er indtrådt direktør Svend Storm-Jørgensen. Som Helsingør kommunes repræsentant er indvalgt overlærer E. Gether Sørensen. I stedet for afdøde skibsreder Erik B. Kromann er indvalgt skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg.

1. april 1969 kunne museumsdirektør Klem fejre 40 års jubilæum som museets chef. Efter regnskabsårets udløb er mag. art. fru Hanne Poulsen fra 1. juni 1970 tiltrådt som inspektør ved museet.

Museumsbesøget 1969-70 var 67.113.

GAVELISTE 1969-70

Modeller

Skibsreder Jørgen Carl (S/S „Hans P. Carl“), Fejø Sogns menighedsråd (kirkeskib, som har været ophængt i Fejø kirke), maskinchef P. Hass, Esbjerg (to flaskeskibsmodeller).

Skibsbilleder m. m.

Testamentarisk gave fra kaptajn Fr. Matzen, Sønderborg (kinesermaleri: engelsk fuldskib „Summer Cloud“; en samling kobberstukne plancher fra en fransk marineordbog „Marine“), fru Ellen Lund, Hellerup (maleri af skonerterten „Anna“ af Rønne (?)), fru Jenny Fischer-Sørensen, København (farv. tegn.: snaubrig „Harmonie“ af København, kaptajn Peter Christian Fisker; farv.tegn. af Jacob Petersen: samme fartøj ombygget til kaperen „Harmonie“ af København).

Konstruktionstegninger, tryksager, manuskripter og andre arkivalier

Arktisk Institut, skibskonstruktør Otto Benzon, ingeniør R. Bredegaard, Aarhus, boghandler Knud Brinch-Fischer, Esbjerg, Forlaget „Dracko“, Dragør, Foreningen til Søfartens Fremme, Hærens Arkiv, restauratør Chr. Jahn, Odense, professor, dr. med. Viggo A. Jensen, Aarhus, distriktsingeniør C. Ringe Jørgensen, Helsingør, kontorchef Holger Jørgensen, civilingeniør A. M. Kisling, Hillerød, skibsfører E. Kjeldsen, Kalundborg, Det kgl. Biblioteks Kort- og billedsamling, Kongelige Grønlandske Handel, Landsarkivet for Sjælland, Erland Salting Larsen, Lumsås, overdyrlæge Svend Larsen, Skive, kaptajn Fr. Matzen, Sønderborg, Mr. K. Mullertz, Devonport, New Zealand, maskinmester A. Rod Nielsen, Herlev, maskinmester Carl Nielsen, Herlev, Egon Olsen, Helsingør, komponist Georg Parler, Espergærde, tøndelægger Hans Pedersen, Sønderho, maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje, Holger Munchaus Petersen, byarkivar S. K. Petersen, Helsingør, Arne Poulsen, Brøndbyøster, Vandbygningsvæsenets distriktskontor i Helsingør samt lrs. Aage Vejer-slev, Køge.

Diverse

Fru Dorthea Gylling (kompas af fabrikat John Smith, London, samt opgavebog fra navigationsskolen i Flensborg 1857), fru kaptajn F. Matzen, Sønderborg (to skipperkeer af sølv samt sølvaskebæger; malerier med portrætter af kaptajn Boysen og hustru samt portræt af kadet George Wright), C. H. Gottfr. Schmidt, Köln (to seglaftryk fra familien Harders rederier på Femern), Kongelig Grønlandske Handel (førstedagskuverter), konservator Arne Emil Christensen jr., Oslo (gnidebilleder af skibsristeringer fra Sæby kirke), Svend Mylner, Charlotte Amalie, St. Thomas (to kunstsmedede jernnøgler fra Dansk Vestindien), samt Danmarks-Samfundet (Dannebrog med Fr. VII's monogram).

Fotografier

A/S Burmeister & Wain, Giesela og Peter Fjeldrad, Foreningen til Søfartens Fremme, Frederikshavns Værft og Flydedok A/S, overlærer K. V. Fredfeldt,

C. H. Gottfr. Harder, Köln, Rechtsanwalt, Dr. Hugo Krohn, Kiel, H. Lykstoft, W. A. Reklame Marketing, kaptajn F. Matzen, Sønderborg, korrespondent Viggo Meilvang, Herlev, Naskov Skibsværft A/S, bibliotekar, mag. art. Bjørn Ochsner, Odense Staalskibsværft A/S, Egon Olsen, Helsingør, Holger Munchaus Petersen, byarkivar S. K. Petersen, Helsingør, Arne Poulsen, Brøndbyøster, Det Østasiatiske Kompagni A/S, Aalborg Værft A/S og Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S.

Boggaver

Sven Bech, skibskonstruktør Otto Benzon, H. M. Bergs Forlag, dr. ekon. K. B. Bjerling, Halmstad, første intendent Carl Olof Cederlund, Stockholm, konservator Arne Emil Christensen jr., Oslo, museumsinspektør, lektor Niels A. Christiansen, Roskilde, museumsinspektør, civilingeniør O. Crumlin-Pedersen, Roskilde, Danmarks Rederiforening, Dansk Folkemindesamling, fru Ebba Eigaard, museumsinspektør Palle Friis, Hjørring, Handelsministeriet, professor Erik Hemmingsen, Syracuse, U.S.A., Hälsingborgs Museum, Carl J. Högstedt, New York, Hørsholm Egns Museum, S. W. Jones, Oxford, Museumsreferent Heinz Krüger, Kiel, Kulturen, Lund, Kunstindustrimuseet, Køge Museum, overdyrlæge Svend Larsen, Skive, fyrdirektør, kommandørkaptajn A. Legind, Dick Luiting, Bergen, Holland, kontorchef Kaj Lund, kaptajn F. Matzen, Sønderborg, museumsinspektør G. Nellemann, Brede, Norske Veritas, Nylands Tryckeri A/B, Helsingfors, Næstved Museum, professor, dr. phil. Georg Nørregaard, Odense Bys Museer, Odense Staalskibsværft A/S, Redarnas Ömsesidiga Forsäkringsbolag, Marichamn, Sandefjords Bymuseum, Sandefjord, Norge, Schleswig-Holsteinisches Landesmuseum, Slesvig, museumsinspektør, mag. art. Sigvard Skov, Kolding, Svendborg Bibliotek, Förlags AB Västra Sverige, Göteborg.

Hvor adressen i ovennævnte lister ikke er angivet, er hjemstedet København.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1969–31. MARTS 1970

Indtægter

Indtægt ved forevisning	114.824	
Statens tilskud	359.000	
Private bidrag ifølge specifikation	82.642	
Renter	704	
Salg af Søhistoriske Skrifter m. v.	4.461	
	561.631	Kr. 561.631

Udgifter

Administration og drift:

Lønninger, honorarer m. m.	406.412	
Rengøring	29.992	
Opvarmning	1.500	
Kontorhold og diverse udgifter	27.722	
Kørsel og transport	2.118	
Assurance, ATP, sygeløn	7.256	475.000
	475.000	

Museets samlinger:

Nyerhvervelser og opstillinger	15.099	
--	--------	--

Overskud	71.532	
	561.631	Kr. 561.631

Specifikation af private bidrag i 1969/70

BP Olie-Kompagniet A/S	2.500
Danmarks Rederiforening	5.000
De Danske Sukkerfabrikker	400
Den Danske Landmandsbank A/S	2.500
Dansk Esso Fond	3.000
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab	2.000
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	5.000
Handels- og Søfartsmuseets Venner (gaver)	13.642
Helsingør kommune	4.500
J. C. Hempels Legatfond	1.000
Rederiet Holm & Wonsild	500
Kjøbenhavns Handelsbank A/S	2.500
Rhederi M. Jebsen	200
Kraks Legat	5.000
Rederiet J. Lauritzen	5.000
Rederiet A. P. Møller	15.000
Privatbanken i København A/S	2.500
Dampskibsaktieselskabet Progress	1.000
Store Nordiske Telegraf-Selskab	200
Rederiet A. E. Sørensen	200
Skibsreder Hans Svenningsen	500
Dampskibsselskabet Torm	2.000
Kryolitselskabet Øresund A/S	1.000
Det Østasiatiske Kompagni A/S	7.500
	<hr/>
	Kr. 82.642

De efter 1. april 1970 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1970

*Aktiver**Samlingen:*

Saldo pr. 1. april 1969	2.254.187	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1969/ 1970	15.099	
Modtagne genstande m. m. i 1969/1970 . .	18.430	2.287.716
		<hr/>

Likvide midler:

Kassebeholdning	492	
Landmandsbanken	32.013	32.505
		<hr/>

Udestående fordringer 78.249

Beholdning af kataloger og bøger 59.800

Kr. 2.458.270

*Passiver**Diverse kreditorer:*

Kildeskat	2.063	
Omkostninger	2.200	4.263
		<hr/>

<i>Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifterne endnu ikke er afholdt</i>		22.000
--	--	--------

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. april 1969	2.326.946	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1969/ 1970	15.099	
Modtagne genstande m. m. i 1969/1970 . .	18.430	
Overskud	71.532	2.432.007
		<hr/>
	Kr.	2.458.270
		<hr/>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret.

København, den 29. maj 1970

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

Tegn venligst nye medlemmer –

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. – Indmeldelse modtages på museet (tlf. (03) 21 06 85). – Selskabets girokonto 5 90 00.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Gratis adgang til Orlogsmuseet i Nikolaj kirke, Kbh. Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger minimumskontingenten.

Medlemmerne kan for betydeligt nedsat pris købe de af museet udgivne Søhistoriske skrifter (se omslagets tredie side), samt ældre årbøger, 1943–56 pr. stk. kr. 4.25, 1957–60 pr. stk. 6.25, 1961–63 pr. stk. kr. 8.75, 1967–69 kr. 11.50. Alle priser inkl. moms. Årbog 1942 og 1964–66 er udsolgt. Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet.

Minimumskontingenter:

Årsmedlemmer kr. 25.– årligt for personer, kr. 150.– for institutioner eller firmaer.

Personer kan blive livsvarige medlemmer for et minimumsbeløb af kr. 300.– én gang for alle.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BERETNING FOR

1969-70

SELSKABETS GENERALFORSAMLING afholdtes mandag den 24. august 1970 kl. 16 i Kongens Kammer på Kronborg slot. Ca. 60 medlemmer var mødt.

Formanden, afdelingschef Worm, bød velkommen. Den udsete dirigent havde meldt forfald, og formanden påtog sig derfor med forsamlingens tilslutning dirigenthvervet.

I sin beretning udtalte formanden, at venneskabets formål som bekendt var at hjælpe museet især ved at skænke gaver. I årenes løb har man skænket genstande af stor værdi. I år er gaverne af en anden art. På generalforsamlingen blev der fra medlemmers side fremsat ønske om udførelse og forhandling af souvenirs. Efter museets ønske blev der derfor af Grønlunds forlag udført en samling farvepostkort af genstande i museet. Farvepostkortene var i to serier à 6 stkr., ligesom der var fremstillet 4 serier colourslides ialt 24 stkr. Eksemplarer af såvel postkort som slides var fremlagt i mødelokalet.

Museets drift er museets komite ansvarlig for. Det tager venneskabet sig ikke af, men det omfatter naturligvis museets arbejde med stor interesse. Man har med opmærksomhed fulgt, at skoleklasser, studiekredse, efterskoler og lejrskoleklasser har benyttet museets samlinger. En virkelig udnyttelse af stoffet kræver imidlertid et pædagogisk forarbejde. På museets initiativ er af Helsingør fælleslærerråd udarbejdet et sæt på 10-12 opgaver, udformet så fleksibelt, at de kan benyttes såvel af realklasser som af HF og folkeskolens almindelige klasser. Formanden rettede en tak til udvalget, især over-

lærer Bering Jacobsen og lærer Flemming Hjorth; sidstnævnte havde i sommer holdt eksamen i sin 10. klasse i museets lokaler. Der rettedes også en tak til redaktør Eyvind Rafn for inspiration til arbejdet. For få dage siden blev afholdt et møde på museets kontor med en rektor for en af omegnens gymnasieskoler samt skolens historielærere. Det trykte opgavemateriale skal samles i springbind, så den enkelte lærer kan udtage eller supplere materialet. Opgaverne indeholder også det suppleringsstof, som lærerne har brug for.

Formanden nævnte, at fru Hanne Poulsen fra Nationalmuseet pr. 1. juni var blevet ansat som museumsinspektør, og at man var meget glad for, at denne nyansættelse havde kunnet finde sted.

Veneselskabet kunne notere en tilgang på 68 nyindmeldelser og en afgang på 36 ved udmeldelse eller dødsfald. Formanden bemærkede i denne forbindelse, at man ikke har planer om en større akkvisitionsvirksomhed for at skaffe nye medlemmer. En sådan øget aktivitet for at skaffe større tilgang ville kræve et udbygget administrationsapparat og i det hele taget var det vel et spørgsmål, om det var gunstigt for et selskab som dette at virke ved akkvisitor.

I diskussionen om beretningen fremførte arbejdsformidler Georg Frincke, at han fandt beretningen god og langt mere optimistisk end den, som blev aflagt for to år siden. Han interesserede sig for museets anliggender og beklagede derfor, at han ikke havde haft lejlighed til at kontakte formanden. Skolearbejdet måtte for museet være noget væsentligt, og han håbede derfor, at kommunelærer Flemming Hjorth, der var tilstede, ville udtale sig om dette. Frincke takkede for postkortene, hvis tekst efter hans opfattelse burde have været fyldigere.

Flemming Hjorth gjorde derfor nærmere rede for skolearbejdet. Den første aftale var truffet på et møde mellem direktør Klem og Bering Jacobsen. Hjorth kendte ikke museet på forhånd. Han havde selv som elev ved museumsbesøg følt, at der manglede sammenhæng mellem udstillingerne og skolens undervisning. Han havde haft en 10. klasse i syv timer fordelt over 2 måneder mod de sædvanlige to, havde kunnet jagttage skolebørnene under arbejdet, og man havde afholdt

eksamen i de rum, hvori eleverne havde speciale. Museets vejleder fandt han udmærket, hvis man var nogenlunde orienteret på forhånd. De skoler, der lå længere væk, havde imidlertid ikke mulighed for at opholde sig så mange timer i samlingerne, og derfor var opgaverne udarbejdet således, at klasserne i forvejen kunne orientere sig.

Lærer Ulf Brammer spurgte, om eleverne kunne få museumsgenstandene i hånden, og redaktør Rafn ville gerne have oplyst, om der var adgang til håndbøger; hr. Hjorth repræsenterer Helsingør, er der tale om kontakter inden for amtet?

Hjorth fandt det rimeligt, at skolerne havde Handels- og Søfartsmuseets udgivne skrifter stående i enkeltteksemplarer eller i klassesæt. Med hensyn til Øresundstolden måtte Hjorth f. eks. stille sine egne og museets bøger til rådighed.

Karen Klem udtalte, at det på Søfartsmuseet ikke er så aktuelt at have genstandene i hånden som på et arkæologisk museum. Lærer Ulf Brammer ønskede museets samlinger udvidet med f. eks. et dæks-hus fra et sejlskib eller det nederste af en mast med tovværk. Genstande af sekundær værdi måtte kunne udlånes, det var praktisk, om eleverne f. eks. havde haft en sekstant i hånden.

Redaktør Rafn følte sig ikke ansvarlig for postkortene, da museet havde taget motivvalget i sin hånd. Kvaliteten i det tekniske arbejde var fin, men teksterne kunne være bedre. Taleren fremførte ligeledes nogle kritiske bemærkninger om museets vejleder. Rafn takkede for formandens beretning og beklagede også for sit vedkommende, at det var vanskeligt at kontakte formanden om selskabets anliggender.

Nogle kritiske bemærkninger fra Frincke og Rafn om en gave fra venneskabet til direktør Klem i anledning af dennes jubilæum besvarede af formanden med, at det drejede sig om en personlig gave fra selskabets bestyrelse og ikke fra selskabet.

Efter diskussionen om formandsberetningen godkendtes denne enstemmigt.

Direktør Klem forelagde det reviderede regnskab. Venneselskabets driftsregnskab, der balancerede med 46.047 kr., sluttede med et drifts-

underskud på 4.945 kr., men på skibsfører Harald Læssøe Barfoeds legat var der et overskud på 6.902 kr.

Efter en forespørgsel fra Frincke vedrørende kassebeholdningen, der besvaredes af kassereren, gaves decharge for regnskabet uden afstemning.

De 3 afgående bestyrelsesmedlemmer, direktør Ernst von Kauffmann, borgmester Sigurd Schyzt og formanden genvalgtes.

Revisorerne, statsautoriseret revisor A. Engell-Nielsen og statsautoriseret revisor Eigil Bruhn genvalgtes.

I forbindelse med valgene fremførte formanden, at museets direktør var selskrevet medlem af bestyrelsen som kasserer og sekretær ifølge lovenes § 6. Da direktør Klem pr. 31. december 1970 afgår på grund af alder, fandt formanden det naturligt, at Klem fra 1. januar 1971 fortsatte som bestyrelsesmedlem og overtog formandshvervet. Han stillede forslag herom, hvilket forslag vedtoges med akklamation. Formanden bragte Klem en foreløbig tak for hans arbejde ved museet, og Klem takkede for den ære, man havde vist ham. Han fandt det meget ønskeligt at kunne fortsætte arbejdet i bestyrelsen sammen med afdelingschef Worm.

Da ingen derefter ønskede ordet, gik medlemmerne til museets lokaler, hvorefter der efter en kort sammenkomst i lokale nr. 1 foretoges rundgang i museets lokaler under ledelse af museumsdirektør Klem. Rundgangen afsluttedes kl. ca. 19.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB FOR 1969

Indtægter

Kontingenter og bidrag:

Årsbetalende medlemmer	34.496	
Livsvarige medlemmer	3.700	38.196
	<hr/>	

Renter af bank, postgiro og obligationer 7.851

Kr. 46.047

Udgifter

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på

Kronborg:

Udgivelse af årbog 1969	41.116		
÷ salg af årbøger og særtryk	4.014		
annoncer og tilskud til årbog 1969	11.422	15.436	25.680

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kron-
borg

÷ gave vedtaget i 1968	5.000		8.642
----------------------------------	-------	--	-------

Diverse omkostninger:

Porto, fragt m. v.	3.754		
Kontorhold	6.742		
Revision og regnskabsassistance for 1968	1.650		
Diverse udgifter	824		12.970

Henlæggelse til reservefonden ifølge ved-
tægternes § 9

3.700

 Kr. 50.992

Underskud, der overføres til kapitalkonto:

 Kr. 4.945

STATUS PR. 1. JANUAR 1970

*Aktiver**Likvide midler:*

Kassebeholdning	1.627	
Den Danske Landmandsbank, Helsingør, checkkonto 11130-6	10.924	
Postgiro	7.238	19.789
		<hr/>

Debitorer:

Tilgodehavender for annoncer og tilskud til årbog	4.900	
Tilgodehavende moms og papirafgift	2.298	
Mellemregning med Handels- og Søfarts- museet på Kronborg	65	7.263
		<hr/>

Obligationer:

kr. 10.000 7 % Østifternes Kreditforening 15. s. 4. à 71¼	7.125	
kr. 10.000 7 % Østifternes Kreditforening 18 s. 1998 à 73	7.300	
kr. 42.000 7 % Østifternes Kreditforening 16. s. 4. a. à 71½	30.030	
kr. 43.000 7 % Københavns Kreditforening 15. s. 1. a. à 70½	30.315	74.770
		<hr/>
	Kr.	101.822
		<hr/>

Passiver

Diverse kreditorer 384

Vedtagne, endnu ikke ydede gaver:

Saldo pr. 1. januar 1969	23.000	
÷ ydet gave i 1969	5.000	18.000
	<hr/>	

Reservefond:

Saldo pr. 1. januar 1969	34.347	
+ henlagt ifølge driftsregnskab	3.700	38.047
	<hr/>	

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. januar 1969	59.341	
÷ underskud ifølge driftsregnskab	4.945	
kursregulering af obligationer	9.005	13.950
	<hr/>	<hr/>
		Kr. 101.822

JENS M. BARFOED

ERNST VON KAUFMANN

NIELS HAHN-PETERSEN

KNUD KLEM

AXEL LEGIND

SIGURD SCHYTZ

J. WORM

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som vi har revideret. Obligationsbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bank- og postgiroindestående er afstemt.

København, den 29. maj 1970

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

FHV. SKIBSFØRER
HARALD LÆSSØE BARFOED'S LEGAT

DRIFTSREGNSKAB FOR 1969

Indtægter

Renter og udbytter:

Bankindestående	973	
Obligationer	3.465	
Aktier	2.560	6.998

Kursgevinst på udtrukne obligationer 0

Udgifter

Gave til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg	0	
Depotgebyrer	96	
Overført til kursreguleringsfond:		
Kursgevinst på udtrukne obligationer . . .	0	96
Overskud der overføres til gevinst- og tabskonto:	Kr.	6.902

STATUS PR. 1. JANUAR 1970

*Aktiver**Likvide midler:*

Den Danske Landmandsbank, Helsingør, bankbog . . .	28.032
--	--------

Værdipapirer:

Obligationer til kursværdi pr. 1. marts 1967:

kr. 9.000 5 % Østifternes Kreditf. 16.2. . .	5.310	
kr. 29.700 5 % Østifternes Kreditf. 16.3. . .	17.448	
kr. 8.000 5 % Jydsk Hypotekforening 8. . .	7.280	
kr. 1.000 5 % Jydsk Hypotekforening 9. . .	650	
kr. 1.000 5 % Jydsk Hypotekforening 11. . .	597	
kr. 5.000 5 % Grundej. Hypotekforening 8.	3.038	
kr. 1.000 5 % Grundej. Hypotekforening 7.	620	
kr. 14.000 4½ % Husm. Hypotekforening 3.	8.540	
kr. 2.000 5 % Danske Statslån S. 2007 . . .	1.300	44.783
(kursværdi pr. 1. januar 1970 kr. 41.464).		

Aktier:

Kr. 25.600 De Foren. Papirfabrikker	44.044
(kursværdi pr. 1. januar 1970 kr. 45.184)	

Kr.	116.859
-----	---------

*Passiver**Kapitalkonto:*

Legat ifølge testamente	100.000
-----------------------------------	---------

Kursreguleringskonto:

Saldo pr. 1. januar 1969	3.255
------------------------------------	-------

Gevinst- og tabskonto:

Saldo pr 1. januar 1969	6.702	
+ overskud ifølge driftsregnskab	6.902	13.604
		<hr/>
	Kr.	116.859
		<hr/>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med legatets bøger, som vi har revideret. Værdipapirbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bankindestående er afstemt.

København, den 29. maj 1970

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BESTYRELSE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM, K., formand.
Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.
Bankdirektør ERNST V. KAUFMANN, R., DM.
Direktør, civiling. JENS M. BARFOED, R.
Borgmester SIGURD SCHYTZ.
Fyrdirektør, kommandørkaptajn AXEL LEGIND, K., DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. august 1969 til 31. august 1970)

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Bentsen, Otto Lavigne, overstyrmand, Vallekilde.
Grønlund, Jørgen, forlagsboghandler, Rungsted.
Hansen, Ebbe Friis, kaptajn, København.
Hansen, Knud, riggermester, Helsingør.
Hövden, Sture, advokat, Stockholm, Sverige.
Nicolajsen, Erik, læge, Kiel-Mönkeberg, Tyskland.
Rasmussen, Majfred, skibstømrer, Torshavn, Færøerne.
Schou, L., Kastrup.
Tiemroth, Mogens, Alicante, Spanien.
Wedell-Wedelsborg, E., baron, skibsreder, Vedbæk.

ÅRSMEDLEMMER

Andersen, Ove Henrik, styrmand, København.
Andersen, Svend, Carmel, California, U.S.A.
Andersson, Gunnar, ingeniør, Påarp, Sverige.
Andreasen, N., København.
Bay, Hugo, radiotelegrafist, lærerstuderende, København.
Becker, Ove, direktør, København.
Bell, P. J., maskinmester, Korsør.
Bille, Anders, cand. jur., Svaneke.

Blytman, Tage W., Saipan, Mariana Islands.
 Christensen, Peter V., stud. mag., København.
 Christoffersen, Anders Flemming, fisker, Skagen.
 Christoffersen, Hans Christian, fisker, Skagen.
 Engberg, Peter, civilingeniør, Gentofte.
 Fode, Henning, Fredensborg.
 Franck, Mogens, assistent, Gilleleje.
 Frincke, Michael, København.
 Grønberg, Peder, maskinlærling, København.
 Hansen, Ove Verner, operasanger, Helsingør.
 Hahn-Petersen, Niels, direktør, Rungsted.
 Hellsten, Hans Wilh., Hälsingborg, Sverige.
 Holmgaard, Jens, stud. mag., København.
 Housted, Erik, bankassistent, København.
 Høirup, Johannes, stiftamtmand, Odense.
 Ipsen, Michael, arkitekt, Helsingør.
 Jacobsen, Claus, akademiingeniør, Hellerup.
 Jensen, Erik Buus, snedkermester, Aalborg.
 Jensen, John Tidemand, stud. tech., Helsingør.
 Jensen, Niels Naundrup, sejmagerlærling, Søborg.
 Jensen, Svend R., pelsavler, Læsø.
 Jeppesen, Hans, stud. mag., København.
 Kelder, Poul, amtsfuldmægtig, cand. jur., Randers.
 Kisling, Holger Magnus, civilingeniør, Hillerød.
 Kjædegaard, Anton, programsekretær, Helsingør.
 Kloppenborg, Hans Peder, ingeniør, Helsingør.
 Larsen, Bjarne Bauer, arbejdsmand, Kastrup.
 Larsen, Age, arkitekt, Holte.
 Lassen, Emil, kaptajn, Santiago, Chile.
 Lindhardtsen, Per, bibliotekar, Søborg.
 Lykstoft, Henning, Vedbæk.
 Malmlose, Claus, stud. mag., Aarhus N.
 Mandrup, Søren A., shippingman, Humlebæk.
 Møller, Anders Monrad, stud. mag., København.
 Møller, Herluf, skibsmægler, Aalborg.
 Møllerskov, Birgit, fru, Kastrup.
 Nielsen, Fritz Ploug, Birkerød.
 Nilsson, Jørgen, Dragør.
 Pilegaard, B., lokomotivmester, Glostrup.
 Poulsen, Pouel Rich., lokomotivfører, København.
 Poulsen, Hanne, museumsinspektør, mag. art., København.
 Rasmussen, Leif B., lærerstuderende, Skovlunde.
 Reinstrup, Elisabeth, forstander, cand. jur., Hellerup.
 Simonsen, C. F., antikvarboghandler, Lyngby.

Sørig, Birgitte, stud. mag., København.
Thirslund, Ib Søren, skibsfører, Snekkersten.
Vejlø, Torben, befragter, Esbjerg.
Vestergaard, I. P., Aarhus C.
Vaag, Arthur, læge, Seden.
Ørberg, Paul G., arkivar, Viborg.
Åstedt, Birger, Leg. läkare, Bara, Sverige.

TAKKET VÆRE den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes i væsentlig grad at få dækket de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der ved tegning af annoncer eller ved gaveydelse har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Sophus Berendsen A/S
Botved Boats A/S
A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri
Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
Den danske Landmandsbank A/S
Dansk Esso A/S
Det danske Staalvalseværk A/S
Frederikshavns Værft og Tørdok A/S
Peter F. Heering
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
Københavns Frihavns-Aktieselskab
Københavns Havnevæsen
LB-Færgerne, Linjebus International AB.
Lemvig-Müller & Munck A/S
Løvens kemiske Fabrik
K. F. Marstrands Eftf.
E. Nobel, Cigar- & Tobaksfabrikker A/S
Nordhavns-Værftet A/S
A/S Nordiske Kabel- og Traadfabriker
Privatbanken i København A/S

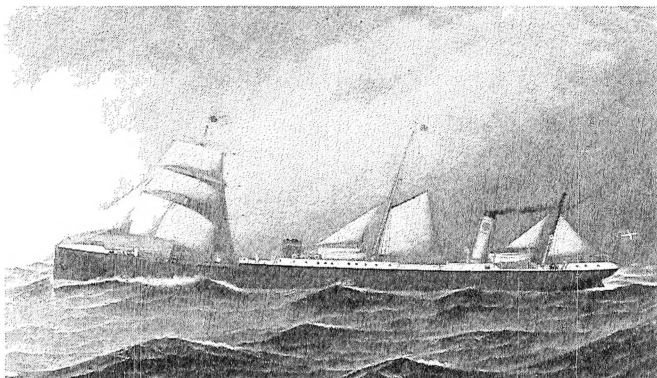
A/S Randers Rebslaeri
J. Ring-Andersens Træskibsværft
A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
N. Schiøtt & Hochbrandt
Semco A/S, G. W. Marine
Forsikrings-Aktieselskabet Absalon Skandinavia
Sundbusserne A/S
A/S Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Staalværk
Iver C. Weilbach & Co. A/S
C. Wiibroes Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S
Aarhus Oliefabrik A/S





i tanken

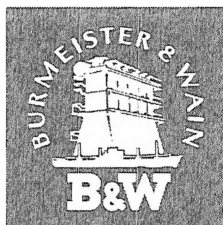
Det første danske tankskib



S/S "Christine"

**Bygget af B&W
i 1890**

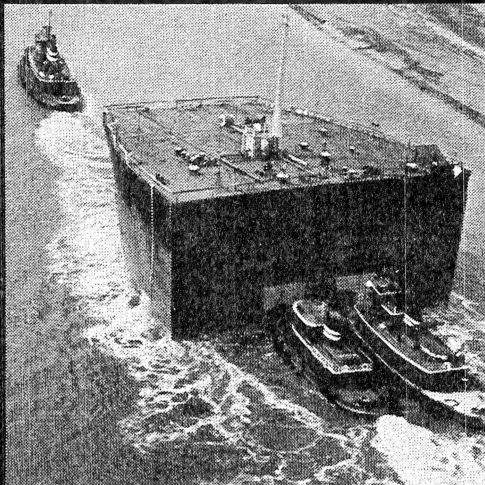
**Lasteevne:
3.143 tons**



A/S BURMEISTER & WAIN's
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI



På vej til "STÆVNEMØDE"



Den hårde vej til Alaska - turen gennem Nordvestpassagen - er ikke for tøsedrenge. Guldsoegere og opdagelsesrejsende har mistet livet dér.

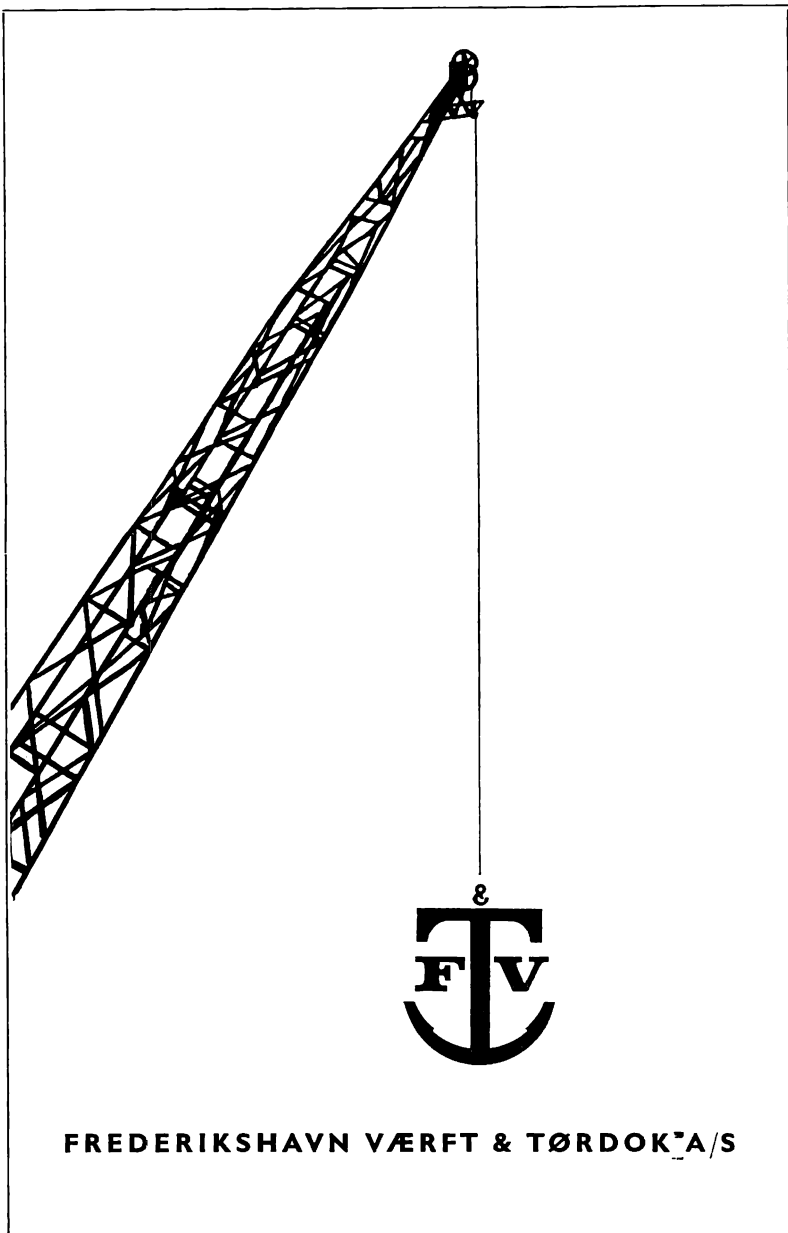
Roald Amundsen var tre år om at kæmpe sig igennem. Noget hurtigere går det for Esso, der nu skal have hjembragt olien - fra nye store fund, som selskabet deler med et par andre olieselskaber.

Men det er stadig et vovestykke i den gamle hårdføre tradition at sende et tankskib på 115.000 tons gennem Nordvestpassagens isformationer.

Billedet viser en del af den nye, specialbyggede isbryderstævn, der er opereret ind på Esso-tankeren S/S »Manhattan«.

Et fantastisk stykke næse-transplantation, der har skabt søfartshistorie: **verdens første isbrydende tankskib.**





FREDERIKSHAVN VÆRFT & TØRDOKA/S



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet



HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

KØBENHAVNS FRIHAVN



Frihavnen i fugleperspektiv

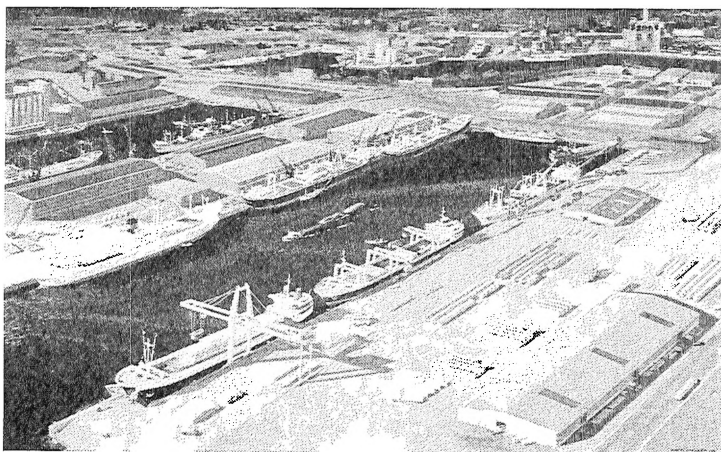
Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Københavns Frihavns-Aktieselskab

Tlf.: (01) 15 83 02 . Telex 5945 . Telegramadresse: Frihavnen, København

København **HAVN**



Ny Container Terminal

130 direkte regelmæssige linier
på alle betydende havne ved de syv have.

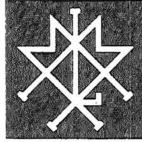
Roll-on/Roll-off Center for 14 havne i Danmark, England,
Finland, Holland, Norge, Sverige og Tyskland.

FRIHAVN

**VI
ER TIL
FOR
DEM**



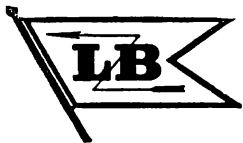
LANDMANDSBANKEN



stål leca

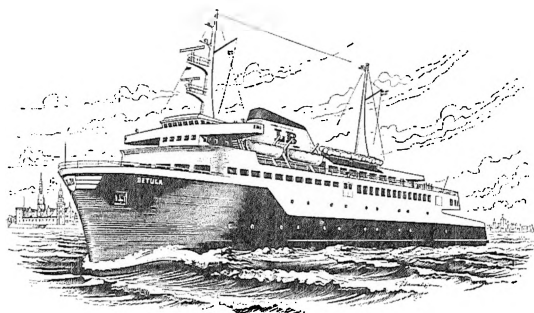
LEMVIGH-MÜLLER
& MUNCK A/S · KØBENHAVN · K

TAG



- ruten fra Kronborg -

den naturlige vej over SUNDET

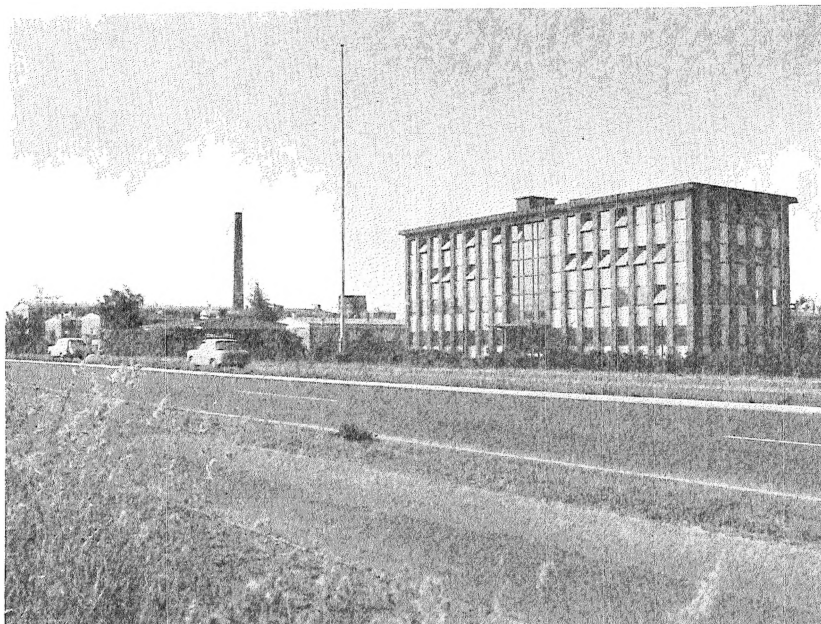


- specialbyggede bilfærger!

HELSINGØR - HÄLSINGBORG

LINJEBUSS INTERNATIONAL

Helsingør: (03) 21 25 58 - Telex 5358



ANTIBIOTIKA

HEPARIN

ENZYMER

HORMONER

DIURETIKA

SYNTETIKA

LØVENS KEMISKE FABRIK - KØBENHAVN





TELEGRAM ADR. :
MARSTRANDS

TELEFON NR.
(03) *21 00 01

PROVIANT-SPEDITION-KLARERING

Strandgade 69-71-73 (over for toldboden)

Postbox nr. 1

HELSINGØR

LLOYD'S AGENCY

K. F. MARSTRANDS EFTF. A:S

er det sidste af de mange skibsklareringsfirmaer, som prægede Helsingør
i sundtoldstiden

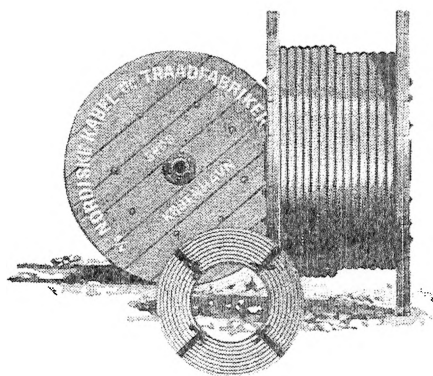


TOBAKSVARER
I 160 ÅR

NORDHAVNS-VÆRFTET

AKTIESELSKAB

NIKT LEDNINGER OG KABLER





**tag
Privatbanken
med på
råd**



RANDERS REB

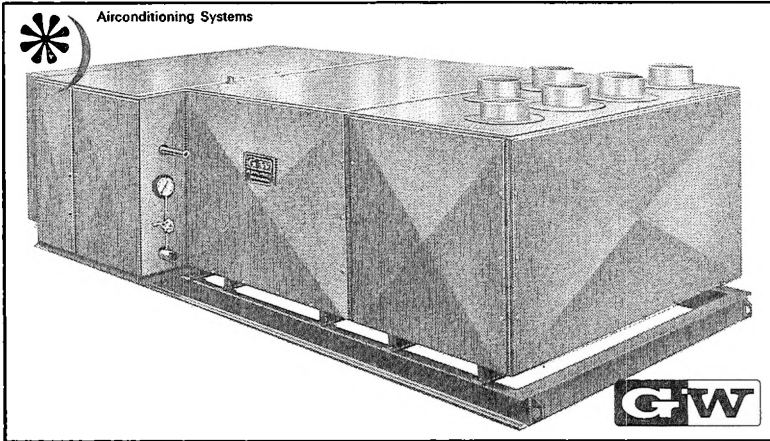
AKTIESELSKABET RANDERS REBSLAAERI • RANDERS



SEMCO

AKTIESELSKAB

GW-MARINE



* Airconditioning Systems

- Hold Ventilation and drying Systems
- Steamjet cooling Systems
- Sprinkler Systems
- Waterspray Systems
- High Expansive foam Systems

our reference list includes now more than 1000 ships plants

Sole representatives in Denmark:

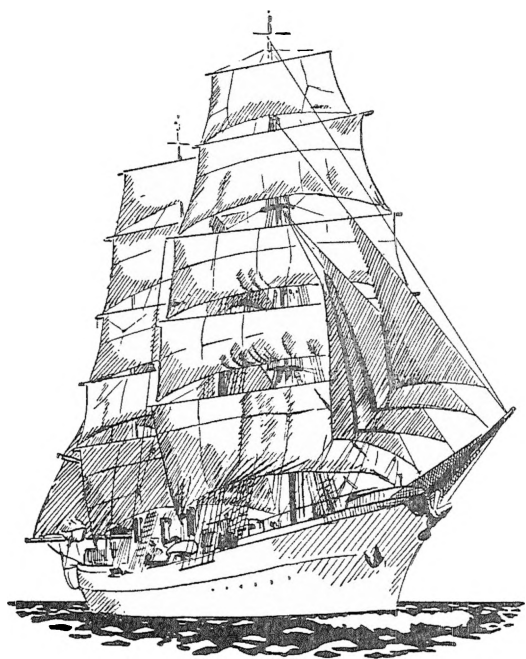
- Pusnes deck machinery
- Vicinay Anchors and Chains
- Fire Protectors Ltd. CO₂- Systems

373 PARKALLE
DK 2500 GLOSTRUP
DENMARK

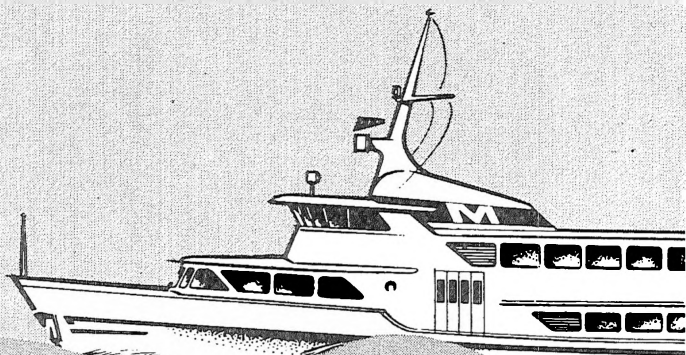
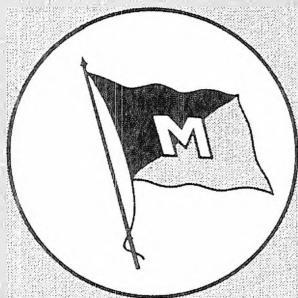
SEMCO
AKTIESELSKAB
GW-MARINE

PHONE (01) 45 21 22
CABLE TECNICONTRACT
TELEX 9311

GW-MARINE Representatives: BENELUX: Internationale Nautische Handelsmaatschappij, Rotterdam. CANADA: Triumph-BG-Marine Ltd., Montreal. FINLAND: Jara OY, Helsinki. FRANCE: Tunzini Entreprise S.A., Paris. GERMANY: Rud. Otto Meyer, Hamburg. JAPAN: Mitsui Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Tokyo and Tamano. NORWAY: Alfven & Gundersen A/S, Oslo. PORTUGAL: Cogema, Lisboa. SPAIN: Ramon Vizcalno S.A., San Sebastian. SWEDEN: Friman & Adde, Malmö. USA: L. O. Arringdale & Co. Inc., New York.



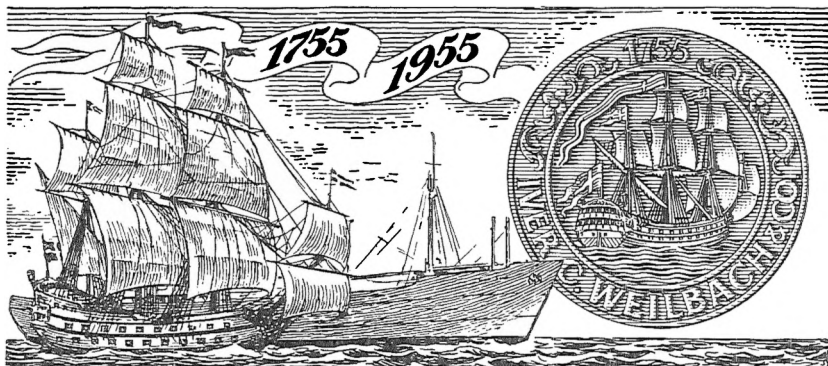
SKANDINAVIA
ABSALON • DANSK FOLKEFORSIKRING
Kongens Nytorv 6 • 1096 København K • Telefon (01)1522 44



der er altid en Sundbus - der er altid en Sun

I løbet af de sidste 12 år
har over 16 millioner pas-
sagerer valgt »Sundbus-
serne« til hyggelige ture
over Øresund.

S Speed·Sikkerhed·Service
SUNDBUSSERNE



VIKING
KOMPASSER
NAUTISKE INSTRUMENTER
SØKORT

Jørgen C. Weilbach & Co. A/S
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30 1256 KØBENHAVN K TLF. MI *5927

TELEX: 2709

TELEGRAM: COMPASWEILBACH

AALBORG VÆRFT A/S



AARHUS OLIEFABRIK ^{A/S}
AARHUS