



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.

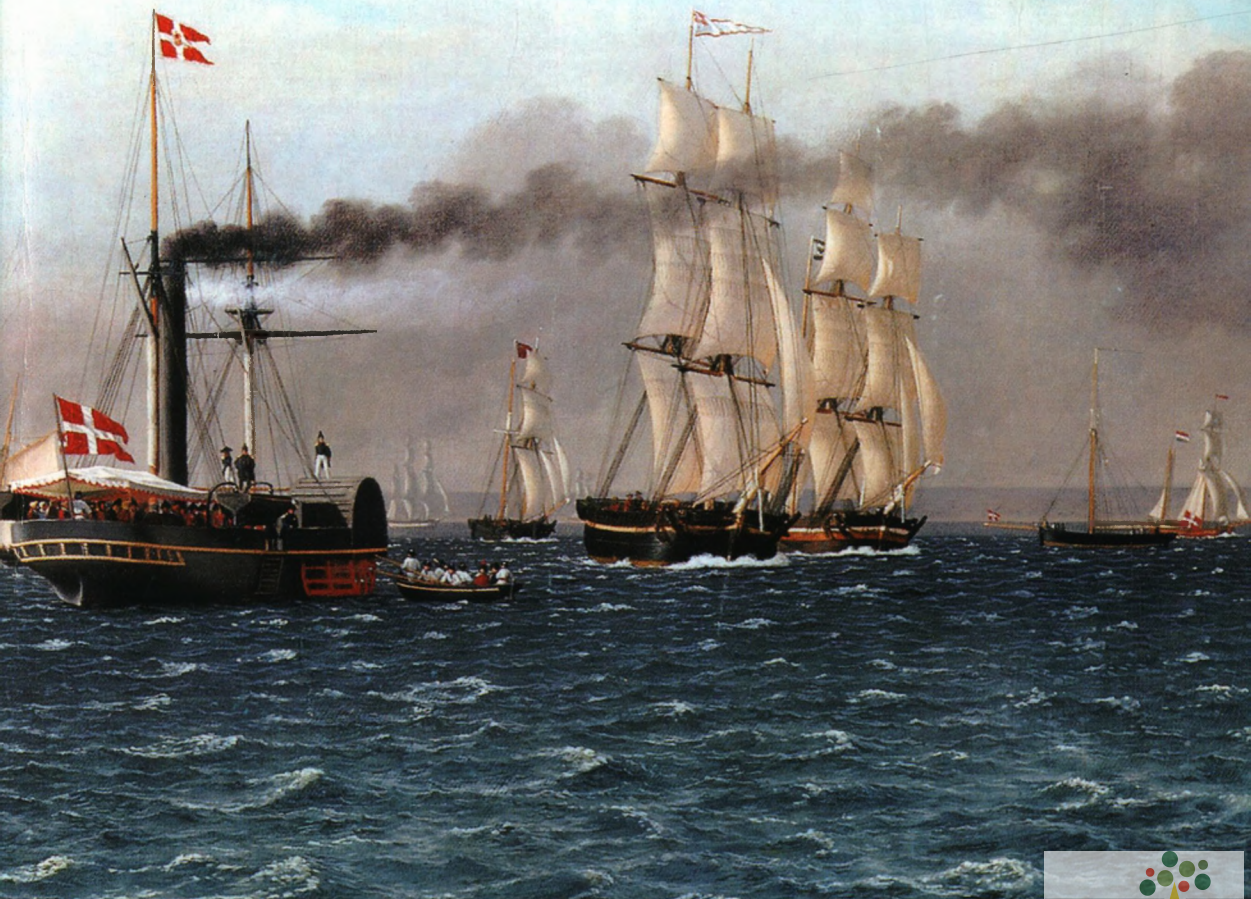
Links

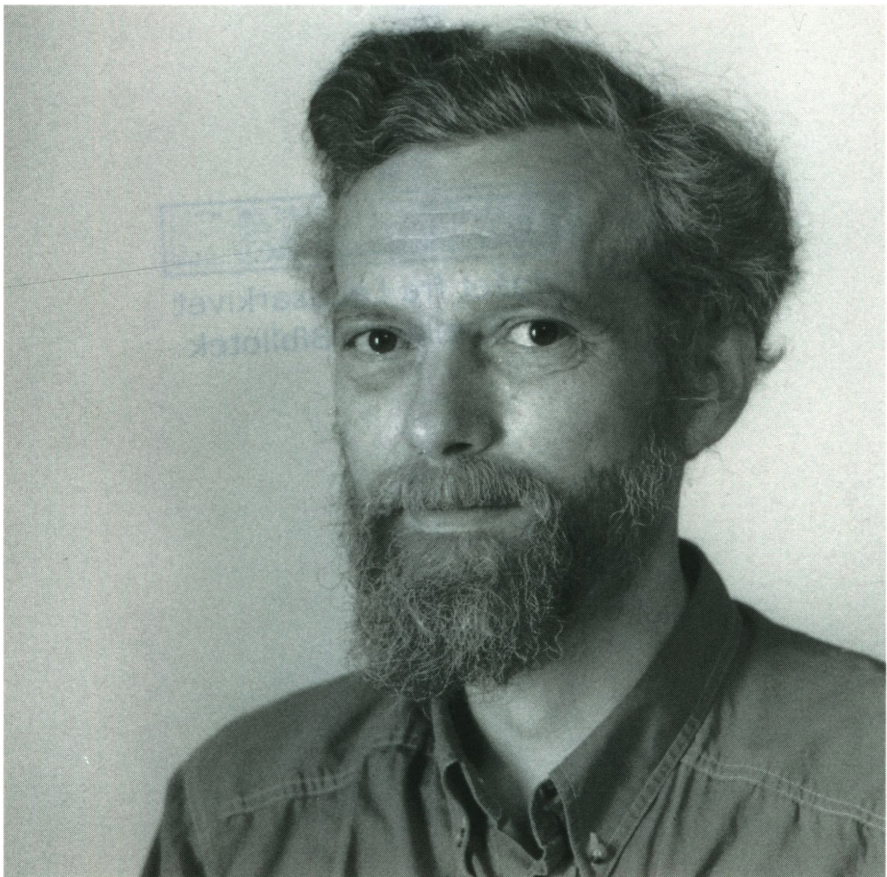
Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

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

HILSEN FRA SØENS FOLK

*Festskrift til Anders Monrad Møller
2. maj 2002*





Hilsen fra søens folk

Festskrift til Anders Monrad Møller · 2. maj 2002

KØBENHAVN 2002

Udgivet af
Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning,
Dyvekes Allé 6, 2300 København S

i samarbejde med
Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg Slot, 3000 Helsingør

Redaktion:
Erik Gøbel
i samarbejde med Hans Jeppesen

Billedredaktion:
Kåre Lauring og forfatterne

Omslag:
Jens Lorentzen

Sats og layout:
Falcon - grafisk design v/Anna Falcon Møller

Tryk:
Special-Trykkeriet Viborg

© Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning

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

ISBN 87-87947-08-0
ISSN (Maritim Kontakt) 0106-7818
ISSN (Søhistoriske Skrifter) 0107-6647

Udgivet med støtte fra:
Kulturministeriets bevilling til almenkulturelle tidskrifter

Fotografi af Anders Monrad Møller s. 2
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, fotograf Kirsten Jappe

Omslag:
C. W. Eckersberg: Hans Majestæt Kongen med Følge paa sit Dampskib *Ægir* paa
Helsingørs Rhed d. 2. Maj 1843. 83 x 109 cm. Privateje.

Indhold

Tabula gratulatoria · 9

Dan H. Andersen · Matrosløbninger i den danske handelsflåde 1750-1807 · 25

Jørgen H. Barfod · Glückstadt.
En forpost og et mislykket projekt · 33

Michael Bregnsbo · 179 enevældige konger og dronninger.
Danmarks Riges Grundlov af 5. juni 1849 – brud eller
kontinuitet · 45

Carsten Due-Nielsen · Konge i krise og krig. Christian IX
og udenrigspolitikken · 55

Ole Feldbæk · Ochachov 1791. Kriser og konjunkturer · 71

Henrik Fode · Skibsfartens svar på stationsbyen.
Position 56° 12,3' N / 10° 28,4' E Knebel Bro · 81

Morten Gøthche · Fra skude til slup · 95

Henning Henningsen · Det ferske springvand
og "vandfylderiet" i Helsingør havn · 111

Ole Lisberg Jensen · Dagligdag ombord i
flådens store sejlskibe · 125

Hans Chr. Johansen · Hertugdømmernes handelsflåde
i slutningen af det 18. århundrede · 137

Christian Lemée · Grønnegaard, byens gamle havn.
Christian 4.s skibe fundet på Christianshavn · 149

Otto Madsen · Barken *Danmark* af Odense.
Fremmede skibe under dansk flag · 165

Jon Monrad Møller · Et essay om Skabningens Ypperlighed · 173

Frank Allan Rasmussen · "Om Maaden at bevare Sundheden i
Flaaden". Heinrich Callisen og Urban Bruun Aaskows indsats
for at forbedre forholdene for søens folk · 183

Birger Thomsen · Danske skonnerter på vagt og i krig · 199

Mikael Venge · Invasionen fra Travemünde. Grevefejdens
optakt til søs · 213

Anders Monrad Møllers publikationsliste · 223

Forord

Den 2. maj 2002 fylder Anders Monrad Møller 60 år. Det er i sig selv ingen kunst, men når det drejer sig om Anders, så stiller sagen sig lidt anderledes. Han har mange strenge at spille på, som det blandt andet fremgår af bibliografien i dette festskrift.

Siden Anders for 30 år siden blev cand.mag. i historie og musik har han været en yderst flittig forsker og underviser ved universiteterne i København og Odense, men som en anden Ahasverus har han måttet vandre mellem stipendier, tidbegrænsede ansættelser og vikariat. Allerede i 1981, 39 år gammel, blev han dr.phil. på afhandlingen "Fra galeoth til galease", og siden har antallet af publikationer vokset støt. Han var en de første til at benytte elektronisk databehandling i historieforskningen, som det ses i specialet fra 1971 "Københavns Handelsflåde 1814-1832", der blev udgivet i 1974. Forskningsmæssigt har han bevæget sig hjemmelandt rundt i 1700- og 1800-tallet, men også det 20. århundrede har han beskæftiget sig med. Hans faglige interesser har ikke kun været koncentreret om søfartshistorie. Han har gjort sig gældende inden for økonomisk historie og kultur- og personalhistorie, hvor en hovedindsats i den forbindelse er udgivelsen af Christian VIII's dagbøger. Udarbejdelsen af kommentaren skete jævnsides med hans anden beskæftigelse, og omfanget taget i betragtning, kan det ikke undre, at det tog ni år.

Samtidig men sin egen forskning har han også været en drivende kraft – både som forfatter og redaktør – i fremstillingen af flerbindsværker om told, post og søfart, og faglige sammenslutninger og redaktioner har også nydt godt af hans arbejdskraft.

- 1974-90 Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning
- 1984-95 Medlem af bestyrelsen for Told- og Skattehistorisk Selskab som redaktør af tidsskriftet "Zise"
- Siden 1988 Medlem af Det Kongelige Danske Selskab for Fædrelandets Historie, kasserer fra 1990

- Siden 1989 Medlem af bestyrelsen for Den danske historiske Forening og redaktør af Historisk Tidsskrift
- Siden 1996 Medlem af Selskabet til udgivelse af kilder til dansk historie

Anders har tillige også haft energi til sammen med sin kone i 1983 at stifte eget forlag – Forlaget Falcon.

Hvis man ikke selv kender fødselaren, kan det være svært at forstå, at alt dette har kunnet lade sig gøre i det relativt begrænsede tidsrum. Men en del af forklaringen findes utvivlsomt i de særlige egenskaber af personlig og faglig art, som Anders synes at besidde. Han har en ustyrlig arbejdskraft og et stærkt engagement. Han er formidabel til at overskue, bearbejde og fortolke et stort materiale på kort tid, og hans mangeårige arkiverfaring, fantasi og nysgerrighed har hans studerende glæde af i dag.

Anders lader gerne andre få gavn af sin viden, om end han i lighed med mange kunstnere kan underspille sliddet, når det færdige værk vises frem. For fremmede kan han umiddelbart virke tilbageholdende, han hører ikke til de storsnakkende, men når han åbner munden, taler han hurtigt og levende, optaget af sit fag. Der går ikke lang tid, før man mærker den udstrakte hjælpsomhed, sansen for det musiske og forståelsen for de skæve vinkler, som også er en del af Anders Monrad Møllers personlighed. Derimod kan han blive lidt kort for hovedet, hvis han i faglige diskussioner møder dårligt håndværk, inkompetance eller overfladiskhed.

Som det ses på tabula gratulatoria, er den samlede kreds af familie, venner og kolleger stor, dog står den nære familie centralt i hans verden. At hans kone Dorthe Falcon Møller også er begavet og skrivende kan vel næppe regnes til fødselarens fortjenester, men nok at han i tide havde øje derfor. Sammen har de to kreative børn, Anna og Jon, og helt i familiens ånd har både børnene og Dorthe medvirket aktivt ved festskriftets tilblivelse.

Redaktionen af dette festskrift vil på vegne af en stor kreds af landkrabber, lystmatroser og Søens Folk ønske Anders til lykke med fødselsdagen. Vi håber på, at du bliver ved – og vi regner med, at du slet ikke kan lade være.

Erik Gøbel
redaktør

Hans Jeppesen
bisidder

Tabula Gratulatoria

TORBEN ABD-EL DAYEM
ESBJERG

IB ABRAHAMSEN
HILLERØD

SVEND E. ALBRECHTSEN
VIRUM

ESBEN ALBRECHTSEN
NIVÅ

STEEN ALLERUP
ALLERØD

ASGER ALSING
GRÅSTEN

THOMAS ALSTER
CHARLOTTENLUND

DAN H. ANDERSEN
KØBENHAVN

GERT NORMANN ANDERSEN
HOLSTEBRO

GRETE TUXEN ANDERSEN
FREDERIKSBERG

HENNING RUD ANDERSEN
HØJBJERG

INGE & ROLF ANDERSEN
KJELLERUP

OLUF ANDERSEN
TÅSTRUP

BIRGER AXELSEN
FREDERICIA

NIELS BACH
SAMSO

BJARNE A. BAK
NUUK

JOHNNY BALSVED
KALUNDBORG

JØRGEN H. BARFOD
KONGENS LYNGBY

JENS BECH
STRYNØ

WILH. CHR. BECH
HORSSENS

HENRIK BECKER-CHRISTENSEN
FLENSBORG

JENS BEKMOSE
KØGE

HANS IVAR BENTSEN
RØDBY

IB BERENTZEN
URNE

LIS BIRKEDAL
BALLERUP

PER BJORDAL
OSLO

CLAUS BJØRN
HØRSHOLM

OLE BJØRN
BEVTOFT

ANDERS BLOKSGAARD
FREDERIKSBERG

BERT BLOM
HELSINGØR

PER BOJE
ODENSE

BERTIL BONNS
KÅGE

SVEND BORG
KØBENHAVN

MICHAEL BREGNSBO
ODENSE

PETER BJERRE BRIX
ODENSE

LISBET BRUN
GAMMEL ULLITS

BO BRÆSTRUP
KØBENHAVN

MORTEN BUCH
FREDERIKSBERG

JØRGEN BURCHARDT
SØDINGE

PER BØGH
KOLDING

JESPER CARLSEN
ODENSE

CARL HEINSEN CARSTENSEN
VEJLE

JØRGEN CASSE
NØRRE BØRK

PALLE CASTBAK
KALUNDBORG

BENNY CHRISTENSEN
ODENSE

E. G. CHRISTENSEN
ÅLBORG

LARS CHRISTENSEN
ODENSE

PETER THORNING CHRISTENSEN
KØBENHAVN

TOMMY P. CHRISTENSEN
KØBENHAVN

INGEBORG COCK-CLAUSEN
VIRUM

OLE CRUMLIN-PEDERSEN
VEDDELEV

TROELS DAHLERUP
HINNERUP

CHRISTIAN FRIIS DAMGAARD
TÅSTRUP

TORBEN & NANNA DAMSHOLT
KØBENHAVN

FINN B. DANKER
HOLTE

HENRIK FODE
RISSKOV

GÜNTHER DEIGMÜLLER
STEYRBERG

FINN FOLKMANN
RISSKOV

PETER DRAGSBO
MIDDELFART

GUNNAR FORSMANN
HÅRUP

THORKILD DRASBÆK
AUGUSTENBORG

JØRN FOSS
RUDKØBING

CARSTEN DUE-NIELSEN
KLAMPENBORG

EILIF FRANK
ÅRSLEV

PALLE DYHRE-PETERSEN
BØRKOP

JOHS FREDERIKSEN
KONGENS LYNGBY

NIELS-ERIK EBBESEN
FREDERICIA

RASMUS KAARE FREDERIKSEN
FREDERIKSBERG

JOSTEIN ELDOY
STORD

SVEND ERIK FREDERIKSEN
SKANDERBORG

JOHANNES ELGVIN
REISTAD

JENS FROBENIUS
FARUM

POUL ENEMARK
HØJBJERG

THORKIL FUNCK
NUUK

LEIF VIGSØ ERIKSEN
RY

HANS MONRAD GRAUNBØL
KØBENHAVN

KAJ FALCK
NYBORG

IDA MONRAD GRAUNBØL
KØBENHAVN

METTE FELBO
BRÆDSTRUP

MARIE MONRAD GRAUNBØL
KØBENHAVN

OLE FELDBÆK
CHARLOTTENLUND

SVEND MONRAD GRAUNBØL
KØBENHAVN

JØRGEN FINK
ODDER

J. C. GREN
GLOSTRUP

ARNE GULLANDER
SKJERN

ELISABETH HENNINGSEN
HELSINGØR

BIRTE BROCH & ERIK GØBEL
KØGE

HENNING HENNINGSEN
HELSINGØR

MORTEN GØTHCHE
ROSKILDE

LARS N. HENNINGSEN
ÅBENRÅ

JOHN HACKMAN
ÅBO

JØRGEN HENRIKSEN
CHARLOTTENLUND

MORTEN HAHN-PEDERSEN
ESBJERG

KLAUS J. A. HERSAA
KØBENHAVN

N. HALD-ANDERSEN
ASSENS

MICHAEL HERTZ
KØBENHAVN

ERLING HANSEN
SAKSILD

ANNE & MADS HJORTH
KØBENHAVN

HENRIK HANSEN
SNOGHØJ

ERHARDT SPARRE HJORTHØJ
KØBENHAVN

JOHNNY HANSEN
JUELSMINDE

POUL HOLM
ESBJERG

LARS HORNSTRUP HANSEN
KØBENHAVN

TORBEN HOLM
STRUER

MOGENS HANSEN
KØBENHAVN

OVE HORNBY
FREDERIKSBERG

PREBEN HANSEN
FREDERIKSBERG

FREDRIKE & ERIK HOUSTED
KØBENHAVN

AASE HANSEN
GENTOFTE

LEO & AGNETE HUBNER
WEST VANCOUVER BC

NILS-OVE HARVEST
NORDBORG

HENRIK HVASS
HJARBÆK

CARSTEN E. HATTING
HELLERUP

MIKKEL HAARDER
KØBENHAVN

LARS HAASTRUP
VÆRLØSE

ULLA & NIELS HAASTRUP
HVIDOVRE

GRETHE ILSØE
FREDERIKSBERG

PER INGESMAN
ÅRHUS

HELGE ISRAELSEN
KØBENHAVN

MANDRUP H. IVERSEN
ESBJERG

ANVAR TOLLAN & JAN JACQUE
KØBENHAVN

GUNNAR JAKOBSEN
FREDERIKSBERG

MOGENS JAKOBSEN
HASSERIS

OLE JAKOBSEN
SAMSØ

PER JAKOBSEN
ÅLBORG

SVEND H. JAKOBSEN
ASÅ

ASGER JANSEN
KØBENHAVN

ANTTI-PEKKA & EVA JAUHO
KØBENHAVN

ERIK JENSEN
SVENDBORG

HANNEMARIE RAGN JENSEN
FREDERIKSBERG

IVAN JENSEN
MIDDELFART

J. THOMAS JENSEN
HELSINGØR

JØRGEN STEEN JENSEN
KØBENHAVN

KARL-ERIK JENSEN
SVENDBORG

OLE LISBERG JENSEN
JYSTRUP

UNO BARNER JENSEN
BROVST

HANS JEPPESEN
HELSINGØR

HENRIK H. JEPPESEN
SVENDBORG

J. H. JEPSEN
FREDERICIA

LISE SPAANHEDE JEPSEN &
SØREN BROGAARD JEPSEN
KØBENHAVN

KNUD J. V. JESPERSEN
ODENSE

PER JUUL JESSEN
BIRKERØD

HUGO JOENSEN
RISSKOV

TROND JOHANNESSEN
OSLO

HUGO & BIRGITTE
BØGGILD JOHANNSEN
KONGENS LYNGBY

HANS CHR. JOHANSEN
ODENSE

SØREN DALGAARD JOHANSEN
NIVÅ

SVEN JON JONSEN
VIRUM

ASBJØRN JØRGENSEN
ESPERGÆRDE

BENT JØRGENSEN
HILLERØD

E. SKOV JØRGENSEN
JÆGERSPRIS

FRITZ JØRGENSEN
SVENDBORG

MADS PRÆST JØRGENSEN
ÆRØSKØBING

PER BAY JØRGENSEN
CHARLOTTENLUND

ULLA RÜSZ JØRGENSEN
KØBENHAVN

SUSANNE W. TORGARD &
SØREN KASPERSEN
RØDOVRE

SØREN KIERSGAARD
FÅBORG

THORKILD KJÆRGAARD
NORDBORG

KLAUS KJØLSEN
KØBENHAVN

ANDERS LEEGAARD KNUDSEN
NYKØBING FALSTER

OLE KOLBORG
ESBJERG

ANKER KRARUP
ODENSE

NIELS D. KREBS
SVENDBORG

OVE KROMANN-RASMUSSEN
SØNDERHO

KARIN & SVEND KRYGER
KLAMPENBORG

MIKKEL KÜHL
MARSTAL

SØREN P. KÆREGAARD
PRÆSTØ

POUL LANGBALLE
KØBENHAVN

LARS ROAR LANGSLET
OSLO

AKSEL BISTRUP LARSEN
TROENSE

H. P. E. LARSEN
KORSØR

JAN HAMMER LARSEN
STRANDBY

JENS ERIK HOLM LARSEN
VORMARK

KAJ LARSEN
FREDERIKSBERG

POUL LARSEN
ALLERØD

ROLF LARSEN
KØBENHAVN

AAGE LARSEN
SJÆLLANDS ODDE

BERIT LAULUND
GENTOFTE

KÅRE LAURING
FREDERIKSBERG

PER LAURITZEN
KØBENHAVN

ORLA FISCHER LAURSEN
HORSENS

CHRISTIAN LEMÉE
ROSKILDE

FINN LENZING
HELSINGØR

CARSTEN LETH
HOU

JAN LETH
KØBENHAVN

MARIANNE N. LUPLAU
LETH-MØLLER
HUNDESTED

KARL LILDHOLT
ÅBENRÅ

BØRGE NIC. LIND
HOLBÆK

ANNE LØKKE & GUNNER LIND
VALBY

N. H. LINDHARD
LØGSTØR

JENS LINDHOLM
MARSTAL

JENS LORENTZEN
HUMLEBÆK

JENS & INGE LOSE
HORBELEV

THOMAS LUGGIN
FREDERIKSBERG

ULLA ØXENBØLL LUND
ASSENS

GERDA LYNDRUP
ROSKILDE

MARIANNE & HANS LØKKE
SILKEBORG

DENNIS MADSEN
HUMLEBÆK

OTTO MADSEN
BRØNSHØJ

PETER MADSEN
ÅRHUS

OLE MAGNUSSON
FREDERIKSBERG

BENT MAHLER
HEDENSTED

JØRGEN MANGOR
ASSENS

JØRGEN MARCUSSEN
BIRKERØD

TONY MARTIN
CLACKMANNASHIRE

SVEN L. MATHIESEN
MARSTAL

PETER UFFE MEIER
KØBENHAVN

TOMMY MEJDAHL
KONGENS LYNGBY

STEEN MESSMANN
KØBENHAVN

BØRGE MIKKELSEN
BRABRAND

FLEMMING MOBERG
NÆRUM

GUNNAR VIBY MOGENSEN
KONGENS LYNGBY

JENS MONBERG
FREDERIKSBERG

PER HAUGE MORTENSEN
RINGKØBING

OLE MORTENSØN
STRYNØ

THOMAS MUNCK
GLASGOW

KAJ E. MUNK
RUNGSTED KYST

KARSTEN MUNKVAD
ROSKILDE

LISELOTTE MYGH
NYKØBING F.

MARTIN MÜLLER
ODENSE

ANNA FALCON MØLLER &
JAKOB WIRTH SVENDSEN
KØBENHAVN

ARNE MONRAD MØLLER
RICHMOND BC

BIRTHE MØLLER
SVENDBORG

DORTHE FALCON MØLLER
KØBENHAVN

DORTHE MONRAD MØLLER &
JØRN BANK GRAUNBØL
VEMMELEV

EBBE MONRAD MØLLER &
SUSANNE KERNICH-MØLLER
ÅRUP

HELGA MONRAD MØLLER
ROSKILDE

JON MONRAD MØLLER &
LISA CAROLUSSON
VALBY

PER GRAU MØLLER
NØRRE LYNDELSE

MARIA E. NEWBURY
HAMPSHIRE

ANDERS J. NIELSEN
RANDERS

ANDERS KAAS NIELSEN
MIDDELFART

BENT CHRISTOFFER NIELSEN
TÅSINGE

BO JØRGEN NIELSEN
KØBENHAVN

C. A. NIELSEN
KONGENS LYNGBY

ERIK ANDERS NIELSEN
TÅSINGE

ERIK MØLLER NIELSEN
SVENDBORG

INGER SØRENSEN &
ERLAND KOLDING NIELSEN
VIRUM

FRITZ PLOUG NIELSEN
ÅLBORG

IB HVIID NIELSEN
RØDOVRE

JESPER BOLUND NIELSEN
SLESVIG

KENNETH FALCON NIELSEN &
LISE ALSTRUP
ROSKILDE

O. BRÆNDGAARD NIELSEN
ALBERTSLUND

ANNA AGNETE NISSEN
HELLERUP

THORSTEN NORDENFELT
STOCKHOLM

JOHS. NYMARK
VALBY

ORTVIN NØBBE
SØNDERHO

SØREN NØRBY
KØBENHAVN

ERIK NØRR
VIBY SJ.
ANN NØRREGAARD
SØBORG

ANNELISE & OLE OLESEN
ESPERGÆRDE

JENS E. OLESEN
KIRCHDORF

KARIN OLESEN
SØBORG

KLAVS OLSEN
KLAMPENBORG

OLUF OLSEN
HVALSØ

RIKKE & OLAF OLSEN
ALRØ

ERIK OLSSON
GOTLAND

KAREN & KENNETH OLWIG
KØBENHAVN

STEEN OUSAGER
ODENSE

CHRISTINE R. OVERGAARD
HORSENS

BØRGE AAGAARD PEDERSEN
JÆGERSPRIS

ERIK PEDERSEN
NYKØBING FALSTER

ALAN HJORTH RASMUSSEN
JYLLINGE

ERIK HELMER PEDERSEN
NÆRUM

FRANK ALLAN RASMUSSEN
FREDERIKSBERG

MARTIN PEDERSEN
NYBORG

HANS H. S. RASMUSSEN
SVENDBORG

P. E. PEDERSEN
SNEKKERSTEN

TOM RASMUSSEN
SØVIND

PER ERHARDT PEDERSEN
HAMMEL

TOM T. RASMUSSEN
RUDKØBING

HENNING PETERSEN
HELSINGØR

JØRGEN SONNE RAVN
NORDBORG

HOLGER MUNCHAUS PETERSEN
KASTRUP

ANDREE RAVN-JONSEN
VALLENSBÆK

KELD ANKER PETERSEN
VEDBÆK

CARSTEN REIFF
KØBENHAVN

SUSANNE B. PETERSEN
KONGENS LYNGBY

FLEMMING RIECK
ROSKILDE

WINTHYR PETERSEN
FREDERIKSBERG

JØRGEN H. ROER
MADRID

JAN SOMMERFELDT PETERSEN
BERGEN

JAN ROSE
SKIBBY

HANNE POULSEN
HUMLEBÆK

ØYVIND ROSENVINGE
HIS

POUL KRY POULSEN
RINGSTED

HARALD ROTHE
SVENDBORG

KNUD PRANGE
BRØNSHØJ

NIELS OLUF ROTTENSTEN
FREDERIKSBERG

NIELS M. PROBST
RUNGSTED KYST

HANS RÜHMANN
KONGENS LYNGBY

OLE RØNER
NØRUP

BENT VEDSTED RØNNE
HADERSLEV

SVEN SAND
BØJDEN

THORKILD SANDBECK
VEJLE

UWE SCHNALL
LOXSTED

OLE HELTOFT SCHAARUP
HVIDOVRE

JAKOB SEERUP
KØBENHAVN

LONE SELFORT
KØBENHAVN

A. SIMONSEN
KØBENHAVN

PETER SIMONSEN
GENTOFTE

PETER SKANSE
SKÅRHAMN

INGE & VAGN
SKOVGAARD-PETERSEN
KØBENHAVN

ERIK SKÅNBERG
SKAGEN

JENS ERIK SLENGERIK
HOLBÆK

HELGE STEENSTRUP
ODENSE

GREGERS STRIDSLAND
BAGSVÆRD

HANS JØRGEN SUADICANI
HADERSLEV

LEIF SVALESEN
FÆRVIK

PER SVENSSON
VIG

O. SYLVEST
FÅREVEJLE

KJELD SØDERLUND
HØRSHOLM

KENT E. SØNDERGAARD
VÆRLØSE

BENTE BORG SØRENSEN
FREDERIKSBERG

ERIK INGEMANN SØRENSEN
TÅSTRUP

ERIK R. M. SØRENSEN
LÆSØ

FLEMMING SØRENSEN
ÅLBORG

K. NØHR SØRENSEN
RISSKOV

PREBEN ST. SØRENSEN
ÅRS

MICHAEL TEISEN
KØGE

NIELS THERNØE
SKANDERBORG

SØREN THIRSLUND
HUMLEBÆK

INGA THOMAS
KØBENHAVN

KAJ MADSEN &
BENTE THOMSEN
HUNDESTED

BIRGER THOMSEN
MORUD

BØRGE RAMSØ THOMSEN &
BIRTHE SVÆRKEK THOMSEN
SLAGELSE

SØREN THORSØE
ALLERØD

J. THUNE-ANDERSEN
EGTVED

LONE TVILSTED-JACOBSEN
FREDERIKSBERG

MARJA VASALA-FLEISCHER
FREDERIKSBERG

PEDER VEDELSTRUP
DRAGØR

MIKAEL VENGE
ASKEBY

MAX VINNER
JYLLINGE

INGER WAGNER-PEDERSEN
HUMLEBÆK

P. WESSEL-TOLVIG
HØRSHOLM

H. WETCHE
NØRRESUNDBY

FINN WIBERG-JØRGENSEN
FREDERIKSBERG

POUL EGARD WRØBELL
NYBORG

KIM WÜRTZ
HJARBÆK

B. WØRMER
KISSENDROP

PEDER ZEBERG
FREDERIKSBERG

RENE ZORN
GRÆSTED

KIRSTEN ZUSCHLAG
GLOSTRUP

AKATEEMINEN KIRJAKAUPPA
HELSINKI

DEN ANTIKVARISKE SAMLING
RIBE

ARKTISK INSTITUT
KØBENHAVN

BANGSBOMUSEET
FREDERIKSHAVN

BERGENS SJØFARTSMUSEUM
BERGEN

BOKASAFN SJÖMANNASKOLIN
REYKJAVIK

BORNHOLMS MUSEUM
RØNNE

DANMARKS BIBLIOTEKSSKOLE
KØBENHAVN

DANSK CENTRALBIBLIOTEK
FLENSBORG

DANSK FISKERIMUSEUM
GRENÅ

DANSK NAVIGATØRFØRENING
KØBENHAVN

DRAGØR MUSEUM
DRAGØR

EBBES BÅDEBYGGERI
MARSTAL

ERHVERVSARKIVET
ÅRHUS

FISKERI- OG SØFARTSMUSEET
ESBJERG

FREGATTEN JYLLAND
ÆBELTOFT

FØROYA LANDSBOKASAVN
TORSHAVN

FØROYA LANDSSKJALASAVN
TORSHAVN

FÅBORG KULTURHISTORISKE
MUSEUM
FÅBORG

DEN GAMLE BY
ÅRHUS

GILLELEJE MUSEUM
GILLELEJE

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
HELSINGØR

HARDANGER
FARTØYVERNSENTER
NORHEIMSUND

HISTORIESTUDIET
ÅLBORG UNIVERSITET

HISTORISCHES SEMINAR
KIEL UNIVERSITÄT

HISTORISK INSTITUT
ÅRHUS UNIVERSITET

HOLBÆK LOKALARKIV
HOLBÆK

INSTITUT FOR FORHISTORISK
ARKÆOLOGI
KØBENHAVNS UNIVERSITET

INSTITUT FOR ØKONOMISK
HISTORIE
KØBENHAVNS UNIVERSITET

KERTEMINDE MUSEUM KERTEMINDE	MARINMUSEUM KARLSKRONA
DET KONGELIGE BIBLIOTEK KØBENHAVN	MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE MARSTAL
KULTURHISTORISK MUSEUM RANDERS	MARSTAL SØFARTSMUSEUM MARSTAL
KYSTMUSEET I SOGN OG FJORDANE FLORØ	MØRSLANDS HISTORISKE MUSEUM NYKØBING MORS
KØBENHAVNS RÅDHUSBIBLIOTEK KØBENHAVN	MUSEERNE PÅ VESTFYN ASSENS
KØBENHAVNS STADSARKIV KØBENHAVN	MUSEET "FALSTERS MINDER" NYKØBING F.
LANDSARKIVET FOR FYN ODENSE	MUSEET FOR THY OG VESTER HANHERRED THISTED
LANDSARKIVET FOR SJÆLLAND KØBENHAVN	MUSEUMSCENTER HANSTHOLM HANSTHOLM
LANGELANDS MUSEUM RUDKØBING	NEDERLANDS SCHEEPVAART MUSEUM AMSTERDAM
LIMFJORDSMUSEET LØGSTØR	NÆSTVED MUSEUM NÆSTVED
LOKALSAMLINGEN I SKAGEN SKAGEN	ODENSE UNIVERSITETSBI­BLIOTEK ODENSE
MALMÖ MUSEUM MALMÖ	ODENSE UNIVERSITETSFORLAG ODENSE
MANDAL BYMUSEUM MANDAL	ORLOGSMUSEET KØBENHAVN
MARINENS BIBLIOTEK KØBENHAVN	REDERIET ELIDA HVIDOVRE

RIGSARKIVET
KØBENHAVN

ROSKILDE
UNIVERSITETSBI­BLIOTEK
ROSKILDE

SJØFARTSMUSEET
GÖTEBORG

SJØFARTSMUSEET
STAVANGER

SKIBSHISTORISK LABORATORIUM
ROSKILDE

SKOV- OG NATURSTYRELSEN
KØBENHAVN

SPECIAL-TRYKKERIET VIBORG
VIBORG

STAATSBIBLIOTHEK ZU BERLIN
BERLIN

STATENS SJÖHISTORISKA
MUSEUM
STOCKHOLM

STRANDINGSMUSEUM
ST. GEORGE
THORSMINDE

STRUER MUSEUM
STRUER

SVENDBORG
MASKINMESTERSKOLE
SVENDBORG

SVENDBORG OG OMEGNS
MUSEUM
SVENDBORG

SYDDANSK
UNIVERSITETSBI­BLIOTEK
ESBJERG

SØFARTENS BI­BLIOTEK
KØBENHAVN

DET SØNDERJYSKE
LANDSBI­BLIOTEK
ÅBENRÅ

TOLD- OG SKATTEHISTORISK
SELSKAB
KØBENHAVN

UNIVERSITETSBI­BLIOTEKET
TROMSØ

ÅBENRÅ MUSEUM
ÅBENRÅ

ÅBO AKADEMIS BI­BLIOTEK
ÅBO

ÅLBORG HISTORISKE MUSEUM
ÅLBORG

Dan H. Andersen

Matrosønninger i den danske handelsflåde 1750-1807

Blandt Anders Monrad Møllers store forcer som historiker er hans evne til på den ene side at opspore ukendte eller ubrugte kildegrupper, på den anden at vise, hvorledes velkendte kilder kunne afgive ny viden. Det har ikke altid været i tidens ånd. Medens andre læste Marx i 70'erne og 80'erne og skiftede til Foucault i 90'erne, arbejdede Anders sig igennem hyldemeter efter hyldemeter på arkivernes læsesale. Det betyder også, at hvor mange teoretiske overvejelser om relationen mellem den unge og den modne Marx samler støv i bibliotekernes magasiner, så har Anders' forskning blivende værdi.

I 1992 påpegede Anders udsagnskraften af en hidtil upåagtet kilde til dansk søfart, nemlig Waterschoutens arkiv på Landsarkivet for Sjælland.¹ I dette arkivs protokoller er indført kopier af forhyringskontrakter indgået i København mellem skibsførere og besætninger. Her finder man skibets navn, destination, samt alle besætningsmedlemmers navne og hjemsted. Sidst, men ikke mindst, oplyses deres hyre, hvilket er emnet for denne artikel.

Danske søfolks lønninger under den florissante handelsperiode er ikke blevet undersøgt, skønt deres niveau og udvikling er af betydelig interesse, både i forhold til udviklingen af den danske handelsflåde og mere teoretisk i relation debatten om reallønsudviklingen i Europa i begyndelsen af den industrielle revolution. Formålet med artiklen er trefold: For det første at fastlægge lønniveau og -udvikling for danske matroser fra 1750 til 1807; for det andet at sammenligne med lønudviklingen på landjorden, eksemplificeret ved murersvende i København og løsarbejdere på landet; og for det tredje at analysere hvilke faktorer, der influerede på matrosønningernes bevægelser, især forholdet mellem løn og periodens prisudvikling på den ene side, de europæiske storkrige på den anden.

Om lønninger i 1700-tallets økonomi

Langt op i industrialiseringen var der lange perioder med forbavsende stabilitet i lønningerne. Et ekstremt, men dog ikke atypisk eksempel, er skoleholderen på godset Støvringgaard, der mellem 1734 og 1800 modtog en pengeløn på 2304 skilling om året, og det

¹ Anders Monrad Møller: Måneden drejer. Om søfolk til den københavnske handelsflåde 1777-1787. I Bente Borg m.fl. (red.), *Odirumt dum metuant*. Festskrift i anledning af Ole Ventegodts 60-års fødselsdag. Privat distribueret, side 21-26. Trykt med samme titel i *Maritim Kontakt* 18 (1996), side 79-84.

på tværs af storkrige og en inflationsbølge i sidste fjerdedel af århundredet.² Man var vant til, at priserne på fødevarer kunne svinge betydeligt fra år til år, og den betydelige naturaliedel i mange indkomster samt traditionelle patriarkalske hjælpeforanstaltninger var med til at afbøde de værste konsekvenser af prisstigninger på basale livsforbrødenheder. De betydelige korttids-svingninger slørede den generelle prisudvikling, og der kunne gå mange år eller årtier med prisstigninger eller -fald, før de sædvanemæssigt fastsatte lønningerne ændredes. Derfor viser grafer over prisudvikling bratte svingninger, medens lønninger bevæger sig trappeformet op eller ned. Pengelønningerne var stive, og udviklingen i reallønnen blev derfor i høj grad bestemt af prisudviklingen.

Men gjaldt det også for søfolk? Søfolk var sammen med lejesoldater de første, der opererede i et internationalt og upersonligt arbejdsmarked med mange udbydere og efterspørgere. Søfolk kunne skifte ikke blot mellem skippere, men også mellem nationer. Man kunne tænke sig, at deres lønninger fastsattes mere moderne, dvs. med hurtigere reaktioner på udbud og efterspørgsel, både nationalt og internationalt.

Fremgangsmåde

Hvert år i perioden 1750-1807 har jeg i Waterschoutens arkiv tilfældigt valgt tre forhyringer til en havn i Middelhavet, oftest i perioden april til maj. Middelhavet er valgt, fordi danske skibe her i modsætning til Vestindien og Ostindien ikke opererede indenfor et merkantilistisk system, og en dansk sømand nemt ville kunne finde hyre på et ikke-dansk skib. Skibene skal være destineret på den anden side af Gibraltarstrædet. Normalt er der ikke forskel på hyrer til Portugal/den spanske atlantehavskyst og Middelhavet, men i tilfælde af trussel om krig med de nordafrikanske korsarer viser der sig forskel i lønningerne. I undersøgelsen bruges kun lønninger for fuldbefarne matroser, og hvor der i en kontrakt opereres med flere lønninger for matroser, har jeg valgt den hyppigst forekomne værdi. Hvor forskellene er jævnt fordelt, bruges et aritmetisk gennemsnit. Ud fra de tre værdier har jeg beregnet et aritmetisk gennemsnit for hvert år. Der er ingen protokoller bevaret for årene 1757, 1758 og 1759, og i det følgende er værdierne for de manglende år fundet med lineær projektion mellem 1756 og 1760.³

Pengeløn til lands og til vands

Undersøgelsen viser, at matrosens pengeløn stiger fra et gennemsnit på 480 skilling om måneden i 1750 til præcis det dobbelte, 960 skilling, både i 1800 og 1807. De fleste år er de fundne lønninger ens, og skibets størrelse har ingen betydning. Sammenlignet med andre erhvervsgrupper har matrosens løn udviklet sig særdeles

2 Hvor intet andet er nævnt, stammer oplysninger om lønning og priser i Danmark fra den danske prishistories arkiv på Institut for Historie samt bearbejdningen i Dan H. Andersen, Mette Ehlers og Erik Helmer Pedersen, *A History of Prices and Wages in Denmark, 1660-1800. Vol. 2: The Manors*. Manuskript med CD-ROM. 2002.

3 *Waterschouten i København. Waterschoutsprotokoller 1750-1807*. Landsarkivet for Sjælland.

4 Oplysningerne om lønninger for Københavnske murersvende og løsarbejdere på godset Løvenborg er fra to glimrende projektopgaver afleveret på Institut for Historie, Københavns Universitet i 2001: Lene Stampe Jensen: *Reallønsudviklingen for københavnske murersvende 1750-1800*, og Mette Dahl Hansen, *Levestandarden for løsarbejdere ved Løvenborg gods i anden halvdel af det 18. århundrede*. Tak til Lene og Mette for tilladelse til at benytte deres afhandlinger.

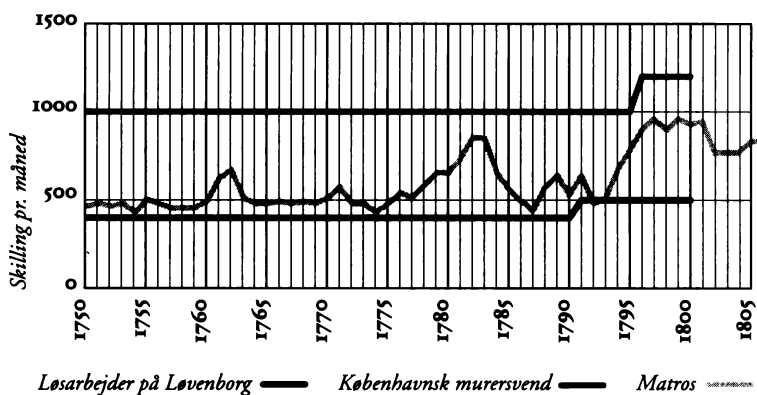
5 Lene Stampe Jensen op.cit. side 11-17.

6 Mette Dahl Hansen op.cit. side 13.

Fig. 1 Pengeløn for matros, murersvend og løsarbejder 1750-1807

*Pengeløn for matros på skib
destineret til Middelhavet,
murersvend i København og
løsarbejder på godset
Løvenborg.*

*Kilde: Waterschoutsprotokoller
1750-1807. Lene Stampe Jensen
op.cit. Mette Dahl Hansen
op.cit. Anm. De bevarede
optegnelser fra Løvenborg
stopper i 1790, hvorefter der er
suppleret med optegnelser fra
godset Bregentved.*



gunstigt. En københavnsk murersvend på egen kost tjente om sommeren 40 skilling om dagen fra 1750 til 1795, hvorefter lønnen (måske på grund af Københavns brand) steg til 48 skilling i 1796-1797. Det svarer til månedligt henholdsvis 1000 og 1200 skilling. Sommerlønnen for en daglejer på landet på egen kost var oftest 16 skilling om dagen i 1750, stigende til 20 skilling i 1790'erne, hvilket giver henholdsvis 400 og 500 skilling om måneden. Her må det dog bemærkes, at billedet på landet er mere varieret, og det er vanskeligere at fastlægge et lønniveau. Der er dog generel enighed om, at løsarbejdernes pengeløn steg i slutningen af 1700-årene, men ikke nok til at oprette et betydeligt reallønsfald fra 1750'erne.⁴

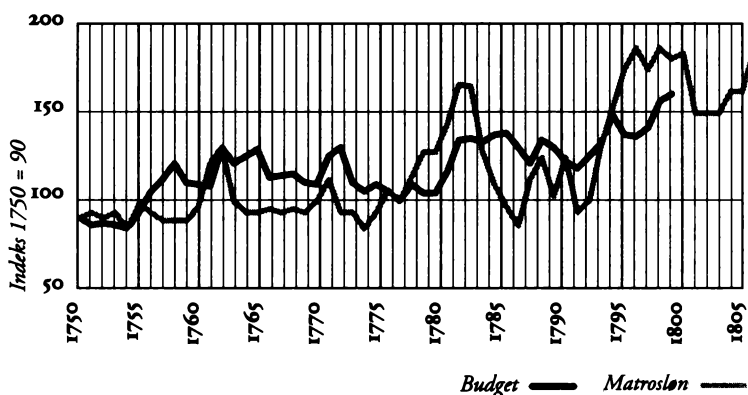
De absolutte lønforskelle mellem land, by og sø er måske ikke så interessante, idet der jo er mange usikkerhedsfaktorer, ikke mindst graden af beskæftigelse, men det er dog værd at bemærke, at en sømand ved århundredes slutning tjente næsten det samme som en københavnsk murersvend, skønt han i modsætning til denne fik både kost og logi under arbejdet.

Realløn

Et konstrueret leveomkostningsbudget for en enlig murersvend i København viser for perioden 1750-1800 en prisstigning på 78%. Nu var 1750 og 1751 år med lave priser, men selv hvis udgangspunktet er prisen gennemsnittet 1750-1760, er prisstigningen 60%.⁵ Heraf er det let at se, at den københavnske murersvend og løsarbejderen på landet har set købekraften af deres pengeløn mindskes med mellem en fjerdedel og en tredjedel. Et alternativ budget viser et endnu større fald for løsarbejderen på godset Løvenborg.⁶

Som den eneste af de tre grupper har sømanden været i stand til at fastholde og endog hæve sin realløn. Ved samme budgetsammensætning som for den københavnske murersvend er hans realløn steget 12,5% mellem 1750 og 1800.⁷ Hvis udgangspunktet er et

Fig. 2: Matrosløn og prisudvikling 1750-1800



Pengeløn for matros på skib destineret til Middelhavet og prisudvikling på grundlag af et konstrueret budget 1750-1800.

Kilde: Waterschoutsprotokoller 1750-1807. Lene Stampe Jensen op.cit.

prisgennemsnit for 1750-1760, er stigningen på 20%. Det er måske ikke imponerende sammenlignet med udviklingen i 1900-tallet, men ganske flot i en periode, der gav reallønsfald til næsten alle andre arbejdende grupper.

Stigningen i indtjeningen har måske været endnu højere. Middelhavsfarten gik i en vis grad fra at være meget sæsonbetonet med afrejse i foråret, hjemkomst i efteråret og oplægning om vinteren, til at skibet sejlede i Middelhavet et helt år eller flere. Ligeledes blev de traditionelle besejlingsmønstre opløst mod slutningen af århundredet, således at skibe kunne skifte mellem flere besejlingsområder i langt højere grad end tidligere.⁸ Dette ville give den sømand, der ønskede det, mulighed for længere perioder med fuld beskæftigelse.

Årsager

Matrosens pengeløn bevægede sig betydelig mere brat end de andres. Den stiger og falder relativt hurtigt. Hvor den københavnske murersvend og løsarbejderen på landet i lighed med andre grupper i den førindustrielle-tidligt industrielle periode oplevede et reallønsfald under de europæiske storkrige med deres prisstigninger, steg matrosens realløn under krigen (Fig. 3).

Centralt er efterspørgslen på søfolk, og en udmærket indikator må være aktiviteterne under dansk flag i Middelhavet, som stiger fra omkring 100 ekspeditioner til Middelhavet i 1750 til et gennemsnit på omkring 550 efter 1792 (Fig. 4).

Det fører naturligt til spørgsmålet om forholdet mellem matrosens løn, de europæiske storkrige, prisstigningerne og efterspørgslen efter søfolk.

Tabel 1 giver resultatet af fire regressionsanalyser af årligt løngennemsnit.⁹ I: på krig 1750-1807 hvor krigsårene (1756-63, 1778-83, 1793-1801, 1803-1807) gives en krigsdummy 1, fredsårene en

7 Den danske prishistorie stopper ved år 1800. Derfor er der ingen betragtninger om reallønsudviklingen 1801-1807.

8 Ole Ventegodt, *Redere, rejser og regnskaber*. Flensborg 1989. Dan H. Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*.

Ph.d.-afhandling Københavns Universitet 2000.

9 Tak til mine kolleger Ole Hyldtoft og Jan Pedersen for hjælp med regressionsanalysen. Alle fejl og misforståelser er mit ansvar.

Fig. 3: Reallønsudvikling for matros i fred og krig 1750-1800

Reallønsudvikling for matros på skib destineret til Middelhavet 1750-1800. Pengelønnen er deflateret med et konstrueret budget. Kilde: Som fig. 2. Se også note 8.

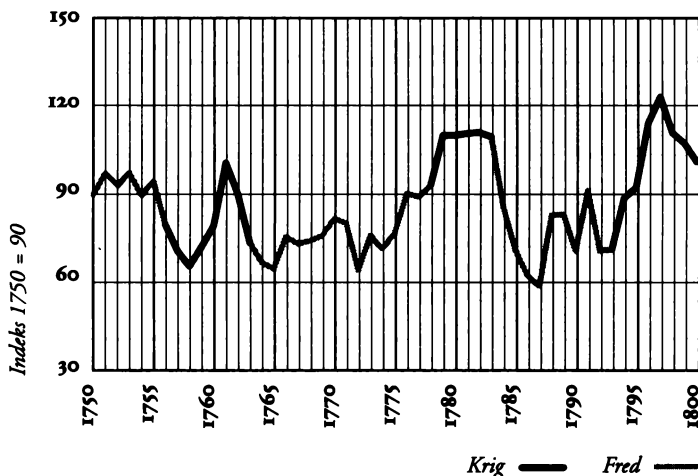
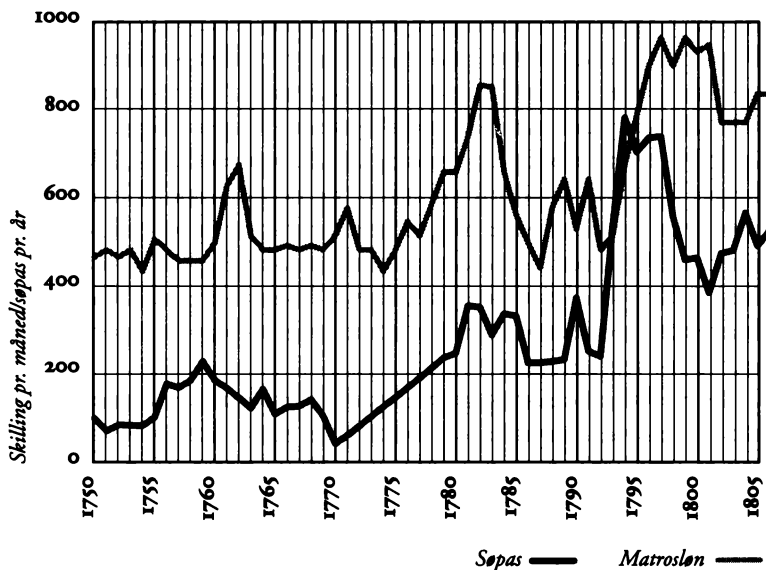


Fig. 4: Matrosløn og søpas til Middelhavet 1750-1806

Månedløn for matros på skib destineret til Middelhavet 1750-1806 og antal årlige søpas udstedt til skibe destineret til Middelhavet 1750-1806. Kilde: Waterschoutsprotokoller 1750-1807. Dan H. Andersen op.cit., appendiks C



dummy 0; 2: på prisudvikling på budget 1750-1800; 3: på antal udstedte søpas til Middelhavet inkl. den iberiske halvø syd for Kap Finisterre 1750-1806; 4: på alle tre variable 1750-1800.

Durbin-Watson værdierne er mildt sagt ikke tilfredsstillende, men der er naturligt et stort element af historik i lønninger. Krigsvariablen ser ud til at forklare omkring en tredjedel af lønudviklingen, skønt en krig i gennemsnit får lønningerne til at stige med 204 skilling om måneden. Imidlertid skyldes den lave værdi

Tabel 1: OSL regression på matrosløn 1750-1807

Regression				
	R	Just. R ²	N	DW
1. Krig	0,61	0,36	58	0,45
	$y = 517,47 + 203,85 x_1$ (21,17) (5,79)			
2. Budget	0,66	0,43	51	0,49
	$y = -88,87 + 5,69 x_2$ (-0,8) (6,14)			
3. Søpas	0,76	0,58	57	0,75
	$y = 433,58 + 0,6469 x_3$ (17,70) (8,78)			
4. Alle	0,81	0,63	51	0,75
	krig budget søpas $y = 142,91 + 79,15 x_1 + 2,78 x_2 + 0,3189 x_3$ F = 29,2 (1,387) (2,51) (2,86) (3,07)			

for krig den manglende effekt af Syvårskrigen 1756-1763, hvor justeret R² er helt nede på 0,043. Den Amerikanske Uafhængighedskrig og revolutionskrigene fra 1793 giver tilsammen en justeret R² på 0,61, hvilket passer godt med den generelle opfattelse i dansk søfartshistorie, at Syvårskrigen i modsætning til de senere krige ikke så den fulde neutralitetsudnyttelse. Krigene ligger bagved både en del af prisstigningerne og antal søpas udstedt til Middelhavet, idet krig medførte inflation, og den danske handelsflådes vækst var funderet både på god konkurrenceevne og en krigskonjunktur, der favoriserede det neutrale danske flag både i krig og i fred.¹⁰ Derfor vil det være naturligt at konkludere, at inflation på budgetdelen er overvurderet, medens krigens betydning er undervurderet i regressionen.

Den faktiske vækst og gennemgående tendens i matrosløn 1750-1807 omsat til logaritmiske værdier viser, at der sker et brud i midten af 1770'erne, hvor svingningerne bliver større, og den underliggende trend bliver mod kraftigere stigning (Fig. 5).

Konklusionen er at danske matroser var i stand til på helt moderne vis at udnytte væksten i aktiviteterne under dansk flag i anden halvdel af det 18. århundrede og den deraf følgende efterspørgsel efter deres arbejdskraft til at hæve deres løn langt mere end andre grupper.

De stigende matroslønninger må have været et af incitamenterne til den modernisering af den danske handelsflåde i retning af mindre arbejdskraftkrævende skibe med bedre mandskab-tonnage ratioer, som finder sted i løbet af perioden.¹¹

Afhængig variabel: løngennemsnit for matros 1750-1807.

Uafhængige variable: krig, konstrueret budget, algeriske søpas udstedt til Middelhavet.

T-værdier i parentes. 95% signifikansniveau. Regression 1 er for perioden 1750-1807.

Regression 3 er for 1750-1806, idet søpasudstedelsen stopper med det engelsk angreb på København i efteråret 1807.

Regression 2 og 4 er for perioden 1750-1800. Det skyldes, at prisserne i det danske prisprojekts arkiv, på hvilke budgettet hviler, kun dækker perioden 1660-1800.

Kilde: Udstedte søpas er fra Dan H. Andersen op.cit., appendiks C. Budget er fra Lene Stampe Jensen op.cit.

10 Neutralitetsudnyttelse og handelsflådens vækst analyseres i Dan H. Andersen og Hans-Joachim Voth: *The Grapes of War: Neutrality and Mediterranean Shipping under the Danish Flag, 1747-1807.*

Scandinavian Economic History Review vol. 48 (2000) side 5-27

11 Ole Ventegodt: *Fleensburg's "flatgoing" and "sharpgoing" Ships between 1750 and 1807.*

I 5th International Congress of Maritime Museums. Proceedings 1984. Samme: *Tausend Schiffe aus Fleensburg. I Flensburg 700 Jahre Stadt - eine Festschrift.*

Vol. 1, 1984. *Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte* bd. 36, 1.

Dan H. Andersen op.cit. side 294-301

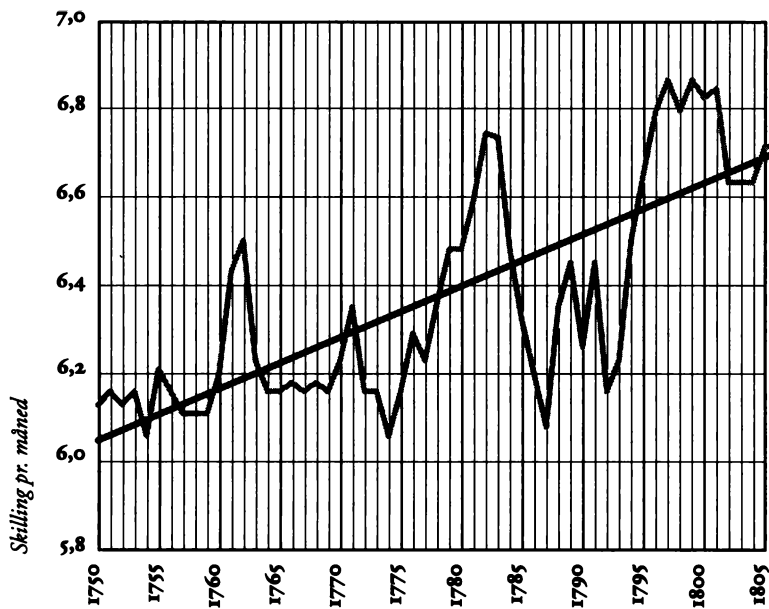
Fig. 5. Faktisk vækst og gennemgående tendens i matrosløn 1750-1807

*Faktisk vækst og gennemgående
tendens i matrosløn på
skib destineret til Middelhavet
1750-1807.*

Kilde: Som til regressioner 1-4.

Anm.:

Værdierne er logaritmiske.



Jørgen H. Barfod

Glückstadt, en forpost og et mislykket projekt

Christian IV og hans efterfølgere i 1600-tallet var som det øvrige Europa optaget af den merkantilistiske teori om at det gjaldt om for en stat at skaffe sig den største rigdom ved eksport af egne produkter eller af varer indført udefra uden brug af egne varer. Fabrikanter, der ville påtage sig produktion af indførte råvarer eller halvfabrikata, måtte således også støttes af staten. Derfor var det nødvendigt at støtte eksporten og det vil sige for Danmarks vedkommende den søfart, som skulle til for at føre varerne til andre lande. Af merkantilistiske grunde søgte Christian IV derfor at støtte og at få oprettet minedrift i Norge, både jernværker og kobberværker, men han ønskede også at støtte fremsynede folk, der ville vove sig ud i andre foretagender. Denne holdning gjorde naturligvis, at kongen også var ivrig efter at skabe og at vedligeholde en flåde til handelens beskyttelse. Hertil var det nødvendigt at have de fornødne baser for den danske flåde og for den handel, der skulle beskyttes. Både i Norge og rundt om i Danmark og hertugdømmerne indrettedes derfor befæstninger til gavn for flåden.

Det er almindelig kendt, at der indrettedes baser for flåden både i Norge og i Østersøen, men også ved Jyllands fod mod vest var det nødvendigt at sikre handelen, der foregik ad de floder, som mundedede ud i Vesterhavet. Hamborg var vokset op med en orientering mod købmænd fra England og Nederlandene, og det huede naturligvis ikke Christian IV, at handelen gik dertil og ikke til et dansk område. Derfor påbegyndte han i 1615 inddæmningsarbejderne ved Glückstadt for at skaffe en modvægt her til den gamle hanseby. I 1619 var befæstningsanlægget fuldført og i 1620 påbegyndtes opførelsen af en fæstning ved Glückstadt. Formålet var at vinde herredømmet over Elben og Wesers munding og samtidig at skabe et sidestykke til de tilsvarende befæstninger i Østersøen og Nordsøen, foruden at skabe en modvægt til Hamburgs handel ved at give den nye by visse handelsprivilegier.

I 1620 lå kaptajn Erik Urne på *Raphael* og Niels Hammer med *Nellebladet* ved Glückstadt for at holde strømmen ren, d.v.s. at han skulle påse at de forbisejlende skibe strøg for kongens orlogsskibe, men nogen opkrævning af told var endnu ikke på tale. Urne afløstes i august af Gabriel Kruse. Disse skibe forlod dog i oktober

Glückstadt, og i stedet blev det mindre skib *Griben*, der havde været stationeret i Store Bælt sendt hertil, hvor det overvintrede. I marts 1621 blev der udsendt 13 bådsmænd til at tage sig af det sommeren over.¹

I 1619 var det islandske kompagni oprettet med Mikkel Vibe som den største participant og Hans Nansen blev snart deltager i kompagniet. Skibene til Island nåede vel øen i maj hvert år og hovedeksporten fra Island var selvfølgelig fisk. Det var tørrede fisk og saltede fisk, og den bedste kvalitet gik til Hamborg. Blandt varerne fra Island var man også af og til heldige at få narhvalætænder. Disse blev solgt som enhjørningens horn til høje priser overalt i Europa. Da den kendte naturforsker Ole Worm imidlertid i 1638 bekendtgjorde den rette sammenhæng, at det var narhvalætænder og ikke fra enhjørninge faldt priserne straks, men man søgte dog stadig i udlandet at få de høje priser.

I 1623 udstedte kongen det åbne brev, hvorefter Glückstadt skulle indrettes som en stabelplads for alle islandske varer, og det islandske kompagni fik 15 års privilegier med forpligtelse til at bygge pakhuse, således at de islandske varer kunne oplagres her. Da det islandske Kompagni ville anlægge et rebslageri i Glückstadt ville kongen give det støtte, som et led i hans planer om at få handelen over på danske hænder. Byen kom dog ikke til at indfri kongens ønsker, da der manglede det nødvendige bagland og skibene, der kom fra Island, sejlede ofte videre til Hamburg for at afsætte deres varer. Her i Hamburg kunne de også indtage den fragt, som var nødvendig for sejlads til København og med de varer, der siden blev fragtet videre til Island. De vigtigste varer var mel, salt, kul og tjære foruden tømmer, men også drikkevarer var en stor artikel. Den senere borgmester i København, Hans Nansen, var leder af Det islandske Kompagni fra 1627 til 1639 i Glückstadt. Selvom Glückstadt var tænkt som stabelplads for kompagniet blev skibene imidlertid stadig udrustede i København.

Byen lå dog noget udsat under de krige, som førtes af kongen, og den blev ofte udsat for fjendtligheder. Fæstningen Glückstadt holdt dog stand under Christian IV.s krige i 1627 og 1628, mens Wallensteins tropper huserede i Jylland. Det var den tapre kommandant Markvard Rantzau, der holdt ud. Han afløstes i 1630 af Chr. Pentz.

I 1629 sendte kongen en udsending til Hamborg for der at tale med en "bjergmand" og i øvrigt uddele et åbent brev om begunstigelser til dem, der nedsætter sig i Glückstadt.²

I 1628 havde den tyske kejser givet Hamborg det privilegium, at han forbød at der byggedes fæstninger, at der blev holdt krigsskibe eller at der blev opkrævet told på Elben mellem Hamborg og havet. Det huede selvfølgelig ikke den selvsikre danske konge, der den 9. april 1630 begyndte at opkræve told af alle skibe, som pas-

serede Glückstadt. Hamborg lod derefter i april 1630 en eskadre blokere Glückstadt, hvor de endog landsatte en mindre styrke og beskød byen. Tilmed beskød de kongen og hans følge der netop var i byen. Og de havde desuden den frækhed ved Ditmarsken at erobre tre mindre danske skibe samt den store pram *Skeldtuden*, der lossede tømmer i havnen ved Brunsbüttel samt et skib ladet med 500 tdr. byg, der var beregnet som sædekorn til bønderne, samtidig med at de ødelagde forskellige fiskenet.³

Christian IV.s selvfølgelige svar var da, at han den 1. maj gav ordre til, at alle hamborgerskibe, der lå med gods i Danmark og Norge skulle arresteres. Desuden fik Gabriel Kruse ordre til at udruste en flåde, som snarest skulle forføje sig til Elben, hvor han ville få nærmere ordre af kongen. Han ankom dog først hertil efter en månedstid, og han fik da ordre til at lægge sig under fæstningen Glückstadt. Christian IV, der var taget tilbage til København udrustede en større flåde, som den 28. august nåede elbmundingen. Men på grund af dårligt vejr kom flåden først den 4. september nær til hamborgerne således at kanonaden kunne begynde, og i de følgende dage blev den fjendtlige styrke drevet op ad floden, så de den 6. september var drevet forbi Glückstadt, hvorved blokaden var blevet hævet.⁴

For at få sat gang i erhvervslivet søgte kongen i 1630 at gøre byen til et fristed for jøder og andre, der var forfulgt for deres religion i det håb, at disse tilflyttere ville styrke handelen, i øvrigt mens det øvrige kongerige endnu var lukket land for dem. Det gav dog ikke noget større resultat, da mange af dem siden, da de fik tilladelse, flyttede videre til det øvrige kongerige.

I årene 1630 til 1643 opholdt kongen sig ofte i Glückstadt, da hans politik i disse år gik ud på at standse den svenske fremmarch i Nordtyskland, og ligeledes når han skulle forhandle med de tyske fyrster. Endvidere kunne han også bedre herfra holde øje med den svenske hær, der opererede i Tyskland. Der blev således i disse år drevet meget udenrigspolitik herfra.

I 1635 viser en oversigt over den danske orlogsflådes fordeling, at skibene *Tre Kroner*, *De tre Løver* og en galej *Skien* skal repareres i Glückstadt og byttes ud med de skibe, der da lå ved Elben, nemlig *Delmenhorst*, *Nellebladet* og *Lykkepotte*, som i stedet skulle til Norge.⁵

Den 16. april 1636 gav kongen ordre til, at varerne ikke måtte losses på Elben og sælges til hamborgerne, men at alle varer skulle i land i Glückstadt og oplagres her. Også på denne måde prøvede han at tvinge igennem at Glückstadt skulle være et centrum. Han sørgede også for at den befæstede by i 1641 fik opført et tøjhus til opbevaring af de nødvendige våben. Det islandske kompagni kunne dog ikke lade følelser regere over de interesser, som faget krævede, så man måtte derfor først og fremmest tænke på hande-

1 Nils Probst: Christian IV.s flåde, Kbh. 1996, side 144-146.

2 Chr. IV.s egenhændige breve bd. 2, Kbh. 1969, side 236 d.10/12 1629 og side 242 d.12/1 1630.

3 Chr. IV.s egenhændige breve bd. 2, Kbh. 1969, side 263.

4 Chr. IV.s egenhændige breve bd. 2, Kbh. 1969, side 289-90.

5 Chr. IV.s egenhændige breve bd. 3, Kbh. 1969, side 451 d.

6/12 1635.

len og de varer, som skulle afsættes eller indkøbes uanset hvor det måtte være, så derfor havde kongens mange klager over kompagniet ingen effekt. I øvrigt gik den ordinære postrute fra København til Hamborg over Glückstadt.⁶

I vinteren 1643 havde kongen planer om at indeslutte Hamborg både fra land- og fra søsiden, da han regnede med at ingen af byens støtter kunne komme den til hjælp, og da byen selv kun havde få soldater, og da kongen endvidere mente, at byen for tiden havde et dårligt styre. Han lovede desuden, at der ville være fri sejlads på Elben, når skibene blot havde betalt det nødvendige ved Glückstadt.⁷

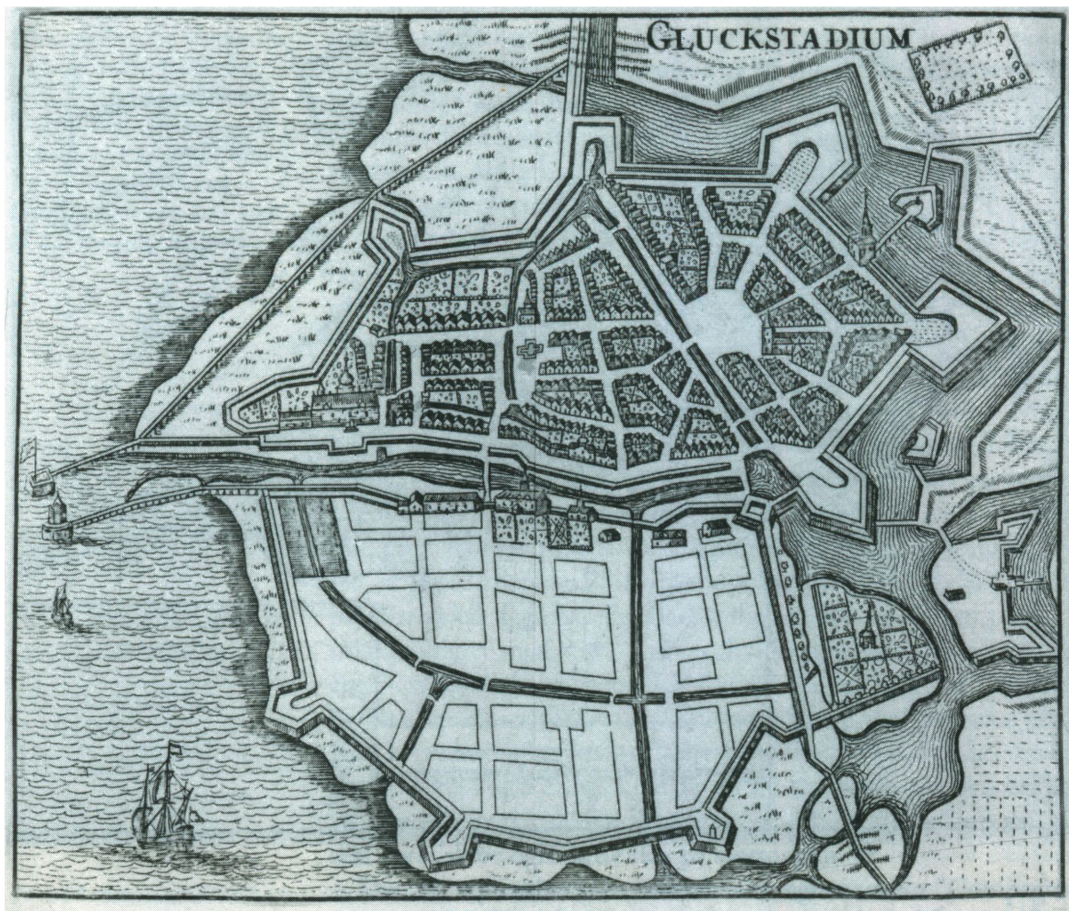
I løbet af det følgende forår 1643 fik han udrustet en flåde, der under rigsadmiral Jørgen Vind overraskende kom til Glückstadt den 21. maj. Kongen havde givet det udseende af, at flådens udrustning gjaldt England, og rådet i Hamborg blev derfor helt lammet og tilbød kongen 280.000 daler, undskyldte det passerede og anerkendte ham som deres rette herre ligesom de accepterede Elbtolden, der blev opkrævet af kongen. Christian IV kunne herefter hjemsende flåden, mens blot nogle få skibe blev liggende ved fæstningen.

Danmarks onde ånd i Sverige Axel Oxenstjerna havde imidlertid i Stockholm fået overbevist det svenske rigsråd om at det var nødvendigt at indlede en krig mod Christian IV, men trods advarsler, som den danske resident her sendte hjem, stolede kongen ikke på dem. Det var derfor en stor overraskelse for kong Christian, at den svenske feltmarskal Lennart Torstensson den 12. december 1643 overskred grænsen til Holsten. Det var meningen at overraske Danmark ved et lynangreb, og det lykkedes da også fuldt ud, idet han hurtigt fik besat hele Jylland. Det skete fordi Christian IV slet ikke var forberedt på krig. Krigen, der ikke skal gennemgås nærmere her, blev som bekendt en katastrofe for landet, da søslaget i Femern Bælt i oktober 1644 havde berøvet landet så stort et tab af orlogsskibe, at kongen måtte søge freden.

Under Torstenssonfejden 1643-45 var det i Holsten blot Glückstadt, Rendsborg og Krempe, der var på danske hænder. Ved freden i Brømsebro i 1645 måtte Danmark som bekendt underskrive nogle meget hårde betingelser og bl.a. måtte kongen gå med til at den vigtige indtægtskilde for Danmark, Øresundstolden, blev nedsat og desuden at ophæve Elbtolden for svenskere og nederlændere.

I de følgende år gjaldt det for Glückstadt at holde på så meget handel som muligt, og de købmænd, der handlede på Island fik strenge ordrer til at lade de varer, som de hjembragte opmagasinere i deres pakhuse og ikke lade dem blive liggende i skibene. Det havde jo været billigere for købmændene, at de ikke flere gange skulle omlaste varerne, der alligevel blev solgt videre til folk i

Kort over Glückstadt omkring 1655. Den befæstede by var grundlagt af Christian den Fjerde 1616 ved den lille å Rhins udløb i Elben. Det Kongelige Bibliotek.



Hamburg, og det var da også et stadigt stridspunkt. Johan Been, der var en betydningsfuld købmand i Hamburg fik den 5. september 1643 et kgl. privilegium på at måtte drive hvalfangst ved Spitsbergen, men produkterne skulle føres enten til Glückstadt eller til Hamburg. I forbindelse med dette privilegium havde han dog en del skærmydsler med Johan Braem i København, og i 1645 fik Been ordre til at hans skibe skulle udrustes i Glückstadt, og de skulle returnere hertil med den producerede tran og sælge så meget som muligt af den der, som byens handlende ville aftage til en rimelig pris.⁸

6 Chr. IV.s egenhændige breve bd. 4, Kbh. 1969, side 152-53, d. 5/8 1641.

7 Chr. IV.s egenhændige breve bd. 5, Kbh. 1969, side 300, 303 og 318.

8 Sune Dalgaard: Dansk-norsk hvalfangst 1615-1660, Kbh. 1962, side 221-225.

Under de svenskekrige, der atter kom i 1657-59 lå der også til tider vagtskibe ved Glückstadt og i 1657 ved vi at kaptajn Peter Lützen den 3. juni opbragte et skib på Elben ved Glückstadt. Denne krig, hvor Sverige endnu engang havde søgt at udslutte kongeriget gav atter store tab, selvom landet reddede livet. Atter var det fæstningerne Glückstadt, Krempe og Rendsborg, der undgik besættelse af svenskerne.

I 1695 opmålte Jens Sørensen den jyske vestkyst fra Skagen helt ned til Holsten. Her ses hans kort over Hamborg med Altona samt ikke mindst Elben. Tegning færdiggjort i 1718 i Frederik den Femtes Atlas bind 29. Det Kongelige Bibliotek.

men med det vestindiske kompagni efter dettes oprettelse i 1671, hvorefter Glückstadtkompagniet ophørte. Det kaldtes nu Det kgl. Octroyerede Danske West-Indiske og Guineiske Compagnie og fik hovedsæde i København.⁹

Under Frederik III var det blot små indtægter søetatens fik fra Glückstadt. Af de 1.228.658 rdl., som man modtog i årene 1663 til 1670 kom der blot 2.991 rdl. fra krigskassen i Glückstadt.¹⁰

Man havde orlogsskibe udstationerede der i alle årene og nogen fangst fik man da også. I 1670 blev kaptajn Flores Carstensen sendt til Glückstadt for at hente et priseskib *St. Catharina*, og under Christian V beordrede denne at der skulle lægges nogle skibe ved Elben. Kommandanten på fæstningen havde gentagne gange ønsket det, og Christian V beordrede da den 10. juli 1671 *Hummeren*, *Den Flyvende Hjort* og *Crocodillen* samt to andre galioter til snarest at afsejle til Glückstadt. Det følgende år var det *Hummeren*, *Vildmanden* og galiot *Gladelig Budskab*, der lå her.¹¹

Den 5. februar 1672 fik admiralitetet en ordre fra kongen, der lød, at "efter Eders egen betænkning skal I sørge for at der herefter på Elben skal ligge en eller flere udliggere med én mast, plats og smakkebygget med 12-14 stykker, hvilke altid skal føres, som de engelske jagter. I stedet for flag skal de have en stor fløj i et skær, hvilket kan anses for at flag. Disse udliggere skal ligeledes efter Jeres betænkning lægges tæt under kastellet." "Men hvis de svenske skulle sende nogle orlogsskibe der til Elben i stedet for de smakkevis byggede jagter, de har der, og hvis de fører flag af toppen, da skal vores skibe også sætte flag på stortoppen."¹²

Den 28. september 1672 udstedtes et reglement for "Compagnie de marine" i Glückstadt på 150 personer med en samlet udgift på 8.611 rdl. og 34 ½ skill.¹³ I øvrigt nævnes i fæstningens materielregnskab for 1673 inventar fra *Die Liebe*, der nu er vrag, jagten *Die Braunfisch* sandsynligvis den senere *Støren* samt en evert *Der Hitler Sand Ever*. I 1674 er det fregatten *Hummeren* og 1675 fregatten *Flyvende Hjort*.¹⁴

Da Christian V i 1675 ønskede oplysninger om søetatens tilstand spurgte han bl.a. om hvilke fartøjer, der behøvedes ved Elben, og svaret var, at det skulle være "flakgående" fartøjer, hvoraf der i "kongens flåde intet findes undtagen fregat *Hummeren*, hvorfor der i Holland bør købes 3 waterconvoyer til 10-12 stk. til at bruge på Elben."¹⁵

Under Den skånske Krig nævnes her blot jagterne *Prins Frederik*, *Junker*, *Norske Løve* og en fransk snau, der muligvis er en kaper fra Dunkirk.¹⁶

I marts 1680 anerkender Iver Hoppe meddelelsen om at der kommer 430 mand foruden de 200, der er i Glückstadt, dog synes han at 150 mand er for lidt til at føre skibet *Mercurius*, hvis anker er på omtrent 4000 pund og tovene 22 tommer tykke. I øvrigt

9 Georg Nørregaard: Vore gamle tropekolonier bd. 8, Kbh. 1968, side 19-50.

10 C. Christiansen: Bidrag til Statshusholdningens historie, Kbh. 1908, 1 side 533.

11 RA. Søet. X, 4 reg.bog contra zahlm. 1670-71 d. 16/1 1671 og 1671-72 d. 31/1 1672 side 80-100 samt Sjæll. Tegn d.10/7 side 569.

12 RA. Sjæll. Tegn. d. 5/2 1672 nr. 120 side 41.

13 RA. Sjæll. Registr. d. 24/9 1672.

14 With Seidelin: Bidrag til den glückstadtske Ekvipages Historie 1615-1715, i Tidsskrift for Søvæsen 1912, side 446.

15 RA. Søet. Indk. XI, kasse-erkerkont. 3, nr. 6 d. 1/2 1676.

16 With Seidelin: side 448.

melder han, at *Mercurius* og *Christianus IV* er udlagt og at *Victoria* ligger på reden. Desuden kunne han den 20. april meddele fra Glückstadt, at de to barcelonger er sejlferdige at afsejle med godset fra *Spraglede Falk*, der strandede ved Fanø.¹⁷

Efter Den skånske Krig, der var blevet afgjort af Frankrig, var det stadig Ludvig XIV, der dominerede i Europa ved sine modsætningsforhold til de andre stater efter tur. Skiftende koalitioner søgte at dæmme op for Ludvig XIV.s aggressioner, og de sidste to årtier af det 17. århundrede var derfor præget af uro og ustabilitet. Danmarks modstander Sverige, der havde høstet godt af sin alliance med Frankrig var alligevel utilfreds med alliancen og søgte nu tilslutning til Frankrigs fjender, og i Danmark var man uenige om hvilken politik, der skulle søges gennemført.

I Sverige var danskerhaderen Bengt Oxenstjerna blevet den toneangivende i svensk udenrigspolitik, og Danmark søgte da at tilslutte sig Brandenburg og Frankrig. Men det gav vanskeligheder med sømagterne England og Nederlandene til ugunst for den danske søhandel. Med Frankrigs støtte inkorporerede Christian V dog de gottorpske besiddelser i Slesvig i de kongelige, hvorved han fik udvidet sin magt til hele Slesvig.

I forbindelse hermed ses et mindre søtogt til øen Helgoland. Den 31. maj 1684 fik scoutbynacht Paulsen ordre til at kommandere kaptajn Kruse til landvagt ved Helgeland, og den 23. juni fik han sin ordre om ekspeditionen, men først den 16. august fik Poulsen ordre til at afsejle med *Dragen*, *Tomleren* og *Sværdfisken*, mens de to jagter *Andriken* og *Snarensvend* skulle vente.¹⁸

I 1686 havde admiralitetet modtaget kongens ordre om at udsende to velsejlende fregatter på kryds mod de hamburger skibe mellem Norge og Elben, men admiralitetet foreslog "formedelst districtets vidtløftighed", at beordre dem til at krydse ved Helgeland, hvor hamborgerne må komme på deres returrejser og hertil kunne bruges fregatterne *Ørnen* og *Lossen*, der lå på reden. De kunne da efter medio oktober sejle hjem. Man havde åbenbart held med sig, for den 14. september kunne der opføres en liste på 22 skibe, der var opbragt ved Glückstadt.¹⁹

Byen lå på en afgørende plads, hvilket også ses af en redegørelse fra Morten Olsen fra Christiansand om at en af hans skippere på skibet *St. Anthoni*, der var på vej med trælast til London, var blevet taget af en dynkerker kaper, der havde givet ham en hård medfart. Men "nogle dage efter behagede det Gud med hård vind og storm at hindre deres forsæt, så at de af uvejret var tvunget til at ændre kurs og med største livsfare indløb ad Elben og kom med skibet under Glückstadt, da det havde 5 fod vand indenbords", hvorefter viceadmiral Poulsen fik skibet anholdt.²⁰

Da den franske krig udbrød sluttedes der en traktat mellem England og Nederlandene om at forhindre al handel på Frankrig,

17 RA. Søet. 1,5 Indk. Adm. d. 26/3 1680 og 20/4 1680.

18 RA. Søet. 1,1 Kgl. eksp. 1683-84 d. 31/5, 23/6 og 16/8.

19 RA. Søet. 11,3 Adm. C. Gen. side 192 d.28/8 1686, og Kanc. Indk. Nr. 430 d. 14/9 1686.

20 RA. Søet. 1,5 Indk. sager d. 25/8 1689.

21 Th. Boye: De væbnede Neutralitetsforbund, Kristiania 1912, side 56ff og side 72.

22 Arnold Ræstad: Kongens Strømme, Kristiania 1912, side 246, 249, 251 og 253.

23 H. Bruhn: Dannebrog og danske Faner gennem Tiderne, Kbh. 1949, side 195.

24 Kgl.Bibl. Ny kgl. Saml. 782a, quarto, 1 bd., side 32ff d.23/5 1691, og RA. Søet., 1,5 Kanc. Indk. d. 3/8 1691.

men både Danmark og Sverige protesterede, hvilket fik til følge at der den 1. februar 1690 mellem de to stater sluttedes et forbund for 5 år og den 10. marts 1691 sluttedes en traktat til navigationens fremme. Kaperierne af danske og norske skibe tog imidlertid til i de kommende år, og den 17. marts 1693 sluttedes derfor en traktat mellem Danmark-Norge og Sverige om fælles repressalier.²¹

Krigen i Europa forårsagede at man måtte sende konvojer afsted og kongen udstedte forskellige neutralitetskundgørelser om forholdene på søen. I juni gav han således ordre til, at der skulle holdes flittigt ønsyn fra *Lindormen* mellem det jyske rev og Lindesnæs. Hvad der ligger her indenfor regnes til kongens strømme samt desuden så langt man kan se fra land, og ved kgl. resolution af 13. juni 1691 står der nøje, at "sigtet fra landet af vore kyster er som en 4-5 mil fra udskærene må regnes". Hermed mentes at man kunne se riggen på et større skib. Iøvrigt falder synsvidden 4-5 sømil sammen med længdemålet en kending, som i det 16. århundrede regnedes til ca. 30-33 km. Danmark hævdede synsviddegrænsen, og i flere dokumenter om prisesager bruges udtrykkene "i sigte af Hs. kgl. Maj.s lande" eller "i sigte af Norge" osv.²²

De mange konvojsjladser og i det hele taget den urolige periode gjorde det påkrævet, at de danske skibe blev nøje afmærkede med deres flag, og der blev da udstedt særlige regler for flagføringen. Den 15. juli udstedtes således en kgl. plakate, der forbød "kofardiskibe, store og små, enten de fører stykker eller ikke, at føre kgl. flag, fløje eller gøs med split i enden. Herfra dog undtages skibe, der besejler Ostindien og den guineiske kyst, som må føre splitflag hinsides linien, og skibe, som sejler på Vestindien, må føre splitflag fra de på udvejen er passeret Cap Verde til de på hjemvejen er passerede Azorerne."²³

I 1691 resolverede kongen at den Glückstadske søetat efter viceadmiral Poulsens forslag skulle bestå af følgende med årslønninger:²⁴

Viceadmiral Poulsen	1200	rdl.
Kaptajn Frederik Helt	300	"
Kaptajn Henrik Kruse	200	"
Kaptajn Johan Georg Vieth	150	"
Løjtnant Jochum Brütte	200	"
Løjtnant Claus Holst	120	"
2 tømmermænd	144	"
1 skriver	96	"
11 mater á	6 rdl.	mdl.

1691 befalede kongen videre, at der skulle kommanderes to søkaptajner og to løjtnanter til Glückstadt. Admiralitetet foreslog kap-

tajnerne Jørgen Carstensen og Daniel Wildemann samt løjtnanterne Cort Teunissen og Thor Jensen og man erindrede kongen om, at der i forvejen var her ved Elben kaptajn Frederik Helt og løjtnant Jochum Brütte, som kongen havde sendt derned sidste år.²⁵

Samtidig gav viceadmiral Poulsen en oversigt over den nødvendige reparation af fartøjerne ved Glückstadt: ²⁶ *Dragoneren* skulle kalfatres og der skulle udskiftes en del planker i halvdækket og i bakken. For 90 rdl. Jagten *Norske Løve* skulle ligeledes kalfatres overalt og forsynes med nogle nye planker, hvorefter den ville kunne gøre lang tjeneste endnu. Det ville blot koste 60 rdl. Jagten *Prins Frederik* måtte gennem en større reparation, idet den skulle helt fortømres og næsten have helt nye dæk og en ny "sejlbjelke". Når det var sket for 600 rdl. ville den også kunne tjene en 10 år endnu. *Junckeren* var blevet læk i vinter, så den måtte opsættes og kalfatres. Den var god for endnu 10 års tid, og det ville blot koste 40 rdl. *Glasjagten* skulle fortømres og nogle stykporte hugges deri, ligesom den skulle kalfatres. Det ville koste 60 rdl. Jagten *Rosen* kunne ikke mere gøre tjeneste. Hvis den skulle fortømres måtte der også indlægges "en hud" og indvendig forsynes med nyt træværk for i alt 200 rdl. *Støren* skulle blot kalfatres og have nogle nye planker for blot 30 rdl. Alle chalupperne, muddermøllen og prammene skulle kalfatres for 70 rdl. Vedr. søtønderne måtte der regnes med fragtpenge til at udlægge dem og optage dem for 140 rdl. Endelig var der reparationer på kraner, der springer i stykker og kæder, som bliver borte for 120 rdl.

Den 22. december 1691 udstedtes en instruktion for havnens inspektør i Glückstadt. Fra påske til Michaelis skal han være på sit kontor fra kl. 6 til 11 formiddag og fra kl. 1 til 6 om eftermiddagen. Om vinteren skal han være der fra kl. 8 til 11 formiddag og fra kl. 1 til 4 eftermiddag.²⁷

Den 14. juli 1693 indgav kommandør Poulsen en liste over skibe, som kunne bruges og bemandedes fra hans område. Det drejede sig om 16 forskellige pladser med angivelse af hvert skib og hvor stor besætning, der krævedes. Ved nogle af skibene stod der, at de også kunne armeres, det var en evert på 40 mand ved Bielberg samt en evert på 40 mand ved Kolmer, tre everter fra Brockdorff på 60, 50 og 40 mand hver, og fra Hollwettering en evert på 40 mand. Endvidere noterer kommandøren, at der i Glückstadt var to everter på 30 mand, der kunne armeres foruden 21 andre fartøjer og 7 pramme. I alt drejede det sig om at der var brug for 7.560 mand til bemanning af alle skibene.²⁸

Glückstadts skæbne blev ikke som den var forventet af Christian IV, da den i hele 1700-tallet måtte leve i skyggen af den langt bedre placerede by, Hamburg. Den kom således ikke til at spille den rolle for handelen som ønsket, ligesom den heller ikke blev et flådestøttepunkt. som det også var håbet.

25 RA. Søet. 11,3 Adm. C.
Gen. d. 6/10 1691.

26 RA. Søet. 1,5 Kanc. Indk. d.
20/5 nr. 40.

27 RA. Søet. 1,5 Kanc. Indk. d.
6/10 1691 nr. 169.

28 RA. Søet. 1,5 Kanc. Indk. d.
26/7 1693 nr. 95.

Efter englændernes angreb på København 1807 blev Danmark tvunget i armene på Napoleon. Bernadotte, som havde været guvernør i Hamborg i 1806 havde vist sig som en fremragende administrator og i 1810, efter at han var faldet i kejser Napoleons unåde, blev han svensk tronfølger. Hans efterfølger som guvernør i Hamborg var marskal Davout, der var blevet chef for garnisonerne ved Elben med 50.000 mand. Her holdt han streng disciplin med mange krigsretter, og plyndring forekom ikke. Man sagde, at hønsene kunne gå frit omkring på kasernen uden at være bange. Hans styrker var da også i Glückstadt. Den 3. september 1813 erklærede Frederik VI krig mod Sverige og syv uger efter også mod Rusland og Preussen. I 1812 måtte Davout dog med den franske hær i det store felttog mod Moskva, men i forbindelse med tilbagetoget kom han atter til Hamborg. Under de følgende kampe måtte han igen forlade byen i april 1814. Ved freden i Kiel den 14. januar 1814 afstod Danmark, foruden de andre store tab der er kendte, også fæstningsøen Helgoland til England. Endelig i 1864 blev Holsten med Glückstadt afstået til Preussen.

Michael Bregnsbo

179 enevældige konger og dronninger

Danmarks Riges Grundlov af 5. juni 1849
- brud eller kontinuitet

I 1999 blev 150-året for Danmarks Riges Grundlov af 5. juni 1849 fejret med bogudgivelser, foredrag, udstillinger m.m. Det kulminerede i en stort anlagt folkefest på Christiansborg Slots ridebane på selve 150-årsdagen. Vejret medførte dog, at folkefesten ikke blev det tilløbsstykke, der var lagt op til¹. Parallelt med højtideligholdelsen af 150-årsjubilæet blev det diskuteret, om den nugældende grundlov fra 1953 stadigvæk er tidssvarende eller om der er behov for ændringer. Og i bekræftende fald: hvilke ændringer?²

1849-grundloven er ganske vist blevet ændret flere gange i tidens løb. Og disse grundlovsændringer har skam alle været betydningsfulde (f.eks. valget for kvinder og tyende i 1915-grundloven, afskaffelse af Landstinget og betinget kvindelig tronfølge i 1953). Men alligevel giver det mening at se disse ændringer netop som ændringer fremfor afskaffelse af en gammel grundlov og indførelse af en ny. Trods grundlovsændringerne er to tredjedele af paragrafferne fra 1849-grundloven nemlig indskrevet ordret i den nugældende grundlov³. 1849-grundloven fylder således stadig som en væsentlig del af dansk statskultur og som ramme for det politiske liv. Den er ikke historisk i betydningen uaktuel. Det kunne derfor være af interesse at se nærmere på, hvad den var udtryk for; derved ville kunne fås et fastere og bredere grundlag for at tage stilling til, om og i hvilken retning den nuværende grundlov evt. trænger til revision.

Det spørgsmål, der skal ses på her, er, om Danmarks Riges grundlov af 5. juni 1849 var udtryk for brud eller kontinuitet i forhold til det foregående regime, enevælden. Dette vil ske ved at fokusere på de store, overordnede linjer fremfor på detailstudier af samtidens kildemateriale. Det sker ud fra den betragtning, at fokuseringen på det lange perspektiv skønnes bedst at kunne kaste lys over grundlovens betydning i aktuel dansk statsliv og politik.

Umiddelbart vil vel de fleste til spørgsmålet om 1849-grundloven var udtryk for brud eller kontinuitet i forhold til enevælden svare, at der var tale om et brud, og endda et meget radikalt brud. Rigtigt er det da også, at forskellen mellem enevældens forfatning, Kongeloven af 1665 og 1849-grundloven var til at tage og føle på. Ifølge Kongeloven havde kongen al lovgivende, udøvende og døm-

1 Michael Bregnsbo & Rasmus Mariager: Hvordan formidler man en grundlov? Et udvalg af museumsudstillinger og litteratur i anledning af Grundlovens 150 års jubilæum, 1066. *Tidskrift for historie*, 29. årgang, 4, Kbh. 1999.

2 Opsummering af denne diskussion: Solveig Rødsgaard: Danmark i 1999, *Nordisk Tidskrift* 1/00, Stockholm 2000.

3 Tim Knudsen: Da demokrati blev til folkestyre. *Dansk demokratihistorie*, bd. 1, Kbh. 2001, s.86.

mende magt samlet hos sig, han skulle ikke indhente samtykke fra noget parlament eller nogen stænderforsamling, hvis han ønskede at udskrive nye skatter, ligesom der heller ikke var nogen, han behøvede at konsultere, hvis han ville erklære krig. Han stod kun til ansvar over for Gud, ikke over for noget menneske. 1849-grundloven gjorde derimod kongen til konstitutionelt ansvarlig monark. Det var godt nok fortsat kongen, der suverænt udnævnte ministre, men den lovgivende (herunder den skattebevilgende) magt blev nu overdraget til en valgt Rigsdag. Og efter tidens normer var valgretten hertil usædvanlig vidtgående. Valgret til Folketinget havde alle over 30 år, med mindre de var et af de seks F'er: fruentimmere, folkehold (d.v.s. tjenestefolk uden egen husstand), fattige (d.v.s. modtagere af offentlig fattighjælp), forbrydere, fremmede og fjolser (d.v.s. umyndiggjorte)⁴. Umiddelbart må svaret således blive, at der var tale om et markant brud. Det var utvivlsomt også sådan, at grundlovsfædrene selv (adskillige af dem uden udelt begejstring) opfattede situationen. Men det er udtryk for fokus alene på henholdsvis Kongelovens og Grundlovens bogstav. For at få et dækkende billede af 1849-grundloven og det, den var udtryk for, må man også se på dens ånd, ja endnu bredere: dens kontekst, den måde, den blev anvendt på og den politiske kultur, den indgik i.

Forskning

Opfattelsen af kontinuitet tværs hen over det politiske systemskifte i Danmark 1848/49 er ikke ukendt i dansk historieskrivning, men der er forskellige opfattelser af kontinuitetens nærmere beskaffenhed⁵. Den liberale historiker Hans Jensen nåede under indtryk af statens regulerende indgreb i samfundsøkonomien under krisen i 1930'erne frem til større forståelse for enevældens indgreb og samfundsreformer fra de sidste par årtier af 1700-tallet og frem. I sit værk om de danske stænderforsamlings historie overvejer han afslutningsvist, hvorfor stænderforsamlingerne i Kongeriget kom til at fungere bedre end den i Holsten og konkluderer, "... at Forudsætningerne for en parlamentarisk Folkerepræsentation laa bedst i den Del af Monarkiet, hvor det enevældige System havde kunnet gennemføres mest fuldstændigt og uhæmmet af Modstand. De faste, klare og ensartede Samfundsforhold i det egentlige Danmark - modsat de mere kaotiske Forhold i Hertugdømmerne - var Enevældens Triumf, men betød ogsaa en bedre ryddet Grund for den ny politiske Udvikling. Stænderforsamlingernes Tilblivelse og første Virksomhed frembyder det klareste Bevis paa, at den bureaukratiske Enevælde, historisk set, ikke er Modsætningen, men Indledningen til det parlamentariske Demokrati"⁶. Og i 1942 - sandsynligvis under indtryk af den tyske besættelse, og hvad den indebar af fare for dansk selvstændighed og frihed - skrev han: "Principielt betød Grundlovens

Constantin Hansens maleri fra 1864 af den grundlovgivende rigsforsamling. Navnlig bestemmelserne om rigsdagens sammensætning, valgret og valgbarhed slutte forsamlingens tid. Da man var nået til enighed om dette, gik det nemt med bl.a. paragrafferne om borgerlige rettigheder og løfteparagrafferne om magtens tredeling. (Frederiksborg).



Givelse et stort Brud i den danske Forfatningsudvikling, men naar det i Praksis meget mindre var Tilfældet, skyldtes det flere Forhold. De i Grundloven garanterede almene borgerlige Rettigheder - herunder ogsaa Retten til Fattighjælp og til Undervisning - havde været anerkendt allerede i Enevældens sidste Tid, omend med nogen Indskrænkning i de Frihedsrettigheder, der angik offentlig Skrift og Tale. Der havde allerede i Provinsialstænderne været skabt et repræsentativt System til Deltagelse i Lovgivningen, og trods Overgangen i 1848 fra et Kollegie- til et Ministerialsystem indenfor den centrale Administration, vedblev denne at være baaret af væsentlig de samme Kræfter og blev ført videre efter hovedsagelig samme Synspunkter som hidtil. Da de unge nationalliberale Ministre besteg deres Taburetter, var det meget mere en ny Generation end en ny Klasse, der rykkede frem, og de viste ingen særlig fremstormende reformatorisk Tendens paa noget Omraade, hvor ikke ogsaa Enevælden før eller siden vilde have fundet Anledning til at reformere, hvis den fortsat havde kunnet bestaa⁷.

Historikeren Kenn Tarbensen har undersøgt administrationen af Junigrundlovens politiske frihedsrettigheder (forenings-, forsamlings- og ytringsfrihed) i det første halve århundrede efter 1849.

4 Tim Knudsen: anf.skr. 2001, s.84-87 og passim.

5 En oversigt over synspunkter i forskningen ikke bare på grundloven som brud eller kontinuitet, men tillige på systemskiftet 1848/49 i Niels Finn Christiansen: Grundloven, historikerne og det moderne Danmark, *Systemskiftet 1848-49 - retorik og realiteter*, Den jyske Historiker, nr. 83/84, Århus 1999.

6 Hans Jensen: *De danske Stænderforsamlings Historie*, bd. 1, Kbh. 1931, s.585f.

7 Hans Jensen: *Nordisk Statsstyre*, Kbh. 1942, s.51f.

Han konkluderer, at frihedsrettighederne som helhed var "tomme proklamationer, i hvert fald i den forstand, at der ikke i det første halve århundrede derefter skete et konkret skifte i følgelovgivningen, i den administrative praksis, og i domstolens kurs [i forhold til under enevælden, MB]"⁸. Rigtigt og vigtigt er det, at enevældens stats- og forvaltningskultur trods omlægning fra kollegiesystem til ministerialsystem i mange henseender fortsatte som hidtil, og at det i praksis ofte kunne være så som så med grundlovens både i sam- og eftertid så højt besungne frihedsgoder.

En anden historiker, Gunner Lind, belyser arven fra enevælden ved at tage udgangspunkt i det nuværende danske stats- og samfundsliv, ligesom han her foretager en international komparation. Enevælden efterlod et stærkt statsapparat, som det efterfølgende styre overtog, byggede videre på og brugte til egne formål fremfor at begrænse og sætte skranker for. Når den danske velfærdsmodel således blev skattefinansieret fremfor baseret på lovbestemte individuelle forsikringer som i mange andre lande, så skyldtes det, at dette forekom beslutningstagerne mest nærliggende, da man allerede havde et stærkt og centraliseret statsapparat. Gunner Lind skriver: "Traditionen har trukket det danske folkestyre i retning af kontrol og benyttelse af staten, mere end i retning af at splitte statens magt. Vi kender alle forrige århundredes kampråb: Ingen over og ingen ved siden af Folketinget! Det udtrykker, at danske demokrater ikke kunne forstå og acceptere en forfatning, der byggede på magtens deling. Der skulle være klare linier. Nogen skulle plante sin bagdel på enevældens trone, og Folketinget var så det demokratiske forslag. Idag former den samme tankegang vores forhold til den europæiske union..."⁹.

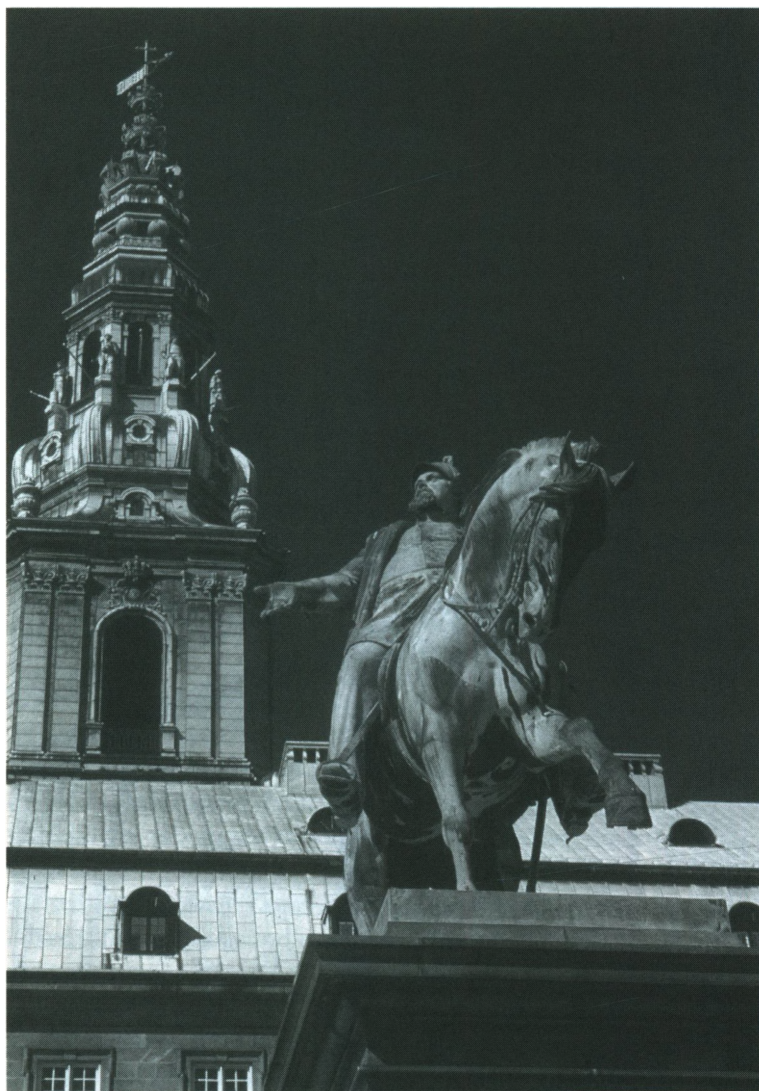
På lignende vis har politologen Tim Knudsen påpeget markante træk fra enevælden i nutidens danske stats- og forvaltningskultur, træk, som kommer til at fremstå særlig skarpt i international komparation. Den enevældige konge var - bortset fra Kongeloven - ikke underkastet særlige regler mht. magtudøvelsens forvaltning, men kunne indrette sig som han ville og lovgive om og beskæftige sig med såvel store som små sager. Det system, der efterfulgte enevælden, overtog meget af det. Der er nuomdage få og upræcise regler for regeringsdannelser og forvaltningens arbejde, ministre kan som enevoldskongerne gå ned i den mindste enkeltsag, de måtte være interesseret i og personlig træffe en afgørelse. Tilsvarende kan folketingsmedlemmer lovgive om stort og småt, grænserne mellem love og administrative afgørelser er uklare, og ingen grænser findes for, hvad folketingsmedlemmer kan blande sig i. Grundloven er upræcis, vist er borgerlige frihedsrettigheder med her, men de er summariske og upræcise. I lighed med Gunner Lind påpeger Tim Knudsen, at der efter 1849 er bygget videre på enevældens stærke og reformvenlige stat ved skabelsen af velfærdsstaten. Og ligesom

8 Tarbensen: Tomme proklamationer? Junigrundlovens politiske frihedsrettigheder, *Systemskiftet 1848-49 - retorik og realiteter*, *Den jyske Historiker*, nr. 83/84, Århus 1999, s.58. Om religionsfrihed, sikring mod vilkårlig frihedsberøvelse, boligens og ejendomsrettens ukrænkelighed, se Charlotte Voss: *Fra enevældens til grundlovsstatens amtmænd. - amtmændenes administration af junigrundlovens borgerlige frihedsrettigheder*. Upubliceret speciale, historie, Syddansk Universitet Odense 2001.

9 Gunner Lind: Arven fra enevælden. *Kronik. Politiken* 30.1.1992.

10 Tim Knudsen: *Dansk statsbygning*, Kbh. 1995, s.135ff., 156, 176ff., 202-210, 232-248 og 399-405, samme: anf.skr. 2001, passim.

Det er ikke selvindlysende, at en rytterstatue af en konge i officersuniform symboliserer en fri forfatning. Det kunne også lede tankerne han på enevælde. Men sådan har man valgt både i Danmark og Holland. (Folketinget).



Lind gør også Knudsen opmærksom på, at magtens tredeling egentlig aldrig er blevet konsekvent gennemført i Danmark. Først i 1919 - 70 år efter Junigrundloven - blev dennes løfteparagraf om adskillelse af den udøvende og den dømmende magt opfyldt. Indtil da var embedet som politimester og som dommer blevet beklædt af en og samme person. Og endnu idag hører såvel retsvæsenet som politiet under samme ministerium, Justitsministeriet, hvis chef justitsministeren ofte er folketingsmedlem og dermed en del af den lovgivende magt. Under enevælden rekrutteredes dommerne fra centraladministrationens (den udøvende magts) jurister, et mønster, der stort set fortsat gælder. Det var selvsagt utænkeligt, at Højesteret kunne kende en beslutning, taget af en enevældig



Rytterstatuen af kong Willem rider langs med den hollandske parlament i Haag og tager som konstitutionel monark ærbødigt hatten af i respekt for de folkevalgte.

Kong Frederik 7. på Slotspladsen i København vender derimod ryggen til rigsdagen.

(Stichtung Promotie den Haag).

konge, for lovstridig. Og eftersom Rigsdagen (idag Folketinget) i vid udstrækning overtog den enevældige konges magt, blev Højesteret klart underordnet den lovgivende magt¹⁰. Ikke før end ved underkendelsen af Tvind-særloven den 19. februar 1999 hændte det i Danmark, at Højesteret kendte en lov, vedtaget af Folketinget, for grundlovsstridig¹¹.

Det ses altså, at der har været flere røster fremme om at se kontinuitet på tværs af 1848/49¹². Men forskellig slags kontinuitet. Hans Jensen mener, at enevælden i høj grad selv havde påbegyndt forberedelserne på et nyt system, så at der ikke var tale om et så markant brud. Tårbenzen, Lind og Knudsen mener derimod, at der ikke blev taget noget virkeligt brud med enevældens stats- og

forvaltningskultur, så at enevælden i vid udstrækning fortsatte. Men disse opfattelser behøver ikke at udelukke hinanden. Det er snarere et spørgsmål om, hvilket perspektiv, der anlægges: Hans Jensen tager udgangspunkt i enevælden og skuer frem mod 1849, Tarbensen ser det i det korte perspektiv over årtierne efter 1849, mens Lind og Knudsen tager udgangspunkt i deres egen samtid, er internationalt komparative og skuer bagud mod enevælden. Og man kunne argumentere, at netop fordi enevælden før 1848 havde bevæget sig og forberedt reformer, så følte et gennemgribende opgør med enevældestaten og al dens væsen måske ikke så påkrævet i 1849.

Det springer i hvert fald i øjnene, at den folkevalgte rigsdag overtog enevoldskongens magt snarere end satte grænser for den endsige præciserede og sikrede individets retsstilling over for statsmagten. Ligeledes at magtens tredeling kun langsomt og endnu ikke helt konsekvent er blevet gennemført. Det kunne give anledning til at spørge, hvad grundlovsfædrene i den grundlovgivende rigsforsamling egentlig selv ville, og hvorfor de ikke i højere grad tog højde for disse aspekter af grundloven.

Grundlovsfædrene

Som tidligere nævnt og begrundet ser denne artikel på de overordnede, lange linjer. Grundlovsfædrene vil derfor blive begrænset til de to hovedgrupper (som internt var meget heterogene) bag grundloven, nemlig de nationalliberale og bondevennerne. Og der vil af samme grund blive fokuseret på disse to hovedgruppers sociale stilling generelt i stedet for på analyse af deres ytringer og adfærd under den grundlovgivende rigsforsamlings forhandlinger 1848-49.

De nationalliberale bestod først og fremmest af embedsmænd, akademikere og højere selvstændigt erhvervsdrivende i byerne. De ønskede enevælden afløst af en fri forfatning, hvor fri den skulle være, særligt hvor vidt valgretten skulle udstrækkes, kunne de være uenige om. Men med en fri forfatning mente de - kan man forstå - at den enevældige konges magt skulle overføres til et valgt organ, rigsdagen, uden at statsapparatet i øvrigt i særlig grad skulle reformeres endsige reduceres. Op imod halvdelen af medlemmerne af den grundlovgivende rigsforsamling var embedsmænd eller akademikere i bredere forstand (dermed være ikke sagt, at sådanne automatisk kan henregnes til de nationalliberale). De var ikke - sådan som det var tilfældet med mange medlemmer af de forfatningsgivende forsamlinger i de tidligere kommunistiske østlande og i Sydafrika - tidligere politiske fanger, højst havde de haft problemer med myndighederne mht. begrænsninger i trykkefriheden. Tværtimod var de fleste af dem statsansatte, velmeriterede bureaukrater, der allerede i enevældens tid trods deres oppositionelle holdninger

11 Tim Knudsen: anf.skr. 2001, s.90. Solveig Rødsgaard: anf.skr.

12 Kontinuitet i et delaspekt, nemlig sikringen af retten til fattigforsørgelse, er påvist af Finn Stendal Pedersen. På trods af "de liberale præsters og en række grundtvigske bønders angreb" lykkedes det at få paragraffen herom bibeholdt. Finn Stendal Pedersen: Den grundlovgivende Rigsforsamling 1848/49, *Fynske Årbøger* 1999, Odense 1999 s.72 et passim.

havde gjort smukke karrierer og fortsatte med det efter 1849¹³. Derved har de næppe haft de bedste forudsætninger for at se statsmagten som en fare for individet, hvis rettigheder det gjaldt om at sikre ved at sætte grænser for statens magtbeføjelser. Og da slet ikke eftersom de nu selv havde overtaget den politiske magt efter den enevældige konge. Hermed menes ikke, at de nødvendigvis førte en snæver klasseegoistisk politik, men at de var dybt indsocialisiseret i enevældens stats- og forvaltningskultur. I hvert fald adskilte de sig markant fra de amerikanske founding fathers, der var borgere, der på grundlag af deres nylige erfaringer med en egenmægtig og vilkårlig britisk statsmagt fandt det nødvendigt at præcisere og sikre individets stilling i forhold til myndighederne ved i den amerikanske forfatning at sætte stærke skranke for statsmagten¹⁴.

Bondevennerne, d.v.s. bonderepræsentanterne i den grundlovgivende rigsforsamling, fandt, at denne stand var forfordelt mht. skattebyrder og værnepligt m.m. og ønskede at få del i den politiske magt for at rette op på dette. Bønder, d.v.s. gårdmænd, udgjorde en besiddende, landlig middelklasse afgrænset nedadtil i forhold til husmænd og landarbejdere. Men samtidig var de dog en del af en landbøkultur, en almuekultur med front mod bykulturen, herunder det nationalliberale embedsbureaukrati. Bønderne ønskede politisk magt, særlig skattebevillingsret og retten til at bestemme, hvad offentlige midler skulle anvendes til. Tidligere havde der været bønder, der havde sat deres lid til den enevældige kongemagt som den, der skulle rette op på den forfordeling, standen mente sig udsat for, snarere end til det nationalliberale borgerskab. Dette skete ikke mindst med landboreformerne fra de sidste årtier af 1700-tallet i erindring, og det gjorde dem altså ikke helt afvisende over for statsmagten. Det var i hvert fald ikke fra den kant, at man skulle forvente krav om skarp adskillelse af de tre magter og begrænsninger på den lovgivende magt, idet den lagde an til at få del i netop denne magt¹⁵.

Afslutning

Grundlovsfædre ville altså først og fremmest overtage enevoldskongens politiske magt, men i øvrigt anså de ikke staten for nogen trussel mod borgerne og fandt følgelig heller ikke anledning til i grundloven at sætte præcise og effektive grænser for statsmagten, nu da de selv havde sat sig på den. En sådan ordening kan man godt kalde demokratisering (selv om styret mht. valgret, valgbarhed og rigsdagens kompetence ikke var et demokrati efter nutidens målestok), men den indebar ikke automatisk tillige en retsstat (forstået som en stat, hvor magtens tredeling er gennemført, og hvor individets rettigheder i forhold til statsmagten er præcist og effektivt knæsatte). Slagordet "Ingen over og ingen ved siden af Folke-

13 Niels Neergaard: *Under Junigrundloven*, bd. I, Kbh. 1892 [genoptryk 1973], s.1-31. Povl Bagge: *Akademikerne i dansk politik i det 19. århundrede*. Nogle synspunkter, *Historisk Tidsskrift*, 12. rk., bd. IV, Kbh. 1970. Claus Bjørn: 1848.

Borgerkrig og revolution, Kbh. 1998, s.223. Orla Lehmanns (ikke medlem af rigsforsamlingen) fængselsophold i 1842 for regeringskritiske udtalelser var blomsterbesmykket (Neergaard, s.9) og skadede ham hverken helbredsmæssigt ensidigt politisk.

14 Niels Thorsen: *Kampen om den amerikanske forfatning*. Debatten om USA's republikanske oprindelse, *Historisk Tidsskrift* bd. 98, hæfte 2, Kbh. 1998.

15 Niels Neergaard: anf. skr., s.31-52 & 376-444, Vagn Wählin: *By og land*. Omkring dynamikken i forholdet mellem socio-økonomisk basis, organisation, klasser og ideologi i Danmark i det 19. århundrede - forsøg til en syntese, i: Jørgen Holmgaard (red.): *Det grundtvigske bondemiljø*. *Arbejdsrapporter fra forskningsseminar om det grundtvigske bondemiljø*, Vestbirk Højskole 13.-15. oktober 1978, Aalborg 1981, s.26-52, Tim Knudsen: anf. skr. 2001, s.96-104.

tinget" udtrykker ret beset lovgivningsmagts magtfuldkommenhed over for de øvrige magter, særligt den dømmende. Men er grundloven (og nu om stunder menneskerettighederne og andre internationale aftaler) da ikke over Folketinget?

I lande som USA og Tyskland sker det idag med mellemrum, at den øverste dømmende instans kender en lov for forfatningsstridig. I Danmark var det som nævnt først i 150-året for Grundloven, da Højesteret underkendte Tvind-særloven den 19. februar 1999, at den dømmende magt erklærede en lov, vedtaget af Folketinget, for grundlovsstridig. Der kan være to forklaringer på, at det først skete da. Den ene er, at danske politikere indtil da i modsætning til f.eks. deres amerikanske kolleger lovgivningsmæssigt har holdt sig på dydens smalle sti og ikke har vedtaget love, der stred mod grundloven. Den anden forklaring er, at Højesterets underordnede stilling i forhold til den enevældige konge er gået i arv i Rigsdagens/Folketingets forhold til samme ret. Den første forklaring er den kønneste, den anden vil jeg på grundlag af det ovenfor fremførte ikke tøve med at anse for den sandsynligste.

Danmarks Riges Grundlov bygger på Danmarks særlige historiske erfaringer med enevælden. Selv om grundlovsfædrene i 1849 tilsigtede et brud på den hidtidige statsskik og utvivlsomt selv fandt, at det var det, der skete, så flyttede nissen med. Det mærkes i disse år, eftersom Danmark i det voksende internationale samarbejde møder samarbejdspartnere med helt andre historiske erfaringer og følgelig andre opfattelser af forholdet mellem stat og individ.

1849-grundloven indebar, at kongens enevældige magt nu blev overført til rigsdagens medlemmer, uden at der i øvrigt fandt nogen gennemgribende ændring af lovgivningsmagts grænser og statens institutioner sted hverken da eller sidenhen. Ved den nuværende grundlov af 1953 fik Danmark således 179 enevældige konger og dronninger, og set i dette perspektiv var det først den 19. februar 1999, at enevælden faldt.

Carsten Due-Nielsen

Konge i krise og krig

Christian IX og udenrigspolitikken

På det første møde i Geheimestatsrådet efter sin tiltræden som konge sagde Christian IX, at "han havde det Haab, at naar han i Gjerning viser, at han har et dansk Hjerter, som han hos sig føler, at han har, vil det gaa." Han "haabede ogsaa, at det ... vil lykkes ham ... at opnaa, at der atter tilveiebringes et broderligt Forhold mellem de forskjellige Landsdele, hvoraf Monarkiet bestaar."¹ Den nytiltrådte konge fik således straks markeret to af sine politiske hovedmål: at blive anerkendt som en nationalt samlende dansk konge og at bevare Helstaten, altså fællesskabet af Danmark, Slesvig, Holsten og Lauenborg.

Det var ikke ganske ligegyldigt, hvad Christian IX mente om Danmarks politiske stilling. Man kunne tro, at enevældens afskaffelse fjernede danske kongers bestemmende indflydelse på landets udenrigs- og indenrigspolitik, men det skete ikke med ét slag. Frederik VII havde i en række tilfælde aktivt påvirket landets styrelse og afskediget regeringer og ministre, han ikke kunne forlige sig med. Og senere kom Frederik VIII og Christian X til at spille en rolle, men kun i enkelte, vigtige situationer. Christian IXs lange regeringstid, 1863-1906, blev den epoke, hvor de konstitutionelle danske kongers rolle blev defineret. Her skal hans udenrigspolitiske rolle skitseres.²

I følge grundloven af 1849 var det således, at "Kongen har den højeste Myndighed over Land- og Sømagten samt indgaar og ophæver Forbund og Handelstraktater", dog med visse forbehold for konsekvenser på rigsdagens kompetenceområde. Efter erfaringerne i 1864 blev det i den gennemsete 1866-grundlov indskrænket til, at kongen "med de i denne Grundlov fastsatte Indskrænkninger" kunne udøve denne myndighed. Men spørgsmålet var stadig det samme: Betød kombinationen af de mange omtaler af kongen som aktør og bestemmelsen om, at kongen var ansvarsfri, og at love mv. skulle underskrives af både konge og ministre, at han kunne påberåbe sig enekompetence, delt kompetence, vetoret eller slet ikke havde selvstændig magt? Og betød den evt. vetoret, at ministeriet i givet fald måtte demissionere, hvorefter kongen kunne udnævne et nyt og derved gennemføre sin udenrigspolitik? Svaret på disse spørgsmål syntes i praksis at afhænge af de involve-

1 Harald Jørgensen (udg.): Statsrådets forhandlinger IX, 1970, s. 184 (16. november 1863).

2 Gennemgangen af forløbet hviler især på Niels Neergaard: Under Junigrundloven II, 1916, Viggo Sjøqvist: Peter Vedel 1-11, 1957-62, Henning Nielsen: Dansk udenrigspolitik 1875-94, 1977, Troels Fink: Estruptidens politiske historie 1875-94, 1-11, 1986, Troels Fink: Ustabil balance. Dansk udenrigs- og forsvarspolitik 1894-1905, 1961, Troels Fink: Spillet om dansk neutralitet 1905-09, 1959 samt Erling Bjøl: Hvem bestemmer?, 1983. Der vil ikke blive henvist specifikt til disse værker.

rede personligheder, graden af enighed i regeringen - og måske overvejelser over, hvor ansvaret mest belejligt kunne placeres. Som regel nåedes dog enighed, men stedvis først efter lange diskussioner i statsrådet. Kompetencefordelingen udviklede sig på et grundlag sammensat af konstitution, tradition og improvisation.

Hvordan det nu end gik med kongens kompetence til at føre selve politikken, havde han under alle omstændigheder retten til at "udnævne og afskedige sine Ministre" og ad den vej påvirke landets kurs, og det benyttede Christian IX sig da også af i flere tilfælde. Men her var problemet, at han i realiteten havde et ret begrænset udvalg at tage af. Der måtte tages hensyn til regeringens muligheder for at gennemføre sin politik i rigsdagen, og kongens ønsker til udenrigspolitikken måtte prioriteres i forhold til hans indenrigspolitiske præferencer. Til gengæld åbnede tokammerssystemet og i den tidligste fase Helstatens flerleddede struktur mulighed for, at konge og regering kunne spille på en uafklaret situation i parlamentet, hvor desuden partisystemet indtil 1870'erne var uudviklet og derpå i næsten hele Christian IXs regeringstid præget af skiftende partidannelser og -opsplitninger.

Og uanset om kongen kunne gennemtvinge en bestemt udenrigspolitik, havde han under alle omstændigheder i statsrådet, hvor alle vigtige beslutninger skulle konfirmeres, mulighed for at argumentere for sine synspunkter, udskyde beslutninger eller - i en epoke hvor monarkerne stadig spillede en vigtig rolle - udnytte sine særlige informationskanaler til andre europæiske hoffer til at påvirke beslutningsprocessen. Hertil kom endelig, at regeringen i nogle tilfælde bad kongen virke som udsending i forhandlinger med andre monarker, ligesom kongen i sit virke som familieoverhoved kunne få indflydelse på Danmarks relationer til andre lande.

Christian IXs opfattelse af sine og Danmarks udenrigspolitiske interesser var utvivlsomt præget af hans egen vej til tronen og hans vanskelige debut som dansk konge. Ikke blot tiltrådte han under den meget alvorlige forfatnings- og udenrigspolitiske krise i november 1863. Han havde også på forhånd svært ved at fungere som det naturlige samlingspunkt for nationen. Hans vej til den danske trone havde været noget tilfældig. Han var født 1818 som yngre søn i den yngre gren, Beck, af den slesvig-holsten-sønderborgske slægt, der nedstammede fra Christian III, men hans fader, der var dansk-holstensk general og en ven af Frederik VI, havde i 1825 efter den ældre glücksborgske slægts uddøen modtaget stamhuset. Det gjorde ikke prins Christian til arving nogetsteds, selv om han havde flere, tætte forbindelser til den danske kongefamilie. Hans moders morfader var Frederik V, og hans moster var gift med Frederik VI. Mere interessant skulle det dog vise sig at blive, at hans hustru fra 1842, Louise af Hessen, som niece til Christian VIII stod som nr. tre i arvefølgen til den danske trone, men ikke til

Holsten, når Frederik VII døde uden arvinger. Takket være kreativ planlægning, arveafkald og den russiske zars indgriben blev vejen dog banet for Christian IXs søn, den senere Frederik VIII, men efter international aftale valgtes i stedet Christian IX som tronfølger, og valget bekræftedes ved den danske tronfølgelov af 1853. Christian IX skyldte først og fremmest Frederik VI og zaren sit kongenavn.

Forud for stillingen som tronfølger (og fra 1856 medlem af statsrådet) havde Christian IX fået en dansk militær uddannelse og desuden studeret i Tyskland, men han var nært knyttet til Slesvig og indtog ikke blot som monark, men også som person en naturlig helstatsposition, hvorimod nogle af hans brødre opfattede sig som slesvig-holstenere eller tyskere og gik i henholdsvis slesvig-holstensk, preussisk og østrigsk militærtjeneste. I december 1859 afviste han energisk Frederik VII og regeringens forslag om at blive statholder i Holsten, med den begrundelse, "at han i sin Stilling som Prinds til Danmark finder en absolut Nødvendighed for, at hans Børn opdrages herovre paa dansk."³

Han ønskede givetvis at undgå at blive identificeret som fremmed, en risiko der var ikke mindre som følge af de stadig virksomme skandinavistiske ønsker om en personalunion mellem Danmark og Sverige-Norge, der kunne true hans overtagelse af tronen. Men Christian IX havde også betydelige aktiver som tronfølger. Han var veluddannet og samvittighedsfuld og utvivlsomt bedre skikket til at være konge end sin forgænger, og så havde han en hustru, som ikke alene bragte ham den danske krone, men også fødte ham de børn, der trods hans beskedne baggrund bragte ham i familie med de engelske og russiske fyrstehuse. Som overhoved for den store familie blev han også stadig mere vellidt i Danmark i en branche, hvor anciennitet ofte naturligt fører til popularitet.

Han blev hovedkuls kastet ud i krisen 1863, da konseilspræsident Hall søgte at føre sin Ejder-politik igennem ved at kræve, at novemberforfatningen for Danmark og Slesvig, som Frederik VII ikke havde nået at undertegne, nu skulle underskrives, uanset at de tyske magter havde advaret om, at dette brud på de internationale aftaler fra 1851-52 om ikke at føre Slesvig nærmere til Danmark ville medføre repressalier. Men trods regeringens pres følte kongen sig bundet af de internationale aftaler, presset af den ugunstige storpolitiske situation, og bange for at kunne komme til at stå over for et valg mellem krig eller at måtte trække forfatningen tilbage igen. Som kompromis foreslog han bevarelse af Helstaten trods forfatningen, men det afviste de nationalliberale ledere Hall, Monrad og Lehmann, og Hall bemærkede, at "Hans Majestæt er uden Ansvar."⁴

³ Statsrådets forh. VIII, 1968, s. 13-19 (8. december 1859).

⁴ Statsrådets forh. IX, s. 190 (18. november 1863).

Christian IX bøjede sig, men først efter hårdt pres. Monrad mindede ham om, at kongen måtte søge sin støtte i Danmark, hvis ikke han skulle svække sit nye dynasti, og på et senere statsrådsmøde truede regeringen med demission, og det blev nu understreget, at kongen måtte tage sit medansvar for regeringens politik. Christian IX erkendte, at han var konstitutionel konge, men han havde svært ved at se bort fra, at regeringens politik kunne føre til krig, hvis resultat ville være "Landets Ødelæggelse, maaske Sønderlemmelse."⁵ Mod sin helstatsopfattelse, mod sin - realistiske - opfattelse af den internationale situation og mod sin naturlige forsigtighed skrev han under, formentlig for ikke straks at støde den nationalliberale regering og den danske folkestemning fra sig. Hermed befandt landet sig i en international krise, som det ikke havde forberedt sig militært på.

Da de tyske tropper i februar 1864 gik fra Holsten ind i Slesvig, opgav den danske general de Meza uden kamp Dannevirkelinien, og den nye Monrad-regering krævede ham afskediget. Det satte Christian IX sig forgæves imod, da han var enig med de Meza om, at det var umuligt at holde stillingen og vigtigt at bevare hæren intakt.⁶ Mere held havde han, da han gik ind for en hurtig våbenhvile og senere forlængelser heraf, i en vurdering af den militære situation, der nok var mere realistisk end regeringens.⁷

Under den internationale konference om fredsbetingelserne i London i foråret og forsommeren 1864 dukkede den tidligere fremførte idé om en deling af Slesvig i en dansk og en tysk del op. Ideens chancer var usikre, fordi den krævede opgivelse af alle de stridende parters hidtidige legalistiske argumenter for enten Slesvig-Holstens eller Danmark-Slesvigs udelelighed. Og hvis en deling blev baseret på en folkeafstemning, ville den nok være i overensstemmelse med franske og engelske synspunkter, men af indlysende grunde stærkt imod russiske og østrigske principper. Spørgsmålet var imidlertid, om vestmagterne kunne få preusserne og danskerne til at godkende en deling, og så naturligvis hvor delingslinien skulle trækkes.

Med det engelske udspil sattes både den danske regering og Christian IX under pres. Regeringen ville nødig gå ind på en delingspolitik uden sikkerhed for at få det meste af Slesvig til Danmark. Men under indtryk af Bismarcks krav og den militære situation i Slesvig og Jylland - samt de beskedne engelske muligheder for at gribe militært ind - bevægede delingslinien sig i tidens løb nordpå, fra Slien over Flensborg mod Åbenrå. Christian IX troede - igen realistisk - mindre end regeringen på mulighederne for at opnå en stærkere dansk position ved en genoptagelse af krigen. På statsrådsmødet 23. maj udtalte han indledningsvis, at "der ikke er den mindste Sandsynlighed for et heldigt Udfald for os af Krigens Fortsættelse", og i så fald, "at Fredsbetingelserne vilde

*Statsrådsmøde i 1880'erne.
Under den stærke og velargu-
menterende Estrup havde
Christian IX ikke så meget at
skulle have sagt om udenrigspo-
litikken. Det var heller ikke
nødvendigt, for de var enige om
det meste.
(Illustreret Tidende 1887/188).*



blive endnu mere ydmygende for os, saa at vi miste hele Slesvig, og at, om ikke Jylland med det samme gaar tabt, dets Interesser dog rettes mere og mere mod Syden."⁸ Det talte for at redde fredskonferencen og acceptere det definitive engelske forslag om, at England som mægler skulle fastlægge en deling af Slesvig et eller andet sted mellem de danske og tyske delingsforslag. Men på den anden side foretrak Christian IX stadig helstaten, selv i form af en løs personalunion mellem Danmark og Slesvig-Holsten fremfor at opgive nogen del af sit rige. Og han udtalte sin bekymring for sin egen stilling som konge, hvis traktaterne fra begyndelsen af 1850'erne blev ophævet, hvilket ville være resultatet af det engelske forslag. Han sluttede med at sige, "at det vilde være et overordentligt Ansvar, han tog paa sig ved at bortgive nogen Del af Landet, den være sig nok saa lille, og hellere end det turde det være at foretrække at blive ved med at føre Krig."⁹

Kongen vaklede, men regeringen var også usikker. Konseilspræsident Monrad gik nu - om end med stor betænkelighed - ind for fortsatte forhandlinger om Slesvigs deling og vendte sig stærkt mod at forsøge at redde Helstaten, men han udtalte sig, som om kongen var beslutningstager, idet han dog forbeholdt sig evt. at ville demissionere.

5 Statsrådets forh. IX, s. 231 (17. december 1863).

6 Statsrådets forh. IX, s. 289-98 (26. februar 1864).

7 Statsrådets forh. IX, s. 321 (19. april 1864) og s. 334-40 (3. maj 1864).

8 Statsrådets forh. IX, s. 357 (23. maj 1864).

9 Statsrådets forh. IX, s. 361 (23. maj 1864).

10 Statsrådets forh. IX, s. 363 (24. maj 1864).

Efter et intermezzo,¹⁰ hvor kongen pludselig - helt urealistisk - gik ind for en folkeafstemning i hele Slesvig, Holsten og Lauenborg, fortsatte meningsudvekslingen 7. juni, hvor Christian IX opstillede sine prioriteringer i rækkefølgen: 1) En deling af Slesvig nord for sproggrænsen med den nordlige del inkorporeret i kongeriget, medens det sydfør liggende område af Slesvig samt Holsten og Lauenborg indgik i en personalunion; 2) Et samlet Slesvig-Holsten i personalunion med Danmark; 3) En deling af Slesvig ved Slien-linien, således at alt land syd herfor ikke kom til at stå i forbindelse med Danmark. Christian IX foretrak altså Helstaten selv i en så svækket form som en personalunion, og selv om resultatet ville blive en realgrænse nord for Flensborg-Tønder eller endog ved Kongeåen, fremfor - som regeringen - at gå ind for den sydligst mulige delingslinie i Slesvig.¹¹ Og 16. juni fastholdt Christian IX, at når Slien-linien ikke kunne opnås, foretrak han Monarkiets integritet og ville gå ind på personalunion med de tre hertugdømmer. "I Overensstemmelse hermed vilde derfor de Befuldmægtigede i London være at instruere." Monrad nægtede under henvisning til forfatningen at bære ansvaret for kongens forslag om personalunion, hvorefter kongen "yttrede, at Allerhøiøstamme vil imorgen tilkjendegive Conseilspræsidenten sin endelige Beslutning."¹²

Endelig kom sagen til afgørelse på statsrådsmødet 20. juni. Kongen fastholdt her Slienlinien, men foreslog - også begrundet i sikre efterretninger fra London - forlængelse af våbenhvilen, hvortil Monrad svarede, at så ville konferencen bryde sammen, men at det var nødvendigt for Danmark med en hurtig aktion, hvis det engelske parlament skulle støtte os. Monrad fandt, at kongen måtte vise konsekvens: han kunne ikke både stå fast på sine territoriale krav og på at undgå krigen. Men kongen konkluderede, at han holdt fast ved sin politik.¹³ Og således blev det. Konferencen sprængtes, og de tyske magter genoptog krigen. Monrad blev afskediget og erstattet med helstatsmanden Bluhme.

Det ses således, at kongen tiltog sig, og konseilspræsidenten accepterede, at kongen kunne føre udenrigspolitikken på dette helt centrale område. Man kan indvende, at Monrads tiltro til, at andre muligheder stod åbne, var begrænset, og at han derfor lige så godt kunne overlade den ubehagelige afgørelse til kongen. Monrad svingede jo selv noget i sin bedømmelse, og erkendte vel også et medansvar for den førte politik siden 1863 (eller tidligere), der satte på Ejder-politikken og syntes at være slået fejl. Men det står fast, at kongen ikke havde villet gribe den mulighed for en nordligere delingslinie i Slesvig, som den engelske regering lovede at arbejde for over for tyskerne. Han vendte tilbage til sit mål, helstaten, som han havde svigtet i december 1863, men hans virkelighedsbillede, der var realistisk nok på det militære område, svigtede

ganske på det udenrigspolitiske, hvor han savnede blik for den preussiske ekspansionstrang og Ruslands svaghed. Og hans taktik kunne ikke tvinges igennem over for en modvillig, nationalliberal regering.

Efter genoptagelsen af krigen indkasserede Danmark det ventede nederlag, og måtte afgive stort set hele Slesvig, foruden Holsten og Lauenborg. Men under fredsforhandlingerne gik man så langt som at operere med muligheden for Danmarks indtræden i Det tyske Forbund - hvis det kunne bevare Helstaten. Det var kongens politik ført ud til det ekstreme. Da denne dristige politik slog fejl, gik man dog hurtigt i den modsatte retning. Da de tyske magters tilbød at give de dansktalende lige rettigheder i Slesvig, blev det ledsaget af et ønske om, at Danmark skulle gøre det samme over for de tysktalende i de små enklaver, der kom til Danmark. Men her måtte kongen - på linie med sin regering - konkludere, at selv om han "fandt det meget tungt at opgive Tilsikkringen om ... at beskytte den danske Nationalitet i Slesvig ... var der intet andet at gøre, da det ganske vist var meget værre at give Tydskland ret til vedvarende Indblanding i vore Anliggender."¹⁴ Frygtsomheden var stor - og nordslesvigerne måtte nu ofres for suveræniteten over resten af nationen.

1864 var en ilddåb for Christian IX. Han havde først måttet svigte sin helstatspolitik og var dermed blevet presset til at vælge den politik, der udløste krigen. Militært havde han vist sig som realist, men realismen var blevet tilsidesat af hans regering. Han havde fået lov til at træffe det ubehagelige valg, der førte til krigens genoptagelse, fordi han havde afvist mægling om en deling af Slesvig. Og han havde efter nederlaget måttet opgive de dansksindede slesvigeres interesser.

Endnu var håbet om, at tabet i 1864 kun var midlertidigt, dog levende. Da krigen om Slesvig-Holsten mellem Østrig og Preussen begyndte i juni 1866, udtalte Christian IX, at han ønskede en kort mobiliseringstid for hæren, og han "ansaa det for vor Opgave at kunne stille os saaledes, at vi kunne være en behagelig Allieret for en af de krigsførende Magter ..."¹⁵ Kongen så stadig muligheder for at genvinde noget af det tabte ved at blande sig i europæisk storpolitik, og han var ikke i tvivl om, at chancen i dette tilfælde lå i at støtte den ventede sejrherre, Preussen.¹⁶

Efter fredsslutningen i Prag, der gav preusserne hele Slesvig-Holsten, men også i §5 instituerede de dansksindedes mulighed for at blive forenet med Danmark, foregik en række langtrukne internationale sonderinger. De endte i februar 1868 med et konkret preussisk udspil, der opererede med en grænse ved Genner-bugten, dvs. nord for Åbenrå, og stærke garantier for det nordfor værende tyske mindretal med gode muligheder for preussisk indblanding.

11 Statsrådets forh. IX, s. 375-79 (7. juni 1864).

12 Statsrådets forh. IX, s. 388-90 (16. juni 1864).

13 Statsrådets forh. IX, s. 391-99 (20. juni 1864).

14 Statsrådets forh. X, s. 120-27 (26. oktober 1864).

15 Statsrådets forh. X, s. 457-60 (22. juni 1866).

16 Statsrådets forh. X, s. 429-36 (20. april 1866).

Konge og regering var enige om at afvise de konkrete forslag, men sørge for, at det ikke blev Danmark, der afbrød forhandlingerne.¹⁷ Medens der havde været nogenlunde enighed om udenrigspolitikken mellem konge og regering efter 1864 - med konseilspræsident Frijs som den bestemmende - opstod der problemer, da der endelig i sommeren 1870 under den nytiltrådte regering Holstein var udsigt til, at preusserne havde overspillet deres kort. Under den truende krig med det Frankrig, som nu snarere end England, Rusland eller Østrig syntes at være den magt, der kunne standse Bismarck, var regeringen delt. I statsrådet 17. juli åbnede kongen spørgsmålet om Danmarks stilling, hvis der udbrød krig, og han gik selv ind for den strengeste neutralitet. Holstein måtte medgive, at regeringen ikke for øjeblikket kunne rådgive kongen, og ønskede at se tiden an.¹⁸

Den 19. juli udbrød krigen, og snart forlød det, at Frankrig hurtigt ville sende en betydelig flåde til Østersøen med landgangstropper. Dermed ville krigen rykke tæt på landet, den danske stilling være udsat, men chancen for generhvervelse af dele af Slesvig pludselig blive højaktuel. Franskmandene pressede på for alliance, englænderne erklærede deres neutralitet. Først 25. juli fremlagde regeringen sit forslag til en neutralitetserklæring, dog i den åbne form, at Danmark var neutralt, men ville "bevare Fredens Velsignelser for Riget, alt som den tager det fornødne Hensyn til Fremtidens Krav ikke mindre end til Øieblikkets Interesser." Kongen så straks, at formuleringen muliggjorde neutralitetens opgivelse, frygtede at Preussen derfor ikke ville anerkende neutraliteten, og advarede om, at uanset om Danmark fik dele af Slesvig tilbage, ville Tyskland dog stadig være den nærmeste nabo.¹⁹ Konseilspræsidenten meddelte, at formuleringen var den, som regeringen havde kunnet blive enig om, og Christian IX accepterede.

På det tidspunkt havde franskmændene allerede uofficielt tilbudt Danmarks generhvervelse af Slesvig som udbytte ved en alliance, og snart efter havde Bismarck afslået at love noget tilsvarende. Allerede inden den uofficielle franske udsending, hertugen af Cadore, ankom til København, var ministrene begyndt at diskutere betingelserne for en dansk-fransk alliance, idet dog konseilspræsidenten og udenrigsministeren var nærmest imod, medens især de gamle nationalliberale i og uden for regeringen var for. 5. august fulgte Cadores alliancetilbud, der hurtigt skulle besvares. Christian IX holdt dog stærkt fast ved sin neutralitetspolitik, og han var imod at foretage ekstraordinære indkaldelser "for ikke at gøre os mistænkelige med Hensyn til vor Neutralitet", og siden der ingen fare for Danmark var, "da Preussen har fuldt at bestille andetsteds."²⁰

Der var virkelig - som i 1863-64 - tale om en fundamental strid om et vigtigt udenrigspolisk emne mellem kongen og regeringens flertal, om end konseilspræsidenten søgte at mægle, og regeringen syntes tilbøjelig til at se bort fra kongens forsigtige kurs. Men udviklingen på den franske slagmark løste meget hurtigt problemet. Allerede 7. august kom meddelelserne om de første franske nederlag, og dermed brast også muligheden for et fransk ekspeditionskorps til Østersøen, der iflg. allianceforhandlingerne skulle have erobret Slesvig, og 9. august måtte man beklage over for Cadore, at forudsætningerne var bristede.²¹ Kongen havde vist sig mest realistisk i sin militære vurdering, men det var ikke blevet afklaret, hvordan magtforholdet mellem konge og regering nu var.

Efter krisen i 1870 bortfaldt spørgsmålet om Danmarks deltagelse i krig, og snart dæmpedes forventningerne til generhvervelsen af Nordslesvig, da man fra dansk side stadig var nervøs for tysk indblanding i tilfælde af en grænseregulering, som endda måtte forventes at komme til at ligge nordligt. Konge og regering var nået til samme standpunkt i hovedsagen. Med Estrup som konseilspræsident fra 1875 fik Christian IX en samarbejdspartner, som var indenrigspolitisk stærk, som lå tæt på ham i grundsynspunkter, og som høfligt men fast kunne styre kongen i statsrådet. Når Estrup havde udviklet sin udførlige argumentation, var der som regel ikke så meget videre at tale om. De to var bundet sammen i den forstand, at Estrup var afhængig af kongens støtte, medens kongen i en lang årrække ikke kunne finde nogen bedre konseilspræsident. I stigende grad affandt kongen sig derfor med sin konstitutionelle rolle i udenrigspolitikken.

Det betød dog ikke, at Christian IX ikke havde nogen position i udenrigspolitikken. Han var stærkt optaget af en styrkelse af forsvaret og fandt ofte regeringens politik for svag over for rigsdagen, når den gang på gang udsatte en konfrontation med Venstre-oppositionen. Og han stod fast bag regeringens provisoriske bevillinger til Københavns befæstning fra 1885. Der var god overensstemmelse mellem hans pessimistiske vurdering af det danske militærs modstandskraft i 1863-64 og 1870 og hans ønske om en defensiv oprustning, men spørgsmålet var naturligvis, om en realistisk sikkerhedspolitik kunne opnås alene ved et militært styrket Danmark. Ind i billedet kom her kongens opfattelse af landets diplomatiske linie og ikke mindst de muligheder, der kunne ligge i at udnytte hans familieforbindelser.

Familiepolitik optog tydeligvis Christian IX. Én side drejede sig om apanager og andre hof- og bygningsudgifter, omkostninger i forbindelse med bryllupper, samt kongens ønske om at kunne udnævne prinser til officerer - spørgsmål som optog en ikke ringe del af diskussionerne på flere statsrådsmøder, og som givetvis også

17 Statsrådets forh. XI, s. 212-13 (28. februar 1868).

18 Statsrådets forh. XI, s. 363-65 (17. juli 1870).

19 Statsrådets forh. XI, s. 369-75 (25. juli 1870).

20 Statsrådets forh. XI, s. 377-81 (6. august 1870).

21 Statsrådets forh. XI, s. 382-83 (19. august 1870).

var vigtige for det nye, fattige dynasti.²² En anden side var forbindelsen til andre fyrstehuse og de udenrigspolitiske fordele, det kunne medføre.

Christian IXs dynastiske politik var succesrig. I perioden 1863-66 blev prins Wilhelm konge af Grækenland, prinsesse Alexandra kronprinsesse af England og prinsesse Dagmar kronprinsesse af Rusland. I 1869 ægtede kronprins Frederik en svensk prinsesse, i 1878 prinsesse Thyra hertugen af Cumberland og i 1885 prins Valdemar prinsesse Marie af Orleans. I 1905 blev sønnesønnen prins Carl, gift med datterdatteren prinsesse Maud, konge i Norge. Om familieforbindelserne også kunne oversættes til udenrigspolitisk indflydelse var en anden sag i en epoke med mange krydsende ægteskabsforbindelser mellem de europæiske fyrstehuse og med usikkerhed om den kongelige magt.

Grækenland var ikke af væsentlig interesse for dansk udenrigspolitik, men nok for russisk eller engelsk. Det samme gjaldt Bulgarien, som prins Valdemar fik tilbudt i 1886, men hvor Christian IX forsigtigt - og efter zarens råd - sagde nej tak.²³ Hvad angik Sverige, havde drømmen om et fællesnordisk monarki spøgt i nogle år, men spørgsmålet var, om Bernadotterne eller Glücksborgerne skulle levere kongen. Det blev dog mindre aktuelt efter 1864. I udenrigspolitikken var der et almindeligt ønske i begge lande om neutralitet under stormagtskonflikter, og monarkerne medvirkede da også til en vellykket politik i flere tilfælde. Men det var svært at overse, at medens Sverige frygtede russerne og håbede på hjælp fra tyskerne, var det omvendt for Danmarks vedkommende. Det reducerede rækkevidden af det strategiske samarbejde. Tilbage var relationerne til Tyskland, England, Rusland, og Frankrig.

Værst gik det med Tyskland. Mellem det danske og det preussisk-tyske hof var der naturligt nok en vis kølighed i Bismarcks og Wilhelm Is tid. Og det blev ikke bedre af, at prinsesse Thyra i 1878 skulle forloves og giftes med den hannoveranske tronprætendent, der lå i strid med den tyske kejser og kansler. Udenrigsministeren advarede kongen mod brylluppet, men Christian IX prioriterede her sin datters lykke højere end landets interesser. Da Bismarck i 1879 benyttede lejligheden til at meddele ophævelsen af §5 om nordslesvigernes rettigheder, vovede den danske regering kun en svag protest, der gengældtes med et brysk tysk svar om at denne sag nu var bortfaldet.²⁴ Christian IX måtte aflægge en udglattende høflighedsvisit i Berlin. Familiepolitikken viste sig her snarere som et passiv i den danske udenrigspolitik.

I England var indflydelsesmulighederne begrænset ved monarkiets mere marginale indflydelse i det parlamentariske system, og desuden blev den enlige danske stemme indtil 1901 modvirket af dronning Victorias tyskorientering, en arv efter hendes gemal og

Efter et tiårs gensidig modvilje forsøgte Wilhelm II at charmere København under sit besøg i april 1903. Han telegraferede bagefter til Christian IX, at han sig "fortan als Sohn des Hauses fühle". På Alfred Schmidts tegning i Blæksprutten ses Wilhelm indtage sin plads i solen under Christian IX, kronprins Frederik, sønnesønnen Christian (X) og oldebarnet Frederik (IX). (Blæksprutten 1903).



en følge af, at hun også havde familierelationer til det tyske kongehus. Alexandras behjertede indsats hjalp derfor ikke meget, da det i 1890 blev forsøgt at forhindre englændernes salg af Helgoland til Tyskland. Og generelt var englænderne - om end sympatisk indstillede - ikke meget for at binde sig til danske interesser, da deres generelle politik var at balancere mellem Rusland, Tyskland og Frankrig i en periode, hvor de lagde større vægt på det oversøiske imperium end på Europa.

Større held viste der sig efterhånden med det russiske ægteskab. Under den russiske svækkelse og afhængighed af Preussen i 1863-64 havde det ganske vist ikke hjulpet Danmark, og heller ikke i 1879, og Christian IX havde forgæves bedt zaren tale Danmarks slesvigske sag i Berlin i 1872. Men efter at Dagmar var blevet zarina og Trekejserforbundet fornyet i 1881, var der håb om, at tyskerne ikke ville fornærme deres russiske allierede ved at angribe Danmark. Til gengæld havde de to stormagter så fælles interesser i at holde englænderne ude af Østersøen, hvilket bragte de danske stræder i centrum og kunne tvinge den danske regering til at vælge side. Et umuligt valg mellem kontinentalmagter og sømagt som i 1801 og i 1807. Danmarks neutralitet under de russisk-engelske kriser i 1878 og 1885 skulle derfor formuleres yderst forsigtigt.

Men omkring 1890, efter kejserskifte i Berlin og Bismarcks afgang, ændrede stormagternes gruppering sig, og med den Danmarks placering. Og skiftet blev brat. I 1888 var Wilhelm II på præsentationstur til København og Christian IX på genvisit. I

22. Se f.eks. om hær- og marinelve Statsrådets forh. X, s. 405-12 (16. marts 1866), XI, s. 51-100 (1. og 3. februar 1867); om apanager fra kronprins Frederik, XI, s. 257-64 (6. november 1868) til prins Carl, XII, s. 441 (25. september 1896).
 23. Statsrådets forh. XII, s. 338-39 (12. november 1886).
 24. Statsrådets forh. XII, s. 257-60 (21. marts 1879).

Berlin fik kongen dog at vide, da han improviseret og i den gode stemning rejste spørgsmålet om Nordslesvig, at den sag var afgjort, ganske som meddelt i 1879. Endnu i 1890 besøgte Wilhelm II Fredensborg. Men i maj 1892 meldte kejseren demonstrativt afbud til Christian IXs guldbryllup. I mellemtiden havde der været fransk flådebesøg i København i sommeren 1891, og det havde ikke hjulpet, at kongen igen på regeringens opfordring havde begivet sig på en forsoningsrejse til Berlin i november. Den tyske kansler, Caprivi, regnede i januar 1893 Danmark med blandt Tysklands modstandere sammen med Frankrig og Rusland. Og bedre blev det ikke, da et nyt fransk flådebesøg - som prinsesse Marie til regeringens uro havde en hånd med i - fandt sted i oktober 1893. Nu skrev Wilhelm II på et notat, at "Danmark bliver af de høje fyrstelige damer revet i redningsløst fordærv. Med dets neutralitet er det forbi."²⁵ Familiepolitikken, der i en periode indtil 1891 sigtede mod et mindre spændt forhold til Tyskland, blev nu opfattet som en udfordring af den tyske ledelse. Til gengæld kunne den danske regering måske håbe på, at Ruslands og Frankrigs venskab ville afbalancere Tyskland.

Først ved århundredeskiftet bedredes Christian IXs forhold til Wilhelm II, og snart kunne man tro, der var tale om en forbrødring. Nu var storpolitikken igen under opbrud, og med tysk flådeoprustning og England som hovedfjende så kejseren chancen for at udnytte det gamle engelsk-russiske modsætningsforhold og atter knytte Rusland til sig som i Bismarcks tid. Til det formål var der brug for Danmark. Den aldrende Christian IX blev redskabet, for i Wilhelm IIs verden var fyrsterne stadig de centrale aktører, selv om kejseren ikke uden grund betragtede den nye Venstre-regering i 1901 som mere positivt stemt end den forudgående generations Højrestyre. Venstrefolkene var ukendte med det diplomatiske spil, uforstående over for de tidligere regerings prioritering af handlefrihed og situationsudnyttelse og modstandere af den militære tænkning. Og det var et gammelt krav fra Venstre og fredsbevægelsen, at Danmark søgte en garanteret eller dog anerkendt neutralitet.

Christian IX havde skullet overtales til at acceptere en Venstre-regering i 1901 og endda Venstres leder, I. C. Christensen, som konseilspræsident og forsvarsminister i 1905. Efter kongens opfattelse var det nu gået meget godt med hensyn til udenrigs- og forsvarspolitikken. Venstre var hurtigt på vej til at acceptere de fleste af Højres militære planer, og gradvis måtte partiet opgive neutraliseringsprogrammet. Men selv efter De Radikales udskillelse i 1905 var der folk i Venstre, med I. C. Christensen i spidsen, der havde alternative og tyskorienterede opfattelser af den udenrigspolitiske strategi. Det var usikkert, hvor langt Christian IX sympatiserede med tankerne, og hoffet rummede i hvert fald modstandere.

I forbindelse med Christian IXs 85-års fødselsdag i foråret 1903 kom Wilhelm II til København og forsøgte at charmere ikke blot det danske kongehus, men også den engelske dronning og den russiske zar moder, som han 10 år tidligere havde skrevet så kritisk om. Han fremstillede sig nu ærbødigt som en søn af huset, og da han havde en svaghed for marinen, blev han hædret ved at blive udnævnt til æresadmiral i den danske flåde. Den tyske regering advarede ham imidlertid mod at gå for vidt af hensyn til reaktionerne i London og Skt. Petersborg.

I november 1903 fortsatte ouverturerne med den tyske militærchef Helmuth von Moltkes deltagelse i Christian IXs 40-års jubilæum, hvor kongens militære karriere kronedes med hans udnævnelse til æresgeneraloberst med rang af feltmarskal i den tyske hær. Af hensyn til den militære balance udnævntes han også til general i den noget mindre engelske hær. I december 1903 indledte Wilhelm II så efter aftale med zar Nikolaj forhandlinger med Christian IX i Potsdam og lovede den danske konge, at tyskerne og russerne ville overtage kontrollen med de danske bæltter i tilfælde af et engelsk angreb. Danskerne skulle blot erklære sig neutrale og hjælpe i forsvaret mod englænderne. Kongen måtte ikke fortælle sine ministre om sagen. Det gjorde Christian IX heller ikke, før han - der nu var i Østrig - i januar 1904 fik brev fra kejseren. Den danske regering var i vildrede, og det blev besluttet at svare henholdende. For Christian IX har sagen måske stillet sig således, at Ruslands medvirken var afgørende for den danske interesse i projektet. Under alle omstændigheder døde den tysk-russisk-danske forbindelse i denne omgang, fordi det lykkedes den tyske regering at overbevise Wilhelm II om, at det var et farligt projekt, som man skulle overlade til dansk initiativ.

Men den kejserlige tyske venlighed over for Danmark stak ikke så dybt. Omkring 1. december 1904 gav han internt udtryk for, at i tilfælde af et engelsk angreb skulle man straks spørge bl.a. Danmark, om det var ven eller fjende og besætte strategisk vigtige punkter i landet. Den danske neutralitet var ligegyldig, det danske forsvar var ynkeligt utilstrækkeligt, mod ethvert land som ikke utvetydigt bestemte sig for Tyskland skulle der ufortrødent sættes ind med militære magtmidler. Man må tro, at kejseren tog sin stilling som dansk æresadmiral lovlig alvorligt. Wilhelm II var imidlertid stadig en søn af huset. Så længe Christian IX levede, ville han lade den størst mulige hensyntagen råde.

Christian IXs sidste møde med den tyske kejser fandt sted i sommeren 1905. På Bjørkø-mødet havde Wilhelm II og zaren undertegnet en tysk-russisk alliance om at lukke Østersøen for englænderne, og kejseren mente, at denne koalition også ville tiltrække de nordiske lande, Holland og Belgien. Nu påtog han sig at få Christian IX med. Både i regeringerne i Skt. Petersborg og

25 Oversat i Troels Fink: Fem foredrag om Danmarks udenrigspolitik efter 1864, 1958, s. 31-32

Berlin var der imidlertid modstand mod den fyrstelige politik, og det endte med, at Wilhelm II alligevel ikke rejste spørgsmålet om dansk deltagelse. Kejseren undskyldte sig med, at den gamle konge virkede skræmt - og det var forståeligt nok - men den danske konseilspræsident I. C. Christensen og udenrigsminister Raben-Levetzau var nu ikke fremmede for den tanke, at Danmark ville blive inddraget i en stormagtskonflikt, og at det måske var sikrest at befinde sig på tysk side. Men nu var kongen hverken en kraftfuld aktør eller et behændigt redskab længere.

Christian IXs afsluttende udenrigs- og familiepolitiske indsats fandt sted i sommeren og efteråret 1905. Da nordmændene havde brudt unionen med Sverige i juni, kom det danske kongehus ind i billedet som leverandør af en ny konge, enten prins Valdemar med nogen tysk og russisk opbakning, eller prins Carl, der støttedes af England, og som nordmændene foretrak. Medens den danske regering var ivrig efter en hurtig beslutning, insisterede Christian IX og kronprinsen på, at man af hensyn til det svenske kongehus og for at sikre Carls stilling i Norge afventede svensk accept af den norske selvstændighed og en bekræftende norsk folkeafstemning. Først da kunne Christian IX i sin sidste udenrigspolitiske rolle i november 1905 bortgive sin sønnesøn til en norsk delegation.

Hvis man kaster et blik på udenrigspolitikken i hele Christian IXs lange regeringstid, synes den at falde i tre afsnit. I perioden 1863-70 var kongen flere gange på kollisionskurs med sin regering enten som følge af uforenelige mål eller forskellige virkelighedsopfattelser både på det militære og det politiske område. Hans mulighed for at sætte sin vilje igennem vekslede. I de følgende 30 år var han overvejende enig med sin regering - men dermed uden selvstændig indflydelse - og han spillede en rolle i udførelsen af politikken. Kongens dynastiske politik fik nu konsekvenser. Familiepolitikken kunne ganske vist ikke altid omsættes til en dansk interessevaretagelse, men var dog et af de kort, en dansk regering kunne spille. Efter 1901 blev Christian IX stadig brugt som støtte for regeringens politik, men risikoen for, at han i stedet blev udnyttet i den tyske kejsers - og måske den russiske zars - politik, var stigende.

Af kongens oprindelige målsætning måtte Helstaten hurtigt opgives, monarkiet erstattes af nationen. Til gengæld vandt han gradvis, især fra 1880'erne og forstærket efter 1901, en plads som anerkendt og populær monark. Også hans familiepolitik må betegnes som vellykket. Christian IXs udenrigspolitiske kurs er nok især bemærkelsesværdig ved vægten på Rusland som støtte for Danmark - med de deraf affødte dilemmaer med hensyn til de to staters forskellige inden- og udenrigspolitiske interesser - og giver derved en nuance i forhold til de nationalliberales og det danske udenrigsministeriums større vægt på forholdet til England. Men

26 Henning Nielsen: Dansk udenrigspolitik, s. 16-20
27 Troels Fink: Estruptidens politiske historie, I, s. 40-54

det kan ikke udelukkes, at det i hvert fald i en del af perioden var en rationel kurs.

Blandt danske historikere har Christian IX ikke haft nogen høj stjerne som beslutningstager. Det hænger vel sammen med en vurdering af hans stilling til magt- og forfatningskampen fra 1870'erne til 1901, men det bygger også på samtidige beskrivelser. Henning Nielsen mener - ganske vist om perioden 1875-1894 - at kongen ikke interesserede sig for udenrigspolitik og sjældent blandede sig i den; at han var godtroende, manglede sans for diplomatiske nuancer og var uden dybere refleksioner.²⁶ Troels Finks ironiske portræt har som pointe, at hverken embedsmænd eller politikere tog Christian IX alvorligt, men gav ham en sludder for en sladder, som han let lod sig berolige af.²⁷ Det er rigtigt, at der kan findes kritiske og overlegne bemærkninger om kongen, men man kan nu udmærket læse statsrådsprotokollerne, så der fremtræder et billede af en konge, der havde velmotiverede udenrigs- og forsvarspolitiske mål, og som udviste nogen tilpasningsdygtighed og - bortset fra sommeren 1864 - betydelig forsigtighed i skiftende uden- og indenrigspolitiske situationer. Regeringsmedlemmerne tog ham da også så alvorligt, at de ofte meget udførligt argumenterede med ham. Og vel undgik Christian IX ikke altid svingende synspunkter og selvmodsigelser i krisesituationer, lige som hans virkelighedsbillede givetvis var bedre funderet på det militære end på det politiske område, men de nationalliberale koryfæer Hall og Monrad eller en venstreleder som I. C. Christensen viste langt fra altid overblik eller konsekvens. I en sammenligning med hans fyrstelige kolleger i Europa skulle det også være muligt at finde kvaliteter hos den danske konge. Så måske er tiden inde til en revurdering.

Ole Feldbæk

Ochakov 1791. Kriser og konjunkturer

Ochakov? Hvad er det? De fleste historikere vil give op. En enkel vittig hund vil måske svare: det er en by i Rusland. Uden at vide, at han faktisk har ret. Det tyrkiske fort Ochakov ved Sortehavskysten mellem floderne Bugs og Dnjestr's udløb spillede en central rolle i Katharina den Stores krig mod Tyrkiet 1787-1792 og kom til at give navn til en af de storpolitiske kriser, der var så karakteristiske for de europæiske stormagters balancepolitik i tiden mellem freden i Utrecht 1713 og Napoleonskrigene. Som ikke udviklede sig til åben krig, og som derfor ikke har fundet vej til de historiske oversigtsfremstillinger's faste struktur: krig og fred. Men som ikke desto mindre var integrerede i den store politik i og uden for Europa. Og som fuldt så vel var med til at tegne konjunkturerne for de mange travle galioter og galeaser under dansk flag, der i den florissante periode sejlede i fast fart mellem havnene i Vesteuropa og Middelhavet og handelsbyerne i bunden af Østersøen.

Krisen mellem Spanien og England over besiddelsen af Falklandsøerne i 1770 forblev en krise, da Frankrig afviste at opfylde Den bourbonske Familiepagt. Nederlagene i Kolonikrigen 1756-1763 hvilede endnu for tungt på det franske statsbudget til at Ludvig 15. ville tage en storkrig. Sådan som han gjorde det otte år senere.

Den endemiske krise i forbindelse med Østrigs aspirationer om at konsolidere sin kontinentale position gennem at erhverve Bayern i bytte for De habsburgske Nederlande - det nuværende Belgien - truede i 1784 med at udløse en krig mellem kejseren og De nordlige Nederlande. I direkte forlængelse af storkrigen 1778-1783, som England havde tabt militært - men Frankrig økonomisk. Kejser Josef 2. sigtede åbenlyst mod et isoleret opgør. I den situation valgte mange af de tidligere krigsførendes købmænd at lade deres skibe fortsætte sejladsen under dansk flag, hvilket forklarer forlængelsen af den florissante højkonjunktur for Danmark - ihvertfald i Middelhavet. Da det kom til stykket, tvang de øvrige stormagters modstand kejseren til at opgive projektet, og krisen førte til fred, ikke til krig.

Krisen mellem England og Spanien over højhedsretten over det nuværende Canadas vestkyst truede ligeledes med i 1790 at føre til

krig. Men Nationalforsamlingen i Paris afviste enhver tanke om at opfylde Ludvig 16.s traktatforpligtelser. Og krisen, der kunne have udviklet sig til krig, forblev en krise.

Den balance, som stormagterne havde forsøgt at skabe ved fredsslutningen efter Den spanske Arvefølgekrig i 1713, var på en gang mål og motivation for deres udenrigspolitik. Det var derfor et karakteristisk træk ved de store fredsslutninger i 1748, i 1763, i 1783 og i 1802, at magtbalancen i vid udstrækning søgtes justeret gennem territoriale afgivelser ude i de oversøiske områder. Det kunne - som i 1763 - være kolossale operationsområder som Indien og Canada eller små - men økonomisk værdifulde - sukkerøer i Vestindien. Det var karakteristisk, at England havde flyttet sin magtbalancepolitik ud på havene og til de oversøiske områder. Og at Frankrig havde været nødt til at følge trop. Uden at det - som England - havde været i stand til at opgive sit engagement på kontinentet. Derimod rummede Europa på det tidspunkt ikke mange territoriale muligheder for at justere magtbalancen. I 1772 havde de tre østmagter: Rusland, Østrig og Preussen taget hver sin luns af Polen. Og det stod klart for alle politiske iagttagere, at operationen før eller senere ville blive gentaget. Og med den bitre rivalisering mellem Østrig og Preussen ville Rusland blive tungen på vægtskålen.

For to af de tre østmagter: Rusland og Østrig forelå der dog en kontinental ekspansionsmulighed. Det var Tyrkiets besiddelser på Balkan. Men det forudsatte en forståelse med Preussen. Hertil kom, at Rusland ifølge kortet besad sine egne ensidige ekspansionsmuligheder i områderne mellem Sortehavet og Det kaspiske Hav. Katharinas langsigtede mål var besiddelsen af Konstantinopel og kontrollen over strædet, der skulle give russiske orlogsskibe og handelsskibe endnu en adgang til verdenshavene. Og iagttagere var opmærksomme på, at zarinaen havde opkaldt sine to sønnesøner efter Alexander, der havde erobret Persien og ført sin hær helt frem til Indien, og Konstantin, der havde hersket over både det vestromerske og det østromerske rige.

I 1787 havde Katharina og Josef 2. sammen åbnet krigen mod Tyrkiet. På Balkan gik det østrigske felttog imidlertid i stå. Den russiske krigsførelse blev i nogen grad hæmmet, da Gustav 3. - Frankrigs traditionelle allierede i Norden - i 1788 indledte en angrebskrig over den finske grænse. Den gik ganske vist militært i stå, men den nødte Rusland til at holde en del af sine tropper på den nordlige front for at beskytte den udsatte hovedstad St. Petersborg. Danmark opfyldte tøvende og halvhjertet sine forpligtelser som allieret og sendte 10.000 mand af den norske hær ned i Bohuslen mod Göteborg. Halvhjertet, fordi en russisk sejr over

Sverige ville føre til en erobring af Finland. Det ville undergrave Danmarks værdi som zarinaens allierede, og udsætte Norge for et svensk angreb. Af samme grund kunne A. P. Bernstorff helhjertet give efter for Englands og Preussens forenede krav om, at Danmark forholdt sig neutral i den svensk-russiske krig, som endte med status quo-freden i Värälä den 14. august 1790. En politisk løsning, der nøje harmonerede med den dansk-norske helstats basale interesser.

Hermed var den politisk inddæmmede krig i Norden endt. Rusland kunne nu helt koncentrere sine militære styrker om at drive de vigende tyrkiske hære tilbage vestover mod Dnjestr, grænsefloden til Bessarabien. En magtbalanceforskydning, der fik den engelske premierminister William Pitt til at forberede en præventiv krig med det sigte at få Rusland til at indstille sit felttog og give de erobrede tyrkiske områder omkring Ochakov tilbage. Og herunder udsætte Danmark-Norge for en trussel mod helstatens fortsatte eksistens.

Zarinaen var vel vidende om de storpolitiske implikationer, der udløstes med hendes ensidige ekspansion mod Tyrkiet og de reaktioner, der umiddelbart ville følge på en forskydning af magtbalancen i Ruslands favør. Derfor strammede hun sit greb om Ruslands nabostater. Det gjaldt primært Polen, hvor reformkræfterne kæmpede mod den truende russiske dominans - der som bekendt resulterede i, at Rusland og Preussen i 1793 bemægtigede sig hver yderligere en del af dette anakronistiske territorium, og hvor de tre østmagter sluttelig i 1795 delte resten mellem sig. Også om Sverige strammedes grebet. Her havde revolutionen i Frankrig lukket for de franske subsidietraktater, der havde spillet så betydningsfuld en rolle i magtbalancepolitikken i Norden. På det tidspunkt var det dog længe siden, at franske løfter om subsidier til styret i Stockholm i større omfang var blevet fulgt op af faktiske pengeoverførsler fra Paris. I den situation nærmede Sverige sig - forsigtigt - sin østlige arvefjende. Det var en langsom og forsigtig politisk proces, der imidlertid fik et konkret politisk resultat i Drottningholmtraktaten i oktober 1791. I den sammenhæng skal man formentlig se Gustav 3.s tilsyneladende entusiastiske respons på zarinaens opfordring til Europas fyrster om at gå sammen om et korstog mod de gudløse franske revolutionære. For Katharina var det et projekt, der netop skulle aflede opmærksomheden fra Ruslands ekspansion på Tyrkiets bekostning. Regeringerne gennemskuede selvsagt afledningsmanøvren. Men Gustav 3. behøvede goodwill i St. Petersburg. I sin politik over for Danmark-Norge.

For Danmark var situationen som følge af Ruslands ekspansion mod syd en anden - og måtte være det. Siden Gustav 3.s statskup i august 1772, hvor han i udenrigspolitisk henseende reelt havde



gjort sig enevældig, havde erhvervelsen af Norge gået som den røde tråd gennem Sveriges udenrigspolitik. Den dansk-russiske forståelse efter Frankrigs nederlag i Syvårskrigen 1756-1763 byggede på en fælles interesse i politisk og militært at modvirke Sveriges ekspansionspolitik over den norske og over den finske grænse; og hertil kom Danmarks behov for en løsning af Det gottorpske Spørgsmål i form af en uantastet forening af hertugdømmerne Holsten og Slesvig under den danske konge. En politik der realiseredes i 1773, hvor den russiske tronfølger som den gottorpske hertugslægts overhoved afstod sine arvekrav i Slesvig og sine besiddelser i Holsten i bytte for den danske kongeslægts arveland Oldenburg. I forbindelse med dette mageskifte indgik de to parter i sommeren 1773 den såkaldte Evige Alliance, hvori de forpligtede sig til at komme hinanden til undsætning med nøje specificerede styrker i tilfælde af svensk aggression.

Den sikkerhed, traktaten gav Danmark, afgang dels af de internationale politiske konjunkturer, dels af forhold, der øvede speciel indflydelse på magtforholdene i Norden. Hvad angik parternes flådestyrker er det vigtigt at erindre sig, at den danske flåde var den stærkeste i Østersøen helt frem til begyndelsen af 1780erne, hvor Katharina indledte massive flådebygningsprogrammer, der definitivt efterlod Rusland som den stærkeste østersømagt hvad angik skibe og kanoner. Hvad angik officerskorpset bestod dette i ret betydelig grad af britiske søofficerer, der havde betinget sig, at de ikke blev brugt i krig mod deres fædreland - en klausul, der svækkede den russiske flådeledelse. Den afgørende faktor var dog Ruslands storpolitiske engagementer. I årene efter Katharinas

På vejen til Østen ombord på en dansk ostindiefarer i sommeren 1791 tegnede den 17-årige C. C. Parnemann en skitse af det betagende syn af en engelsk flåde ud for Falmouth under Ochakov-krisen. Rentegnet i tusch 1792. Orlogsmuseet.

magtovertagelse i 1762 havde Rusland været engageret i zarinaens Nordiske System, hvori med vekslende forpligtelser indgik England, Preussen og Danmark. Over for en blok bestående af Frankrig, Spanien og Østrig. I forbindelse med Ruslands krig med Tyrkiet 1768-1774 var denne nordiske orientering nødvendigvis blevet afsvækket. Og i begyndelsen af 1780erne valgte zarinaen at satse på et samarbejde med Østrig imod Tyrkiet. Det førte til Tyrkerkrigen 1787-1792, som Gustav 3. udnyttede til at angribe Rusland mod St. Petersborg over den finske grænse. Danmark arbejdede i de år konsekvent på at fastholde og om muligt udbygge sin værdi som alliancepartner i St. Petersborg. Vel vidende at Danmarks militære værdi for Rusland grundlæggende lå i at kunne forhindre eller i det mindste vanskeliggøre en engelsk flådes passage gennem det eneste passable stræde ind i Østersøen - det vil sige Øresund - i tilfælde af krise eller krig.

Krisen tog sin begyndelse ved årsskiftet 1790/91, da den 31-årige premierminister William Pitt på egen hånd besluttede at indlede en præventiv krig med henblik på at genskabe den magtbalance, som Katharina havde sat ud af funktion med sine sejre og landvindinger over for tyrkerne. England var allieret med Preussen, som var ivrig efter at afrunde sine nye polske besiddelser med byerne Danzig og Thorn. Pitts stilling i Parlamentet var stærk. Og den var yderligere blevet styrket ved hans faste holdning i forholdet til Spanien under Nootka Sound-krisen om adgangen til Vancouver Island-området. Parlamentet blev derfor ikke orienteret - endsige taget i ed - da en byge af ordrer til de engelske gesandter i de europæiske hovedstæder den 8. januar blev afsendt fra Downing Street. Hvad de skulle skaffe, var de respektive regerings velvilje eller i det mindste deres velvillige neutralitet. Pitts mål var at få Rusland til at opgive sine erobringer og retablere status quo ante bellum. Alternativet var en fortsat russisk ekspansion, som ville udløse krav om østrigske og preussiske krav om også at opnå landvindinger. I det bredere perspektiv ønskede Pitt at styrke Polen og Balkan over for russisk ekspansion i fremtiden.

Årstiden gav Pitt tid til at afvente reaktionerne fra kontinentet, før han måtte gå til Parlamentet for at bede om de nødvendige penge til de militære bevillinger. Den 21. og 22. marts blev sagen drøftet og afgjort i kabinettet. En ekstremt stærk flåde på 39 linieskibe samt et antal fregatter under kommando af Lord Hood skulle i slutningen af april stå ind i Østersøen, samtidig med at England og Preussen afleverede deres ultimatum til Katharina om at retablere status quo. Man forventede, at Danmark ikke ville gøre modstand, og at flåden ville få adgang til danske havne. Sveriges neutralitet regnede man med at købe med subsidier. Iøvrigt forventede man at kunne sikre sig Sveriges og Danmarks imødekom-

menhed ved at true med at tage henholdsvis Forpommern og Holsten som pant. Og admiralen gav udtryk for, at flåden kunne undgå dansk modstand ved at gå gennem Store Bælt i stedet for gennem Øresund.

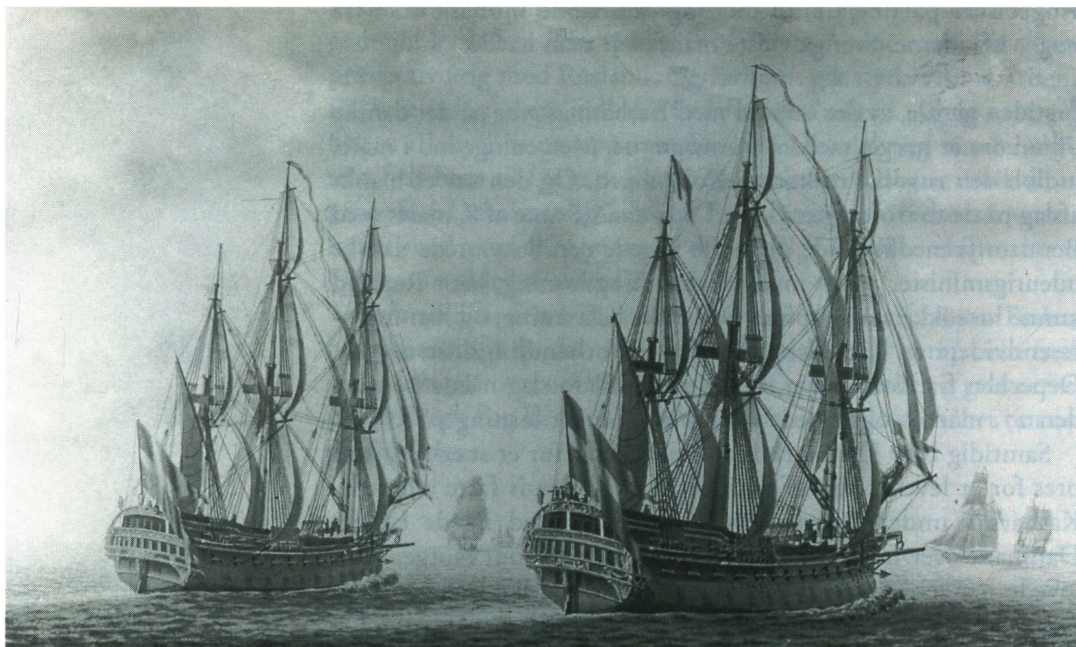
Den 24. marts blev flåden bestemt til at skulle bestå af 35 linieskibe samt et antal brandere. Den 25. marts formuleredes det engelske ultimatum, som dagen efter med preussisk kurér afgik til Berlin. Samme dag oplæstes proklamationen om matroser til flåden i Londons gader. Og først derefter: den 28. marts blev Underhuset inddraget, med kongens budskab om at bevilge de nødvendige penge til udrustningen.

Den store flåde, der under viceadmiral Lord Hood ombord på *Victory* skulle stå ind i Østersøen, blev udrustet under ledelse af hans flagkaptajn, Sir Hyde Parker - der præcis ti år senere skulle drage god nytte af sit arbejde. Og samtidig blev - hvad der vist er ukendt for de fleste - orlogskutteren *Kite* under kommando af løjtnant William Lambe i al hemmelighed sendt til Store Bælt for at gøre observationer før de store skibes passage. I april blev luggeren *Lærken* under kommando af kongens generaladjutant, kaptajnløjtnant Hans Michael Kaas, derfor sendt til Bæltet for at observere de engelske orlogsfartøjer.

Østersøflåden blev udrustet. Men den kom ikke afsted. Og i august blev den afrustet og skibene oplagt. Som leder af Underhuset havde Pitt begået sit livs fejltagelse. Han havde selv sagt ventet, at oppositionen under whig-lederen Charles James Fox ville gå imod at bevilge de nødvendige penge. Hvad der kom bag på ham var, at et stort antal af hans egne støtter - også inden for kabinettet - afviste at støtte regeringens politik. Ikke fordi de ikke var gode patrioter. For det var de traditionelt. Men fordi Pitt simpelt hen ikke evnede at overbevise dem om, at en præventiv krig for den kontinentale magtbalance var nødvendig. De kunne ikke få øje på de økonomiske fordele for England, som denne politik ville medføre. Og om denne by i Rusland, som de aldrig havde hørt om, skulle tilhøre stortyrken eller selvherskeren over alle Ruslande: det kunne de ikke se vigtigheden af.

Premierministeren måtte derfor give op. I midten af april 1791 erkendte han sit parlamentariske nederlag. Og han glemte det aldrig. Den mand, der forærede ham muligheden for at trække sig tilbage med prestigen i behold, var ironisk nok den politiker, som Pitt med sin politik havde bragt i de største vanskeligheder. Ingen anden end den danske konges udenrigsminister A. P. Bernstorff.

For den danske udenrigsminister havde den udenrigspolitiske horisont i efteråret 1790 været så skyfri, som det nu en gang var muligt. Stor var derfor hans overraskelse - og hans bekymring - da han i midten af januar 1791 blev præsenteret for det engelsk-preus-



Som en kostbar, men nødvendig loyalitetsdemonstration over for Rusland udrustede Danmark i 1791 en eskadre, der blev lagt ud på Rheden. Da krisen i juli måned drev over, foretog Admiralitetet en prøvesejlads i Østersøen mellem Henrik Gerners yndlingskonstruktion: 80-kanoners lineskibet Neptunus og det lidt ældre 74-kanoners lineskib Odin. Gouache af T. E. Lønning. Orlogsmuseet.

siske udspil. I en konflikt mellem Rusland - Danmarks protektor - og England ville det være umuligt for Danmark at erklære sig neutral. Det vidste både den engelske og den preussiske gesandt i København, og de havde derfor fundet det nytteløst at forsøge at skille Danmark fra Rusland. Hvad Bernstorff kunne gøre, var at tilbyde sig som formidler og mægler. Og så iøvrigt sætte sin lid til tidsfaktoren. Tiden for engelske flådeoperationer i danske farvande lå mindst tre måneder ude i fremtiden, og meget kunne nå at ske inden da.

Om den svenske reaktion vidste Bernstorff intet konkret. Men i det omfang Gustav 3.s reaktioner på den engelske og preussiske henvendelse kom til hans kundskab, ville de ikke have kunnet forbavse ham. Den svenske konge valgte ikke uventet at spille på to heste. Hos den engelske gesandt forhørte kongen sig umiddelbart om, hvorvidt en engelsk flåde kunne trænge ind i Østersøen imod Danmarks vilje; og på den baggrund tilbød han at stille sin skærgårdsflåde til rådighed. Og i midten af februar bekendte han kulør. Hvad han ønskede var øjeblikkelige subsidier, overkommandoen over den fælles flåde i Østersøen samt 20.000 mand hannoveranske landgangstropper. Betalingen skulle være en del af Finland samt en alliance- og subsidietraktat, der strakte sig over en årrække. På samme tid tilbød han Katharina svensk flådestøtte mod England i Østersøen samt 18.000 mand tropper imod Preussen. Til gengæld ønskede han øjeblikkelige subsidier samt en del af Norge.

Noget svar på sine tilbud modtog den labile monark ikke fra nogen af siderne. Sverige vidste man, hvor man havde.

Årstiden gjorde, at det trak ud med Katharinas svar på det danske tilbud om at mægle mellem stormagterne. Men en uge ind i marts indløb den russiske reaktion i København. Og den var et blankt afslag på de to stormagters krav. I den danske note af 8. marts med Bernstorffs medfølgende *mémoire* pegede den bekymrede danske udenrigsminister på en mulig forhandlingsløsning, hvor Rusland kunne love ikke at genopføre Ochakovs befæstning; og han nævnte endvidere en handelstraktat som et forhandlingsinstrument. Depechen fra København med Bernstorffs forslag nåede London den 27. marts - og åbnede op for en politisk løsning på krisen.

Samtidig blev Danmark imidlertid udsat for et stærkt russisk pres for at leve op til sin position som Ruslands faste allierede. Katharina understregede, hvor meget Rusland havde bistået Danmark over for Sverige og dets aspirationer om Norge. Hun lovede pengehjælp til udrustingen af den danske flåde - for at Danmark ikke skulle påberåbe sig hensynet til statsfinancerne. Og holdningen i Vinterpaladset var tydeligvis, at det overhovedet ikke tilkom Danmark at blande sig i zarinaens politik. Danmarks rolle som Ruslands allierede var ene og alene at spærre Øresund for den engelske flåde.

England valgte nu at lægge pres på Danmark. Den 15. april modtog Bernstorff en engelsk note, hvori det forlangtes, at Danmark åbnede sine havne for den engeske østersøflåde og samtidig erklærede sig strengt neutral i den forestående konflikt - det vil sige afstod fra at støtte Rusland militært. Hermed befandt Bernstorff sig "between the Devil and the deep blue sea". Det var en trusel mod den dansk-norske stats fortsatte eksistens. Den danske udenrigsminister var reelt magtesløs, og alt hvad han kunne gøre i sin svarnote den 20. april var at vedkende sig Den evige Alliancetraktat med Rusland, og appellere til England om ikke at kompromittere Danmark over for zarinaen

Selv så han ingen vej for Danmark ud af dilemmaet. At han selv i virkeligheden den 8. marts havde angivet en sådan vej, kunne han vanskeligt vide.

Hans antydning om et kompromis mellem England og Rusland nåede London tirsdag den 27. marts. Og det blev drøftet på et kabinetsmøde tre dage senere, hvor betydningsfulde kabinetsmedlemmer demonstrerede uenighed med Pitt i hans politik over for Rusland. I den situation valgte Pitt at nedkøle krisen. Den danske udenrigsministers skitsering af et kompromis besluttedes prøvet. Flådeudrustningen blev fortsat, men en kurér blev sendt til Berlin med opfordring til Preussen om at udskyde overrækkelsen af det

fælles ultimatum. En livlig parlamentsdebat påfulgte, som for Pitt godtgjorde, at han ikke rådede over den fornødne majoritet til en præventiv krig mod Rusland. Og zarinaen gik styrket ud af krisen. De besejrede tyrkere indledte fredsförhandlinger i august 1791, og freden i Jassy i januar 1792 gav Rusland Ochakov og sortehavskysten helt frem til Dnjestr. Zarinaen accepterede dog at undlade at genopföre Ochakovs befästning. En ringe indrömmelse, sammenlignet med grundlæggelsen af den vigtige russiske eksporthavn Odessa umiddelbart vest for Ochakov.

Som traditionen böd, måtte storvesiren, Sherif Hasan Pasha, böde med sit liv for den tabte krig. Den skröbelige europæiske fred var reddet på strengen - endnu en gang. Og galioterne og galeaserne under dansk flag kunne fortsætte sejladsen - og leve i håbet om en snarlig krig.

LITTERATUR

- Black, Jeremy: *British Foreign Policy in an Age of Revolutions, 1783-1793*. Cambridge 1994.
- Cunningham, Allan: *The Ochakov Debate*. *Middle Eastern Studies*. 1. 1964-1965.
- Cunningham, Allan: *The Ochakov Debate*. Edward Ingram (ed.): *Anglo-Ottoman Encounters in the Age of Revolution*. London 1993.
- Feldbæk, Ole: *Dansk Udenrigspolitik 1720-1814*. Knud J. V. Jespersen og Ole Feldbæk: *Dansk udenrigspolitik Historie*. 2. *Revanche og neutralitet, 1648-1814*. København 2002.
- Gerhard, Dietrich: *England und der Aufstieg Russlands. Zur Frage des Zusammenhanges der europäischen Staaten und ihres Ausgreiffens in der ausseneuropäische Welt in Politik und Wirtschaft des 18. Jahrhunderts*. München 1933.
- Glete, Jan: *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1860*. 1-2. Stockholm 1993.
- Holm, Edvard: *Danmark-Norges udenrigske historie under Den franske Revolution og Napoleons krige fra 1791 til 1807*. 1-2. København 1875.
- Holm, Edvard: *Danmark-Norges historie fra Den store nordiske Krigs slutning til rigernes adskillelse (1720-1814)*. 6:1. København 1907.
- Jägerskiöld, Olof: *Den svenska utrikespolitikens historia*. 2:2, 1721-1792. Stockholm 1957.
- Lönnroth, Erik: *Den stora rollen. Kung Gustaf 3. spelad av honom själv*. Stockholm 1986.
- Thaulow, Th. og J. O. Bro-Jørgensen: *Udvalgte breve, betænkninger og optegnelser af J. O. Schack-Rathlous arkiv 1728-1800*. København 1936.
- Webb, Paul L.: *The Naval Aspects of the Nootka Sound Crisis*. *Mariner's Mirror*. 61. 1975.
- Webb, Paul L.: *Seapower in the Ochakov Affair of 1791*. *International History Review*. 2. 1980.

Månedlige efterretninger skrevne af Johan Philip Rosenstand-Goiske. Februar-juli 1791. Det Kongelige Bibliotek. Håndskriftsamlingen. Nye kgl. samling, 2100 h, quarto.

Henrik Fode

Skibsfartens svar på stationsbyen

Position 56° 12,3'N / 10° 28,4'E Knebel Bro

I begyndelsen af 1870erne kom forandringerne for alvor til Århusbugten, idet arbejdsdelingen mellem land og by blev mere tydelig. Hjemmeproduktionen på landet blev i et vist omfang erstattet af varer købt i købstaden. Samtidig blev købstaden med dens stadig flere fabrikker og begyndende eksportorientering mere afhængig af sikre og regelmæssige råvareforsyninger fra landdistrikterne. Endnu var banerne ikke i stand til at efterkomme og løse transportopgaverne udenfor hovedstrækningerne, og det betød, at kystoplandet blev et interessant nærområde for købstaden. Rundt om i landet forløb udviklingen ad de samme retningslinier. Der blev lokalt etableret små dampskibsselskaber, der besejlede fjorde og kystopland samt forbandt evt. øer med købstaden. De gamle små sejlskibe i form af jagter, eller både eller måske en ensom slup med den karakteristiske runde hæk var ikke længere tidssvarende. De var for langsomme og alt for afhængige af vind og vejr, hvis de skulle sejle med sårbare landbrugsprodukter.

Sådan var det også i Århus, og her hed tidens moderne selskab Århusbugtens Dampskibsselskab og dets første lille damper *Helgenæs* sejlede sine første ture i efteråret 1874. I 1934 lukkede rederiet, udkonkurreret af jernbaner, lastbiler og rutebiler. Forudsætningen for at det lille dampskibsselskab kunne fungere på Bugten var et tæt net af anløbsstationer eller anløbsbroer. Da selskabet var på sit højdepunkt talte de i alt ca. 10. De lå langs Århusbugten, på Mols og Helgenæs, i Ebeltoft, på Samsø og på Tunø. De var alle organiserede på forskellig vis. Nogle ejede rederiet, mens andre var kommunale og andre igen skabt som små lokale aktieselskaber. Flere af disse anløbsstationer og -broer er i dag glemt og borte, mens andre efter mange år i dvale har fået nyt liv i det moderne fritidssamfund. Knebel Bro overlevede og står nu overfor en helt ny fremtid som en moderne mindre marina. Det er den historie, der her skal fortælles¹.

¹ Henrik Fode, *Småskibsfarten på Århusbugten* (1971), heri er problemstillingen nøjere analyseret og beskrevet. Anders Monrad Møller har i sin *Dansk Søfarts Historie* (1990), 66ff berørt de kystnære dampskibsselskaber, herunder også Århusbugtens Dampskibsselskab. Rederiarkivet i Erhvervsarkivet, herefter forkortet EA.

Knebel Vig

Knebel Vig skærer sig gennem en smal og dyb åbning ind i halvøen Mols. Den danner et lukket beskyttet bassin, der nogle steder er op til 12 meter dybt, men hurtigt viser mudderplader ved lav-

vande og afdækker en mudret røn i den SØ-lige del af Vigen. Indsejlingen kræver sømandsskab. I dag ligger der en grøn tønde her, og Havnelodsen anbefaler, at denne holdes overet med Knebel Kirke (114^o) indtil Knebel Bro pejles i 150^o. Et hastigt blik på et søkort viser, at der ikke er megen plads i indsejlingen til Vigen. Afstanden kan måles til små andele af en sømil - alt igen afhængig af hvor meget det pågældende fartøj stikker og hvor dristig skipper er. De officielle vejledninger oplyser videre, at pludselige vind-spring fra NV-N til SØ-Ø sætter en mærkbar strøm i det smalle indløb til Knebel Vig. Bundgarn og andet fiskegrej midt i indløbet kræver i dag særlig opmærksomhed. Det er kort og godt en indsejling, der kræver sin skipper og en besætning, der hurtigt kan reagere, hvis der for sejl skal krydses ind gennem indsejlingen. En fejlbedømmelse - eller dårligt sømandsskab - og man er med usvigelig sikkerhed blevet landfast. Det er med andre ord et sted, hvor man for alvor kan lære sit fartøj at kende. Det er da også forklaringen på, at den danske marine i mange år benyttede stedet til øvelses-sejladser. Hertil kom, at det også havde det praktiske formål, at skibene kunne ligge godt skjult her. Andre fartøjer kunne på det nærmeste passere ude i Kalø Vig uden at se, hvad der evt. lå for anker i den lille vig, skjult som de var af Øhoved mod syd og bakkene ved Rolsgård mod nord.²

Baglandet

Med sin placering var Knebel Bro en naturlig indfaldsvej til Molslandet. Store landsbyer, der aldrig for alvor oplevede en udskiftning efter landboreformerne o. 1800, lå som en perlerække i baglandet og kunne på det nærmeste "rulle" deres landbrugsprodukter ned til udskibningsbroen: Fra Knebel, Skjellerup, Torup, Tved og lidt fjernere Strands og Vistoft for blot at pege på de største af området landsbyer. Alle rettede blikket mod det nye udskibningssted, der hurtigt voksede og blev et naturligt midtpunkt i Molslandet. Det synes at have afløst et gammelt udskibningssted ud for Torup, hvor der på et generalstabskort fra 1880 er angivet et pakhuis, der lå helt ned til kysten. Det samme kort viser endnu et udskibningssted i Vigen ud for gården Langkjær. Stedet har sikkert været et af tidens karakteristiske private broanlæg, der lejlighedsvis blev benyttet til at sikre transport fra fjerntliggende gårde. Ud for dette sted har Søsportens Fællesråd i dag udlagt et par af de bekendte gule bøjer, der befrier en sejlbad for besværet med det tunge og ofte snavsede ankergrej. Det, der følger med ankerfligene her er et særdeles ubehageligt bekendtskab, mudret og sort som det er.³

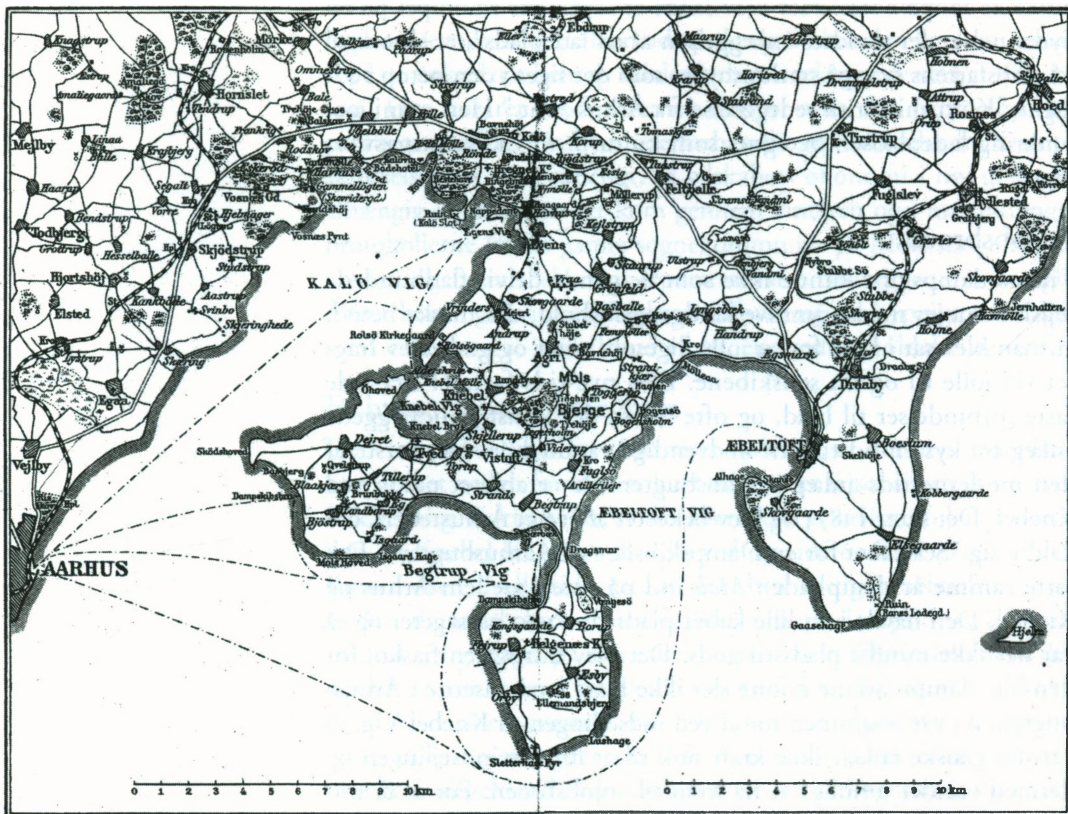
Dampskibsfartens nye anløbsbro blev flyttet en god kilometer nord for det gamle Torup Pakhus. Stedet fik nyt navn: Knebel Bro med en placering ca. 2 km syd for Knebel, der ligger en smule inde

2 Århus Bugt og tilstødende farvande - søkort. Kommas Havnelods 1995-97 (1995), 209. Bugten med de syv Vige (1992) udg. af Århus Amt.

3 Generalstabskort 1880, Mols og Helgenæs (EA) Bugten med de syv Vige. Navnestoffet er bogstaveret med dette kort som udgangspunkt. Således Torup = Thorup og Skjellerup = Skellerup m.fl.

4 Den danske lods (1905), 160.

5 Brandforsikringen for Landbygninger. Mols herred, Knebel sogn (EA)



Bilag til Kalsø-Mols-Ebeltoft

I en turistbrochure fra ca. 1917 blev Århusbugten præsenteret på denne måde. De punkterede linier er Århusdampernes rutenet. Ved Knebel Vig med Knebel Bro i bunden er angivet en del af de lokaliteter, der nævnes i artiklen.

i landet med den middelalderlige kirke - beskyttet af sit store kampestensdige - på en skrænt med det lille karakteristiske kobbærtækkede spir højt placeret over Vigen. Her lå det som et sømærke under anduvning af Vigen. I Den danske Havnelods fra 1905 er kirkens fine silhuet set fra SØ da også gengivet som et "kendeligt punkt" under anduvning af Vigen. Kirken synes i umindelige tider også at have tjent det formål. Over indgangsdøren ses årstallet 1550.⁴

Man var ikke helt enige om, hvad det nye sted skulle kaldes, og i brandforsikringsprotokollerne optræder navnet Skjellerup eller Skjellerup Ladeplads også som navn for lokaliteten, der havde den fordel, at den lå ud for forholdsvis dybt vand, mens det gamle pakhud ved Torup var placeret, så skibene på det nærmeste måtte gøre sig landfaste i stedets bløde mudder for at komme så tæt som muligt på pakhuset og landingspladsen.⁵

Havde jernbanen været skyld i væksten ved Knebel Bro, ville man have kaldt det nye bysamfund for en stationsby. De fleste af de funktioner, der hørte en sådan til, opstod nemlig også i Knebel Bro, der både fik postekspedition, telegrafstation og mindre forretninger. Knebel Bro blev med andre ord et midtpunkt for det øko-

nomiske liv på Mols. Her blev skabt et "sjældent eksempel på en bydannelse, der skyldtes anlæggelsen af en ladeplads", et eksempel på skibsfartens svar på stationsbyen, som det siges i den netop vedtagne "Kulturhistorisk redegørelse fra Århus Amt." Heri er miljøet omkring ladepladsen betegnet som kulturhistorisk bevaringsværdigt.⁶

Anløbsbroen

Tidens dampskibe kunne ikke som de gamle delvis fladbundede sejlskibe nøjes med primitive landgangsforhold, der måske betød, at man blev sat i land fra en jolle, ligesom varer og gods blev fragtet via jolle til og fra sejlskibene. Den nye tids fartøjer krævede faste forbindelser til land, og ofte betød det kunstigt udbyggede anlæg fra kysten ud til den nødvendige vanddybde. Det første af den moderne tids anlæg i Århusbugten blev etableret netop ved Knebel. Det skete i 1873 og blev bekostet af et nyt Århusrederi, der kaldte sig "Selskabet for en Dampskibsfart på Aarhusbugten". Det satte samme år dampbåden *Mols* ind på ruten mellem Århus og Knebel. Den havde i en lille kahyt plads til 20-30 passagerer og så var der ikke mindst plads til gods. Det blev hurtigt en fiasko, for den lille dampmaskine kunne slet ikke klare strabadserne i Århusbugten, og var strømmen imod ved indsejlingen til Knebel Vig, så var der ganske enkelt ikke kraft nok til at forcere indsejlingen og dermed var det umuligt at nå frem til anløbsbroen. For at få trafikken til at fungere, havde selskabet ladet opføre en "bro" ved Knebel. Den første på stedet blev bygget i 1873, og selskabet investerede små 2.000 rdl.⁷

Vi ved ikke meget om, hvordan anlægsarbejdet blev udført. Ved sådanne projekter var det dog almindeligt, at de blev skabt ved vintertide. Store sten blev omhyggeligt anbragt på isen, hvor man ønskede molen anlagt, hvorefter forårssolen blev gjort ansvarlig for den tunge del af anlægsopgaverne. Året efter kunne processen evt. gentages. Økonomien i et sådant projekt var naturligvis meget afhængig af, hvor lang selve broen skulle være. Eller sagt på en anden måde. Hvor meget vand damperne krævede. I Knebel synes konstruktionen at være en af tidens meget typiske. Man startede med en fast mole i sten, ler og mørtel, hvorefter man fortsatte med at ramme pæle ned og etablere bukke, der kom til at bære en bro belagt med planker. Bevarede fotos fra omkring 1900 synes at dokumentere at det var sådan anløbsbroen ved Knebel Bro blev til. Da var anlægget dog blevet en smule moderniseret, for nu var en del af det tunge arbejde med de svære laster overtaget af små vogne, der blev skubbet eller trukket på skinner, der var nedlagt i moleanlægget.

Det store problem med sådanne anlæg var årstidernes voldsomme angreb på de ret spinkle konstruktioner. Ikke blot efterårs- og

6 Århus Amt, Kulturhistorisk redegørelse, december 2001, 21 no. 701-06-18.

7 Henrik Fode, Småskibsfarten, 30ff.

8 Samme. Århus havnevæsens arkiv i EA. Århus Byråds trykte forhandlinger, sagregister 1867-1900, 230.

9 Generalstabens kort 1880. Fotos og postkort viser udviklingen i bebyggelsen på stedet. EA-postkortsamling.

10 Fotos og registreringer af Henrik Fode. Forgæves forespørgsler hos Teknisk Forvaltning, Ebeltoft Kommune.

11 Henrik Fode, Småskibsfarten.

vinterstorme kunne udrette store skader, værre var det med isen, der ligefrem kunne løfte de bærende pæle op fra bunden ligesom skrueis på en enkelt nat helt og aldeles kunne ødelægge de små anløbsanlæg. Om foråret stod rederiet derfor over for betydelige reparationsudgifter. De bevarede forhandlingsprotokoller fra Dampskibsselskabet viser tydeligt, at selskabets økonomi i høj grad var afhængig af, hvordan det kom gennem vinteren og i forhandlingsprotokollerne fra de gamle sognekommuner på Mols ses gentagne ansøgninger om tilskud til reparation af broanlæggene, men også Århus havn og Århus Handelsstandsforening var hyppige modtagere af ansøgninger om tilskud til broens vedligeholdelse og drift.⁸

Et bysamfund vokser frem

Generalstabens kort fra 1880 viser tydeligt, at den nye ladeplads blev anlagt neden for stedets havbakker, der rejser sig stejlt op over Knebel Vig. Kortet viser, at der allerede lå et vejforløb langs stranden fra Knebel langs vandet til Tved og videre ud på Skødshoved. Kortet viser imidlertid også, at der absolut ingen beboelse var på stedet, da anløbsbroen blev etableret. Kun dampskibsselskabets pakhus er medtaget på den øde kyststrækning. Oprindeligt blev der opført en ret simpel hvidkalket pakhusbygning på stedet, men denne blev siden erstattet af den lille perle af et pakhus, der endnu i dag dominerer stedet med dets elegante karakteristiske røde murstensarkitektur.⁹ Der er ingen tvivl om, at bygningen skulle ses som en parallel til datidens mange stationsbygninger. Det understreger soliditeten, men også selve indretningen med pakhus i den ene ende og ekspeditionsfaciliteter i den anden, herunder ventesal til de rejsende. Over hovedindgangen, der selvfølgelig vender mod Vigen ses endnu i dag et lidt primitivt monogram under en buet tympanon og heri ses navnene på stedets tre sognekommuner: Tved, Knebel og Rolsø.¹⁰

Bygningen er i én etage med flere elegante løsninger. Affasede hjørner mod nord og syd har været udnyttet til at anbringe et lille sprossevindue så man inde fra bygningen har kunnet holde øje med aktiviteterne ikke blot på Vigen, men også på pladsen udenfor, hvor kreaturer måske har stået uroligt og ventet på afskibning. Et gulkalket tagbånd under det tjærede afvalmede paptag har ligeledes bidraget til at skabe lethed og gøre bygningen til noget helt særligt. Hvem arkitekten til det fine pakhus har været, synes desværre at være ukendt.

Der blev med andre ord bevidst fra starten satset på det nye selskab. Initiativtagerne ville understrege, at der var alvor bag rederiet. Det var storkøbmændene inde i Århus med Hans Broge i spidsen og de større proprietærer og gårdejere på Molslandet, der her ville lade det økonomiske samkvem mellem land og by mødes symboliseret i dampskibsbro og pakhus.¹¹

I årene frem mod århundredskiftet kunne det økonomiske liv nøje følges i dampernes fragter: Kolonialvarer, klædevarer og industriprodukter kom i stigende omfang fra Århus sammen med grovere varer som gødning, kul og bygningsmaterialer. Retur og som betaling for varerne leverede bønderne landbrugsprodukter. I de første år kornvarer og levende kreaturer. Senere, da man fra midten af 1880erne havde fået udbygget et tæt net af andelsmejerier på Mols, var det forædlede mejeriprodukter, der blev bragt ned til udskibningsstedet. Det var ikke mindst smør, men også ost og så fortsat kreaturer og svin til slagting i den jyske hovedstad.

Hele dette billede kan nøje og detaljeret følges over en årrække gennem toldvæsenets arkiver. Toldbetjenten i Strands lavede sine omhyggelige regnskaber, der hvilede på en registrering af alt, hvad der blev bragt om bord på dampskibet *Helgenæs*, ligesom han naturligvis også noterede, hvad skibet bragte over til molboerne.¹²

Her skal kun angives nogle af de største varegrupper, baseret på vægt, i 1875:

Ind- og udførsel til og fra Mols i 1875

Indførsel		Udførsel	
Foderstof	90.385 pd.	Kornvarer	11.375 pd.
Kolonialvarer	67.074 pd.	Kreaturer, svin, får, lam mm.	ca. 1100 stk.
Kunstgødning	54.456 pd.	Ost	236 lsp.
Jern og jernvarer	41.113 pd.	Ål	1835 kasser

Kilde: Årsberetning fra Ebeltoft Tolddistrikt 1875 (LAV).

Opgørelserne viser tydeligt varestrømmene mellem købstaden og kystlandet: Færdigvarer og importvarer fra Århus og retur landbrugsprodukter og fisk, her ål. Listerne er naturligvis meget længe, men tendensen er den samme, hvorfor det ikke er nødvendigt at gå helt ned i detaljerne, hvor man bl.a. kan konstatere, at molboerne også begyndte at interessere sig for sodavand og andre af tidens moderne forbrugsartikler.

Alt blev som sagt nøje overvåget fra toldkontrolposten ved Knebelvig. Det var nu ikke fordi, det var noget imponerende embede. Bevarede inventarlistes giver et forsigtigt indtryk af, at alt fungerede præcist som etaten krævede det. På kontoret havde man således toldloven af 1. april 1797. Det var fortsat dens principper, der angav, hvordan toldvæsenets opgaver skulle løses. Almindeligvis var ændringer og moderniseringer tilføjet den tykke gamle lovudgave med blæk. Til hjælp havde man i Knebel også den bekendte Cirkulæresamling fra 1844. Der var en journal til daglige noteringer og så havde toldbetjenten fået stillet en lommebog til rådighed.

Knebel Bro i februar 2002, set fra den nye molespids. For enden af broen ses pakhuset i de karakteristiske røde sten med det tidligere posthus ved siden af. De primitive forhold med de simple pæle, som den lille motorbåd er fortojet ved, skal nu erstattes af mere professionelt udstyr. (Foto: Henrik Fode).



Den kongelige autoritet blev opretholdt gennem et toldflag, toldskilt og toldtegn. En tommestok skulle hjælpe med opmålinger af toldpligtige ladninger, mens det dyreste stykke inventar - en marinekikkert - skulle sikre at al sejlads blev opdaget så betids at betjenten kunne være rede til at modtage skibet, når det anløb.¹³

Nye institutioner

Det økonomiske liv ændrede hurtigt karakter fra de sidste år i 1800-tallet. Også det religiøse liv undergik stærke forandringer. Som en følge heraf fik kirkerne konkurrence fra missionshuse, hvor missionærer prædikede den "rigtige" lære. Så tidligt som i 1884 blev der rejst et missionshus i Vistoft og snart fulgte flere efter i de større landsbyer rundt om på Mols. Et af de sidste blev opført i Knebel i 1921.¹⁴

Andre af datidens karakteristiske institutioner nåede naturligvis også frem til Molslandet. Torup Fattiggård blev etableret i 1881 med plads til 29 lemmer, som det hed. Det synes at have været en af de tidstypiske fællesinstitutioner, som flere sogne gik sammen om at oprette og drive.¹⁵

Til de markante ændringer hørte også etableringen af mejerier. Det kunne være fællesmejerier, men efterhånden var den mest

12 Årsberetning fra Ebeltoft Tolddistrikt 1875 (LAV).

13 Toldvæsenets bygninger og inventarliste Ebeltoft

Tolddistrikt 1828-1936 (LAV).

14 Trap, 5. udg. Randers Amt, 1010f.

15 Randers Amtsrådside, div. årg. 1875ff.

almindelige type andelsmejeriet. Thorup Andelsmejeri synes at være det ældste, oprettet i 1888 under vareadressen: Knebel Dampskibsbro. Det var et succesrigt foretagende og det blev løbende moderniseret og drevet med kraft fra en dampmaskine, der igen fik energi fra det store kulfyrr. Kul kom fra Århus med dampskibet. Da der blev indkøbt en ny dampmaskine i 1910 kom den naturligt fra Frichs maskinfabrikker i Århus, ligesom den ny kølemaskine, der var indkøbt samme år kom fra Sabroes fabrikker i Århus.¹⁶

Pengeøkonomien var som berørt langsomt på vej til at fortrænge naturaløkonomien, og et vidnesbyrd herom er bl.a. oprettelsen af små sparekasser. Vistoft fik sin i 1869 og i Tved kom en tilsvarende i 1871.¹⁷ Det er dog værd at understrege, at sparekasselovgivningen, da den første kom i 1880, var så streng, at sparekasserne ikke kunne gå ind og stille risikovillig kapital til rådighed for erhvervslivet. Man kunne derfor ikke gå ind i finansiering af broanlægget ved Knebel. Almindeligvis gik sparekassernes penge enten i Nationalbanken eller også blev de anbragt i bygninger.

Knebel Bro i vækst

Kildematerialet flyder ikke så rigeligt, at opbygningen af det nye samfund omkring Knebel bro kan følges i detaljer. Brandforsikringsprotokollerne er ganske vist bevaret, men er på mange måder for upræcise til at give et detaljeret billede. Pakhuset synes således ikke at have været forsikret i det typiske brandforsikringsselskab på området: Brandforsikringen for Landbygninger.¹⁸

Det er selvfølgelig bekendt, at brandforsikringerne var blevet givet fri og derfor også indgik i tidens politiske kamp. Venstrepolitikeren og forsikringsmanden J. N. C. Wistofts brandkasser spillede en betydelig rolle på Mols, men arkiver herfra er ikke lokaliseret.¹⁹

Folketællingen fra februar 1890 oplyser om 362 beboere i Knebel sogn og en gennemgang af disse giver et ganske karakteristisk billede af et landsogn med en bred vifte af stillingsbetegnelser. Der er naturligvis landbrugserhvervets mange betegnelser i en blanding af ejerskaber og lønarbejderforhold: proprietærer, gårdejere, husmænd, fulgt af arbejdskraften her: Karle, piger, bestyrere, husbestyrerinde og andre betegnelser herunder aftægtsfolk og meget mere.

Landhåndværkerne møder vi også med slagter, murer, maler, skomager, tømrer, grovsmed og smedelærling, hjulmand og skrædder. Selvfølgelig er der også folk, der helt eller delvis lever af fiskeri. Men den nye tids folk optræder også på listerne. Der er dyrlægen, en 50-årig landpost og den lidt yngre sognepræst, lærerinde og skolelærer, som det er noteret, men så er der også kommet en detailist, der sammen med sin kone og en butikskarler er begyndt at drive forretning med varer, der ofte er hentet i Århus.²⁰

16 Dansk Mejeristat, 94.

17 Trap, 4. udg. VI bd., 670f.

18 Brandforsikringen for Landbygninger. Mols herred (EA) Jysk Brandforsikring for Bygninger i EA.

Forsikringsprotokoller ej lokaliseret for Knebel.

19 Dansk Biografisk Leksikon, 3. udg. bd. 15, 635.

20 Folketælling 1890. 1. februar. Randers Amt, Mols herred.

Knebel sogn. (Mikrofilm) EA.

21 Henrik Fode, private notater. Landsudstillingen i Århus 1909. Katalog.

*Det gamle pakhus er fyldt med overraskende detaljer.
(Foto: Henrik Fode).*



På det sidste område kom der i de følgende år til at ske stadig mere. I årene efter 1900 voksede bysamfundet stadig stærkere. Langs vejen fra Knebel mod Tved blev der i årene frem mod Første Verdenskrig opført flere huse i Knebel Bro i den typiske "stationsbystil". Det er den byggestil, der er karakteriseret ved en form for fritliggende huse placeret ret ud mod vejen. De er ofte i en etage med spidst tag, der kan muliggøre at der indrettes et par gavlværelser. Bort fra vejen vinkelret på huset ses ofte en udbygning af større eller mindre omfang. Her kunne der være indrettet et værksted med en hjemmearbejdsplads for en skomager, et mindre værksted for en tømrer eller snedker, eller også var det her gruekedlen blev anbragt så konen kunne sikre familien det rene tøj. Nogle huse blev forsynet med navne: "Strandly", "Tak" eller "Rødsten". Enkelte steder med religiøse undertoner "Ora" - bed. Facaderne var ofte overpudsede med cementfarver i gråt eller gullige nuancer, sjældnere grønne, der skulle signalere husets egenart. Spredt i husrækken dukkede dog også huse op, rejst i røde teglsten måske efter forbillende fra Landsforeningen Bedre Byggeskiks anbefalinger. Sådanne modeller havde der været mulighed for at se på Landsudstillingen i Århus i 1909.²¹

Typisk var det imidlertid også, at familien arbejdsmæssigt blev delt. Fruen fik måske ansvaret for et mindre detailudsalg, måske et sæbeudsalg eller en lille købmandsbutik. Der blev solgt til de lokale, men den øgede trafik - nu også med turister - over dampskibsbroen gav anledning til stadig flere fremmede kunder. Alt det betød, at økonomien voksede i det lille samfund. Knebel Bro blev et mere markant midtpunkt for det økonomiske liv på stedet, let og ubesværet som det var herfra at komme til den store by mod vest for at hente varer.

Alt dette synes at være forklaringen på, at postvæsenet i 1907 indrettede eget postkontor i Knebel Bro ovenfor dampskibsbroen med tjenestebolig oven over kontorlokalerne. Til boligen hørte en have på hele 1700 m². Der er ingen forklaringer på, hvorfor dette hus skulle opføres så meget højere end alle de øvrige på stedet. Postvæsenet kunne ikke nøjes med den sædvanlige én etage med kvist, men lejede sig ind i et byggeri, måske inspireret fra Tyskland eller Østrig, i tre etager med usædvanlige taghældninger, stejlere end det var og er sædvane her i landet. Så havde postmesteren til gengæld også fået en tjenestebolig, der foruden de sædvanlige stuer, køkken mm. også gav plads til tjenestepigen og endelig gav plads til postmesterens gæster i et gæsteværelse på hele 18 m². Bygherren vidste godt, at huset var noget særligt, så derfor fik det navnet "Højbo".²²

Det var nu ikke fordi forholdet mellem rederi og postvæsen forløb helt gnidningsfrit. Et udtryk herfor var en del uenighed om, hvem der skulle hente posten ved dampskibet og bringe den de godt 100 meter hen til posthuset. Det endte med, at rederiet måtte betale postmesteren et kontant beløb for ulejligheden.

Posthuset fik en central betydning for hele postombæringen på Mols. Posten kom selvfølgelig med dampskibet fra Århus. Siden foregik postfordelingen ud over hele Mols med posthuset som udgangspunkt. Det siger næsten sig selv, at da telefonen kom til Mols, blev der etableret en samtalestation på posthuset og opsat skilte, der viste hen til "samtalestationen" eller "tele-stationen", som det siges i Havne-Lodsen fra 1917, der i øvrigt også oplyste de søfarende om, at der kunne fås proviant i nærheden af anløbsbroen. Og så var kulbeholdningen på stedet 1000-2000 hl.: Jo, Knebel Bro havde udviklet sig til et trafikalt betydningsfuldt lokalt midtpunkt. Det er da også forklaringen på, at der om vinteren nu brændte en hvid lanterne på broen, når århusdamperen var på vej.²³

Også erhvervslivet udvidede med nye tilbud. En damefrisørsalon var åbnet på Knebel Bro og annoncerede med "Iste Kl. Permanentbølging og Vandondulation". Da var der allerede åbnet en cigarforretning på stedet, der foruden tobaksvarer også solgte fotoartikler. Samme forretning var i øvrigt nabo til Århus Privatbanks filial i byen.

22 Henrik Fode, private notater.

Det danske Post- og Telegrafvæsen (red.) H. Hjorth-Nielsen, bd. IV (1933), 132.

23 Den danske havnelods 1917.

Jørgen Jensen og S.H. Elle, Kalø-Mols-Ebeltoft (ca. 1920).

24 Samme og Priors rejsebog Ebeltoft-Mols 1913.

25 Div. turistmateriale. EA-turistreklamer. F.eks. 7 cykelture i Danmark (1937).

26 Henrik Fode, Småskibsfarten, 114ff. Div. turisthåndbøger i EA.

Turisterne på vej

I 1900-tallet blev turismen for alvor professionaliseret. Selvfølgelig gik det i starten langsomt, og i mange år var det nærområderne, der blev opdaget. Der blev skabt turistforeninger ikke blot i de større byer, men også på landet. Rejsehåndbøger kom også til, således Priors Rejsehåndbog for Ebeltoft-Mols, der kom i 1913. Heri blev der anbefalet en tur med dampskibet fra Århus til Knebel, men, som der står, naturligvis kunne man også benytte dagvognen fra Århus til Knebel. I baglandet anbefalede forfatteren at man besøgte en af Danmarks største og "mærkeligste" jættestuer med en overligger på omtrent 4 meter omgivet af 23 sten fra 1½ til næsten 2 meter i højden.²⁴ Det er den vi i dag kalder Posekjær Stenhus, der for turiststrømmen til Mols har haft en kolossal betydning. I 1920erne blev det almindeligt at tage cyklen med dampskibet til Knebel Bro for at forsætte turen ud over Molslandet.

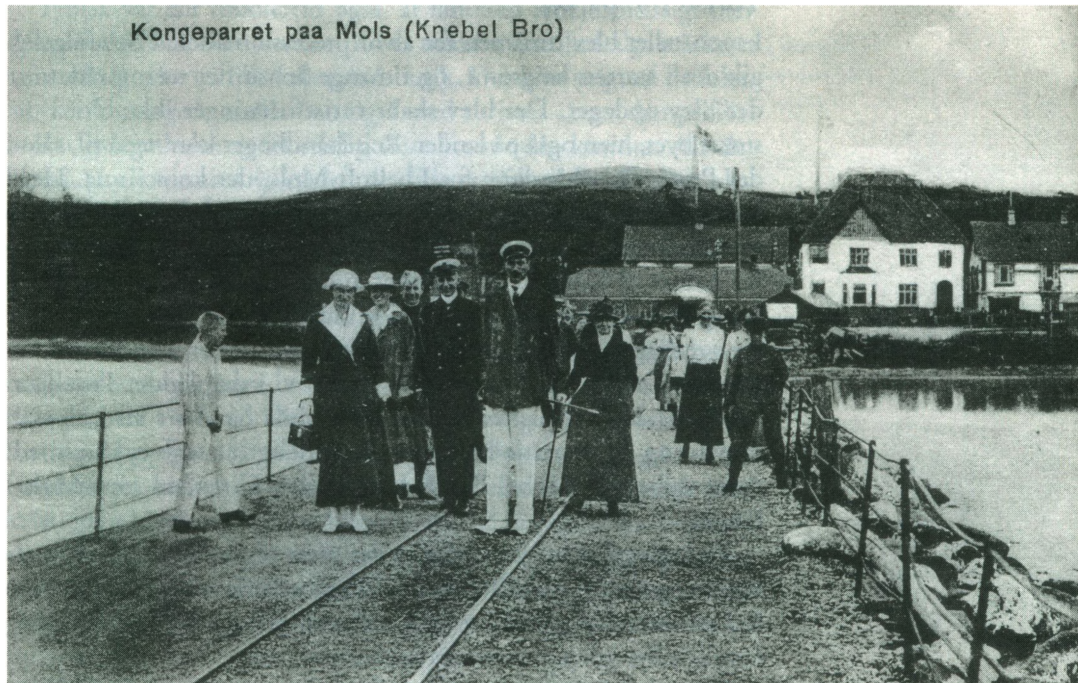
Endagsturismen var i starten det mest almindelige, men man kunne også leje sig ind hos lokale håndværkerfamilier, der så overlod soveværelse og måske også stuen til feriegæsterne, hvorefter familien flyttede ud i udhuset sommeren over.

Efterhånden voksede presset fra turisterne og der blev skabt egentlige feriepenioner omkring Knebel Bro. Det gamle pakhus ved Torup blev bygget om og drevet som missionshotel. Der var servering i haven og sommergæsterne kunne frit medbringe madkurve. Ved Knebel Bro blev der også etableret en afholdsrestaurations, hvor der fra haven var udsigt over Vigen, som det blev sagt i annoncerne.²⁵

Siden begyndelsen af 1920erne havde Århus Bugtens dampere fået det stadig vanskeligere. Det var fortsat dampere, der ikke var særlig økonomiske i drift, men værre var det at konkurrencen fra rutebiler og lastbiler nu for alvor var blevet mærkbar. Der blev åbnet flere direkte ruter mellem områdets købstæder og Molslandet: Århus-Rønne-Knebel-Helgenæs eller en tilsvarende forbindelse til Ebeltoft. Det gav vanskeligheder for dampskibsselskabet, der som indledningsvis nævnt måtte give op i 1934, da det ikke kunne leve alene af turistsejlad om sommeren.²⁶

For det økonomiske liv på Knebel Bro betød det også, at beboerne nu pludselig havde fået flere valgmuligheder for deres indkøb. De kunne hurtigt selv tage ind til Århus, til Ebeltoft eller måske blot til Rønne, hvor udvalgsbutikkerne var langt talrigere end i byen bag Vigen. Afgørende var det naturligvis også, at en sådan returrejse nu kunne gøres samme dag, noget, der ikke altid havde været muligt med dampskibene, og slet ikke da økonomien strammede til efter ca. 1920 og ruteplanerne blev reduceret. Erhvervslivet sygnede derfor langsomt hen. Værre blev det, da bilen blev mere almindelig fra midten af 1960erne. Da blev byerne reduceret

Kongeparret paa Mols (Knebel Bro)



endnu engang - til sovebyer. Her kunne der erhverves en billig bolig og samtidig tjenes en høj løn i købstaden.

Bøtten vender

Bilismen betød, at det blev stadig lettere for folk i de store byer at komme ud på landet og fra midten af 1960erne blev det populært at erhverve et sommerhus, hvor weekenden og måske sommeren kunne nydes. Sådan var det også på Mols, hvor den dejlige natur hurtigt gjorde sommerhuse populære. Det skabte igen økonomi i de små bysamfund. Turisterne kom i stadig større tal. Nye hoteller - f.eks. Hotel Mols Bjerge - og et utal af pensioner og campingpladser sendte lokkende brochurer ud til feriefolket. Strømmen blev for alvor vendt. De gamle forretninger i Knebel Bro fik og har fået et nyt forretningsgrundlag.

Torup Mejeri er omdannet til et fritidscenter, genboen sælger dog ost fra sin private adresse under firmabetegnelsen Mols Ostesalg. På de gamle forretninger er der sat nye skilte op for gallerier, der kun har åbent i sommermånederne, eller for småcafeer - Dorthes café - der også kun holder åbent, når der er turiststrømme på vejene. Posthuset er lukket og i stedet har et Institut for Dybdepsykologi fået adresse her.²⁷

Flere gange har det været søgt at genskabe turistsejladsen mellem Århus og Mols.

I mange år solgte man på Knebel Bro dette postkort af Christian X's besøg. Det vides ikke, om kongeskibet – det gamle hjuldampskib – ved den lejlighed lå inde i Knebel Vig eller ude i Århusbugten. Billedet er fra ca. 1915. (Erhvervsarkivet).

Sidst i 1930erne søgte nogle forretningsfolk at købe en af de ledige færger fra den netop nedlagte Lillebæltsoverfart. Den skulle sejle biler og turister til Mols, hvorefter de selv ad landevejen kunne returnere. Det blev selvfølgelig ikke til noget. Mere realistisk var Vejlerederen Louis Graus planer om en regelmæssig sejlads fra Århus til Mols med hans såkaldte "Mirabåde". Forbindelsen blev sat i drift under krigen og mere eller mindre regelmæssigt besejlede han ruten i sommermånederne frem til midten af 1950erne. I mange år var Knebel Bro en fast anløbsplads, men den blev efterhånden opgivet til fordel for Skødshovedbroen. I 1961 hørte det hele op.

I maj 1980 blev sejladserne imidlertid genoplivet. En lokal skipper havde købt en lille katamaranbåd med plads til 100 passagerer og cykler. En enkelt sæson blev det til og så var det slut. *Susanne*, som det lille fartøj hed, havde ustabile motorer og var upopulær i Knebel Bro, da den beslaglagde lystsejlernes pladser. På det sidste gøres der nu forsøg med sejlads med veteranskibet *Skødshoved*, der sejler enkelte annoncerede ture, men i øvrigt kan lejes af selskaber.²⁸

Lystsejlads var i det hele taget blevet stadig mere populært fra begyndelsen af 1960erne, og et populært udflugtsmål fra Århus var netop Knebel Vig og Knebel Bro. Den perle ønskede man ikke at dele med den kommercielle trafik, så den lille *Susanne* blev udsat for grov chikane og oplevede herunder at få trosserne kappede. Det sidste der er sket på Knebel Bro har fundet sted over vinteren 2001/02. Den gamle bro er blevet repareret og moderniseret. Den er blevet godt 125 meter lang og har fået et fast molehoved. Det videre arbejde går nu ud på at få skabt en moderne marina med adskillige liggepladser, kranfaciliteter og vinteropbevaring. Inderst inde ved strandkanten ligger fortsat det gamle pakhus, der skal huse klubfaciliteter. Det skal fortsat være midtpunkt for det maritime liv i bunden af Vigen, sådan som det har været lige siden 1874.²⁹

Århus Amts kulturbevaringsplan sigter på at bevare træk og elementer i denne særlige "maritime stationsby". En overordnet bevaringsplan er det desværre ikke blevet til, før moderniseringen af det gamle anlæg blev sat i værk. Teknisk Forvaltning i Ebeltoft, der i dag står som ejer af anlægget, var i efteråret 2001 ikke i stand til at udlevere materiale eller fortælle nærmere om moderniseringen af den gamle dampskibsbro. I dag hænger alene en simpel tegning i et vindue til den gamle ventesal. Den viser, hvilke planer, man har med Knebels Bro og man kan håbe på en forsigtig modernisering. En "tivolisering" af det gamle anlæg for at trække turister til - herunder sejlede familier - ligger som en ubehagelig trussel og måske bombe under et projekt, der jo skal forrentes.³⁰

27 Henrik Fode, notater samt annoncemateriale i turisthåndbøger.

28 Henrik Fode, Med båd til Mols. I Århus Årbog 1981, 68-75.

29 Henrik Fode, notater.

30 Samme.

Morten Gøthche

Fra skude til slup

Allerede tilbage i middelalderen blev der drevet skudehandel. I sin traditionelle form har det været et simpelt varebytte mellem to geografiske områder. Med købstadsprivilegierne samledes denne handel efterhånden i de større byer rundt om i landet, og der skulle betales told af de varer der handlede. At handle over stranden og uden om købstæderne var ikke velset.

I ét område foregik denne handel upåagtet af den øvrige del af landet, men ikke uden problemer for de involverede parter lokalt; nemlig skudefarten mellem Nordjylland og Sydnorge. I Thy- og Vendsyssel havde man et overskud af korn og andre landbrugsprodukter, men kun lidt træ. På Sørlandet i Norge kunne man knap brødføde sig selv, men havde rigeligt med tømmer. Denne handel, der i begyndelsen blev drevet i kombination med fiskeri og et beskedent landbrug, udviklede sig snart til en betydelig indtægtskilde, og var naturligvis en torn i øjet på de nærliggende købsteder. Da Thistedkøbmændene i 1665 søgte at hindre Klitmøllers strandhandel tog disse "fattige strandmænd" til genmæle og klagede deres nød til kongen. I et åbent brev af 24. september 1666 underskrevet af Frederik den Tredje og stadfæstet den 4. oktober 1670 af Christian den Femte hed det, at man "bevilger og tillader, at Strandmændene paa Handsthholm ved Vesterhavet maa herefter fremdeles og som tilforn af Arilds Tider har været uhindret med deres smaa Sandskuder søge deres Næring ved Fiskeri paa Havet eller at sejle til vort Riige Norge. Dog skal de rigtigheden erlægge tilbørlig Told".¹

Med sandskuderne gjordes 3-5 rejser om året hovedsagelig i forårs- og sommermånederne og handelen foregik over Stensbjerg, Klitmøller, Vigsø, Thorup Strand, Slettestrand, Thranum Strand og til byerne på Sørlandet: Mandal, Kristiansand, Arendal m.fl. og også til Bergen. Produkterne var for det meste korn, byg og havre, dertil flæsk, saltet eller tørret oksekød, smør, ost, æg, uld mm. Varerne fra Norge var selvfølgelig træ, men også stangjern, jernkakkellovne, jernplader og jerngryder.

Når det om foråret var tid at sejle på Norge blev sandskuderne ført ned på stranden. Her lå de til der indtraf den rigtige vindretning fra sydlig eller østlig retning - man taler den dag i dag om

¹ Henrik Bygholm, red.,
Skuder og skippere i Klitmøller.
1983.

"skudevejr" når der er fralandsvind på kysten. Så blev skuderne sat ud og lastet for derefter straks at stikke til søs. Den relative korte strækning over Skagerak, godt 50 sømil (ca. 100 km), kunne i godt vejr gøres indenfor dagens lyse timer. I de norske havne solgtes lasten over rælingen, hvilket gav nogen liggetid. Tilbage på kysten måtte skuderne ankre op et stykke fra land, hvorefter man med store fladbåde bragte ladningen i land. Den nye ladning måtte derefter være parat og lastes umiddelbart efter, således at skuderne igen kunne stikke til søs. Indtraf det pludselig med dårligt vejr, og skuderne ikke kunne holdes ved sine ankre kunne man tvinges til at smide den halve trælast i vandet og søge tilbage til Norge. Om vinteren bragtes sandskuderne i sikkerhed helt oppe mellem klitterne. Så sejlede man med vestlig vind skuderne ind over sandrevlerne og lod derefter bølgerne, med skibet vendt på tværs af søen, bringe dem helt ind til den tørre strandbred. Her samledes 30-40 mand der med tove og ruller bragte skuderne helt op i sikkerhed for vinterstormene.

Sandskuder

Skudefarten mellem Nørrejylland og Sørlandet er grundigt belyst i skriftlige kilder og i litteraturen, men man ved så godt som ingenting om de fartøjer, sandskuderne, der besejlede den. Der kendes i dag ikke en eneste afbildning, maleri, tegning eller model, som vi med sikkerhed kan sige er en sandskude. Ved gennemgangen af litteraturen om skudefarten, er der et billede af en formodet sandskude der dukker op igen og igen: det er et lille maleri malet på en urskiven af et fire meter højt standur i Vester Vandet kirke.² Det lille maleri giver indtryk af et stort handelsskib fra samme periode. Fartøjet er rigget som et "skib", dvs. det er rigget med tre master: for- og stormast er rigget med råsejl og mesanen med latinersejl.

Sandskudernes størrelser

Det er lidet sandsynligt at de "fattige strandmænd" har sejlet på Norge med så store skibe, endsige har taget dem op på stranden og sat dem ud igen om foråret. I bevarede toldarkiver får man da også en idé om disse sandskuders størrelse. Heraf fremgår det, at læstetallet for disse fartøjer hele perioden igennem ligger på mellem 6 og 8 kommercelæster. En kommercelæst svarer til ca. to tons af den nu anvendte bruttoregister-ton og er ikke direkte udtryk for, hvor meget skibet kan laste i vægt eller rumme, men et vedtaget beregningsgrundlag, hvorefter man betalte toldafgift. For skudeskipperne gjaldt det derfor om at få dette tal så lavt som muligt, men arkivernes gentagne opmålingssager viser, at toldembedsmændene var af en anden opfattelse. Særlig interessant er en opmålingssag fra 1750'erne, der giver et meget godt indtryk af disse forhold. Det var forskellige prøveopmålinger og senere opmålingen og udfærdigelse

sen af tegningerne af Laurits Sands skude fra Thorup Strand, der fik lavinen til at rulle. Skuden, der før var målt til $4\frac{1}{2}$ læster, blev af skibsmåler Meyer beregnet til 9 kommercelæster. Den 21. oktober 1750 blev der vedtaget en resolution, der sagde, at alle skuder i tolddistriktet skulle opmåles nøjagtig med længde og bredde for, midt og agter, og dybden for, midt og agter, og endvidere, at der skulle medfølge en fyldestgørende beskrivelse af samtlige skuders facon og bygning.³

Årsagen til denne divergens findes måske i et brev fra skibsmåler Meyer, dateret 17. marts 1751, hvori han skriver, at han nu har belært toldbetjentene ved Vestkysten, om at opmåle skudernes drægtighed på korrekt måde. Førhen målte de kun længde, bredde og dybden på ét sted, men fik nu oplyst, at en tredje dimension var nødvendig. Man kan undre sig over, at skibsmåler Meyer så sent som i 1751 har måttet belære toldbetjentene ved vestkysten om en målemetode, der blev indført allerede i 1672. I tiden omkring 1638 og frem til 1672 havde man ganske rigtigt baseret sig på beregningen af skibets læstetal ud fra længden samt bredden og dybden, hvor skroget var mest fyldigt, men i 1672 fastsatte Kommercekollegiet "en Maade Huorledis Schibene af Commercij Collegio Maalis", den såkaldte hollandske metode. Denne metode gik i al sin enkelthed ud på, at man tog længden fra forstævn til agterstævn. Derefter målt bredden og dybden under dæk på tre steder, nemlig midtfor, for og agter. Alle mål skulle tages i Amsterdamfod og -tommer. Dernæst fandt man gennemsnittet på henholdsvis bredde og dybde, og når man havde de endelige værdier, multipliceredes længden, bredde og dybde med hinanden og divideredes derefter med tallet $242\frac{1}{2}$. Optrådte der tommer i målene, blev det for kompliceret at regne med brøker, og alle mål blev derfor omregnet til tommer. Divisoren blev derved $242\frac{1}{2} \times \text{XII} \times \text{XII}$, hvilket gav tallet 322767, idet der går elleve tommer på en Amsterdamfod. Derved kom man frem til et antal læster, der svarer til 4000 pund pr. læst, og igen er lig med den norske trælastlæst og som gjaldt for alle skibe, der ville fragte træ fra Norge, også danske. Men "eftersom en lest Rug kand fragte 1200 pund saurere" skal læstetallet multipliceres med 4000 og divideres med 5200 for at få det endelige læstetal, det, der senere kaldtes for en kommercelæst. Den traditionelle læst, ruglæsten på 24 tønder, vejer nemlig 1200 pund mere end trælastlæsten på 4000 pund.⁴

Af dokumenterne fra denne opmålingssag fremgår det, at det ikke blot var læstetallet for Laurits Sands skude, men en halv snes andre skuder fra Thorup og Tranum Strand, der var sat for lavt. I en første kolonne ser man, hvad skuderne var sat til før opmålingen. I den efterfølgende kolonne ses, hvad de målte efter opmålingen. I en tredje kolonne sker der imidlertid noget mærkværdigt: Her reduceres det beregnede læstetal til ca. halvanden læst lavere

2 Uret er i 1754 skænket til Vester Vandet kirke af Klitmøllers skippere og skudesejlere.

3 Bygholm 1983.

4 Anders Monrad Møller, Skibsmålingen i Danmark 1632-1867. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1974, s. 16-47.

end læstetallet beregnet efter opmålingen, og over kolonnen står der: "Efter Skibsmaaler Meyers gjorte Udregning". En fjerde og sidste kolonne er: "Differencen imod Meyers Udregning og forrige Drægtighed".⁵ Her dukker pludselig den lidt prekære sag op om den såkaldte sjattedelsmoderation. Med det formål at styrke den danske tonnage overfor den udenlandske, blev det bestemt, at Kommercekollegiet ved udstedelse af målebrevne skulle sætte alle danske og norske skibe til $5/6$ af den virkelige drægtighed. Dette blev selvfølgelig gjort i yderste hemmelighed og var kun kendt af én mand, nemlig skibsmåleren i København. Tanken bag dette var, at man regnede med, at alle skibe på et eller andet tidspunkt ville anløbe hovedstaden. Når disse skibe så tilfældigvis kom til København, fik de udstedt nye målebrevne påført en drægtighed, der lå $1/6$ under det virkelige læstetal. Denne fordelagtiggørelse af den danske tonnage forblev hemmelig i næsten 150 år og faldt først bort i 1827. Naturligvis ville sandskuderne ved den nordjyske kyst aldrig tilfældigt komme til København, men netop ved denne opmålingssag benyttede skibsmåleren lejligheden til at reducere sandskudernes læstetal, så de kunne konkurrere på lige fod med den øvrige danske tonnage.⁶

Udover skudernes læstetal får vi fra disse dokumenter også nogle eksakte mål på sandskuderne. Målene, der har dannet grundlag for beregningerne af læstetallet, er således længden mellem stævnene, bredden indvendig midtskibs og for og agter, samt dybden fra undersiden af dækket og ned til kølen. Længden på de opmålte sandskuder har været omkring 42 fod, den længste helt oppe på 45 fod og den mindste på omkring 39 fod. Bredden har ligget på ca. 13 fod og dybden på ca. 5 fod. Omsat til metermål, hvis der regnes med en Amsterdammerfod på 28,3133 cm, havde sandskuderne en gennemsnitslængde på ca. 12,3 m, en bredde på ca. 3,80 m og en dybde på ca. 1,50 m.

Konstruktion og indretning

I Knud Aagaards beskrivelse af Thy fra 1802 får man en meget præcis beskrivelse af sandskuderne, specielt hvad angår konstruktionen. Om de "vindskibelige Sandboer" skriver han bl.a.: "men disse, som selv bygge deres Skuder enten i Norge eller her paa Stranden, vide at give dem en saadan Struktur, at de endog i haardt Vejr tør løbe paa Land uden at tage Skade. En Hovedegenskab ved disse Skibe er Elastisitet; til den Ende forbindes de ikke med Jern - men med Trænagler, især af Enebær. Det er almindeligt sagt og troet, at disse Skibe ere fladbundede; men de ere Kjølbygte, skjønt ikke med nogen skarp Kjøl". Videre siger Aagaard, at skuderne kunne laste 300-400 tønder byg.⁷ Johan Hvidtfeldt, der behandler skudehandelen i det 17. århundrede, hævder at skuderne, som brugtes til farten, var ret små og som regel åbne, og de var på

omkring 4 læster.⁸ Om indretningen skriver C. Klitgaard: I hver ende af skuden var der et aflukke. Det forreste til kahyt, det agterste til kabys, hvor imellem der er et 27 fod langt lastrum.⁹ Andet steds oplyses det at kahytten lå agter og kabyssen forrest. Af opmålingssagen fra 1750'erne, hvor også de enkelte skuder beskrives fremgår det at lastrummet har været 20-30 fod langt alt efter skudens størrelse.

Vrag af sandskuder

De mange vrag, der dukker op langs vore kyster, har i de seneste årtier været et værdifuldt supplement til de øvrige kilder, der anvendes til belysning af datidens fartøjers form, konstruktion og indretning. Derfor håber man også på, hver gang man hører om et vragfund på den nordjyske vestkyst, at det er et vrag af en sandskude. Flere vrag er blevet indrapporteret som værende sandskuder, men ved nærmere eftersyn har det vist sig at være et kravelbygget fartøj, en lille jagt, galease eller lignende.

Men et af disse vrag skulle i denne sammenhæng vise sig at være interessant. Efter en storm i januar måned 1976 fik Nationalmuseet melding om flere vragstykker der var drevet i land ved Klim Strand. Disse stykker stammede efter al sandsynlighed fra et vrag, der første gang blev lokaliseret i sommeren 1973, og som af de lokale fiskere var kendt under navnet *Tjæreskibet*. En fisker fra Thorup Strand havde på samme sted fået andre vragstykker i sit garn. Vragstykkerne, der alle syntes at stamme fra et og samme vrag, viste sig at være fra et lille klinkbygget fartøj med bordplanker og spanter af eg. Bordplankerne var pindet sammen i overlæggene, dvs. de var sammenholdt med trænegler af enebærtræ. Spanter og klædning var forbundet med trænegler, men disse var af eg. Tværsamlingerne i bordplankerne var lavet i form af en skaring. Det lille fartøj har været bygget på køl og har haft dæk. Det blev i første omgang anslået til at have været 9-12 m langt. Cirka 65 % af skibet var bevaret, men hverken køl eller stævne. Skibet har været meget fyldigt for og agter, men skarpt under vandlinien. Det har haft et stærkt spring og ved agterskibet en ekstra bordgang. Som allerede nævnt har skibet haft dæk. På bjælkevægeren ses udskæringer for de enkelte bjælker. En af dem - den agterste på vragdelen - har gået ud gennem klædningen. Det kan have været en hul dæksbjælke, der har ledt vandet udenbords fra en pumpe placeret i skibets centerlinie. Over bjælkevægeren ses to rektangulære huller, der har tjent som lemmegatter for afledningen af vandet fra dækket. Endelig kan man over bjælkevægeren umiddelbart agten for midtskibs se to jernbolte, der kan have været fastgørelsespunkter for afstøtningen af masten. Den foreløbige rekonstruktion af middelspantet viser et fyldigt skib bygget på køl, men med en udpræget flad bund. Det klinkbyggede fartøj har haft 16 bordgange fra kølen

5 Bygholm 1983.

6 Møller 1974.

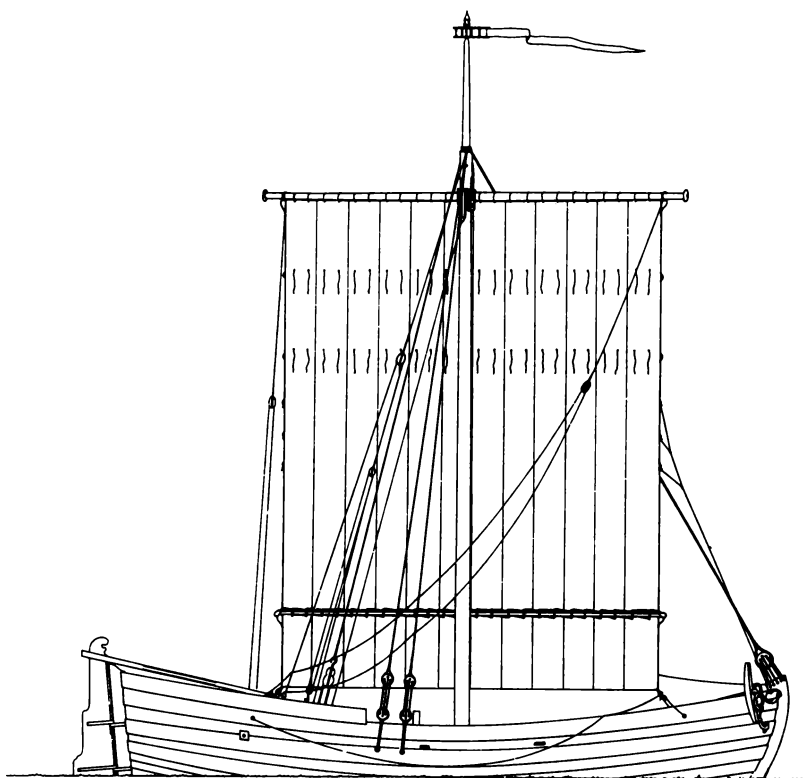
7 Aagaard 1802.

8 Johan Hvidtfeldt, Skudehandelen i det 17. Aarh. Jyske Samlinger 5-2-1.

9 C. Klitgaard, Den vendsysselsske skudehandel. Vendsysselsselskabet Årbog 1916.

og op til lønningen og ved agterskibet en ekstra bordgang. De første 12 bordgange ligger som ved normal klinkbygningskonstruktion med den overliggende bordgang gående et lille stykke ned over den underliggende bordgang, mens den trettende og femtende bordgang ligger på den indvendige side af planken under. Fra Skagerakområdet i både Norge og Sverige kendes klinkbyggede bådtyper med den øverste bordgang placeret indenfor det foregående bord, således at det næstøverste bord danner en fremstående bred fenderliste, men denne - for at bruge en hustømreterm - "et på to"-konstruktion har ikke været set tidligere.

Tjærskibet synes helt at passe ind i det mønster af oplysninger, vi har om sandskuderne: det er klinkbygget og bygget på køl, og i stedet for jern er det forbundet med trænagler af enebærtræ. Også størrelsen synes at passe med, hvad vi kender til størrelserne af sandskuderne. Hvad angår rigningen kan der af gode grunde ikke siges noget med sikkerhed, kun at der er spor af ialfald én mast placeret midtskibs. Nogen sikker datering kan der ikke gives. De regelmæssige, savskårne planker peger i første omgang på større mekaniserede savbrug - altså efter industrialiseringen omkring 1860'erne, men vandsaven, har i Norge været brugt langt tilbage i tiden, måske helt tilbage til midten af 1600-tallet, hvor vi første gang hører om sandskuderne.



*Rekonstruktion af sandskuden
fra Klim Strand.
Tegning: Morten Gøthche.*

Rekonstruktion

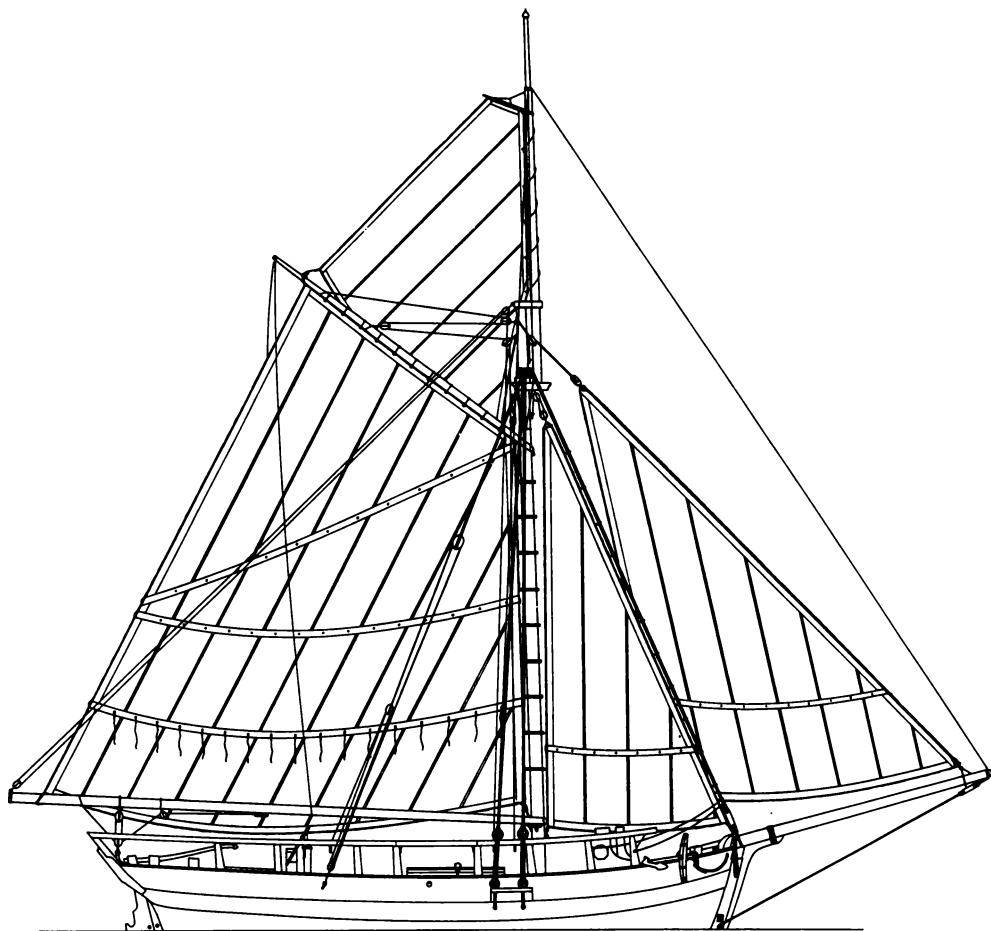
Sammenstykkedes mange indstrandede dele af *Tjæreskibet* er det muligt at lave en ret sikker rekonstruktion af det oprindelige skib. Skønt både køl og stævne mangler er det muligt at få faconen på disse alene ud fra plankernes tilslutning. Måles det rekonstruerede fartøj med samme enhed som ved skuderne ved opmålingssagen i 1750'erne - altså en Amsterdamfod - fås længden 37 fod og 7 tommer, bredden 13 fod og 10 tommer og dybden 5 fod og 10 tommer. Derved kommer vi frem til et læstetal på 9,5, som er skibets sande læstetal. Reduceres tallet med sjettedelsmoderationen bliver det 8 læster. I læstetal synes *Tjæreskibet* at placere sig blandt de største af skuderne, medens den i længde hører til de mindste skuder. Bredde- og dybdemålene er meget større end for skuder af samme størrelse, ja endog større end de største af skuderne. Sandskuderne havde almindeligvis ikke dæk men havde et åbent lastrum mellem rummene for- og agterude, hvor der var henholdsvis kahyt og kabys. Den større dybde kan imidlertid forklares ved at "*Tjæreskibet*" først på et senere tidspunkt har fået dæk og ved samme lejlighed har fået hævet skibssiden med tre ekstra planker: det ville forklare den mærkværdige "et på to" -beklædning.

Andre skibstyper

Med krigen med englænderne 1801-1814 forsvandt også de sidste sandskuder og nævnes derefter ikke mere i kilderne. Skuderne blev enten opbragt eller forliste; eksempelvis mistede Klitmøller fire af sine seks sandskuder. Trods krigen formående Klitmøller og de øvrige pladser på kysten efterhånden at få opbygget en ny flåde af fartøjer, og der var nu tale om typer som jagt, slup og galease af almindelig bygning som man kender dem fra den øvrige danske småskibsfart. Men der forekom også typer som kuf og smakke, som er hollandske skibstyper, samt båd og dæksbåd og endelig skonnert.

Et vidnesbyrd om et af disse mange forskelligartede småfartøjer der besejlede den nordjyske kyst i denne periode er lille vrug udgravet i 1984 ved Uggerby Å ca. 8 km øst for Hirtshals.¹⁰ Her blev der i efteråret 1983 skyllet et lille kravelbygget vrug fri af klitterne. Det lille skib lå om på den ene side dybt nede i sandet, og var derfor usædvanlig velbevaret. Hele den ene side var bevaret helt op til lønningen. *Uggerbyvrug* er ca. 11 m langt, 3,6 m bredt og 2,2 m dybt. Det er kravelbygget af eg og fyr med et fyldigt forskib og et tilsvarende langt slip agter. Fartøjet er hækbygget, dvs. at agterskibet er trukket ud agtenfor roret og har været afsluttet i et lille fladt spejl. Skibet har ét dæk og har haft en mast stående cirka i det forreste trediedelspunkt. Agten for masten har der været en luge: der til har der været en tømmerluge på den ene side af agterstævnen, lige under spejlet, der vidner om at skibet har sejlet med trælast.

¹⁰ Morten Gøthche, *Uggerbyvrug*. Nationalmuseets Arbejdsmark 1986, s. 209-221.



*Rekonstruktion af vraget fra
Uggerby.*

Tegning: Morten Gøthche.

Det lille fartøj har haft en åben skanseklædning og et vullingsknæ under bovsprydet. *Uggerbyvraget* er typologisk vurderet til at være fra slutningen af 1700-tallet til begyndelsen af 1800-tallet. På styrbords side på henholdsvis for- og agterstævn var indhugget amningsmærker med romertal ca. 6 tommer høje, afsat i danske/norske fod. *Uggerbyvraget* er tydeligvis bygget til at sejle med trælast og det har en størrelse som har gjort det anvendeligt i skudefarten på mellem Nordjylland og Norge. Men skibet adskiller sig med sine fine linier og gennemførte detaljer fra de mere groftbyggede åbne sandskuder bygget på klamp, dvs. uden tegning, på den åbne strand. *Uggerbyvraget* har dobbeltspanter og er tydeligvis konstrueret og bygget efter en tegning. Det lille fartøj er relativt smalt og minder i linierne og formen om tilsvarende større skibe som galease, skonnert eller brig fra samme periode.

Behovet for at sejle korn til Norge i disse år var enormt, og det var vanskeligt at skaffe den nødvendige tonnage til opretholdelse af kornforsyningen. Derfor blev det i 1808 foreslået, at providerings-

kommisionen skulle lade bygge en kornflåde af små lette og hurtige fartøjer bestående af jagter, slupper, galeaser, skonnerter og også små brigger. Bevarede regnskaber fra den tid viser, at det var overvejende større fartøjer der blev bygget, og at de alle var betegnet med et nummer. Provideringskommisionen fik dog bygget enkelte fartøjer på størrelse med *Uggerbyvraget*, som ikke var betegnet med nummer, kun med navn. Provideringfartøjerne blev hovedsagelig bygget i Kristiansand i Norge, hvor der var flere store værfter, men der blev også bygget i andre byer på Sørlandet.

Så velbevaret var det lille *Uggerbyvraget*, at det knap fordrede en rekonstruktion, man kunne blot tilføje de manglende dele. Ved rekonstruktion af rigningen kunne næsten alle fastgørelsespunkter for den stående såvel som den løbende rigning erkendes. Det er således relativt nemt at finde frem til skibets læstetal. Måles det rekonstruerede skib med Amsterdamfod får man en længde mellem stævnene på 36 fod og 3 tommer, bredden midtskibs er 11 fod og 5 tommer og dybden 5 fod og 10 tommer. Med disse tal kommer man frem til et læstetal på 9,34. Omregnes denne norske trælastlæst til en ruglæst bliver tallet 7,18 kommercelæster. Reduceres denne læst yderligere med en sjettedel fås et endelig læstetal på 6 kommercelæster.

Danmarksslupper

Den skibstype, der efter englænderkrigen bliver den helt dominerende, er sluppen. Typen nævnes første gang i 1805. Det er sluppen *Lund* på 5 ½ læster, købt i Kristiansand og ejet af Peder Andersen Krogh i Klitmøller. Den ældst kendte afbildning af en af disse slupper er *Den flyvende Engel*, der var indført fra Norge i 1824 og tilhørte købmand Terkel Nielsen, Agger. Behovet for tonnage, der var en følge af englændernes blokade af de danske farvande, tvang nordmændene til at bygge flere skibe: det var under dette opsving i skibsbygningen på Sørlandet, at disse små slupper skabtes. Disse fartøjer, der var større og bredere end de gamle sandskuder og havde fast dæk, havde henimod midten af århundredet fundet sin endelige form og kendtes overalt som Danmarksslupper. En af foregangsmændene for denne forbedring var hans Adler Olsen, Svinør. Han var selv skipper og havde eget værft til bygning af de små skuder. Traditionen tilskriver ham æren for at have konstrueret de små slupper. Hans Adler Olsen alene ejede eller var parthaver i 10-20 fartøjer. Almindeligvis ejedes slupperne af selvejerskipperere.¹¹

Danmarksslupperne var små brede og fyldige fartøjer, beregnet til store dækslaster. De var klinkbyggede af tynde egebord, der skulle give dem den nødvendige elasticitet, når de blev sat i land på den barske nordjyske kyst eller når de skulle sættes ud igen. De første små skuder, sandskuderne, kunne laste 50-60 tylvter målsbord 1 ½ x 8", 12 fod lange (1 tylvte = 1 dusin = 12), men denne for-

¹¹ Niels P. Vigeland, *Danmarksfarten fra Sørlandet*. 1936.

bedrede fartøjstype kunne laste op til 200 tylvter målsbord. Slupperne målte sjældent mere end 4 ½ kommercelæster. Det var en fordel med en lille læstedrægtighed, når der skulle betales told og afgifter, og man slap for lodspligten ved anløb af de norske havne.¹² De små Danmarksslupper havde dæk og halvdæk. Lugerne var forholdsvis små. Storlugen har været 2 ½ x 6 fod og forlugen ca. 2 x 2 fod. Kahytten var under halvdækket agter. Der var intet egentligt halvruf over kahunten, kun en stor kappe med dobbelte låger på forkanten. Der var ikke noget særskilt rum forude for mandskabet. Helt forude på fordækket stod ankerspillet, som drejedes med håndspager. I begge sider var der på lønningen kranbjælker for skibets to ankre. Slupperne blev styret med en ror-pind. Nathuset, som rummede skibets kompas havde under sejlad-sen sin plads ved agterkanten af storlugen umiddelbart foran ror-gængerens. Danmarksslupperne havde ikke jollebomme agter. Skibets eneste mast har været todelt, dvs. med løs topstang. Danmarksslupperne førte stor- og eller gaffelsejl, stagfok, gaffel-topsejl på en lille kort rå, samt 2-3 forskellige størrelser af klyvere. Desuden kunne de føre en lille jager, sat flyvende mellem klyver-nokken og toppen af stangen.

Skroget har været tjæret eller sortmalet på skanseklædningen og på den øverste bordgang, med en hvid stribe ved underkanten af skanseklædningen. Spejlet har været sort med påmalede ornamenter. Resten af skroget har været blankskrabet eller kunne være hvidmalet. Masterne har været skrabe og olierede med hvidt gods og hvid kultop. Prisen på en Danmarksslup på de 4 ½ kommercelæster og uden rig har dengang været ca. 650 sp. daler (1 sp. daler er ca. 4 kr.). Heri var medregnet alt smedearbejde, der blev anslået til at koste 80-90 sp. daler.

Søllings lodssbåde

Hvorledes opstod sådan et pludseligt skift i byggetradition fra de åbne sandskuder til de små hækbyggede dækkede Danmarksslupper? Den større efterspørgsel efter ny tonnage, efterhånden som de små sandskuder blev opbragt eller forliste som en følge af englænderkrigen, har været en medvirkende årsag. Man var i disse år tvunget til at bruge andre fartøjstyper som jagt, galease og skonnert. Samtidig forsøgte man sig med nye fartøjstyper som var specielt tilpasset sejlad-sen mellem Sydnorge og den jyske vestkyst.

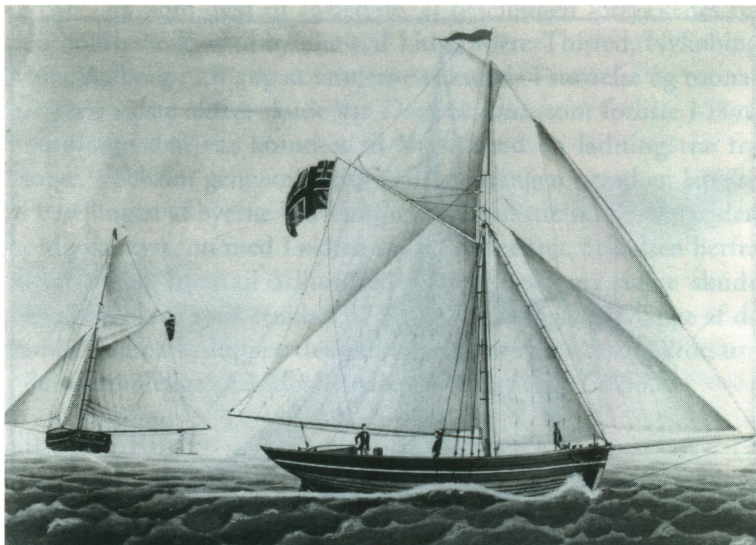
Omkring 1800 forsøgte kommandørkaptajn J. P. Sølling at introducere en ny og mere sødygtig lodsbåd for de norske lodser som erstatning for de gamle åbne lodsjoller. Efter et længere ufrivilligt ophold i England hjemtog Sølling et lille dæksfartøj som han arbejdede videre på. Han gik derefter til admiralitet og fik her bevilling til at bygge tre lodsfartøjer. Det ene af disse sejlede han selv til Norge og sejlede derefter fra lodshavn til lodshavn for at

12 Vigeland 1936.

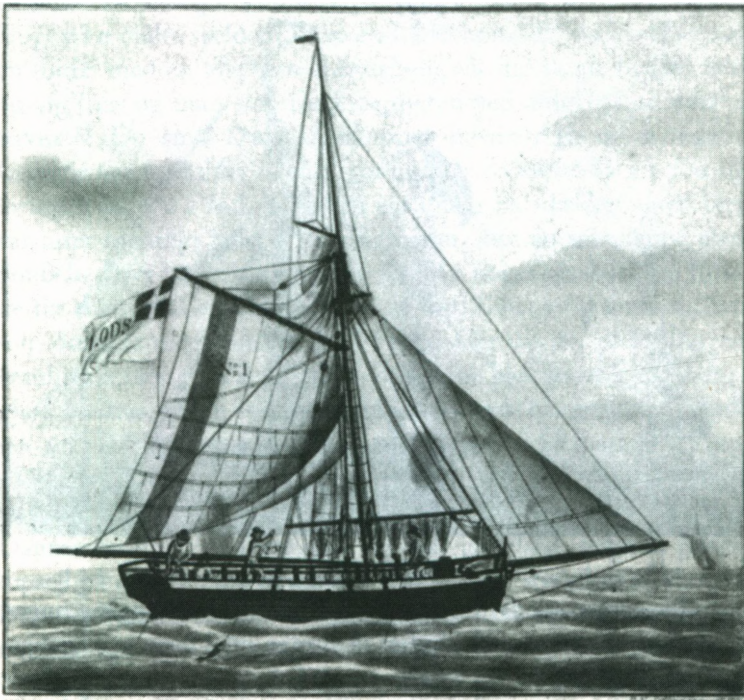
13 Vigeland 1936.

14 Søllings lodsbåde var så velsejlende, at man anvendte typen som vagtskibe bl.a. i Storebælt (oplyst af Birger Thomsen). På Søværnets Officersskole stod en model af *Allart*. Konservator på Handels- og Søfartsmuseet har ud fra modellen og tegningerne i Rigsarkivet udfærdiget en rekonstruktionstegning, hvor øverste bordgang ligger indenfor den underliggende bordgang.

*Slup Magneten tegnet af
I. Klysner i 1852.
Mandal Bymuseum, Norge.*



introducere det nye fartøj. Her mødte han i første omgang nogen modstand, men de norske lodser så at man med disse nye fartøjer, endog i meget hårdt vejr kunne tage ud, hvor man med de gamle lodsåde ville vælge at blive inde. De første af Søllings lodsåde menes at være taget i brug i 1801.¹³ Lodsåden var et lille klinkbygget, dækket fartøj med en udragende hæk med spejl. Dertil en mast med løs stang førende storsejl, stagfok, klyver og topsejl og også bredfok. På Rigsarkivet findes flere tegninger af Søllings lodsåde. En af disse tegninger er en "Tegning til et Lods Fartøyt af de som bygges i Norge Under Hr. Commandør Kapitein Søllings Direction ... efter No. 16 og 17 der af disse Fartøyer haver vist sig de fortrindeligste." Endvidere står der: "Denne tegning er forfærdiget af Tømmermand Per Andersen som har arbejdet her hos mig i tre aar og siden for det Høycongelige Admiralitets Stipendium ... har lært i København at gøre Tegning af Kiøbmands Skibe og Baade og beregne Drægtigheden efter Det Congelige Indhold." Tegningen er dateret Laurvig den 20. februar 1805 og signeret P. Sølling. Dimensioner er opgivet til: Længden over stævnene 31 fod og 6 tommer, bredden på ydersiden af tømmeret 11 fod og 9 tommer og dybden i lasten 5 fod og 6 tommer. Tegningen viser et lille hækbygget fartøj med en åben skanseklædning. En anden tegning er af et næsten identisk fartøj betegnet "Tegning af Lods Baaden *Allart*", dateret Nyholm juli 1806. Hovedmålene er alle tre steder forøget med nogle få tommer. Det til trods har dette fartøj en højere bundrejsning og synes slankere. En sidste tegning er en rigningstegning af samme fartøj dateret Nyholm den 16. juli 1806. Heraf fremgår det, at det lille fartøj tillige kunne føre en bredfok og dertil en "spanker", en slags læsejl på agterkanten af storsejlet.¹⁴



*Søllings lodsbåd, No. 1.
Efter Niels P. Vigeland, 1936.*

Skønt Søllings lodsbåde er noget mindre end Danmarksslupperne - længden mellem stævnene er kun ca. 31 fod mod Danmarkssluppernes ca. 39 fod - er det nærliggende at tro, at man har skelet til disse nye dæksfartøjer, da man skabte Danmarksslupperne. Byggekonceptet er næsten identisk: Klinkbygget med udragende hæk med fladt spejl, øverste bordgang ligger indvendig på næstøverste bordgang, således at denne bordgang - dollbordet - danner en kraftig fenderliste. Danmarksslupperne har til forskel fra lodsådene fået en lukket skanseklædning. Rigningen, der er en sluprig, er fælles for begge fartøjer. Dog har Danmarksslupperne et topsejl med en kort rå, hvor Søllings lodsbåd har et topsejl med en lille, kort gaffel.

De sidste skuder

Henimod periodens slutning byggedes slupperne gennemgående større. Som eksempel kan nævnes en slup bygget på Eeg i Søgne. Den var 45 fod lang og 18 ½ fod bred og stak 7 fod og 4 tommer. Den kostede, færdig med sejl og rig, 1800 sp. daler. Denne slup blev senere forlænget og klædt om fra klink til krael. Den blev forsynet med to master, og så sent som i 1936 sejlede den under navnet *Cicero* endnu i kystfart i Norge. Denne udvikling hænger sammen med, at Limfjorden, ved gennembruddet af Aggertangen og indvielsen af Frederiks den VII's kanal ved Løgstør Grunde, blev

farbar. Det kom også til at betyde, at besejlingen forrykkedes fra den nordjyske kyst til byerne ved Limfjorden: Thisted, Nykøbing Mors, Aalborg m.fl., og at farøjerne voksede i størrelse og tonnage. Thys sidste aktive skude var *Dorthea Elise*, som forliste i 1891, netop som den var kommet til Vigsø med en ladning træ fra Norge.¹⁵ Selvom gennembruddet af Aggertangen betød en lettelse af besejlingen af byerne ved Limfjorden, fortsatte skuderne fra den nordjyske kyst, nu med Løkken som hovedcenter. Sejladsen herfra fortsatte helt frem til århundredeskiftet. Løkkens sidste skude *Hensigten* blev i 1908 trukket på land for sidste gang. Mange af de gamle Danmarksslupper, der endnu ikke var nær udtjente, fortsatte i den almindelige småskibsfart eller i kystfart som *Cicero*.

Sluppen Ruth

Ingen af de talrige små Danmarksslupper er i dag bevaret i Norge. *Cicero* lå for år tilbage som vrag et sted på Sørlandskysten. Men i Danmark har vi den sidste af disse Danmarksslupper bevaret: Sluppen *Ruth* blev i 1968 af skibets sidste ejer testamenteret til et kulturhistorisk museum og ejes i dag af Nationalmuseet. Skibet ligger i dag færdigrestaureret i Vikingskibshallens Museumshavn.¹⁶

Sluppen *Ruth* er bygget i Svinør i Norge i 1854. Det fremgår af en afskrift af bilbrevet fra Lyngdal Sorenskriveri dateret 3. maj 1888 at skibet er bygget af Peder Willumsen og skibstømmermand Niels Olsen til skipper Hans Christian Ulriksen af Svinør. Videre fremgår det af afskriften, at skibet samme år i april blev sat på stablen og derefter af eg og fyrematerialer, samt med klink bygget færdig, således at det kunne sættes på vandet i september. Sluppen fik navnet *Familien* og blev af det stedlige toldkammer sat til 4 ½ komercelæster. Af et målebrev udstedt af det kongelige toldkammer i Løgstør 19. marts 1875 til norsk slup *Familien* får man et billede af størrelse og udseende på sluppen. Sluppen er hjemmehørende i Mandal. Af beskrivelsen fremgår det, at fartøjet har ét dæk, halvdæk, én mast og er hækbygget. Forskibet er middelfyldigt og endvidere bygget på klink af eg med en fuldstændig inderklædning. Året 1888 bliver et vendepunkt for skibets historie idet det overgår på danske hænder. Dette år sælges sluppen ifølge købekontrakten til Morten Søren Pedersen Øster, Fejø. Købesummen er 950 kr. Pedersen Øster får af vicekonsulen i Kristiansand udstedt et midlertidigt nationalitetscertificat gældende for to måneder på sluppen *Forældres Minde*, som skibet nu hedder. I maj samme år får sluppen i Frederikshavn sit endelige målingsbevis. Her får vi oplysningerne på størrelsen af lugerne. Storlugen er 6 fod lang og forlugen 2,2 x 2 fod. Det fremgår endvidere, at skibet ikke har noget særskilt folkerum forude.

Sluppen *Ruth* var nu hjemmehørende i smålandshavet og indgik i den almindelige danske småskibsfart. Langsomt tilpassede ski-

15 Vigeland 1936.

16 Morten Gøthche, *Sluppen Ruth*. Maritim Kontakt I 1980, s. 59-77.

bets indretning sig den danske tradition. I et målingsbevis udstedt i Bandholm 1889 får vi oplyst, at sluppen nu har fået et mandskabsrum forude. Dertil en større storluge (på 10,55 x 6,85 decimalfod og med en højde på én fod). Igen i 1894 får sluppen et halvruf på agterdækket over kahytten. Samme år får den navnet *Carl Bang*. Men allerede i 1896 handles sluppen igen og bliver hjemmehørende i Rudkøbing med navnet *Marie*. Her bliver den to år efter i 1898 "fuldstændig ombygget på det herværende skibsværft". Der er her tale om J. E. Boas Værft i Rudkøbing hvor skibet bliver klædt om fra klink til krael. Sluppen får samtidig en større forluge. Efter ejerens død sælges skibet af enken til Mariager og navnet bliver herefter ændret til *Ruth*, som den har beholdt frem til i dag. Købesummen var igen 950 kr. Allerede samme år kommer skibet til Limfjorden og bliver hjemmehørende i Nykøbing Mors. Sluppen *Ruth* skifter indenfor få år ejere flere gange og bliver endelig i 1923 købt af Lars Kristian Sørensen Dyhr. I mellemtiden har skibet fået indlagt en hjælpemotor, en Densil på 10 HK, men har fremdeles sin fulde sluprig. Omkring 1927 sætter Lars Dyhr styrehus på og skibet får en større storluge. I 1932 får den en ny motor, en Grenå på 25 HK. *Ruth* sejlede med Lars Dyhr som ejer og skipper i 45 år i pakfart rundt mellem de forskellige ladepladser og de større byer på Limfjorden. I de sidste år sejlede skibet rundt med med en kullet mast og et stort trekantet sejl som støttesejl.

Som det fremgår af overstående, kan man i de mange dokumenter indeholdende nationalitetsbeviser, målingsbeviser mm. meget nøje følge skibets historie fra det i 1888 kommer på danske hænder og frem til 1968. Særlig interessant er det op gennem tiden at følge hvorledes toldembedsmændene under skiftende regler finder frem til skibets brutto- og nettoregistertons, og hvorledes samme toldembedsmænd, trods mere og mere detaljerede retningslinier, i nogle tilfælde tolker reglerne efter eget for godtfindende.

I det første målebrev man kender fra 1875 får man hovedmålene på sluppen. De er opgivet i danske fod og decimaltommer, dvs. fod delt i tiendedele. Længden er 37,1, og er opgivet til at være målt på dækket fra inderklædningen ved siden af forstævnen til spejklædningen agter. Bredden midtskibs imellem indtømmerne er 14,5 fod, og dybden i rummet midtskibs er 4,6 fod målt fra dækkets underside til inderklædningen. Længden på de 37,1 fod kan imidlertid ikke passe, idet *Ruths* fulde længde er ca. 45 fod. Dette har givet anledning til, at nogen har haft den opfattelse at skibet i forbindelse med ombygningen på Boas Værft i Rudkøbing i 1898 også var blevet forlænget. Men de 37,1 fod passer omtrent med målet fra forstævnen til selve agterstævnen. Skibet er målt i overensstemmelse med lov af 13. marts 1867 angående skibs måling. Rummet under dæk er målt til 13,66 tons og halvdækket til 0,83 tons, hvil-

ket giver en total drægtighed på 14,44 tons. Af afskriften fra soren-skriveriet i Lyngdal véd man at sluppen lige som alle øvrige dan-marsslupper var sat til 4 ½ kommercelæster, hvorved de slap for lodspligten ved anløb i havnene på det norske Sørland. Regnes en kommercelæst til ca. 2 bruttoregister tons, som anvendes i dag, skulle *Ruth* måle ca. 9 bruttoregister tons.

Ved udførelsen fra Norge i 1888 udstedes et midlertidigt nationalitetscertifikat hvor fartøjet sættes til 15,26 register tons. I Frederikshavn får skibet i maj 1888 udstedt et endelig målingsbevis. Her er der en tydelig ændring, skønt målene er taget samme sted. Længden er her 36,3 fod, bredden 12,7 og dybden 4,7 fod. Bemærkelsesværdigt er det, at bredden indvendig på tømmeret er 1,8 fod mindre end ved målingsbeviset fra 1875. Det var ikke ualmindeligt, at man ved opmålingen af fartøjet satte brændevinsflasken imellem - i direkte eller i overført betydning - idet den pågældende ejer eller skipper kunne beskænke toderen rigeligt og drage fordel deraf når der skulle måles. Af samme målingsbevis fås størrelsen på lugerne der er meget små. Storlugen er 6 fod lang og 2,4 fod bred og forlugen 2,0 x 2,2 fod. Fartøjet er nu endelig sat til 15,53 brutto-register tons. Det fremgår endvidere at skibet ikke har noget særskilt folkerum og kan derfor ikke erholde noget fradrag herfor. Men allerede i 1889 måles sluppen atter om. Den har nu fået et folkerum for én mand forude og en større storluge. Af målingsbeviset, der er udstedt i Bandholm i juli 1889, ses at skibets storluge nu måler 10,35 fod i længden og 6,85 i bredden. Højden på lugen er én fod. Rummet under dæk beregnes nu til 15,36 tons, hvilket hænger sammen med den større bredde der nu måles i skibsrummet. Den største bredde er 13,8 fod mod tidligere 12,7 fod, skønt der i begge tilfælde er tale om bredden mellem indtømmeret. Til rummet under dæk lægges 1,05 tons for halvdækket agter og 0,47 tons som tillæg for luger. Tillægget for luger er det som rummet i lugerne overstiger 2% af rummet under dæk og halvdæk. Samlet bruttonnage bliver derfor 16,88 tons.

Ved opmålingen efter ombygningen i 1898 har skibet fået en større forluge, men storlugen der før var 1 fod høj nu er skåret ned til en halv fod. Rummet under dæk er nu beregnet til 17,66 og med med halvdæk med halvruv samt tillæg for luger lægges til bliver skibets brt på 19,62 tons. Det er knapt en halv bruttoton mindre end det magiske tal 19,99 brt. Var tonnagen større end dette tal kom skibet ind i en anden klasse og skipperen skulle have andre papirer for at kunne føre skibet. Det forklarer ganske enkelt at man har været nødt til at skære storlugen, der tidligere havde været én fod høj, ned til en halv fod. Sluppen *Ruth* er ifølge det sidste målingsbevis udstedt i Nykøbing Mors i 1929 målt til 19,62 brt og 11,97 nrt. Dette tal stod ved opmålingen af skibet i 1973 hugget ind i den forreste lugeendebjælke.

Henning Henningsen

Det ferske springvand og "vandfylderiet" i Helsingør havn

Forhistorie

Vand er det kostbareste man har, skal den vise kong Salomon have sagt til den tørstige dronning Bilqis af Saba, og det kan vi alle skrive under på. Vor sundhed og vort velvære har altid været afhængig af rent og purt vand. Men der er gået tusinder af år, inden man var kommet så vidt, at man har kunnet dreje op for en hane for at få en kølig og livgivende drik. Helt op i 1500-årene har man her som alle andre steder måttet hente sit ferske drikkevand i stensatte eller træforede brønde eller fra åbne damme og vandløb og taget alle uhumskheder og sygdomskim, som man næppe anede noget om, samt ilde lugte med i købet. På landet havde hver gård sin brønd, og i byerne stod mange steder offentlige pumper på gader og torve.

Således også i Helsingør, hvor f.eks. gadenavnet Brøndstræde (nævnes i hvert fald ca. 1650, kaldes efter omkr. 1850 Skt. Olaigade) tydeligt vidner om ældre forhold. Et andet gammelt navn er Hestekilden ved det tidligere dominikanerkloster Skt. Nikolaj i det ældste Helsingørs formodede kærneparti. Her har fæ og folk i århundreder kunnet forsyne sig med vand. Kilden har øjensynlig fra ældgammel tid sammen med vandløbet Strømmen dannet centrum for et større, af bjælker og planker opbygget bassin, om hvilket det ældste helsingørske bysamfund, "Valdemarsbyen", har lagt sig. I nærheden lå Rosenkilden (jfr. gadenavnet Rosenkildevej), og der er sikkert af og til sprunget flere kilder frem fra "vallen", bakkeskråningerne ned mod forstranden ved Sundet. Her var godt at være. Som ved et under var stedet bevaret som en forte (jfr. ordet fortov), dvs. en ubebygget, fællesejet, grøn plads, helt fra oldtiden og op til 1990'erne, også tidligere kaldet Kildehaven, og de senere år delvis brugt som byggefirmaet Stürups tømmerplads. Dette stykke jord eller mark måtte sikkert regnes for det allerældste "ægte" Helsingør-område. Desværre blev dette enestående minde fra den fjerne fortid uden ringeste respekt for historien i 1990'erne bebygget som et overfyldt, supermoderne, såkaldt bycenter med talrige butiksanlæg, garagekældre osv. Det ville have været af største interesse og værdi for os alle nu at have denne ærværdige stump Helsingør liggende som et håndgribeligt minde om byens fortid. Vi ved desværre ikke, hvor langt tilbage i tiden anlægget går.

Middelalderen? ældre endnu? Vi har heller ingen fuldstændig redegørelse for alle de mange kilder, strømme, render, bassiner osv., som er opstået her i århundredernes løb og forsvundet igen. Helsingør Bymuseum havde i 1996, da bycentret blev opført, desværre kun nogle få hektiske dage til at undersøge de komplicerede fund, der havde hobet sig op her i tidens løb.

Sædvanligvis hører man om de første, mere kunstfærdige vand-anlæg i danske byer i 1500-årene, da man forsøgte at lede vand ind i byerne via trærender, som f.eks. i fæstningsbyen Nyborg (1540), hvor vandet fra vold- og møllegravene løb ind under byens tre lange gader i parallelle rendetrær af gennemborede træstammer, samlede ved korte bly- eller jernmuffer, ganske vist uden rensning og filtrering. Omkring 1557 ledede hertug Hans den ældre på samme måde vand ind i sit slot Hansborg i Haderslev, og på samme tid planlagde man smukke brønd- og springværker i Koldinghus (1572), Skanderborg (1573), Frederiksborg (1575), Krogen/Kronborg (1576), København (1577), Odense (1580) osv. Kong Frederik II's "vandkiggere" (vandingeniører) havde travlt med at konstruere de kostbare og ofte udspekulerede anlæg. Med kongens velvilje fik nogle af byerne lov til at hænge på, så det blev dejligt billigt for dem. I 1576 fritog man således Helsingør for at betale byskat i 20 år, så byen i stedet for fik et skønt og effektivt vandssystem.

Helsingør var og er på landsiden mod syd og vest omgivet af et smukt og bakket morænelandskab, et vådområde med talrige kilder, søer og damme, tildels opstået i istiden som dødissøer. Takket være det naturlige fald kunne det efter fysikkens simple love nemt forbindes til stærke strømme, som rislede nedad. Af pommerske eller skånske fyrrestammer, hvorigennem man på langs borede lange, rør lignende huller ("render"), sammensatte man ledninger, der kunne blive op til flere kilometer lange. Stammerne (fra en halv til et par meters længde) blev i reglen forbundet med jernbøsninger, så vandet løb frit ned til den lavereliggende by. Meningen var oprindeligt, at det skulle ende ude på Kronborg, der gennemgik sin sidste store ombygning (især 1582), og dér skulle det både bruges som køkken- og husholdningsvand og til den tyske kunstner Georg Labenwolffs prægtige, to etager høje Neptun-springvand i slotsgården. Størstedelen af det klare og forholdsvis rene vand kom sydfra, fra Spildepenge-, Hænge-, Sidsele- og Stubbedammene og fra Dybebæksrenden (Bergmandsdal) og optog undervejs vand fra andre mindre og større tilløb, bække, pytter og kilder, så det var ret store mængder, der i en jævn strøm normalt flød ned.

I Helsingørs kærnerregnskab for 1577 er anført, at rendelæggerne alene i dette år nedlagde 545 "rendetrær" eller tilsavede træstammer. De omtalte rør lignende huller i dem - op til 10 meter

lange - blev udboret med lange borejern pr. håndkraft. Det foregik på pladsen ved Borgevolds have ved byens middelalderlige befæstning Flynderborg. Et meget anstrengende arbejde! Byens vognmænd kørte derfra de svære stammer på plads. Her blev der udgravet en slags grøft i vejene og gaderne, hvori de blev nedlagt i en ret ringe dybde, ca. 20-30 cm, så de nemt kunne tages op til eftersyn og eventuel udskiftning. Flere velhavende husejere langs ruten havde tegnet årligt abonnement og fik lagt en stikledning ind i deres gårde, hvor de kunne tappe vandet fra en opstillet post. Vandstrømmen fortsatte via Svingelport ned til havnen i rørene under byens gader. Her var der opsat en "vandkam" (kumme) til forsyning for de søfarende. Ledningen endte til slut i det omtalte Neptun-springvand i Kronborgs slotsgård.

Desværre var vandspildet langs ruten enormt på grund af den højest primitive teknik og mangelen på tilsyn, og det hændte tit, at mindre dyr forvildede sig ind i rørene og forstoppede dem. Ved frostvejr kunne det ske, at hele systemet frøs til. Selv om dette for datiden komplicerede anlæg blev beundret, var det dog selvfølgelig ikke uden problemer og skulle holdes under stadig eftersyn.

Da kongen alligevel skulle have sit vandbehov på Kronborg dækket, var det meget fordelagtigt for Helsingørs borgere, at han i praksis betalte hovedparten af udgifterne, men det viste sig hurtigt, at det ofte var for lidt vand, der til slut nåede Kronborg, så allerede i 1582 måtte man supplere med et særskilt ledningsnet ud til slottet. Det hjalp i nogen tid, men anlægget kom ret hurtigt i forfald, så almindelige folk igen som tidligere måtte hente vand i de gamle uappetitlige brønde - hvad der ganske vist var gratis.

I 1680 gav Christian V en speciel fundats for de første private danske vandkompagnier, som blev oprettet, nemlig i København og Helsingør. Sidstnævnte dateredes endda tre dage før hovedstadens, nemlig 17. november 1680, og dets fundats kom til at gælde lige til 1848. Dette private kompagnis første protokol (1680-1697) er desværre forsvundet, men til gengæld er de to tykke protokoller fra 1697 til 1739 og fra 1740 til 1894 bevarede. Selv om de fleste af regnskaberne mangler, eksisterer dog en del tilhørende korrespondance, specielt med byens magistrat, og takket være den kan man følge med i, hvad der skete fra år til år.

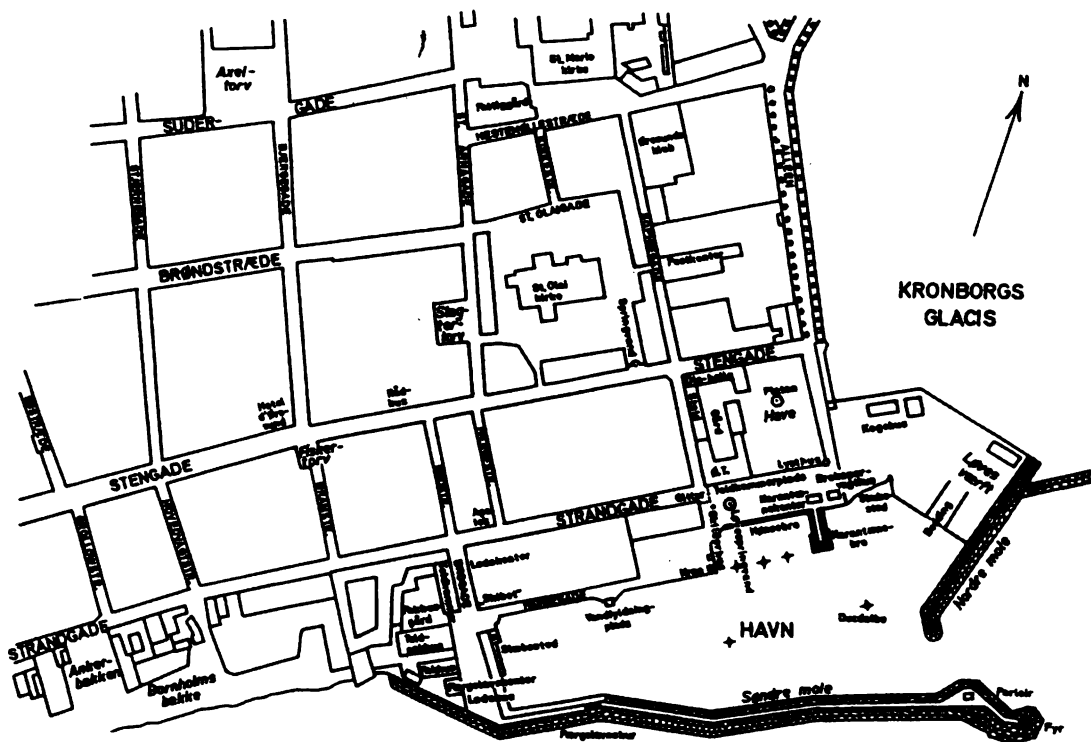
Det oprindelige anlæg fra Frederik II's tid var i løbet af de 100 år slet vedligeholdt og helt forfaldent og måtte erstattes af et nyt, som ganske vist var privat og måtte betales af de 40 parthavere, "participanter", der havde slået sig sammen om projektet. I spidsen for kompagniet stod en direktør og fire vandinspektører, valgt på den årlige generalforsamling. Man måtte udskifte det meste af det gamle ledningsnet med nye render, men beholdt så vidt muligt anlægget samt dammene og kilderne fra det bakkede landskab omkring Stubbedam og Bergmandsdal, og endvidere kilden under

Galgebakken (dvs. Trykkerdammen for østskrænten af Kildebakken, hvor villa Wisborg nu ligger, altså nær det middelalderlige Flynderborganlæg). Renderne løb som sagt underjordisk mod nord ind i Helsingør by under Svingelport og Stengade til Øresunds Toldkammer, samt op ad Skt. Annagade. Senere suppleredes anlægget med render i Strandgade. Først i 1860'erne gik man over til støbejernsrør, men helt op mod vor tid har man i jorden fundet en del af de gamle kasserede rendetræer.

Medlemmerne af kompagniet indbetalte ved optagelsen 10 rdl. og derpå et årligt kontingent på 1 rdl. til Skt. Hansdag. Hver enkelt måtte på egen bekostning lade vandet løbe gennem den omtalte "bi-ledning" (stikledning) fra hovedrenden under gaden ind til sin gårdsplads. Her stod som nævnt en opstander ("springpost") af træ med kompagniets indbrændte mærke VC. Vandet sprang på grund af trykket ud af en ligeledes stemplet pibe eller tud ned i en kumme - i reglen et trækar - hvorfra man kunne øse det op. Efter brugen satte man en dertil indrettet, drejet træprop ind i piben som stopper. Ret tidligt indførte man i stedet derfor "kraner" (haner) af kobber eller messing, senere af jern, for at regulere tapningen. Det gjaldt om at spare på dråberne, og ethvert opdaget misbrug resulterede uden al nåde i påtale og klækkelige bøder. De omtalte inspektører, der til stadighed kontrollerede anlægget, var dog ikke altid lige ivrige efter at komme i skændsmål med eventuelle misbrugere, der i reglen hørte til byens elite.

Det vil føre for vidt her yderligere at redegøre for vandkompagniets "qvæller" (kilder) og "holdedamme" (vandreservoirer), således som de står anført i fundatsen. Det landskabeligt smukke bækkeområde syd for Helsingør var indtil for ca. 50 år siden landbrugsområde. Her lå blandt andet Prøvestensjorderne, Meulenburg (med vandmølle) og Vapnagård med markjorder, skove og grønne "kiler" (græsbevoksede sletter). I de seneste tiår er her opstået en anelig forstadsbebyggelse, så det kan være svært, selv ved hjælp af lidt ældre landkort at lokalisere og følge de geologiske linjer i jordsmonnet, som anlægget oprindeligt tildels har skabt og benyttet.

Man bestræbte sig især på at bruge kildevand, som var renest, men var dog tit tvunget til at tage overfladevand fra holdedammen. Med springvand betegner man det vand, der ved vandtrykket sprang ud af posten, mens pumpevandet blev pumpet op af denne. Selv om man regnede springvandet for det bedste, var det dog ofte uappetitligt, med uhumskheder fra møddinger og lokummer, med forrådnede plantedele, insektlarver og døde småfisk, mudder osv. Man gjorde sig ikke stor ulejlighed for at rense det og havde næppe rigtig forståelse for hygiejnens betydning. Den kom først i 1800-årenes sidste del, da dybdeboringer efter rent grundvand blev det selvfølgelig ideale.



Helsingør med havnen omkring 1850. Den ret lille havn er beskyttet af stenmoler. I Havnegade ses vandfyldningspladsen, hvor det lille vandhus stod. Til højre er Toldkammerpladsen med Øresunds Toldkammer og haven. Længst til højre ses Løves træskibsværft. Efter Henning Henningsen m.fl., Historien om det ferske springvand, 1990.

I tørre somre og efter snefri vintre kunne vandet helt blive borte, når grundvandstanden sank, og damme og vandløb tørrede ud. Blev der ødslet med vand et sted, f.eks. under brygning og slagting, gik det ud over naboerne. Et stort vandsalg til forbigående skibe kunne også resultere i midlertidig tørlæggelse. Kompagniets betroede vandmestre, der nød en årlig løn på hele 200 rdl., måtte forpligte sig til at sørge for, at vandpostene højst løb tør i 48 timer ad gangen, men mestrene kunne desværre ikke trylle, så når vandet blev væk gennem længere tid, måtte de meget hurtigt i gang med at få kilderne oprensede og dammene opmudrede, ligesom renderne måtte befris for forstoppelser og repareres for skader og råddenskab i træet. Om vinteren vikledede man halmsimer eller tang om postene, og disses fødder blev dækket med gødning, der nok holdt dem frosthfri, men ikke just var hygiejnisk.

Som nævnt var der flere steder i byen opsat poste til gratis brug for de mange, der ikke havde råd til at få vand indlagt. Folk kom slæbende med deres tunge spande for at hente vandet ved nærmeste post, hvor der tit kunne være trængsel. Fra først af var der kun fem poste til hele byen, men senere blev der dog anbragt flere, efterhånden som befolkningen voksede. I tilfælde af ildebrand måtte slukningsvandet tages fra postene, og så var det hele ved at bryde sammen. I 1853 nævnes i alt 9 poste i byen, og af disse står endnu de to. Den ene af dem i den lille smukke halvcirkel med

smedejernsgitter i Stengade ved trappen ud for domkirkens kor - så sent som i 1836 opsattes dette gitter på kirkens initiativ. Posten er endnu vandførende og kaldes mand og mand imellem Springposten. Den anden er den lille post på Akseltorvet ved Sudergade. Det bør endnu bemærkes, at Skt. Olaigade af og til i ældre helsingørboeres sprog stadig kaldes Brøndstræde. Her lå formodentlig byens første offentlige brønd.

Antallet af betalende interessenter var ikke stort. I 1691 nævnes der 35-40, i 1740 kun 33. Selv om vi finder prisen rørende billig, har den i datiden nok været følt som en luksus, som kun byens fine og rige folk har kunnet betale. I 1869 var der 88 spring, men 124 i 1882 og 152 i 1883, dog medregnet de offentlige. Priserne var i mellemtiden også steget fra 10 rdl. i indskud fra først af til 100 rdl. i 1870, ligesom kontingentet ("postpengene") lå på 5 rdl. pr. år. Denne betaling gav ret til 40 (senere nedsat til 20) tønder vand i døgnet, dvs. ca. 5400 (senere 2700) liter. Selv til en stor husholdning var dette ganske rigeligt beregnet, men uden tvivl har vandspildet, især vel på grund af utætheder i anlægget, været betydeligt.

Ferskvand til skibsbrug

Hvad der specielt interesserer os, der læser dette næsten utrolige kapitel af byhistorien, er den maritime side af sagen. Ombord på skibene havde man brug også for vand til drikke og madlavning. Undervejs, når man kom i kontakt med land, specielt i havne eller på vandfyldningspladser langs kysten, måtte man fylde det tomme fadeværk op til næste etape af farten, samtidig med at man indtog proviant, brød, grøntsager, kød osv. Ud fra dette synspunkt lå Helsingør så gunstigt som næppe nogen anden plads, for når man alligevel skulle stoppe op og spille tid med at klarere tolden, måtte man selvfølgelig samtidig sørge for indkøb af mad og drikke til rejsens fortsættelse.

I 1580'erne nævnes "vandhuset" ved stranden, hvor søfolkene kunne købe vand, og igennem 1600-årene omtales flere gange vandsalg til skibene ved broen. Helsingør havde på det tidspunkt ingen rigtig havn, men kun mindre og korte skibsbroer, der stak ud fra stranden. Af disse var Toldbroen den vigtigste. Betalingen for ferskvandet gik i byens kasse, så vandsalget har øjensynlig været en kongelig ekstragave til byen og specielt til vandkompagniet. Det var vandsalget til skibene, der holdt kompagniets økonomi i live. Hovedrenden nede ved havnen var ledet ind i det omtalte vandhus til en post, forsynet med hane og sikret med en lås, og herfra løb vandet ud i den større vandkumme ("Commen paa Toldbroen"), hvorfra man kunne fylde de tomme fade ved hjælp af sejldugsslanget. Kummen var i solidt bødkerarbejde, godt kalfatret med beg og talg. Efter al sandsynlighed foregik vandsalget netop her ved Toldbroen, som lå for enden af det stadig eksisterende Brostræde.

De forbipasserende skibe, der under opholdet lå for anker på Helsingørs red, sendte deres skibsbåde ind med tomt fadeværk for at hente vand, men efterhånden som skibsfarten voksede, blev der trængsel ved broen, hvor man måtte anmelde sig hos "vandmanden". Det skulle gå efter tur, men mange forsøgte selvfølgelig at mase sig ind foran i køen, så luften var tyk af protester, skældsord og eder på alverdens sprog. Undertiden gik det over til slagsmål, og hvis broinspektøren eller havnebetjenten ikke kunne klare situationen, måtte de have hjælp af militæret på Kronborg.

Et gammelt internationalt ord sagde, at ingen var rigtig sømand, før han havde fået prygl på Helsingørs skibsbro, og her var også altid mulighed for et lille slagsmål, hvor sømandsknivene af og til blev trukket.

Fiffige søfolk fandt hurtigt ud af, at det oftest gik hurtigere, hvis de slet ikke indordnede sig i køen, men fandt et mindre kendt tappested langs kysten, hvor de kunne forsyne sig - hurtigere og gratis. Dette var naturligvis forbudt. Særlig benyttet synes således vandmøllen Meulenborgs udløbsvand, som øjensynlig ikke var kontrolleret. Møllen lå et par kilometer syd for havnen, og mølledammen eksisterer endnu.

Effektiviteten i Helsingør steg, da man 1745 anbragte en ny vandkumme på broen, af rumfang 6-7 tønder større end den gamle og bødskret sammen af Jørgen Bødker af 2 ½ tomme tykke egeplanker i oval form.

Men kapaciteten måtte stadig forøges, og fadeværket fornyes. I 1764 var kummen forlængst nedslidt og træværket tildels bortrådneth, så man opsatte en ny, der rummede 158 tønder vand - dvs. over 21.000 liter. Den var omgivet af et flot stakit, som var prydet med udskaarne zirater og havde kostet 86 rdl. Den fine kumme blev desværre snart utæt i bunden, og da sommeren 1779 var tør og varm, blev vandet helt borte, så man måtte lukke for vandsalget, hvad der betød et stort økonomisk tab for kompagniet og en katastrofe for søfarten. I 1785-1786 byggedes et vagthus ved Helsingørs toldbod, og vandkummen flyttedes på toldvæsenets bekostning helt ud til bolværket, så vandfylderiet til bådene kunne ske direkte og meget hurtigere gennem flere slanger og haner. Den nye kumme var 8 alen lang, 6 alen bred og 4 alen høj.

Under englænderkrigen fra 1807 ophørte søfarten temmelig brat, og dermed vandtapningen, så kompagniet havde næsten ingen indtægter. Tilmed sank pengenes værdi katastrofalt efter statsbankerotten i 1813. Vandprisen klatrede opad og nåede efterhånden det ti-dobbelte. Der gik ikke så få år, før prislejjet blev normalt igen.

Under havneudvidelsen 1827-1828 byggede kompagniet et nyt vandhus, et lille klassicistisk træhus i græsk tempelstil med joniske søjler. Det lå lige ud til kajen, så vandet bekvemt kunne fyldes herfra over i bådernes medbragte fadeværk.

Da øresundstolden blev afløst i 1857, behøvede skibene ikke længere at stoppe op i Helsingør, men mange gjorde det alligevel, især for at få vand og proviant. Nedgangen i vandsalget var dog ret betydelig, så kompagniet kom i store økonomiske vanskeligheder. For at få afsat mere vand til de forbifarende skibe anskaffede man i 1860'erne flere vandbåde med indbyggede tanke til drikkevand. Bådene lå altid parat til at ro ud til kunderne og pumpe ferskvand op i tønder og fade under deres viderefart, så de ikke spildte kostbar tid med at stoppe. Vandfylderiet i havnen fortsatte dog stadig, men salget gik meget tilbage. Dampskibene dominerede mer og mer, og de behøvede ikke at indtage vand i Helsingør.

Tapning og priser

I 1700-årene var de sædvanlige takster for en tønde vand (136 potter eller 131 liter) 4 sk., for et oksehoved (240 potter eller 231 liter) 6 sk. og for et fad (4 oksehoveder eller 927 liter) 10 sk. Da prisniveauet havde stabiliseret sig i 1800-årene, tog man for en tønde vand 8 sk. og for et oksehoved 2 mk. (32 sk.).

Det er interessant at undersøge, hvad vandsalget indbragte årligt. Desværre er det rent tilfældigt, hvad der er bevaret af kompagniets regnskaber, og derfor har vi kun ret få dokumenterede oplysninger fra 1700-årene, hvor det årlige beløb endda varierede temmelig meget.

1739-1740 (1 år)	149 rdl. 6 mk. 1 sk.
1741 (½ år)	61 rdl. 3 mk. 3 sk.
1743	110 rdl. 2 mk. 6 sk.

Kompagniet bortforpagtede ofte vandtapningen på broen ved auktioner, således at forpagteren skulle afgive et bestemt beløb og kunne beholde resten til sig selv. Forpagtningssummen var i 1703 på 70 rdl. og senere århundredet igennem 100 rdl., så salget må normalt have indbragt noget over disse beløb. Men hvis der var tørke og vandmangel eller andre vanskeligheder som f.eks. krig, tabte forpagteren på det og kunne ikke betale sin afgift. Af og til tog kompagniet derfor selv tab eller fortjeneste og lønnede dets vandmand på broen med en vis procentdel af indtægten, i 1770'erne således med en fjerdedel og omkring 1814 med en ottendedel. I 1862 fik han 20 sk. af hver rdl., altså godt en femtedel af det indgåede beløb.

Det var, som flere gange betonet, absolut ikke nogen rar bestilling at være vandmand. Han måtte være tilstede det meste af døgnet året rundt, specielt i fartsæsonen. Han måtte tage imod skældsord og knubs fra søfolkene, og tilmed skulle han føre en udførlig protokol over hver eneste dråbe, der blev solgt. Det lettede dog

arbejdet og problemerne, at pengene oftest blev indbetalt af kaptajnerne via sundklarererne og kun sjældent kontant.

En bevaret regnskabsbog for tapningen ved broen 1847-1855 viser stikprøvevis følgende indtægter.

1847	2471 rbd. 2 mk. 10 sk.
1848	1293 rbd. 3 mk. 2 sk.
1853	1355 rbd. 0 mk. 12 sk.
1855 (minus dec.)	936 rbd. 5 mk. 5 sk.

En anden bevaret, meget omhyggeligt ført "Journal for Opsynsmanden ved Vandfylderiet" viser følgende indtægter, som er ganske betydeligt formindskede i forhold til tiden før sundtoldens ophør.

1857	913 rbd. 3 mk. 9 sk.
1858	735 rbd. 1 mk. 14 sk.

Det var langt fra alle forbisejlende skibe, der købte vand. Vi kan ved hjælp af journalen analysere antallet af daglige ekspeditioner i 1856, sundtoldens sidste år.

1856	Eksp. pr. måned	Dage uden eksp.
Jan.	0	31
feb.	26	17
mar.	34	14
apr.	88	1
maj	163	2
jun.	160	-
jul.	405	-
aug.	270	-
sep.	181	-
okt.	201	2
nov.	176	5
dec.	105	7
i alt	1809	79

Der har altså i 1856 i alt været 1809 tilfælde af vandsalg, nogle større, andre mindre, fordelt på 286 dage - i januar dog intet. Der var mange dage, hvor der kun kom ét eller to skibe, derimod var der på den travleste tid i juli og august dage med over 20 ekspeditioner. Det højeste var to dage med 25, en dag med 26, en dag med 28 og en dag (6. juli) med 35 ekspeditioner. På sådanne dage har

der været trængsel ved vandhuset, men efter de malende beskrivelser om slagsmål osv. undrer det alligevel én, at det øjensynligt har været rene undtagelser. Under normale forhold kan der næppe have været særligt travlt. Nu er krigsåret 1856 (Krimkrigen) ikke noget typisk år at analysere. I de foregående år, specielt i 1840'erne og 1850'erne, havde der været et større antal skibe i Sundet, så livet i og ved vandhuset har måske da været mere hektisk. Men fra disse år har vi ikke udførlige enkeltheder om vandsalget fra dag til dag. Skønsmæssigt har næppe mere end 8-9 % af samtlige forbigående skibe indtaget vand i Helsingør.

Forøvrigt må det ikke glemmes, at ekspeditionstiden for hver fyldning rettede sig efter, hvor hurtigt og rigeligt vandet kom løbende gennem render og slanger ned i kummen.

Fra privat til kommunal vandforsyning

På grund af de forringede økonomiske vilkår efter sundtoldens afløsning i 1857 vedtog kompagniet på dette års generalforsamling at indlede forhandling med kommunalbestyrelsen, om at denne skulle overtage vandleverancen til skibsfarten. Kommunen havde allerede i 1853, da den generelle idé om vandværker var et af tidens mest populære, haft planer om selv at anlægge en højtryksvandledning, men det blev ikke til noget, og tiden sled sig hen. Først i 1863 viste kommunen sig positiv og var villig til at overtage den med en overgangstid på fem år. Det trak dog stadig i langdrag. Kommunen havde haft mange udgifter, f.eks. til bygningen af det nye rådhus i 1850'erne, anlæggelse af gasværket, udvidelse af havnen osv., og den følte fattigdommen stærkt oven på sundtoldens gyldne dage, så den veg tilbage for alt for pengekrævende opgaver. Efter mange og lange forhandlinger måtte den i 1876 meddele, at den havde stillet overtagelsen i bero. Det ville ellers have været naturligt, at kommunen, som det var sket i andre byer overalt i landet, påtog sig opgaven med vandforsyningen, idet et privat lille selskab uden støtte af offentlige midler i det lange løb ikke ville kunne klare denne vigtige samfundsopgave.

Efterhånden som teknik og videnskab gik frem, satte selve kompagniet en del ind på at modernisere sit "vandværk". Som omtalt erstattede man hoved- og stikledninger af træ med jernrør i 1860'erne; man begyndte med filtrerings- og iltningsanlæg; man borede efter vand; man anskaffede endda en dampmaskine til oppumpning af vand. Det nyttede dog ikke - kritikken drog mere og mere i felten mod kompagniet, især efter lægevidenskabens stormende fremskridt, som menigmand fulgte med interesse. Stadslægen kritiserede i 1874 f.eks. den åbne vandbeholder, hvori det urene vand blev iltet. Her var der millioner af mikroskopiske insektæg og frø, som hastigt udviklede sig. Dammen var også tilgroet i høj grad. Samtidig formåede kompagniet ikke at levere den

*Vandfyldning i Helsingør havn
1859. Til venstre ses
Vandkompagniets fine tempel-
lignende vandhus, hvor vand-
manden står parat med sine
vandslanger. Skibene på reden
har sendt deres både ind med
tomt fadeværk til påfyldning.
Litografi efter maleri af C. F.
Sørensen.
Handels- og Søfartsmuseet.*



stadig stigende ferskvandsmængde, der var brug for. Mellem 1840 og 1850 steg byens indbyggertal fra 7.500 til 11.000.

Endelig i 1890 erklærede kommunen sig villig til at overtage kompagniets aktiviteter og rettigheder. Det skulle ske mod en passende erstatning på 200 kr. kontant for hver af de 152 portioner, i alt 30.400 kr. Efter dette opløste det hæderværdige kompagni af "gode og høje herrer" sig selv på en overordentlig generalforsamling 15. august 1893. Sidste møde fandt sted 29. marts 1894, og dermed sluttede over 200 års indsats i sundhedens tjeneste, og det sidste punktum sattes i protokollen.

Da var kommunen allerede gået i gang med at bygge et kommunalt vandværk, som indviedes på Grønnehave 1895. Vandet hentedes gennem borerer dybt nede i undergrunden. De åbne dammes tid var forbi. Kun i frostvintre minder Smørhullet som midlertidig skøjtebane nu stadig om den store Stubbedam, der



Øresunds Toldkammer med dobbeltrappen og det fine Løvespringvand på pladsen foran. I baggrunden ses en række af sundtoldklarernes gårde, som endnu står. Tegning efter krigsråd J. P. Petersens æresskydeskive fra 1832 i skydeselskabets sal i Helsingør.

engang var en af de vigtigste vandleverandører. Den lille Stubbedam eksisterer endnu, ligesom Sidsledammen.

Vandværket kom ikke et øjeblik for tidligt. Allerede i 1853 havde Odense fået sit vandværk, og herefter fulgte slag i slag Ålborg 1854, Kerteminde 1857, København 1859, Svendborg og Vejle 1867, Randers 1872, Nyborg 1876 osv.

Helsingørs for sin tid fremragende vandforsyning, som skyldtes kongens nåde, de geografisk-topografiske forhold, det private initiativ og tildels medlemmernes gratis arbejde i sundtoldens tjeneste, fik endelig sin afløser i offentlighedens iscenesættelse efter sundhedsmæssige krav til fælles bedste for alle og baseret på skatteydernes penge.

Løvespringvandet

Desværre tillader pladsen os ikke at gå i dybden med det spændende kapitel, der omhandler Løvespringvandet eller Springvandsløven, så vi kan blot lige antyde det her. Da det omtalte Vandkompagni i årene 1823-1827 havde oparbejdet et overskud på 1600 rbd., blev man på et møde i kompagniet i 1827 enig om at bruge disse kærkomne og ganske uventede dalere til at anlægge et smukt springvand til pynt for byen, som jo i sørgelig grad savnede skulpturelle seværdigheder at byde sine mange gæster fra ind- og udland. Kompagniets inspektører satte sig straks i forbindelse med billedhugger Peter Niels Jochumsen i København, der hurtigt var klar med et udkast til en fontæne, forestillende en på en klippeblok siddende sandstensløve med fjæset i vejret og holdende et hvidt marmorskjold med Frederik VI's initialer og årstallet 1829. Figuren var

ikke nogen skønhedsåbenbaring, men dog et minde om sundtoldens gyldne dage. Fra løvens gab udgik tre vandstråler, når mekanikken fungerede, symboliserende Øresund, Store og Lille Bælt. Løven blev anbragt foran Øresunds Toldkammerbygning i midten af et springvandsbassin, markeret med fire små hvide marmorfigurer af ukendt herkomst og gådefuld betydning.

Ret længe holdt idyllen sig ikke. Anlægget blev hurtigt nedslidt, og 12 år senere blev det hele solgt på auktion for 100 rdl. - naturligt nok for navnets skyld til byens velkendte skibsbyggerfamilie Løve. Senere gik løven over til en privatmand, der brugte den som havekulptur. I 1910 fik den sin plads på Havnetrekanten, hvor det gamle Øresunds Toldkammer stod, og nu er den anbragt igen her. Byens berømte bryggeri Wiibroe ofrede i 1990 penge på at skabe en smuk plads med blomsteranlæg og stenbænke med udsigt over havnen til Kronborg og Sundet til Helsingborg.

NOGLE KILDER OG HENVISNINGER

Rigsarkivet

Øresunds Toldkammers arkiv: Korrespondancesager bd. 33, sager nr. 124, 126 og 129; Korrespondancejournal 1840, nr. 349

Landsarkivet for Sjælland

Helsingør rådstuearkiv: nr. 349 (byens vandforsyning 1661-1796); nr. 1442 (forhandlingsprotokol for vandkompagniet 1697-1739); nr. 1443 (regnskabsbog for vandtapningen ved broen 1847-1855); nr. 1444 (journal for vandfylderiet 1856-1859). - Helsingør byfoged: nr. F.22 (auktionsprotokol for løvsøre 1837-1841)

Helsingør Kommunes Museer

Forhandlingsprotokol for det ferske Springvands Societet 1740-1894

M. Galschiøt: *Helsingør omkring Midten af forrige Aarhundrede*, Kbh. 1921, ny udg. 1960

Henning Henningsen: *Skipperne, klarere og toldere*, Hillerød 1959

Henning Henningsen: *Sømandens drikkeelse*, i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1977

Henning Henningsen, Lars Bjørn Madsen & Anna Galster: *Historien om det ferske springvand ved Helsingør Havn*, Helsingør 1990

Kancelliets Brevbøger 1571-75, 1898; 1576-79, 1900; 1580-83, 1903; 1584-88, 1906

Lars Bjørn Madsen: *Øresunds Toldkammer 1740-1859*, i Zise 7. årg. 1984

Kenno Pedersen: *Det ferske Springvands Compagnie*, i Kenno Pedersen, Helsingør - Historiske tidsbilleder, Helsingør 1984

Fr. Weilbach: *Civiletatens Materialgaard*, i Historiske Meddelelser om København 3. rk. bd. 1 1934-1935.

Mundtlige oplysninger og anden hjælp er med tak modtaget fra akademiingeniør Erling Reimers, driftsleder Erik Larsen og museumsinspektør Lars Bjørn Madsen.

Ole Lisberg Jensen

Dagligdag ombord i flådens store sejlskibe

Når man aflægger et besøg på fregatten *Jylland* i Ebeltoft, kan man ikke undlade at beundre dette store træskib med den høje rigning og det sortmalede skrog med de mange kanonporte og smukke dekorationer i stævn og agter. Det er nærmest et under, at man i dette land har bevaret et så stort krigsskib af træ for efterverdenen og man må ubetinget beundre de mennesker, der har gjort dette muligt.

Fregatten *Jylland* blev søsat i 1860 fra Nyholm som nummer 3 af 4 såkaldte skruefregatter. De øvrige var fregatten *Niels Juel* fra 1855, fregatten *Sjælland* fra 1858 og fregatten *Peder Skram* fra 1864, hvor dog den sidste blev ombygget til panserfregat inden søsætningen.

Jylland havde med sin traditionelle sejlrig og sit lange skrog opnået det fuldenkte i udviklingen af det sejlene krigsskib. Men som sejlskib var udviklingen også nået til det sidste stadium, idet jo dampmaskinen med sine 400 hestekræfter var indbygget i skibet fra begyndelsen og dens styrke gav også fregatten betegnelsen fuldkraftskib, hvilket ville sige, at dampmaskinen ikke mere var en sekundær fremdrivningskraft. Dampkraften kom da også til at spille en væsentlig krigsmæssig rolle i affæren ved Helgoland i 1864, hvor både østrigere og danskere manøvrerede i linieformation under damp. *Jylland* kunne med damp alene opnå en maximumfart på 14 knob, hvor de andre skrueskibe sejlede 8-10 knob. Men af hensyn til økonomien var sejlene stadig i brug på de lange strækninger.

Jyllands besætning var normeret til 437 mand. Af denne store besætning var ca. 100 befarne folk og ca. 250 var lægdsrullefolk, d. v. s. værnepligtige, der ikke nødvendigvis havde været til søs før. De sidste 87 var officerer, embedsmænd, underofficerer og folk med særlige opgaver som f. eks. maskinpersonalet.

For at de uerfarne lægdsrullefolk ikke skulle komme galt afsted blev de blandet med befarne folk til at vejlede dem i arbejdet. Manøvreringen af den store sejlrig var en proces, baseret på samarbejde og samspil, hvor hver mand kendte sin plads og ved øvelse blev kendt med navne og betegnelser på sejl, tove og andre rigdetaljer. Hvad enten arbejdspladsen var i mærsene, på ræerne eller på

dæk, havde alle en fælles interesse i at gennemføre manøvrerne, der fik det store skib til at bevæge sig ved vindens kraft.

I dampmaskinen var der på kongerejsen til Island i 1874 13 mand ialt. Men som årene gik blev dampkraften brugt hyppigere og der var 21 mand på det sidste togt i 1886-87, heraf 15 fyrbødere.

Når man går ombord i den færdigrestaurerede fregat *Jylland*, bliver man først ledt op på det glatskurede, åbne dæk og imponeres ved første øjenkast af riggens mægtige master med deres vanter, tov og taljer samt de mange kanoner langs siderne. Ikke mindst den elegante kahyt agterude for chefen og de kongelige sætter gang i fantasien.

Man kan forestille sig det liv, der har været ombord, da fregatten var på kongerejse til Island i 1874. Nede på det lavloftede batteridæk med de mange kanoner må der have været en øredøvende larm af skud, drøn og kommandoråb, når mandskabet eksercerede med skytset. Længst nede i skroget står man i et stort rum, der viser skibets indre konstruktion med den store diagonalforstærkede trækonstruktion og mægtige smedede jernknæ. Her ser man i midten fundamentet til den pladskrævende dampmaskine, der drev den lange aksel til skruen agterude. Dette store rum var foruden pladsen til kedel og dampmaskine delt op i rum til forråd af forskellig slags.

For at give en lille forestilling om den mangeartede menneskelige aktivitet ombord, er der for nogle år siden på fregatten *Jylland* opsat et antal vellignende tableauer med figurer i fuld størrelse set i dagligdags arbejdsituationer. For eksempel en kanonbesætning grupperet rundt om en kanon, en gruppe spisende matroser ved deres bakke, en gruppe sovende søfolk i hængekøjerne og livet omkring kabyssen med kokken, der rører i gryderne. Disse udstillingselementer er et forsøg på at anskueliggøre det mylder af mennesker, der engang levede og arbejdede ombord. Nu er de udstillede figurer ganske vist stumme, men kan man forestille sig lyden og lugten, der engang har været med flere hundrede mand på det lavloftede batteridæk.

Hvordan var hverdagen egentlig organiseret for den store besætning? Hvordan fordelte man arbejdsopgaverne og hvordan kunne man få dette store skib til at fungere som arbejdsplads og opholdssted under de for os set ret primitive tekniske og sanitære forhold, der rådede på den tid, fregatten var i aktiv tjeneste som krigsskib i årene 1862-87?

Arbejdsopgaverne

Som baggrund herfor kan man konstatere at den danske flåde havde en lang historie på næsten 500 år, og derfor var der gennem årene oparbejdet traditioner og rutiner for hvordan man håndterede de store sejlskibe og organiserede besætningernes arbejde om-

bord. Allerede kong Christian d. 4. havde nedskrevne forordninger som regulerede livet ombord i de kongelige skibe og disse skibsartikler var gennem årene blevet bearbejdede og fornyede. Gældende for fregatten *Jylland* var f.eks. "Instruktioner og Reglementer for Tjenesten på de kongelige Skibe" fra 1849.

Grundlæggende var ugens arbejdsskema lagt i faste rammer og rutinemæssige arbejds momenter skulle gentages med faste mellemrum i alle skibene.

Med vor tids øjne startede dagen meget tidligt og sluttede sent, da man udnyttede den lyse årstid. Skibene var for de flestes vedkommende kun udrustede i sommerhalvåret, hvis de da ikke lige netop var på vintertogt til sydligere himmelstrøg.

Lad os her følge ugens faste rutiner, der påhvilede de besætningsmedlemmer som ikke var på vagt.

Mandag

Hele mandskabet skulle vaske sit tøj en gang om ugen. Når man lå til ankers begyndte vasken så tidligt som muligt og der blev purret ud allerede klokken 04.00. Der blev om muligt givet fersk vand til vasken, hvor enhver vaskede sit eget tøj og sygevogterne også måtte vaske de syges. Derefter blev der hængt liner ud mellem vanterne og alt tørretøj skulle være ophængt senest kl. 08.00. Når tøjet så var tørt og skulle nedtages, blev alle mand pebet op og underofficerer overvågede at enhver fik sit tøj tilbage.

Mellem kl. 10.00 og 11.00 og mellem 14.00 og 17.00 var der våbenøvelser og som eksempel var der kontrol af kanonrapperterne, hvor dragbånd og møtrikker skulle efterses for rust og rapperternes aksler og hjul smøres efter særligt reglement.

Var der planlagt vask af køjer den næste dag, blev der allerede mandag aften skiftet køjer og madrasser og tæpper blev taget på dæk, banket og luftet.

Tirsdag

Hver første og tredje tirsdag i måneden blev benyttet til køjevask og der blev purret ud overalt kl. 04.00. Køjerne skulle være vaskede og ophængte kl. 07.00. Hvis skibet var under sejl skulle køjevasken finde sted mindst en gang månedlig efter omstændighederne. Som ovenfor var tiden 10.00-11.00 og 14.00-17.00 optaget til våbenøvelser.

Onsdag

Almindelig rengøringsdag, hvor bl. a. dækket efter behov skulle skures og der var efterfølgende mønstring overalt. På den første onsdag hver måned blev der læst op for besætningen om "skik og orden" ombord samt om straffereglementet og omgang med ild og lys.

Hver tredje onsdag i måneden blev der givet signal til brand og mandskabet blev øvet i brugen af brandsprøjterne. Hvis man lå til ankers eller var under sejl blev der øvet i beslåning og rebning af sejlene samt efter omstændighederne alle slags øvelser med skibets fartøjer. På onsdag eftermiddag skulle folket lufte og efterse deres tøj og poser, og officererne fortog de nødvendige besigtigelser af tøjlisterne.

Torsdag

Hvis der var behov for vask af tøj skulle dette ske både mandage og torsdage. Våbenøvelser blev foretaget som sædvanligt mellem 10.00 og 11.00 og om eftermiddagen mellem 14.00 og 17.00. Her var der specielt kanoneksercits for kanonkommandører og vicekommandører, hvor man øvede sigtning under alle forhold, skiftning af rapperternes aksler og hjul, transport af kanoner til for- eller agterport, hvor der ikke var placeret kanoner til daglig. Desuden var der øvelse i de særlige marshallske rappers behandlings. Ved denne eksercits var overkanoneren og alle artilleriunderofficerer tilstede for at give undervisning.

Om eftermiddagen var der desuden skole for lærlinge og søvanter i takling, i splejsning, i at gå tilvejs, i at beslå, i at rebe og i at lodde dybden.

Fredag

Som sædvanlig våbenøvelse fra 10.00 til 11.00 og om eftermiddagen mellem 14.00 og 17.00 var der klart skib-øvelse, hvor alle i største hast indtog deres poster klar til kamp mod en evt. fjende. Derefter fulgte eksercits.

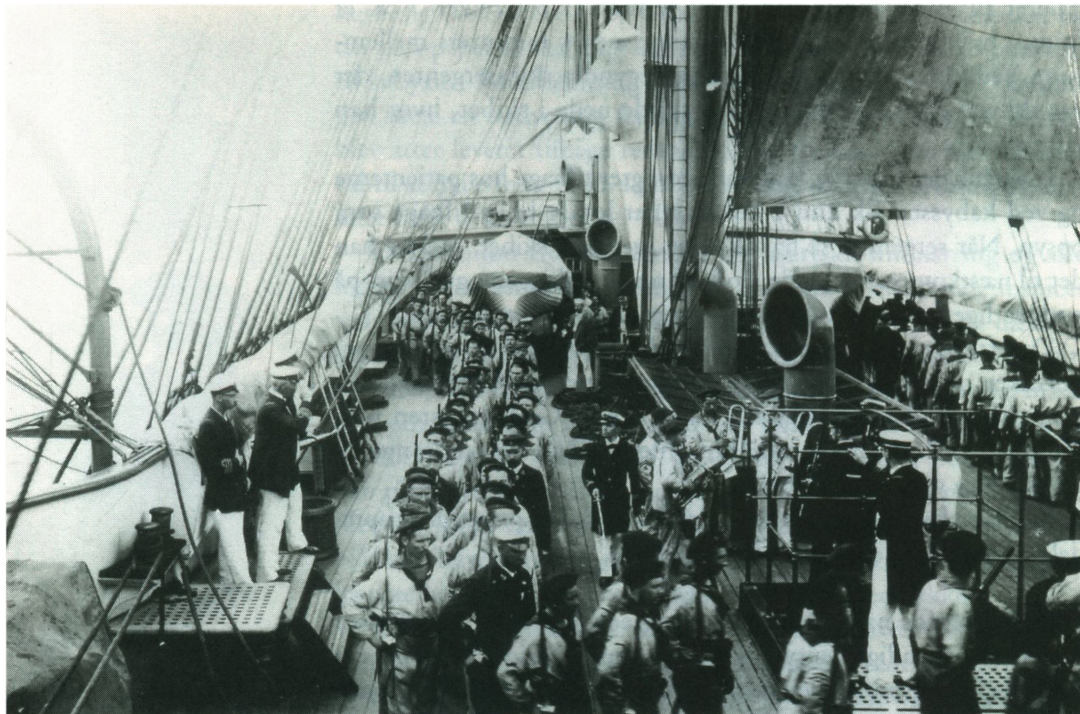
Lørdag

Ved behov skulle dækket og sygelukafer skures. Banjer og andre steder skulle hvidtes. Mellem 10.00 og 11.30 var der pudsning af håndvåben. Om eftermiddagen kl. 14.00 var der mønstring til klart skib og våbeneftersyn. Håndvåbnene blev eftersete af officererne, der især tilså at pistonerne i geværer og pistoler var frie for olie og at fjedrerne var i god stand. Melding om eftersynet blev givet til næstkommanderende, der meldte til chefen.

Søndag

Søndagen havde et program udover det sædvanlige, idet man efter morgenmåltidet og den daglige rengøring klædte sig om til parade i den af chefen befalede uniform. Derefter blev mandskabet pebet op på dækket til eftersyn.

Officererne efterså deres folk og afgav melding derom til næstkommanderende, der atter meldte til chefen og modtog hans ordrer om, hvornår paraden skulle finde sted, hvad der i regelen



Parade ombord i krydsfregatten Fyen på togt til Vestindien 1896. Formodentlig søndagsparade, hvor alle mand passerer chefen, der står ved falderebet til venstre. Fotografiet gav Chr. Mølsted forlæg til et maleri med Prins Carl som løjtnant i centrum. Orlogsmuseet.

var før 10.30. Paraden blev således stillet op på det angivne tidspunkt med hensyn til vejret enten på dækket eller nede på batteridækket. Alle skibets embedsmænd skulle være tilstede og i uniform. Skibssorkestret stillede op ved mesanmasten eller, hvis det var under dæk, ved agterskoddet.

Når paraden var opstillet meldte næstkommanderende til chefen, at paraden var klar. Chefen passerede derefter rækkerne med næstkommanderende og overlægen. Kommandoen "Ret" blev gentaget af hver afdelings officer, så snart chefen kom til hans afdeling og hver afdeling hilste ved at føre venstre hånd op til hatten eller huen, indtil chefen var passeret og der blev kommanderet "Hvil". Efter endt præsentation oplæstes straffejournalen for den forløbne uge, hvorefter selve paraden blev opløst.

Hvis chefen ønskede at inspicere skibet, blev han ledsaget af næstkommanderende og skibssergenten på en runde i skibet. De blev modtaget på de forskellige poster af tilsynshavende officer eller underofficerer samt i sygelukafet af lægerne. Ved chefens inspektion skulle døre til alle kamre og lukafer være åbne.

Derefter forberedte man søndagens gudstjeneste, der foregik på skansen eller på batteridækket, hvis vejret var dårligt. På et skib af fregattens størrelse var der en præst med og han bestemte salmer og bibelord. Fattigbøssen blev afhentet hos næstkommanderende og salmerne numre blev skrevet op på en tavle. Derpå blev der sig-

naleret til gudstjeneste ved at ringe med skibsklokken i ca. et minut, hvilket blev gentaget tre gange med 5 minutters mellemrum. Ved klockens lyd anden gang begyndte skibssergenten, der var skibets politimyndighed, sin runde nede i skibet, hvor han viste alle op.

I sygelukafet blev der kun en sygevogter tilbage hos patienterne og ved kabyssen fik kun 2 koksmather lov at blive tilbage som opsyn. Når sergenten så havde været igennem skibet, meldte han det til næstkommanderende. Folk til rors, i udkiggen og til vejrs på nødvendige steder blev på deres poster under gudstjenesten.

Derefter ledede skibets præst gudstjenesten med salmesang, prædiken og bøn af ca. en times varighed. Imellem bønner og slutningssalmen blev fattigbøssen båret rundt. Gudstjenesten blev afsluttet med, at chefen udråbte ordene "Gud bevare kongen", hvilket blev gentaget af alle i kor.

Søndag eftermiddag havde mandskabet fri og passende adspredelser blev tilladt efter omstændighederne.

De her ovenfor nævnte rutiner for ugedagene blev gennemført med det nødvendige hensyn til vejr og vind. Samtidig foretoges det normale fortløbende arbejde af vagtskiftet, hvis arbejde ikke kunne brydes af rutinerne.

Dagens gang ombord startede i den årle morgen. Kl. 04.00 begyndte kokken at varme komfuret op og madvarerne til morgenmaden blev udleveret til kabyssen. Klokken 05.00 blev besætningen purret ud ved reveille. Det blev slået på tromme på dækket og vagthavende underofficerer peb på banjerdækket, hvor de søvndrukne søfolk tumlede ud og i løbet af et kvarter skulle være i tøjet og stå med den nedtagne køje reglementeret surret på dækket ved den bestemte plads, hvor køjen skulle stuves af vejen ved finkenettet. Når alle var opstillede i en lang række og køjerne var pakket væk, modtog vagthavende officer melding om syge eller udeblevne.

Kl. 05.30 var der morgenmad, der blev kaldt frokost og som blev spist på batteridæk. Kl. 06.15 begyndte den daglige rengøring, og der blev spulet og skrubbet overalt. Klokken fem minutter i otte blev alle pebet op på dæk og kl. 08.00 ved 8 glas blev flaget hejst som det skete i alle flådens skibe, der var under kommando. Under ceremonien spillede orkestret og "Kong Christian" blev sunget. Derefter blev der foretaget de nødvendige manøvrer med riggen og kl. 08.30 var artilleriets mandskab klar ved kanonerne, der blev sat i borde, d. v. s. halet ud, så kanonerne stak ud gennem portene. Kanonernes hjælpemidler og redskaber blev eftersat og pudset af. Kl. 09.00 var skibet klart overalt til dagens første arbejdsplas, der varede til kl. 11.00. Nu begyndte forberedelserne til middagsmaden. Kødet blev taget op af de store gryder og fordelt på fadene,

samtidig med at borde og bænke blev sat op på batteridækket og der blev pebet til skafning kl. 12.00. Hver bakke sendte to personer til kabyssen for afhentning af bakkens madportion. Efter skafningen skete en nødvendig fejning under bordene og skaffebakkerne blev atter leveret tilbage renvaskede og tørrede. Der blev derefter tid til at hvile frem til kl. 14.00, hvor dagens andet arbejdsplas fortsatte frem til kl. 17.00.

Kl. 18.00 lød trommesignaler for klartskibsmønstring og alle indtog deres faste pladser ombord. Næstkommanderende inspicerede hele skibet, hvorefter kanonerne blev halet ind på dækket, kanonportene lukket og skotlanterne på batteridækket tændt. Derefter blev der pebet til aftensmad, som forløb på samme måde som om middagen. Efter maden blev borde og bænke borttaget og der blev fejret på dørken. Kl. 19.30 blev alle samlet på dækket på den plads ved finkenettet, hvor de havde deres køje. I mellemtiden blev der luftet ud i læ side af skibet ved åbning af kanonportene. Når alle havde modtaget deres køjer, afmarcherede man ned og hængte køjerne op på banjerdækket under batteridækket.

Ved solens nedgang var alle atter på dæk og overværede nedhaling af flaget efter samme ceremonier som om morgenen.

Endelig kom en smule fritid, som man fordrev på dækket eller på batteridæk, inden der blev givet signal til at gå til køjs mellem 21.00 og 22.00 alt efter årstiden.

Måltiderne

Chefen, der boede agterude, havde sin egen husholdning med hovmester, kok og oppasser. Han spiste alene eller med gæster i salonen agterude. Skibets øvrige officerer, præst og læge og andre civile embedsmænd samt kadetterne holdt til i officersmessen og havde på samme måde deres egen husholdning dog ofte med samme kok som chefen. Både chefen og officersmessen havde eget forråd af madvarer og kompletterede dette, hver gang man havde mulighed for at komme i land.

Øvrig besætning spiste skibskost i bakkerne, der var spisefællesskab for 8 mand i hver bakke. Selve bakken bestod af et sammenklappeligt bord på ca. 2 x 1 meter, der blev stuvet af vejen, når man ikke spiste. Hele bakken fik sin mad udleveret fra kabyssen på et stort rundt træfad med 5 cm høj kant.

Mandskabets skibskost var reguleret i et ugeskema med madens kategori og mængde udmålt pr. person. Det gjaldt om at holde besætningen sund og arbejdsduelig og derfor var der rigeligt med mad, selvom det i vore øjne kan virke ensformigt. Salt flæsk og kød, smør, ærter og byggrød og brød var hovedbestanddelene, der indgik i de tre måltider om dagen. Morgenmaden bestod af øllebrød eller the, brød og smør. Til middag var der det varme måltid, der de fleste af ugens dage bestod af gule ærter, flæsk, brød og øl



eller byggrød, smør salt kød eller flæsk og øl. Til aften var det altid det samme, nemlig brød, smør, the eller brændevin. Til aftensmåltidet havde hver mand gemt noget af kødet fra middagen til pålæg. Fandtes der mulighed for at få fersk kød eller grøntsager, når man lå ved land, blev det givet i stedet for den normale standard, der var dikteret af de dengang bestående opbevaringsmuligheder. Lægevidenskaben var på fregattens tid klar over behovet for friske grøntsager for at undgå skørbug. Man var også opmærksom på at overdreven nydelse af brændevin ikke var nyttig og derfor var the ved at vinde indpas. Som brød blev der benyttet rugbrød eller skonrogger, hvad vi kender som beskøjter.

I salonen hos chefen og i officersmessen blev der spist stands-mæssigt. Chefen havde ofte repræsentationspligter for fremmede landes myndigheder eller embedsmænd fra konsulater og ambassader. Derfor medførte han eget forråd af mad, vine og delikatesser hjemmefra, og der blev fremstillet flerretters menuer.

Det samme gjaldt for officersmessen. Her valgtes en messeforstander til at forvalte indkøb og økonomi og alle medlemmer financierede messen med sin andel. Det skal lige bemærkes, at såvel skibschefen som messens medlemmer disponerede særlige midler til kostholdet ombord.

Matroser ved skaffebord på batteriet på et af flådens store sejlskibe. Folkene har fri og skriver hjem eller er ordner andre frivagtsopgaver. Det Kongelige Bibliotek.

Mandskabet var fagmæssigt grupperet i bakkerne. Allerede når de kom ombord fik hver enkelt en fordelingsseddel, som viste hvor og med hvem vedkommende sømand skulle tilbringe sit liv ombord. Der var underofficersbakker, håndværkerbakker, konstabelsbakker, bådsmandsbakker, skibmandsbakker, chalupperoerbakker og travaljeroerbakker, matrosbakker og oppasserbakker. Bakkerne blev blandet op med lærlinge og lægdsrullefolk. Konstabelsbakkerne bestod af kanonbesætningerne og bådsmandsbakkerne af det fornødne antal matroser til arbejdet i riggen og på dækket. Skibmandsbakkerne skulle bestå af folk, der havde deres arbejdsplads under dækket og nede i lasten.

Alle besætningsmedlemmer havde et nummer i skibets generalrulle, fortegnelsen over samtlige ombordværende. Ligeledes fik bakkerne nummer. Alle bakker med ulige numre befandt sig i styrbords side, der blev kaldt Kongens kvarter. Bakker med lige numre var i bagbords side, i Dronningens kvarter. Bakkerne var grundlaget for vagtsystemet, hvorefter arbejdstiden i skibet blev fordelt.

Mandskabet på hvert kvarter fordeltes på baksgaster og agtergaster, de mænd der gjorde tjeneste forude, henholdsvis agterude i skibet. Ordningen havde det formål, at hver enkelt hurtigst muligt kunne nå op til sit arbejdsområde uden omveje.

Det er ikke muligt her at beskrive samtlige utallige arbejdsområder i riggen, på dækket og ved artilleriet. Som eksempel kan nævnes at rebning af sejlene krævede ekstra mange folk i ræerne udover dem der netop havde vagt. Rebning foregik når skibet var under gang ude til søs, til tider under vanskelige forhold. Her kom mandskab i styrbords side fra Kongens kvarter og i bagbords side fra Dronningens kvarter efter en særlig sejlbeslæningsrulle. Til at lede arbejdet var der udtaget 2 underofficerer til hver under- og mærserå og et antal gaster efter forholdene. Længst oppe var det fuldbefarne og længere nede på storsejl og fokkerå var de fleste lægdsrullefolk med enkelte fuldbefarne.

Til artilleriet fordeltes mandskabet efter en særlig skytrulle. Det var konstablerne, der styrede arbejdet, medens andre faggrupper også kunne indgå i kanonbesætningerne. De seks forreste kanoner blev f.eks. besat af baksgaster. Langning af krudt blev besørget af konstabler og artillerilærlinge, og langning af kugler og granater blev udført af folk fra skibmand-, travalje- eller barkassebakkerne. Således havde hver enkelt flere forskellige opgaver under varierende forhold. Hvis skibet var under damp og riggen ikke i brug, var også de fleste matroser med i kanonbesætningerne.

De daglige gøremål var under normale omstændigheder styret af vagter. De to kvarterer, Dronningens og Kongens kvarter, afløste hinanden hver fjerde time, kl. 24.00, 04.00, 08.00, 12.00, 20.00 og 24.00. Eftermiddagsvagten fra 12 til 20 var en dobbeltvagt, som forrykkede vagtskemaet, så man ikke havde samme vagt hver dag.

Lå skibet for anker var der ikke behov for samme vagtstyrke døgn rundt. Her delte man de to kvarter i to skifter hver og samme skift havde vagten i et døgn.

Skibets chef havde det overordnede ansvar for skib og besætning. I et skib af *Jyllands* størrelse havde han grad af kommandør (efter 1868). Chefens arbejdsforhold var styret af skrevne instruktioner, der angav hvordan han skulle handle i næsten alle forhold, der kunne opstå på et krigsskib. Hans nærmeste mand var den næstkommanderende, der i fregatten var kommandørkaptajn. Han holdt alle tråde samlet og havde så vidt muligt kontrol over tilstanden ombord. De øvrige officerer deltog som vagtchefer og afløste hinanden som sådanne.

Vagtchefen, der kunne være en af de øvrige officerer, skulle have styr på navigationen. Fart og afdrift og resultat af logning blev nedskrevet hver halve time. Pejling af land og fyr skulle foretages så ofte det var til nytte for sejladsen. Ved vagtens afslutning afsatte han bestik i søkortet til oplysning for den kommende vagtchef. På et så stort skib som *Jylland* var der flere officerer og en vagthavende styrmand, hvis råd den vagthavende kunne indhente.

Fra chefen var der udgået ordrer om, hvilken kurs og hvor mange vendinger man skulle fortage sig undervejs og han måtte ikke afvige fra ordren uden chefens tilladelse, hvis ikke en pludselig fare gjorde det påtvunget. Vagtchefen skulle straks melde til chefen, hvis der skete forandringer i vind og vejr eller andre betydningsfulde iagttagelser. Ved manøvrer gav vagtchefen sine ordrer, der gik direkte til de forskellige poster, hvor underofficererne kommanderede mandskabet i arbejde.

Ved vagtens afslutning skulle alle oplysninger af vigtighed rapporteres til næstkommanderende. F. eks. var overtrædelse af disciplinen eller havari på skib og gods emner at rapportere.

De her angivne arbejdsforløb og rutiner er kun et udpluk af alle de arbejdsprocesser, der kunne forekomme på flådens store sejskibe i 1800-årene. De er alle nedfældede i de talrige reglementer og forordninger, der er blevet udarbejdede gennem århundrederne af flådens officerer. Da der til søs som bekendt også kan ske ting som ikke går at tage højde for, kan man som marinehistorisk interesse komplettere sin læsning med den righoldige erindringslitteratur, der fortæller mere alsidigt om samspillet mellem mennesker, om oplevelser og andre måske mere ureglementerede tildragelser som også hørte til hverdagslivet til søs i de store skibe.

LITTERATUR

- Kong Friderich den Femtes Sø-Kriegs-Artikels-Brev.* 1752, senere udgave 1811.
Instruktioner og Reglementer for Tjenesten på de kongelige Skibe. 1849.
Finn Askgaard, red.: *Fregatten Jylland. Fra Orlogsværft til museumsdok.* 1996.
H. B. Dahlerup: *Mit livs begivenheder I-IV.* København 1912.
W. Carstensen: *Den gamle skole. Fortælling fra orlogslivet.* 1882.
R. Hammer: *Kaptajnløjtnant O. C. Hammer.* 1928.
Edward Nicolai Jensen: *Livet i Nyboder og ombord på flådens skibe 1826-1852.* 1956.
J. H. Schultz: *Den danske marine 1814-1848.* 1930, 1932.

Hans Chr. Johansen

Hertugdømmernes handelsflåde i slutningen af det 18. århundrede

Beretningerne om det danske monarkis skibsfart i den florissante handelsperiode har været domineret af de mere spektakulære sejladsler med ostindienfarere, med skibe, der hentede sukker hjem fra de vestindiske øer, og sejladsler på andre fjerne havne med handelsflådens største skibe.

Men samlet rådede monarkiet over skibe af meget forskellig størrelse og specialiseret i vidt forskellige transporter, og specialiseringen gik ikke blot på transportopgavernes natur. Der var også tale om en fordeling efter skibenes hjemsteder.

De fleste store danske skibe, der sejlede i interkontinental fart, hørte hjemme i København, mens de fleste af de danske provinsskibe var af beskeden størrelse og var beskæftiget i at forsyne hovedstaden med levnedsmidler og brændsel og i trafikken mellem Danmark og Norge.

Den norske handelsflåde bestod i betydeligt omfang af mellemstore skibe, hvis hovedsejlad bestod i at føre de vigtigste norske eksportprodukter, især forskellige former for tømmer, til de vesteuropæiske importhavne, fortrinsvis i Storbritannien, Frankrig og Holland. Men da der kun var få returladninger at få i Nordvesteuropa, blev turen ofte forlænget til Sydeuropa, hvor der kunne fås fragter i vinterhalvåret, før skibene hen på foråret vendte hjem med salt, frugter, vin og kolonivarer. I Middelhavet mødte de norske skibe også en del Københavnerskibe, der på udturen i mangel af danske eksportvarer havde været en tur inde i Østersøen for der at finde egnede produkter, der kunne sælges på det sydeuropæiske marked. Der fandtes også mindre norske skibe, der deltog i den dansk-norske samhandel, mens norsk kystfart spillede en mindre rolle, bortset fra malmtransporter i Oslofjorden og jægtefarten på Bergen og Trondheim.

Disse dele af monarkiets skibsfart har været belyst i adskillige historiske undersøgelser,¹ hvorimod der er skrevet forholdsvis lidt om handelsflåden i monarkiets tredje hoveddel, hertugdømmerne Slesvig og Holsten i slutningen af det 18. århundrede.² Der vil derfor i det følgende blive forsøgt givet et rids af situationen i denne del af monarkiet, som den så ud i 1787 på grundlag af en database, der følger de enkelte slesvig-holstenske skibe på deres sejladsler i dette år.

1 Se f.eks. *Dansk søfarts historie 3*, København 1997, Anders Monrad Møller: *Fra galeoth til galease*, Esbjerg 1981, Hans Chr. Johansen: *Scandinavian Shipping in the Late Eighteenth Century in a European Perspective, Economic History Review* 45:3, 1992 og Bernt Lorentzen: *Bergen og sjøfarten*, Bergen 1959.

2 Se f.eks. Theodor Link: *Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807*, Neumünster 1959, Lars N. Henningsen: *Provinssmatadorer fra 1700-årene*, Flensborg 1985 og Hans Chr. Johansen: *Åbenråskibes sejlads på Middelhavet omkring år 1800, Sønderjyske årbøger 1989*.

Først kan der imidlertid være grund til at se på størrelsen af handelsflåden i monarkiets tre dele i 1787.

Den samtidige statistik opgav handelsflåden til at omfatte de i tabel 1 viste skibe.

Tabel 1: Monarkiets handelsflåde 1787

Hjemsted	Antal skibe	Drægtighed (kml)	Gennemsnitlig drægtighed
Danmark	1.012	34.834	34,4
Norge	809	46.179	57,1
Hertugdømmerne	667	27.540	41,3

Kilde: RA, Mallingiana, Statistik F - skibsfarten.

Efter denne oversigt skulle hertugdømmerne have været lillebror i monarkiet, men til gengæld med skibe, der i gennemsnit var større end de danske, men mindre end de norske.

Et nærmere studium af statistikken tyder imidlertid på, at den for hertugdømmernes vedkommende kun omfatter skibe, der havde hjemsted i en købstad, og i hertugdømmerne var der flere søfartssamfund uden for købstæderne af samme karakter som f.eks. Dragør, Fanø og Tåsinge i Danmark. Typiske eksempler er Marstal på Ærø og Kappeln ved Slien. Hvis disse samfund medregnes, som det vil blive gjort i det følgende, når hertugdømmernes flåde op på en størrelse omtrent som den danske, og da de nu medtagne samfund især havde mindre skibe, falder gennemsnitsstørrelsen, så den også kommer til at minde om den danske.

Den database, hvorfra oplysningerne er taget, omfatter egentlige skibslistes fra hertugdømmernes tre største søfartscentre, Altona, Flensborg og Åbenrå, mens oplysningerne om sejladsen og om de skibe, der har stået for transporterne, er hentet fra udsejlingslistes fra København, passagelistes fra Øresund, Storebælt og den slesvig-holstenske kanal, fra algierske søpasprotokoller og konsulatsindberetninger samt ved en gennemgang af samtlige norske toldstæders protokoller over ind- og udsejlede skibe og af mere spredt materiale fra Hamburg og nogle svenske, britiske og sydeuropæiske havne. Databasen indeholder kun oplysninger om skibe på fem kommercelæsters drægtighed eller mere.

Samlet giver denne gennemgang et så fintmasket net, at det formodentlig kun er sejlads mellem havne i hertugdømmerne samt mellem disse og danske provinshavne, der ikke er opfanget, og da kun hvis skibene ikke har passeret Øresund, Storebælt eller Kanalen på den pågældende sejlads. Denne mangel betyder formodentlig, at antallet for skibe fra Ærø og for området ved Slien og på Fehmern er noget undervurderet. Materialet har også enkel-

te andre svagheder. Man kan ikke være sikker på, at det "hjemsted", der er opgivet i flere af kilderne, er skibets hjemsted. Det kan også være kaptajnens, og fordelingen på hjemhavne er derfor noget usikker. Det gælder også, at nogle kilder ikke opgiver skibets størrelse. I de samlede tonnageberegninger nedenfor er størrelsen i sådanne tilfælde skønnet til at være den gennemsnitlige for andre skibe på samme ruter. Endelig gælder det, at databasen indeholder alle skibe, der har sejlet i 1787, mens samtidens statistik er baseret på en opgørelse på en bestemt dag, typisk ved årets udgang.

Et indtryk af databasens indhold kan man få ved at vise et par eksempler på de oplysninger, der er samlet om nogle enkelte skibe.

1. Om kuffen *Rosenboom* af Altona med Jan Heinrichs de Haan som kaptajn oplyser Altonas skibsregister, at skibet er på 67,5 kommercelæster og med en besætning på syv mand. Det ejes af J. Linnick og er bygget i Ylst i Friesland. Det har i årets løb været i Bordeaux, Terravecchia og Viborg og skal derefter igen til Middelhavet. Det bekræftes af, at der i december 1786 er udstedt algiersk søpas til en rejse til Middelhavet, og den danske konsul i Bordeaux meddeler, at skibet den 4. februar er ankommet fra Cherbourg, og den 20. februar er sejlet videre til Alicante, hvor en ny konsulatsrapport bekræfter skibets ankomst. Den 3. juni passerer skibet Øresund på en rejse fra Torrevieja (har en af meddelelserne mon forvekslet Torrevieja og Terravecchia?) med salt, og den 31. juli er der udstedt et nyt søpas til en rejse til Middelhavet.

2. Marstaljagten *Catrine Elisabeth* på 14 kommercelæster blev ført af kaptajn Rasmus Christensen Minor og havde yderligere to besætningsmedlemmer. Skibet dukker første gang op i kilderne den 7. maj, hvor det er ankommet til Christiania fra Nakskov med havre og byg. Allerede den 10. maj er det lastet igen med jern, glas og kommen til Nakskov, men lægger dog dagen efter ind til Slæben (Slependen) for at supplere med en ladning kalk, og vagtskibet på Storebælt passerer den 16. maj. Næste rejse gik til Königsberg, hvortil skibet ankom den 15. juli for to dage senere at afgå med kurs med København. Undervejs gennem Østersøen synes planerne imidlertid at være blevet ændret, for den 26. juli betales der Øresundstold i Helsingør, og skibet er da ladet med rug fra Rostock og skal til Ålborg. Om skibet har været i Ålborg er dog nok tvivlsomt, for allerede den 31. juli ankommer det til Larvik, hvorfra turen den 6. august gik videre til København i ballast med Øresundspassage den 9. august. Allerede den 30. august passerer Øresund igen med rug fra Præstø til Larvik, og året afsluttes med to rejser fra Marstal til København i begyndelsen af november og december.

3. Ikke alle skibes forhold er naturligvis så veldokumenteret. Fehmernjagten *Die Hoffnung* på 12 kommercelæster med Carsten Mildenstein som kaptajn og med yderligere tre besætningsmed-

lemmer kendes kun fra en afsejling fra København til Fehmern den 6. juli. Om skibet ellers har ligget stille i årets løb eller har bevæget sig rundt i dele af Østersøen, der ikke er indkredset af de anvendte kilder, kan databasen ikke give svar på.

Med de ovennævnte forbehold er der i tabel 2 vist en oversigt over hertugdømmernes handelsflåde i 1787 fordelt efter hjemsteder

Tabel 2: Hertugdømmernes handelsflåde 1787 (skibe på mindst 5 kml.)

Hjemsted	5-19 kml	20-49 kml	50-99 kml	100+ kml antal skibe	ukendt	I alt	I alt kml	Mallingiana kml
Altona	9	52	61	28	3	153	9942	9992
Flensborg	58	104	67	7	-	236	9751	8929
Åbenrå	11	12	31	-	-	54	2698	2574
Ærø a)	109	19	-	-	-	128	2032	792
Sønderborg	48	26	3	-	1	78	1625	1768
Slien b)	68	10	2	-	-	80	1183	39
Glückstadt	-	-	1	-	10	11	977	1067
De frisiske øer	21	5	3	1	2	32	880	-
Eckernförde	7	8	4	-	-	19	706	830
Fehmern	35	2	1	-	1	39	521	96
Kiel	5	1	3	1	1	11	429	602
Nordborg	3	2	3	-	-	8	339	-
Rendsborg	7	-	-	1	1	9	184	-
Øvrige hjemsteder	71	9	2	-	1	83	1167	851
I alt	452	250	181	38	20	941	32434	27540

a) Da en del skibe i de benyttede kilder blot angiver, at de er fra Ærø, er der ikke sket en opdeling på Ærøskøbing og Marstal.

b) Fortrinsvis skibe fra Kappel og Arnis.

og skibenes størrelse samt en sammenligning med tallene fra Mallingiana, der er anvendt i tabel 1.

Skibene på under 20 kommercelæster har fortrinsvis været anvendt i Østersøen og i monarkiets indre farvande, og her har det været skibe fra Ærø, Kappel ved Slien, Flensborg, Sønderborg, Fehmern og nogle mindre lokale havne, der har domineret. De store skibe, der sejlede på fjerne havne, kommer næsten alle fra de tre store søfartsbyer, Altona, Flensborg og Åbenrå, men en del store skibe fandtes også i Glückstadt, hvor de var beskæftiget med fiskeri i Nordatlanten.

Langdistanceruter og -transporter

De af hertugdømmernes skibe, der nåede længst ud i verden i 1787, var fem skibe, der ifølge databasens registreringer var på de dansk-vestindiske øer, hvor der blev hentet sukkerladninger til de europæiske raffinaderier og andre kolonivarer. Indtil 1754 havde den danske politik været, at der kun måtte oprettes kompagniraf-

finaderier i København, men ophævelsen af monoopolet førte bl.a. til, at der i 1762 blev oprettet et raffinaderi i Flensborg. Formodentlig for at forsyne dette raffinaderi tog Flensborg-brigantinen *Die Schwalbe* på 70 kml. i slutningen af 1786 af sted med retning mod St. Croix og passerede på returrejsen Storebælts vagtskib den 28. marts 1787 med kurs mod Flensborg. Snaven *Minerva* på 80 kml. tog af sted senere på året fra Flensborg, og snaven *Delphin* på 85 ½ kml. bragte en sukkerladning til København først på året og tog så af sted igen på en ny Vestindienekspedition. Alle tre skibe var ejet af Peter Feddersens enke, der havde interesser i den lokale sukkerindustri.

To Altonaskibe var også i Vestindien, men var formodentlig ude i andre, mere internationalt prægede ærinder. De anløb frihavnen i Charlotte Amalie på St. Thomas, hvor det ene indtog en ladning til Amsterdam. Man kunne måske have tænkt sig, at Altonaskibene ville sejle vestindiske forsyninger til de mange og store sukerraffinaderier i Hamburg, men den danske politik gik ud på at sikre det dansk vestindiske sukker for egne raffinaderier, og de hamburgske raffinaderiers råvarer bestod derfor især af fransk vestindisk sukker, som Altonaskibene var med til at hente i Bordeaux.

Også et par andre af hertugdømmernes skibe krydsede Atlanterhavet og anløb havne i Nordamerika, men det var ikke noget typisk, når Altonasnaven *Minerva* på 32 kml. i foråret 1787 fra Bremen satte kursen mod Baltimore for så den 30. december at dukke op i Lissabon med amerikanske varer.

Med til Atlanterhavsfarten hører også, at en del af de større skibe blev anvendt til fiskeri og sæl- og hvalfangst i det nordlige Atlanterhav i området mellem Shetlandsøerne og Grønland. I 1787 var der 36 skibe fra Altøna og 10 skibe fra Glückstadt i denne fart.

Det, der især gav økonomiske muligheder for hertugdømmernes store skibe, var imidlertid sejladsen på Middelhavet og det øvrige Sydeuropa. Hvert år stævnedes en talstærk flåde fra hertugdømmerne i den retning. Et indtryk af dette kan fås af tabel 3, der dels indeholder det samlede antal skibe, der har været på sejlads til eller fra Middelhavsområdet og er registreret i databasen, dels anløb af de vigtigste af de havne, for hvilke der er fundet dækkende konsulatslister eller er anvendt lokalt materiale. For en lang række andre havne findes mindre fuldstændige oplysninger.

Tabel 3 viser klart, at det var de tre store søfartsbyer i hertugdømmerne, der dominerede denne sejlads, mens de øvrige kun kunne magte at udruste et enkelt eller nogle få skibe årligt. Men selv dette er bemærkelsesværdigt i betragtning af, hvor få danske provinsskibe der udnyttede mulighederne i Sydeuropa.

Middelhavsfartens betydning for hertugdømmernes handelsflåde understreges yderligere af skibenes størrelse. Gennemsnitsstørrelsen var på 71 kml, og sammenholder man dette med størrel-

sesfordelingen i tabel 2, er det tydeligt, at det må have været langt de fleste af de store skibe, der deltog i disse sejlads. Enkelte mindre vovede sig dog også af sted. Chaluppen Frau Anna Maria af Sønderborg på 24 kml. med en besætning på fire mand og med Chr. Hansen Benjamin som kaptajn passerede den 20. juni Øresund med en ladning juchter (ruslæder) og forskelligt stykgods på vej fra St. Petersborg til Livorno, som den nåede frem til den 10. september.

Tabel 3: Slesvig-holstenske skibe i sydeuropæiske farvande 1787

Hjemsted	Sejladser til Sydeuropa	Lissabon	Antal anløb af	
			Livorno	Malaga
Altona	79	13	9	12
Flensborg	69	16	13	7
Åbenrå	22	2	3	5
Ærø	-	-	-	-
Sønderborg	5	1	2	1
Slien	1	-	-	-
Glückstadt	1	-	-	1
De frisiske øer	3	1	-	2
Eckernförde	3	2	-	1
Fehmern	1	-	-	-
Kiel	4	3	-	-
Nordborg	5	1	1	2
Rendsborg	1	1	-	-
Øvrige hjemsteder	-	-	-	-
I alt	194	40	28	31

Hans færd ind i Østersøen angiver også et forhold, der er karakteristisk for mange af sejladsene. Der var i hertugdømmerne ikke varer, der kunne afsættes på det sydeuropæiske marked, og hvis udturen ikke skulle sejles i ballast, var en mulighed først at sejle ind i Østersøen, hvor der kunne fås en ladning hør og hamp eller træ og i år med en dårlig høst i Sydeuropa også korn. Denne mulighed var naturligvis mest oplagt for skibe fra havnene på hertugdømmernes østkyst, men der er også eksempler på, at Altonaskibe tog den relativt lange vej ind i Østersøen, før rejsen gik vest- og sydover. En anden mulighed kunne være at hente en ladning fisk i Norge, men måske har konkurrencen fra de norske skibe her været for hård. I hvert fald er det forholdsvis få slesvig-holstenske skibe, der valgte dette alternativ.

Sejlsæsonen for den ovennævnte Sønderborgskipper viser også et andet træk ved de slesvig-holstenske skibes Middelhavssejladser. For de danske og norske skibe var det typisk, at de blev anvendt i anden fart i sommermånederne og derefter sejlede til lunere vande, inden den normale sejlsæson i Nordeuropa var ved at standse. Så

kunne der tjenes på sydeuropæiske fragter i løbet af de stormfulde og isfyldte måneder mod nord i stedet for at ligge i vinterhi, og man kunne finde en fragt af vin, sydfrugter og andet godt at tage med sig hjem i foråret - eller man kunne være mere prosaisk og finde en last salt, som der var gode muligheder for at få flere steder i Italien, Spanien og Portugal.

De søpas, som de slesvigholstenske skibe sejlede på i 1787, viser derimod et helt andet mønster, idet de er udstedt i de måneder, der er vist i tabel 4.

Tabel 4: Måned for udstedelse af søpas til Middelhavet for slesvigholstenske skibe august 1786 til ultimo 1787. a)

År	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1786	14	9	9	2	1
1787	-	4	10	6	21	23	17	7	8	13	4	-

a) For nogle skibe var søpassene ældre, idet de pågældende skibe blev i Middelhavet flere år i træk.

Det ses af denne fordeling, at mange tog af sted, når vinteren var overstået i Nordeuropa. Til gengæld var det så ikke ualmindeligt at blive i Middelhavet i længere tid og at sejle rundt i trampfart fra Middelhavnshavn til Middelhavnshavn med afstikkere til Cadiz, Lissabon, Oporto eller De Kanariske Øer, alt efter hvor der bød sig fragter. På den måde kunne fraværet fra hjemhavnen blive af betragtelig varighed. Altonafregatten *Neptunus* på 88 kml. med Johan Chr. Johansen som kaptajn sejlede på et søpas, der var udstedt i september 1786, og det befandt sig ved årsskiftet 1786/87 i Oporto. I løbet af 1787 besøgte i hvert fald Marseille, Barletta på den italienske Adriaterhavskyst, igen Marseille, derefter Genova, og i oktober var skibet i Cadiz. Først det følgende år gik sejladsen igen nordpå. Den 31. maj 1788 passeredes Kronborg på vej fra Malaga til Stettin med en ladning bestående af vin, rosiner, citroner og olivenolie. Har det mon været hoffet og andre standspersoner i Berlin, der har skullet nyde godt af fregattens varetransport mod de hjemlige farvande?³

Sejlads på Nordsøen

Denne del af sejladsen var af noget mindre betydning. Det britiske marked var slesvigholstenerne stort set holdt udefra af navigationsakterne, fordi der var få egne varer at sejle med, så anløbene af britiske havne indskrænkede sig til nogle få trælast fra Norge.

Vigtigere var Amsterdam. Konsulatsindberetningerne er bevaret frem til begyndelsen af august måned og viser indtil da 22 anløb af

³ Et eksempel på en endnu længere varende Middelhavsrejse kan findes i Ole Ventegodt: *Redere, rejser og regnskaber*, Flensborg 1989.

slesvigholstenske skibe. Halvdelen kom sejlene fra havne i hertugdømmerne, især fra de nordfrisiske øer. En del kombinerede med sejlads til eller fra Norge og København, og enkelte var på vej til eller fra Middelhavet.

Mere sporadiske anløb kan i databasen findes i Bremen, Rotterdam, Le Havre og andre franske Kanalhavne.

Endelig var der så i dette område Hamburg, som vil blive nærmere behandlet nedenfor.

Norge og Østersøen

De mindre skibe i hertugdømmernes handelsflåde havde et mere begrænset virkefelt, der strakte sig fra vestkysten af Norge til Hamburg mod vest og tillige omfattede de indre danske og norske farvande samt Østersøen.

I sejladsomfang og transporterede varemængder var det formodentlig sejlads mellem Norge og monarkiets sydligere dele, der spillede den største rolle.

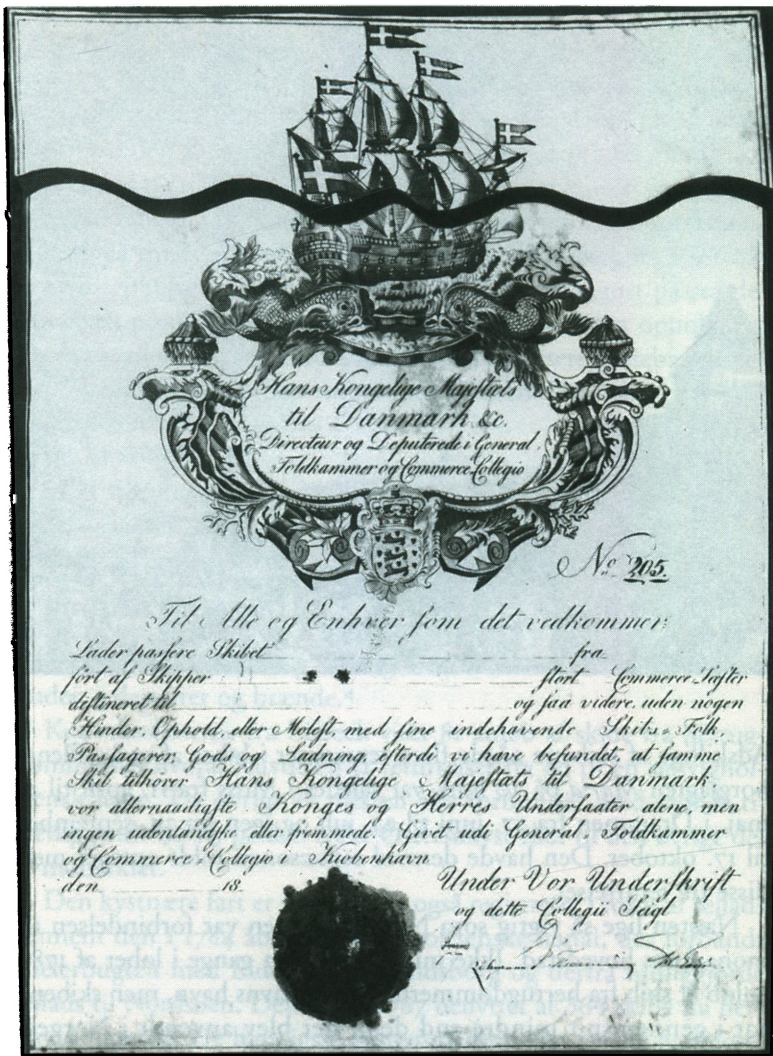
Antallet af anløb af norske havne er vist i tabel 5. Drammen, der var havneby for Kongsbergs mange minearbejdere med et stort importbehov for levnedsmidler, og som tillige havde gode tilførselsmuligheder fra indlandet af tømmer, topper listen for anløb, men alle norske toldsteder fik besøg af flere skibe fra den sydligste del af monarkiet i løbet af 1787.

Tabel 5: Slesvig-holstenske skibe i anløb af norske havne i 1787

Hjemsted	Antal anløb af				
	Drammen	Christiania	Bergen	Øvrige Norge	Norge i alt
Altona	-	-	7	3	10
Flensborg	25	18	7	63	113
Åbenrå	1	1	1	3	6
Ærø	16	11	12	69	108
Sønderborg	13	6	4	15	38
Slien	-	7	1	7	15
Glückstadt	-	-	-	-	-
De frisiske øer	5	5	4	32	46
Eckernförde	-	2	2	2	6
Fehmern	-	3	10	2	15
Kiel	-	-	-	-	-
Nordborg	1	2	-	3	6
Rendsborg	-	-	-	-	-
Øvrige hjemsteder	2	1	2	16	21
I alt	63	56	50	215	384

Varesortimentet på disse rejser var stærkt begrænset. På vejen nordover var der korn og andre levnedsmidler om bord, og på returrejser medbragte skibene fra Oslofjorden og Sydnorge træ og jernva-

Algiersk søpas fra omkring 1800. Toppen blev klippet af og i forvejen sendt til Algier, medens den slesvig-holstenske skipper fik resten af blanketten med. Når han blev præjet af algierske kaperere, kunne han fremholde sin del af søpasset, og hvis den passede sammen med kaperens del, fik skibet lov at passere ubindret. Handels- og Søfartsmuseet.



rer, heriblandt en del jernkakkellovne, mens skibene fra vestkysten havde en ladning fisk om bord.

Udgangspunktet for denne del af sejladsen var hyppigt hjembyen i hertugdømmerne, og navnlig Flensborgskibene havde som et ekstra supplement en portion brændevin med til nordmændene. Nogle skibe deltog dog også i en trekantsejlads, som for østkystbyerne fulgte ruten hertugdømmerne, en baltisk korneksporthavn, Norge, hertugdømmerne, mens det tredje hjørne i vestkysthavnenes mønster var Amsterdam eller Hamburg.

Ærøskipperne havde et noget afvigende sejladsmønster, idet de ofte indtog den nordgående ladning i en dansk havn, hvor der findes vidnesbyrd om, at de blev set på som uvelkomne konkurrenter af de lokale skippere.



Adskillige af skibene nåede flere returrejser i løbet af et år. Flensborgjagten *Maria* på 20 kml. var således i Moss fra 11. april til 7. maj, i Drammen fra 27. juni til 23. juli og igen fra 24. september til 17. oktober. Den havde dermed sejsæsonen fuldt optaget med disse tre returrejser.

Næsten lige så vigtig som Norgessejladsen var forbindelsen til monarkiets hovedstad. Ikke mindre end 742 gange i løbet af 1787 anløb et skib fra hertugdømmerne Københavns havn, men skibene var i gennemsnit mindre end dem, der blev anvendt i Norgesfarten, og sejladsene tog kortere tid. Københavnersejladserne udførtes af 168 Sønderborgskibe, 154 Ærøskibe, 144 fra Slienregionen, 107 fra Flensborg og 66 fra Fehmern som de dominerende. Det var først og fremmest hovedstadens behov for levnedsmidler og brændsel, der skulle dækkes. Fra landbrugsområderne kom der korn, flæsk og mere luksusprægede levnedsmidler, fra kystnære skovområder store mængder brænde, og teglværker ved Flensborg fjord afsendte mursten til de københavnske byggerier. Mange af skibene gik i næsten fast rutefart mellem hjembyen og København. Kappelnjagten *Der junge Tobias* på 10 ½ kml. og med Hieronimus Bruhn som skipper sejlede således fra København den 25. april, den 28. juni den 8 august, den 9. september og den 5. december. Adskillige Østersøbyer fik også besøg af de slesvigholstenske skibe og ikke blot som et led i Middelhavs- og Norgessejladserne. De bevarede konsulatslister fra Königsberg opregner 32 anløb af skibe

Det hektiske leben i inderhavnen i den vigtige franske middelhavshavn Marseille i 1760. Stik efter maleri af J. Vernet. Handels- og Søfartsmuseet.

fra hertugdømmerne med flest af Ærø- og Flensborgskibe, og besøget i Königsberg kunne for disse være et led i en mere kompliceret trampfart. Marstaljagten *Anna Catharina* på 15 kml indledte sejl sæsonen med at sejle til Danzig, passerede på vej derfra Storebælt den 30. april med Kragerø i Norge som mål. Her lå skibet fra den 16. til den 25. maj for derefter at sætte kursen mod Stege. Fra den 6. til den 14. juni var det i Pillau på en returrejse fra Ærø og ankom på sin næste sejlads den 28. juli til Königsberg fra Rostock, hvortil rejsen igen gik tre dage senere. Den 20. august passeredes Storebælt på vej fra Wismar til Tønsberg, hvor skibet opholdt sig fra den 1. til den 4. september for så atter at passere Storebælt i sydgående retning den 9. september med Marstal som mål.

Den kystnære fart

Som et sidste element i sejladserne må så endelig nævnes de helt korte sejlads. Her spillede de to nærliggende storbyer Hamburg og Lübeck en vigtig rolle. Til Hamburg ankom der omkring 300 skibe under dansk flag i 1787 og blandt disse var de to tredjedele såkaldt "kleine Schiffe", dvs. "Schmacken, Tjalken und Sniggen" fra den jyske vestkyst og hertugdømmerne med levnedsmidler, huder, jydspotter og brænde.⁴

Konsulatslisterne fra Lübeck viser 81 anløb af skibe fra hertugdømmerne, hvoraf halvdelen er returrejser fra og til en slesvigholstensk havn. De øvrige er næsten alle forbundet med sejlads til nærliggende havne på den tyske Østersøkyst eller til den øvrige del af monarkiet.

Den kystnære fart er i databasen også registreret i form af sejlads gennem den i 1784 åbnede slesvigholstenske kanal, der forbandt Kielerbugten med Eideren ved Rendsborg og derfra muliggjorde sejlads til Nordsøen. Den blev i 1787 benyttet af 364 skibe fra hertugdømmerne. De hyppigste bestemmelsessteder var de nærmeste kystbyer, men der var også en del skibe med forsyninger til garnisonen i Rendsborg og andre, der bragte østslesvigske og -holstenske varer til Hamburg.

Baggrund

Når den slesvigholstenske skibsfart kunne nå et så betydeligt omfang, skyldes det til dels faktorer, der var gældende for hele monarkiet. Neutralitetspolitikken og åbningen af Middelhavet som følge af traktater med de nordafrikanske søøverstater var en væsentlig årsag til, at de mange store skibe kunne sejle i denne del af verden. Men der må også have været en særlig foretagerånd til stede, som gjorde, at denne mulighed blev udnyttet i højere grad end i den danske provins. Det er nok lettest at give en forklaring for Altonas vedkommende. Her var der udenlandske midler involveret. Hamburgs købmænd, der ikke havde den samme politiske

⁴ Det er lidt vanskeligere at indplacere skibene i Hamburgfarten i den samme ramme, som er anvendt ved de øvrige havne, fordi oplysningerne i Hamburgs Contentbuch (Staatsarchiv Hamburg, Admiralitäts-Kollegium F12 Bd 10) kun angiver et skippernavn, samt hvorfra skibet er ankommet og en opremsning af ladingen. Det vides derfor ikke, om de skibe, der ikke har kunnet genfindes i databasen, er på 5 kml. eller mere, og i nogle tilfælde er det også usikkert, om de har hjemsted i hertugdømmerne.

beskyttelse til at kunne udsende egne ekspeditioner til Middelhavet, finansierede en del af rederivirksomheden i Altona, og i krigsperioder blev der også overflyttet hollandsk tonnage til byen for at nyde godt af det neutrale danske flag. Mere overraskende er det, at købmænd og redere i Flensborg og Åbenrå og i et vist omfang i Nordborg og Eckernförde kunne rejse midler til langdistancesejlads.

De mindre skibe nød godt af den frie adgang til de norske og danske havne. Den førte merkantilistiske politik lagde meget vægt på, at monarkiets forskellige dele skulle supplere hinanden, og for driftige småskippere gav det mulighed for mange fragter, når f.eks. kornmonopolet på det søndenfjeldske Norge og det norske monopol på at forsyne Danmark og hertugdømmerne med jern skulle udnyttes. Her viste ikke mindst Ærøskipperne deres foretagsomhed. De nøjedes ikke blot med at fragte den ærøske overskudsproduktion til Norge. De var tillige kunder i adskillige andre af monarkiets havne.

Frem til katastrofen i 1807 kunne hertugdømmerne på denne måde fremvise en handelsflåde, hvis størrelse efter samtidige forhold var ganske imponerende.

Christian Lemée

Grønnegaard, byens gamle havn

Christian 4.s skibe fundet på Christianshavn

Artiklens indhold og tema udspringer af resultaterne fra de omfattende arkæologiske udgravninger, som blev foretaget på Christianshavn i 1996 og 1997, hvor der på den forhenværende B&W-grund ved Christianskirken blev udgravet resterne af maritime anlæg, som kunne dateres tilbage til 1600-tallet og frem til nutiden.¹ Ved at kombinere de arkæologiske fund med det historiske kildemateriale er det muligt at danne et billede af, hvordan Grønnegaard Havn er blevet udbygget gennem næsten 400 år, og hvilken rolle havnen spillede for Københavns og Christianshavns maritime aktiviteter. Som en stor overraskelse gemte den opfyldte havn på otte skibsvrag (fig. 1), hvoraf flere indgik i havnebyggeriet, som det vil fremgå af artiklen. Udgravningen og den omhyggelig dokumentation af disse vrage har desuden fremskaffet et unikt arkæologisk kildemateriale som kan anvendes til et nærstudie af skibsbyggeriets metoder som de anvendtes på de nordeuropæiske skibsværfter i renæssancen.²

Naturhavnen Grønnegaard

Lokaliteten, hvor de arkæologiske udgravninger fandt sted, er navngivet efter den sidste aktive ejer, Burmeister og Wain, som drev en skibsmotorfabrik på stedet. For at modvirke en eventuel forvirring, må det nævnes, at alle de vragefund som omtales i teksten er ligeledes navngivet efter stedets sidste ejer. Derfor betegnes vrage B&W 1, B&W 2, B&W 3 og så fremdeles, i den rækkefølge som de er fremgravede; de er altså ikke bygget på B&W-værfterne.

Indtil 1955, hvor den sidste opfyldning af havneområdet fandt sted før opførelsen af de karakteristiske B&W-haller, fandtes på grunden en havn, Grønnegaard Havn, hvis betydning er gået i glemmebogen. Grønnegaard Havn optræder første gang i arkiverne i 1556, hvor naturhavnen "Grønegardzs haffn her for wor kiøbsted Kiøpnnehaffn". bliver givet af Christian 3. til Københavns borgere som vinterhavn for byens handelsskibe.³ Diverse fartøjer må efterhånden have fyldt godt op i kanalerne omkring slottet, og ved at give havnen til byen og dens borger fik kongen "ryddet op" i kanalerne, og skabt plads til flåden skibe. Der var med gavebrevet

¹ Lemée, 1997

² Forfatteren arbejder på en Ph.D.-afhandling, hvis sigte er at belyse kravelbyggeriets skibstekniske og arkitektoniske metoder i Nordeuropa mellem 1550 og 1650

³ Københavns

Diplomatarium, bd. 1, p. 428

mere tale om et påbud end en egentlig gave til byen. Endvidere var der indført en klausul om, at havnen måtte benyttes af flåden såfremt behovet skulle melde sig.

Dette forhold gjorde sig gældende da Grønnegaard Havn igen omtales i 1609, hvor en voldsom vinterstorm hærgede byen den 27. december: "derefter blæste saa stor en Storm, at Hans Majestæts Flaade gik løs, og de Skibe, som udi Grønnegaard havde deres Vinterleje, dreve en Part hid og did, saa mange led Skade derover".⁴ Begivenheden må have antaget dramatiske dimensioner siden den blev nedskrevet for eftertiden.

Den giver en oplysning, som kan forklare tilstedeværelsen af enkelte af de otte skibsvrag, som blev udgravet i det forhenværende havneområdets yderkanter. B&W 3 og B&W 4 blev fundet liggende, hvor den daværende strandkant befandt sig før grunden blev opfyldt. B&W 3 er dendrokronologisk dateret til at være bygget ca. 1606, og de få bevarede vragdele så ikke ud til at være hverken gamle eller særlig slidte, da det klinkbygget fartøj gik ned. B&W 4, et kraelbygget skib af bojert- eller smakketyper, dateret til ca. 1585, kan også, i kraft af dets umotiveret placering i fundkomplekset, være gået ned under vinterstormen i 1609. Det har været lidt under 25 år gammelt, da det led skade og blev opgivet. Skibstræets karakter tyder derpå: det er ikke synderligt slidt, og bærer ikke udpræget tegn på reparationer, altså er der ikke tale om et udtjent fartøj, snarere om et forlis.

I starten af 1600-tallet projekteredes den nye bydel Christianshavn. I januar 1618 gik arbejdet i gang, de første fundamenter blev lagt og begyndelsen til broen mellem de to byer blev anlagt over isen.⁵ I 1619 var anlæggelsen af den nye by kommet så langt, at Christian 4. forsøgte at lokke indbyggere til med bl.a. skattefrihed,⁶ og i 1625 var arbejdet fuldført, Christianshavn stod færdig, dog uden nævneværdig bebyggelse. Grønnegaard Havn var fysisk en del af Christianshavn, men tilhørte dog retsligt stadig København.

Københavns første private skibsværft

I 1624 overtog den skotske skibsbygmester David Balfour grunden ved nuværende Strandgade 4b og 6 fra den hollandske ingeniør Johan Semp, som havde planlagt Christianshavn. Grunden må have været en af de mest attraktive på Christianshavn, da den lå umiddelbart over for Grønnegaard Havn. David Balfour anlagde foran grunden et skibsværft, hvor han byggede koffardiskibe, men også skibe til Christian 4.s orlogsflåde, bl.a. *Oldenburg* (1626/28), *To Løver* (1630/31) og *Tre Løver* (1630/31). Han havde indprælet et område som må have grænset ned til vandet, og denne landindvinding førte til tvistigheder omkring havnens tilhørsforhold. Vi må huske på at havnen var en ikke ubetydelig indtægtsgivende

4 Nielsen, O., 1879, bd. III, p. 237, note 4: K.L. Wolfs diarium s. 569

5 Gamrath, p. 25, note 14: H. Rørdam: Monumenta Historiæ Danicæ II (1875) p. 718

6 Kjøbenhavns Diplomatarium, bd. 1, p. 593

7 Klem, K.: Agent Andreas Bjørn, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1968, p.10, note 6

8 Probst, 1994

9 Morten Gøthche, upubliceret NMU rapport

10 Det er en almindelig antagelse blandt historikere at forbinde "tvende, som gjorde den første Rejse til Ostindien", med kongens egne skibe *David* og *Elefanten*, som skulle være blevet sænket ved Skt. Annæ for at danne fundamentet til to blokhuse, men dette er ikke absolut bevist

virksomhed, hvor skibe kunne anløbe værftet og blive kølhalet, derudover kunne der overvintres i sikkerhed. Stridsspørgsmålet om rettigheden over Grønnegaard Havn stod stadig åbent i 1635, for i kgl. brev af 4. maj siges det, at Balfour "have længere udpælet end hans Brev om formelder, og indtaget Strangaden, som Afridsene udviser at skulle være fri, som erfares af de Huse, som bygget er, og den Agevej, som går de Huse forbi".⁷

I forbindelse med etableringen af skibsværftet må der have været anlagt en skibsbro, og her kan de arkæologiske skibsfund igen inddrages. To af de største udgravede skibe, B&W 1 og B&W 2 blev fundet liggende skrog mod skrog, parallelle med havnens dybdekurve, det betyder, at de blev sænket eller grundsat ved overgangen mellem grundt og dybt vand, netop hvor en fast installation var nødvendig. Derefter byggedes ét bolværk op ad B&W 1 og ét langs med begge skibenes stævne som pegede ud mod Strømmen - som havneløbet kaldtes dengang. Vi må ud fra bolværkets datering antage, at disse to skibe blev nedsænket i den tid hvor David Balfour anlagde sit skibsværft, og at de har tjent som fundament til en skibsbro. Om de også har udgjort fundamentet for en fast bradbænk er ikke bevist, da området var stærkt forstyrret, og der blev ikke fundet påviselige forankringer for gangspil som kunne dateres til netop Balfours tid. Men det ville være logisk at slutte, at Balfour på stedet har foretaget skibsvedligeholdelse udover nybyggeri.

At genanvende udtjente skibe i forbindelse med anlæggelse af havnefaciliteter er ikke usædvanligt. Tre Kroner-fortet blev bygget over sænkede skibe, men der kendes andre ældre eksempler. I 1989 blev der i Helsingør havn fundet resterne af Frederik 2.s orlogsskib *Gideon* (bygget 1584), beskrevet som datidens hurtigste sejler.⁸ Det blev sænket i 1617 som fundament til en planlagt havnemole i Helsingør, sammen med søsterskibet *Josaphat* (bygget 1586), som sænkedes 1619. Et andet fund er gjort i Havnegade i København, hvor Gammelholm lå. Her blev der i 1996 udgravet resterne af et klinkbygget skib, genanvendt som materialer i en havnekaj for Bremerholm.⁹ Udover de arkæologiske vidnesbyrd findes der i arkivalierne også omtalt sænket skibe som fx, når Christian 4. noterede i sin skrivekalender i februar 1624: "Udi Havnen for Kjøbenhavn bleve sjunkede adskillige store Skibe og tvende Bolværker der paa bygte. Iblandt de Skibe, som bleve sjunkede, var der tvende, som gjorde den første Rejse til Ostindien".¹⁰ Hvor mange skibe som blev sænket, meddelte kongen ikke, men det må have været et stort antal siden begivenheden blev nedskrevet.

Efter David Balfours død i 1634 overgik driften af Grønnegaard Havn til Københavns skipperlaug, som fik tilladelse til at udføre skibsvedligeholdelse på stedet. I 1634 nævnes en række anlæg i Grønnegaard Havn, hvor der i forbindelse med oprettelsen af Københavns skipperlaug 22. december samme år, står at læse i

laugskråens § 9: "item Skibe at bygge, Byens Havn saa og Grønnegaard - Byens gamle Havn - samt Lægter og Bradbænke her for Staden kan holdes vedlige"¹¹, og i § 19 gentages: "er dem bevilget sammesteds ved Grønnegaard at maa ordinere sig en Lægter (pram) og Bradbænk (kølhaling)"¹². At der udover vedligeholdelse af skibene også foregik nybyggeri synes at fremgå af vedtægten, som også oplyser at skipperlauget har rettighederne til driften af havnen, § 19: "som alle Skibe og Skuder, som her for Byen ligger Vinterleje, endeligen fornævnte 10 aar skal være tilholdende for en billig Betaling til Lavet at søge".

På det berømte kobberstik "Hafnia Metropolis et portus celeberrimus daniae", dateret 1611 og udført af kobberstikkeren Jan Dirchs efter et oliemaleri fremstillet i 1607 af hollænderen Jan van Wijk, ses at der på Gammelholm har befundet sig en bradbænk til kølhaling af orlogsskibene. Kølhaling var datidens måde at vedligeholde skibenes bund på, da det ikke var muligt at tage så store skibe på land. En anden metode brugt til kølhaling var at benytte en lægter, en form for pram, eller et andet stort fartøj, som ved sin vægt kunne holde det kølhalede skib nede. Sådant en situation ses også afbildet på stikket. Her foregår køhalingen over for Københavns slot, netop ved Grønnegaard Havn (fig. 2), hvor et større skib er krænget over et andet fartøj, og i vandet ligger en flåde hvorfra vedligeholdelse af bunden udføres af fire personer.

Grønnegaard udvides

Det må antages, at der efter David Balfours død også forekom skibsbygningsaktiviteter på det værft, som han anlagde på stedet; selv om opførelsen af nybygninger ikke er dokumenteret, førend 1670'erne, hvor Jonas Trellund havde gjort et mislykkede forsøg på at etablere et skibsbyggeri.¹³ I 1743 købte den driftige købmand Andreas Bjørn grunden efter Oluf Lange, og drev skibsbygningsaktiviteter på stedet. I 1748 solgte han grunden videre til Vestindisk-Guineisk Compagnie, som byggede skibe på stedet. I Andreas Bjørns skøde til Vestindisk-Guineisk Compagnie af 16. juni 1749 omtales en bedding til skibsbyggeri: "Een mig tilhørende Plads og Eigendom med derpaa staaende Kran, Beding, Huuse, Indhegninger".¹⁴ Om beddingen er bygget over David Balfours gamle bedding vides ikke med sikkerhed, men en enkelt funderingspæl er dendrokronologisk dateret til 1619,¹⁵ og kan meget vel tilhøre bankestokken, hvor Balfour byggede orlogsskibe til Christian 4. Andreas Bjørn iværksatte store arbejder ved sin overtagelse af grunden, hvor han lod en bedding anlægge, og fik 20 års skattefrihed på grunden, "fra den Tiid af, at Haunen er bleven opmudret, Cranen, Bolværkerne og de øvrige Bygninger opbyggt og istandsat".¹⁶ Her har vi oplysninger, som kan sammenkobles med

den byggebedding, som blev udgravet af Københavns Bymuseum.¹⁷ Dens tidligste fase er dendrokronologisk dateret til 1744/45, og dermed kan det fastlægges, at den blev anlagt mens Andreas Bjørn ejede grunden. Senere udbyggedes beddingen i 1770, hvor der blev anlagt et nyt underlag.¹⁸ Hvad bolværket angår, synes det at være blevet udbygget omkring midten af 1700-tallet, hvor et stort skib - B&W 5 - blev nedsat på stedet (fig. 3), og en ny bolværkslinie blev nedrammet langs dets side. I skibets skrog lagdes fundamentet til en ny kran, og funderingspæle for gangspil blev rammet ned i B&W 1.¹⁹ Disse store foranstaltninger i udbygningen af havnen fandt alle sted i 1748, som påvist af de dendrokronologiske dateringer.²⁰ Når skibsbroen blev udvidet, må det ses som en konsekvens af de daværende strømforhold i havnen, som må have medført en kraftig sedimentation ved den første skibsbro - som forklarer hvorfor "Haunen er bleven opmudret" - og forhindret skibene i at lægge helt ind. Langs bolværket må der ikke have været dybt nok mere, og problemet blev løst ved at udvide mod dybet. Et udateret kort over Vestindisk-Guineisk Compagnies havn i Grønnegaard viser forholdene efter udbygningen (fig. 4). Bradbænken, gangspillene på skibsbroen og beddingen fremstår tydeligt, og er i overensstemmelse med de arkæologiske fund. Overraskelsen var, hvad kortet ikke viste: at der under skibsbroen fandtes tre store ophuggede skibe. I 1759, da grunden ejedes af forretningsmanden J. F. Wever, udbyggedes skibsbroen endnu engang, den blev forlænget ud i retning mod havneløbet. Ved denne lejlighed blev der sandsynligvis genanvendt endnu et skib, B&W 6, hvis rester fandtes i opfyldet.

Grønnegaard sløjfes

Efter forskellige ejere, som forsøgte sig med skibsbyggeri, overtog Burmeister & Wain grunden i 1928 og frem til 1987. I 1955 blev havnebassinet i Grønnegaard opfyldt og på det indvundne område opførtes de karakteristiske B&W-haller, som blev nedrevet i starten af 1990'erne. Herefter stod grunden øde hen nogle år, førend den bebyggedes i 1997. Før igangsætningen af byggeriet foretog Københavns Bymuseum arkæologiske forundersøgelser, og i forbindelse med optagningen af to ukendte olietanke blev en agterstævn opgravet. Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser blev tilkaldt, og det blev startskuddet til de største skibsarkæologiske udgravninger, der er foretaget i København. Mellem juni 1996 og april 1997 udgravedes resterne af otte skibe, hvoraf seks kunne bestemmes til at stamme fra Christian 4.s tid og henføres til Grønnegaard Havns tidligste anlæggelsesperiode. Skibsfundene er af stor betydning, da de er de eneste veldokumenterede levn fra en hidtil sparsomt belyst periode i dansk skibsbygningshistorie.

11 Hassø, A.G., Københavns Skipperlav, 1934, p. 14

12 Hassø, p. 18

13 Klem, 1968, p. 15

14 Landsarkivet for Sjælland m.m., Københavns Bytings Skødeprotokoller 16/6 1749

15 Daly, A.: Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser, rapport nr. 1 1997, p. 10

16 Rigsarkivet: Danske Kancelli, Konzept til Sjællandske åbne breve 11/10 1743, nr. 322

17 KBM 1496 Grønnegaard Havn, Beretning for udgravningerne på den tidligere B&W-grund på Christianshavn

18 Daly, 1997

19 Lemée, 1997

20 Daly, 1997

Adskillige store skibsfund

B&W 1 er et kravelbygget handelsskib af hollandsk oprindelse, oprindeligt ca. 18,5 meter langt. De dendrokronologiske undersøgelser peger på, at det er bygget i 1584 og ombygget ca. 1608, hvor det blev forlænget med 7,7 meter. Teknisk set er ombygningen foretaget ved, at det oversavede skibsskrog er blevet trukket fra hinanden og fæstnet til en ny køl. Derefter blev der lagt bundstokke over kølen i "hullet" og de to skrogdele fik påsat ét ekstra lag bordplanker af egetræ udover det oprindelige enkelte lag bordplanker. Det udgravede skibsvrag har således to lag egetræsplanker i for- og agterskibet, hvor det midtskibs kun har ét lag. Typen er kendt i Holland som Verlanger, altså en "forlænger". Skibet har efter ombygningen kunne forveksles med en fløjte, og det er forfatterens endnu ikke officielt fremlagte teori, at fløjteypen kunne udspringe af netop Verlangeren, da de to skibstypers indbyrdes størrelsesforhold, især forhold længde/bredde er beslægtede. B&W 1 bærer spor af ophugning før det forsætligt, i første halvdel af 1600-tallet, blev sænket og har tjent som fundament for en skibsbro. I vraget fandtes desuden fire kraftige egetræsstolper, drevet ned igennem skibets bund. Disse har udgjort fundamentet til to af bradbænkens spil, dateret til 1748.

B&W 2 er et ca. 32 meter langt kravelbygget fartøj af hollandsk oprindelse, dendrokronologisk dateret til at være bygget omkring 1606. Der er brugt meget kraftigt tømmer, som tyder på at det eventuelt har skullet benyttes som orlogsskib, dvs. til krigsførelse. Byggemetoden er den såkaldte skal-baserede, hvor bordplankerne holdes sammen ved hjælp af klamper under byggeriet. Når bunden og kimningen er bygget op, indsættes bundstokke, knæ og oplængere, og skibet bygges videre - altså det modsatte af moderne træskibsbyggeri, hvor spanteskelettet bliver rejst, før skibet bliver planket op. Det er ombygget før 1622, hvor det fik påsat et ekstra lag 8 cm tykke egeplanker samt en forhudning af fyrretræ. Denne har tjent som en beskyttelse af egetræet imod angreb af pæleorm. Imellem de forskellige planker er der fundet et tykt lag tjærefilt, fremstillet af dyrehår iblandet trætjære. Endvidere var kølens agterste kant og en del af agterstævnen beklædt med kobberplader, hvoraf enkelte kobbersøm og dele af kobberpladerne var bevaret. I bunden af fartøjet fandtes ved udgravningen en halv kokosnødde-skal. En snes kanonkugler, musketkugler og en sammenrullet 3 meter lang blyplade blev også optaget. Bortset fra disse sparsomme fund er der ikke fundet nævneværdigt mange genstande i det oplagte skib. Man må forestille sig, at skibet er blevet grundigt tømt for alt genbrugeligt materiale, før det blev ophugget og ned-sænket samtidigt med B&W 1.

B&W 3 består af vragele fra et klinkbygget fartøj, dendrokronologisk dateret til at være bygget af træ fældet 1606. Skibet har

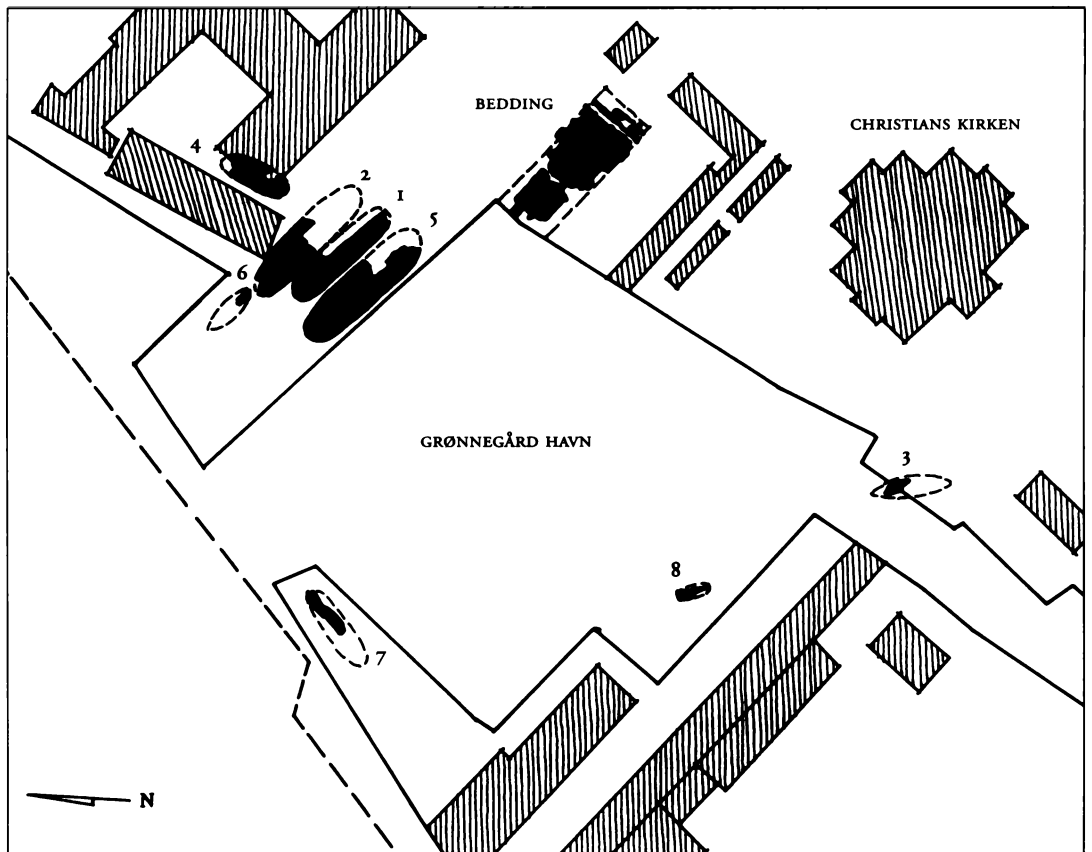


Fig. 1
 Udgravningsplan, visende
 Grønnegaard Havn, ca. 1750,
 med angivelse af placeringen af
 de udgravede skibsvrag
 og beddingen.
 Tegning: Christian Lemée.

ikke indgået i havneanlæggelserne på lokaliteten. I 1700-tallet opførtes en bro og to bolværker over vraget.

B&W 4 er resterne af et ca. 15 meter langt kraelbygget skib af bojert- eller smakketypen, dateret til ca. 1582. Det bevarede skrog viste tegn på en meget rationel og forenklet konstruktion, efter en skal-først koncept, hvor skroget bygges på klamp. Skibets bund var hel flad, typisk for et skib hvis formål er at besejle lavvandede områder som Vadehavet eller flod- og åsystemer.

B&W 5 er dendrokronologisk dateret til at være bygget ca. 1634, og ca. 1644 blev det forstærket med katspor og andet indtømmer, lagt over garneringen. Det har været ca. 35 meter langt, hvoraf 28 meter er bevaret. Det blev sænket parallelt med B&W 1 og 2, i første halvdel af 1700-tallet. Tømmerets karakter tyder på, at det har været et udslidt fartøj som blev sænket. Skroget var blevet repareret mange steder og bar tegn på at være opslidt, det kunne tyde på at det har været et godt skib, siden det holdtes sejlene så længe som muligt. Også dette er bygget efter en hollandsk metode, hvor skroget plankes op før indsætningen af spantetømmeret. I skibets skrog fandtes fundamentet til en krankonstruktion, og skroget lå

tæt op ad det sidste bolværk som byggedes på stedet, omkring 1748.

B&W 6 er vrugdele fra et klinkbygget skib, genanvendt som opfyld i en udbygning af skibsbroen, foretaget efter 1750. Skibet er ikke dateret, men det har et karakteristisk træk: det er oprindeligt bygget med klinklagte planker og er senere beklædt med kravellagte bordplanker. Dette ses af stævnkonstruktionen, som har en dobbelspunding, hvoraf den inderste har aftrapninger til klinklagte bordplanker hvorimod den yderste spunding er glat, som det fremstilles til kravellagte bordplanker.

B&W 7 er resterne af et ca. 20 meter langt skib, dendrokronologisk dateret til 1588. Om det har indgået i havnebyggeriet omkring Grønnegaard Havn kan ikke bestemmes med sikkerhed, det kan også være gået ned på fundstedet. Skibet er usædvanligt, da det har karaktertræk som placerer det i en baskisk byggetradition, hvor skibene bygges efter et skelet-baseret byggekoncept. Tilstedeværelsen af et baskisk fartøj i Københavns havn kunne fx forklares med, at der i 1615 blev opbragt tre baskiske hvalfangerskibe i Nordnorge. Baskerne drev hvalfangst uden kongelige søpas og derfor på et ulovligt grundlag. Skibene blev bragt til København med deres kostbare last af tran. Efter en kort retssag blev ét af fartøjerne frigivet, hvorimod de to andre blev tilbageholdt i landet. Det kunne dreje sig om ét af disse to skibe som senere i 1600-tallet gik ned på bunden af Grønnegaard Havn.

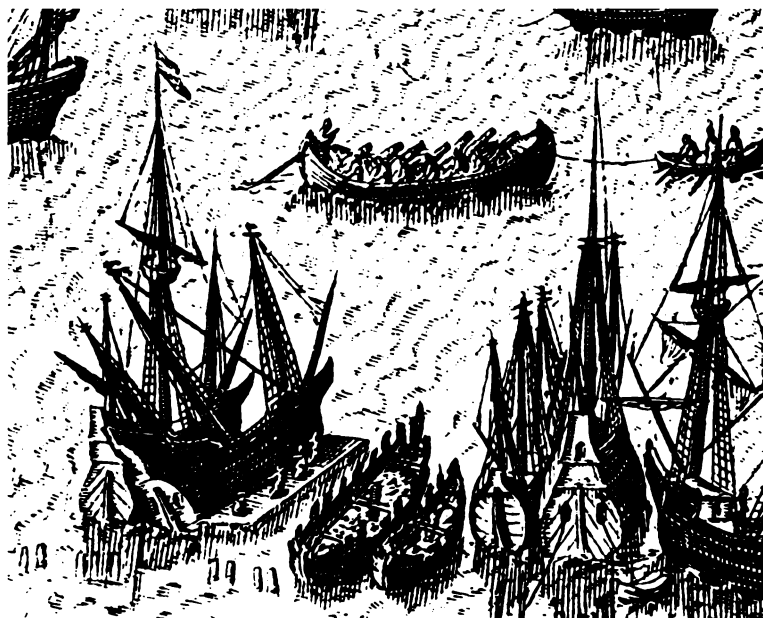
B&W 8 er det mindste af de fundne fartøjer. Det er resterne af en 4,5 meter lang skibsjolle, dateret til ca. 1738. Den er fundet hvor der engang har været en kaj, jollen har været gammel og udtjent da den gik ned. Ingen har i al fald fundet den værdig til at hæve og reparere. Selv om bevaringstilstanden er dårlig, er jollen en lille perle; dens 1600-tals bygningstræk viser nemlig, at byggemetoden for små både har holdt sig igennem århundrederne.

En sænket ostindiefarer

Et af disse skibsfund, B&W 2, udskiller sig fra de andre ved et mærkværdigt løsfund gjort helt nede i bunden ved pumpebrønden: en kokosnøddeskal. Der er tale om en genstand som har befundet sig ombord skibet, og den kan ikke være kommet til senere, da den var dækket af et lag spåner, som stammede fra ophugningen af fartøjets øverste dele. Hvordan kokosnødden er endt der kan ikke påvises med sikkerhed, men vi må antage at skibet har sejlet til tropiske egne hvor kokosnødderne vokser. At skibet har sejlet på troperne bekræftes af skibstekniske detaljer, såsom en forhudning af fyrreplanker, dateret til tiden mellem 1617 og 1628. På denne forhudning fandtes spor efter hundredvis af tætsiddende, nu bortrustede søm. Disse skulle danne en rustskorpe over yderskroget, en beskyttende foranstaltning som var udbredt på de skibe som det

21 Rigsarkivet:
Rentemesterregnskab, fol. 793
& 562

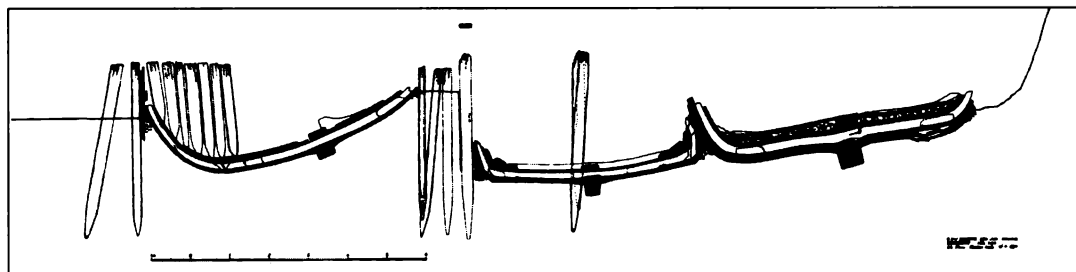
Fig. 2
 Udsnit af kobberstikket
 "Hafnia..." af Jan Dirchs, som
 udover koffardiskibe som ligger
 fortøjret til pæle i Grønnegaard
 Havn også afbilder en kølhaling
 og to ophuggede skibe som
 ligger, nær ved det sted, hvor
 B&W 1 og B&W 2 blev fundet.
 Det Kgl. Bibliotek.



hollandske ostindiske kompagni sendte til Østen. Forhudningen af fyrreplanker, som var blevet ædt op af pæleorm, var lagt over et lag yderplanker af eg dateret til før 1622. De svære egeplankerne var spigret til den oprindelige skrogkonstruktion, dateret til ca. 1606, som dermed angiver skibets omtrentlige byggeår. Mellem de tre lag skrogplanker, var der desuden isat et tykt lag tjærefilt, iblandet knust glas, som også skulle modvirke angreb af pæleorm. På kølens agterende og den nederste del af agterstævnen fandtes en forhudning af kobberplader, hvis funktion har været at beskytte endetræet mod pæleorm. Konklusionen er, at B&W 2 er resterne af et fartøj bygget omkring 1606, som var blevet grundigt forberedt til en længerevarende sejlads til tropiske egne i tiden før 1622, og at det vendte tilbage til Danmark med bl.a. en kokosnød ombord. Er det muligt at identificere B&W 2, ud fra de skibstekniske detaljer og de dendrokronologiske dateringer?

En umiddelbar tolkningsmulighed er, at B&W 2 er vraget af ét af de skibe som udgjorde den første ostindiske flåde. Fem skibe tog afsted i 1618, og i 1622 var fire kommet hjem, *Elefanten*, *David*, *København* og *Den Hollandske Fløjte*, det femte, *Christian*, var gået tabt undervejs.

Arkivoplysninger kan inddrages til at komme en besvarelse nærmere. Før afrejsen blev *Elefanten* og *David* forhudet med fyrreplanker og desuden blev ror og køl beklædt med kobber.²¹ For kompagniets egne skibe findes der regnskaber fra Bremerholm over de materialer, som blev udtaget, bl.a. tusindvis af "Kram-sømb", "Loessesømb" og "Døckeres", som kan være de søm som



blev slået på ydersiden af B&W 2's forhudningsplanker for at beskytte skroget imod pæleorm.²² I slutregnskabet opgøres det samlede antal: "Krambsømb: 52400, Loessesømb: 26300", og "Døckeres: 61400", altså enorme mængder søm, set i det forhold at det ikke drejer sig om nybyggeri. Endvidere nævnes der i samme regnskab, at "første May utog Jenns Munnck en ny Kober Plade". Udover søm, beg, tjære og kobber findes der også et omfattende regnskab, som spænder over tiden mellem 2. januar og 16. oktober 1618, over tømmerleverancer til "dett Ostindiansche Compaigni", som får udleveret kraelplanker, tykke fyrreplanker, master, mm. Alle arkivoplysningerne synes at bekræfte, at det udgravede skibsvrag på B&W-grunden har været en ostindiefarer, da de skibstekniske detaljer er sammenstemmende med de til kompagniet udleverede materialer, men det er ikke muligt at komme nærmere på et navn, blot konstatere at det må være ét af de tre skibe som vendte tilbage fra troperne.

Et nyt indicium angives af en sammenrullet byplade, som blev opdaget i bunden af vraget, hvor pumpehullet engang var. Denne rulle var ejendommelig at finde, da det kunne tænkes, at den vil have været udtaget, når skibet skulle ophugges, da blyet sandsynligvis har udgjort en omsættelig værdi. Kunne den blyrulle tænkes at have været forsætlig skjult i pumpehullet? Her vil ingen lede efter den, da det ikke har været noget tiltrækkende område at befinde sig i eller stikke hænderne ned i! I 1622 fældedes domme over flere bådsmand, anklagede for tyveri af bly og kobber fra kabyssen, mens de havde vagt på skibene *Elefanten* og *David*.²³ Om den fundne blyrulle er det omtalte tyvegods vides ikke, men det forekommer ikke usandsynligt.

Vender man igen blikket mod Christian 4.s meddelelse fra 1624, hvori han omtaler sænkede skibe i København og analyserer den punkt for punkt, kan den måske bidrage til at belyse de arkæologiske fund gjort på B&W-grunden.

"Udi Havnen for Kjøbenhavn"

Hvordan kan dette udsagn forstås? En mulighed er at antage, at det drejer sig om den nuværende toldbod, men det er imidlertid

22 Rigsarkivet: Danske Kancelli B.244a, Sager ang. Det ostindiske Handelskompagni 1617-1648, 1-11 (venligst meddelt og transskriberet af T. Abd-El Dayem)
 23 Kong Christian den Fjerdes egenhændige Breve, bd. 1, 1589-1625, p. 336-337, Kbh. 1969
 24 Der kan føjes et niende fartøj til, en lille jagt fra før 1748, omtalt af Ramsing i Historiske Meddelelser om København, bd. 3, 1911-12, p. 78
 25 Se note 17

Fig. 3

Snit gennem skibsbroen med tre skibe op ad hinanden, fra venstre B&W 5, B&W 1 og B&W 2. Nedsætningen er foretaget i to faser:

Den første består af B&W 1 og B&W 2, sænket vinkelret på det nuværende havneløb, den anden består af en udvidelse, foretaget ved nedsætningen omkring midten af 1700-tallet af B&W 5. Udover opfyldt til skibsbroen har de tre fartøjer udgjort fundamentet til en bradbænk.

Tegning: Christian Lemée.

usandsynligt, idet den endnu ikke var færdiganlagt på det tidspunkt, da kongen skrev sætningen. Udsagnet kunne også henvise til Krabbeløkke Vig, som befandt sig nogenlunde, hvor Nyhavn er i dag og i området nordover. Men som navnet siger, drejer det sig om en vig og ikke en havn. "Udi Havnen for Kjøbenhavn" kunne også betyde "i havnen over for København", og det kan derved være Grønnegaard Havn, købmandshavnen overfor Slotsholmen, som kongen nævner indirekte.

"bleve sjunkede adskillige store Skibe"

Som allerede nævnt i indledningen, er der i det forhenværende havnebassin i alt udgravet otte fartøjer,²⁴ hvoraf resterne er mellem 4,5 og 28 meter lange. Tilsammen udgør de ca. 120 tons skibstømmer. Da man i Danmark ikke har mange arkæologiske fund, som kan dokumentere skibsbyggeriet i 1500- og 1600-tallet, repræsenterer fundene en arkæologisk guldgrube. Fire af skibene, B&W 1, 2, 5 og 6 er blevet bevidst genanvendt som fundament til opfyldning af det lavvandede område omkring Grønnegaard Havn. Det kunne tydeligt ses, at B&W 1, 2 og 5 havde været ophugget, før deres nedsætning på stedet. Alle plankerne over vandlinien var blevet udtaget, og på toppen af oplængerne sås spor af øksehug, hvor oplængerne havde været hugget over. Efter ophugningen er skibene blevet fyldt op med diverse materialer, hovedsagelig byggeaffald, som kan stamme fra det middelalderlige København. Der fandtes udover brændte teglsten, murbrokker og munkesten, også husholdningsaffald såsom ituslået keramik, dyreknogler, kridtpiber og andet, som var blevet smidt ned i skibene.

"Tvende bolværk derpaa bygte"

Københavns Bymuseum har udgravet flere bolværker i den gamle Grønnegaard Havn.²⁵ De kan dateres tilbage til de forskellige faser i havnens etablering og udbygning. I forbindelse med B&W 1 og 2 blev der udgravet rester af et sammenhængende 30 meter langt bolværk. Det havde et forløb parallelt med B&W 1's bagbord side ud mod det gamle havnebassin, og var i tæt kontakt med skibets bordplanker. Ved skibets forstævn, ud mod selve havnen, dannede bolværket et hjørne, og var vinkelret i forhold til skibene. B&W 2's agterstævn var i kontakt med resterne af dette ca. 20 meter lange bolværk. Begge bolværkslinier ser ud til at være anlagt nogenlunde samtidig. Enkelte pæle er blevet dendrokronologisk dateret til at stamme fra træer fældet mellem 1583 og 1688. Det kunne tyde på, at "tvende Bolværk derpaa bygde" her kunne tolkes som værende bolværksforløbet udgravet ved skibene. De forskellige resultater, som de dendrokronologiske undersøgelser giver, kan repræsentere bolværkets reparationsfaser.

"tvende som gjorde den første Rejse til Ostindien"

Denne korte sætning er meget værdifuld, da den fortæller os om skæbnen for nogle af de store skibe, og kan være afgørende i en mulig identifikation af de fundne vrage. De to skibe, som Christian 4. her refererer til, må utvivlsomt være to af de i alt fem skibe, som deltog i den første danske rejse til Ceylon fra 1618 til 1623 ledet af Ove Gjeddes. Ekspeditionen førte til grundlæggelsen af handelskolonien Tranquebar, som forblev i dansk besiddelse indtil den blev solgt til England i 1845. Den danske ostindiske handel blev grundlagt i 1616 med etableringen af et dansk ostindisk kompagni, inspireret af den hollandske model. Vedtægterne for kompagniet var kopieret næsten ordret efter vedtægterne for det hollandske ostindiske kompagni. Ekspeditionen bestod af i alt fem skibe: *Christian* og *København*, som var udrustet af det nystartede Ostindiske Compagni, *David* og *Elefanten*, som var udrustet af kongen selv, samt et proviantskib *Den Hollandske Fløjte*. Flåden afgik fra København den 29. november 1618, hvor Christian 4. noterede i sin skrivekalender: "I Dag sejlede vor indianske Flaade under Ove Giedde ud af Sundet. Den almægtige Gud give denem Lykke!" Den 16. maj 1620, efter 535 dages rejse, nåede den første ostindiske ekspeditionsflåde endelig til Ceylon, efter en lang og dramatisk rejse, hvorunder over 300 mand af besætningen var omkommet. Bortset fra etableringen af en dansk handelsstation på Coromandelkysten, kan ekspeditionen ikke betegnes som nogen økonomisk succes.

Blandt skibene udgravet på B&W-grunden er der kun ét, som kan have været i Ostindien, nemlig B&W 2, eftersom de syv andre fartøjer ikke bar tegn på, at de havde været udsat for sejlads i varme farvande eller var blevet forberedt til det samme, som det fremgår af arkivaliernes oplysninger. B&W 2's skibstekniske detaljer tyder på, at dette skib har været i troperne. Det dobbelte lag egetræsplanker, fyrretræsforhudningen med spor efter pæleormangreb og især kokosnøddeskallen er et uomtvisteligt bevis derpå. "Tvende, som gjorde den første Rejse til OstIndien", kan derfor kun dreje sig om enten *Christian*, *København*, *David* eller *Elefanten*, da man ved fra Ove Gjeddes rejseberetning, at *Den Hollandske Fløjte* vendte hjem allerede ved De Kanariske Øer. Kunne det tænkes, at kongen nævner de to skibe, som han selv finansierede?²⁶ Detektivarbejdet kan fortsætte ved at studere de forskellige fartøjer, som vi har beretninger om, og benytte udelukkelsesmetoden. *Christian* kan allerede udelukkes, da det gik ned i Trincomaleebugten på Ceylon. Admiralskibet *Elefanten* sejlede hjem i februar 1621, med en beskeden ladning peber og noget ibenholt fra Ceylon. Det ankom til København den 4. marts 1622, *David* i april samme år. Den 27. august 1622 ankom *København* til hovedstaden, og her forsvinder de spor vi har at gå efter, da skibe-

ne ikke omtales ved navn derefter. Det eneste vi med sikkerhed kan konkludere ifølge Christian 4.s meddelelse er, at to skibe fra den første rejse blev sænket i Københavns havn. Om det er i Grønnegaard, eller ved Skt. Annæ, findes der ingen præcise oplysninger om.

Arbejdet med at finde navnet på B&W 2 synes her ikke at kunne komme videre, men *Elefanten* er det nærmeste vi kommer svaret. Dette skib var oprindeligt bygget i Holland, og blev senere indkøbt af den svenske flåde i 1609. Under Kalmarkrigen blev det erobret og indlemmet i den danske flåde i 1611. På dette tidspunkt hed det *Mjølkepigan* eller *Hollands Mjølkepigan*.²⁷ Efter indlemningen i flåden skiftede det navn til *Malkepigen*, for til sidst at blive navngivet *Elefanten* før afrejsen til Indien, hvor det blev flådens admiralskib. Før afrejsen i 1618 blev underskroget forhudet, der blev brugt 500 tønder fæhår, der blev tjæret og lagt under en yderhud af fyr, og ror og køl blev beklædt med kobber. Alle disse oplysninger passer med iagttagelserne gjort på B&W 2. Man må forestille sig, at de hjemvendte fartøjer har været i en elendig forfatning efter så mange måneder på søen i varme farvande, hvor pæleormene, udover vejret og de ukendte farvande, har været skibenes værste fjender. Disse små bløddyr er i stand til at gnave sig igennem enorme mængder træ. Skibene har ikke været værdige til en større og bekostelig hovedreparation og er derfor opgivet. Heldigvis er de blevet genbrugt til havnebyggeri og er derved overleverede.

Men er det så *Elefanten*, som er fundet på B&W-grunden? Og hvilket skib er så B&W 1, som blev sænket samtidigt med B&W 2? Ifald "de tvende som gjorde den første rejse" ikke er *Elefanten* og *David*, som hidtil antaget, men *Elefanten* og et andet af flådens skibe, er der kun én mulighed tilbage, *Den Hollandske Fløjte*. B&W 1 er ikke typisk en fløjte, men vil fremtræde som samme: et langt skrog med rundt agterende, med et bredde/længde-forhold på ca. 1:4. Nøgternt betragtet kan skibet ikke have været hele vejen til Ostindien, men det har deltaget i ekspeditionen, og således været et af de fem skibe, "som gjorde den første rejse."

Diskussion

Tolkningen af resterne af vrage B&W 1 og B&W 2 giver anledning til at rejse en diskussion om dateringen af Jan Dirchs kobberstik "Hafnia...", som hidtil er blevet hensat til 1611. Der synes at kunne drages tvivl, om det er den rigtige datering. Som det første argument for en revision af dateringen kan det ses, at i højre hjørne af stikket har kunstneren sat en dato ved siden af sine initialer. De to første tal står tydeligt at læse som 1 og 6, men de to sidste står ikke så tydeligt frem. Dette har givet anledning til forskellige dateringer, hvoraf de mest udbredte er 1611 eller 1617. Men når man studerer datidens tal, findes der sommetider totaler skrevet

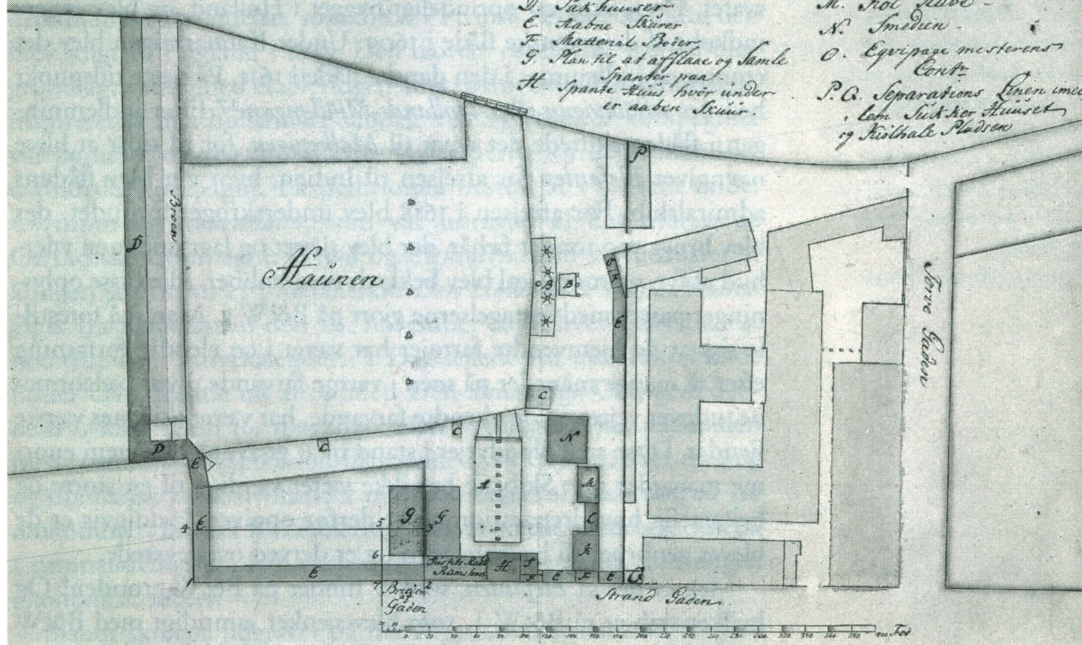
²⁶ Se note 10

²⁷ Lybeck, O. m.fl., Svenska Flottans Historia, Malmö 1942

Teigning over det Kongelige Octroyerede Vestindiske Compagniets Havn og Skib.
byggeri Nær paa Christianshavn.

Explication

- | | |
|---|---|
| A. Bedingen eller Bænkstøtten. | J. Havn hvor Tomer skæretes
boer i. |
| B. Brædens eller Kisthals Plads
med spil, Skov og ists skatte. | K. Havn som Smiden boer i. |
| C. Læbe Skuder. | L. Dreyer Værksted. |
| D. Pak huuser. | M. Skol Havn. |
| E. Sæbne Kiver. | N. Smiden. |
| F. Nationalt Høved. | O. Egerpape mesters
Centz. |
| G. Plads til at afflaas og samle
frakter paa. | P. Q. Separations Linen imod
den Sidske Havn
og Kisthals Pladsen. |
| H. Spante Havn hvor under
er næben Havn. | |



som z'er, og det er hvad de to sidste tal i datoen også kan læses som. Såfremt vi vender tilbage til det område på stikket som afbilder Grønnegaard Havn, optræder der tydeligt et kølhalet fartøj, på hvis styrbord side, som er ude af vandet, ligger en flåde hvorfra der bliver arbejdet på skroget. Til højre for flåden, findes afbildet en usædvanlig scene: to fartøjer uden master, som desuden ser ud, som om de er afrevne, dvs. at en del af det øverste skrog er borttaget. Man aner nogle tværbjælker og lodretstående stolper, som kunne tolkes som mastestumper eller pumpestammer. Hvorfor har kunstneren ikke afbildet en "perfekt" flåde af nye skibe, som kunne afspejle kongens storhed og magtstatus? Hvorfor vise gamle udtjente skibe? Såfremt vi inddrager det arkæologiske materiale i revurderingen af datoen, vil det være muligt at rokke ved denne, ud fra flere argumenter:

For det første stedet. De to afbildede, ophuggede skibe ligger i området hvor B&W 1 og B&W 2 blev udgravede. Det er muligt at argumentere for, at skibene er længere ude i Strømmen end de fundne vrage, men det kan skyldes den kunstneriske frihed, hvor

Fig. 4
Dette kort over Vestindisk-Guineisk Kompagnis havn er den eneste detaljerede plan af skibsværftet i Grønnegaard Havn i midten af 1700-tallet. Man ser beddingen: A, antagelig på samme sted hvor David Balfour byggede orlogsskibe, og bradbænken til kølhaling: B. Kortet er enten et projektforslag for udvidelserne eller en opmåling af samme, og må dateres til mellem 1749 og 1760'erne.
Rigsarkivet.

maleren eller kobberstikkeren forkorter perspektivet i forgrunden for at fortætte billedet. Ifølge de dendrokronologiske dateringer kan vi antage, at de to fundne vrage er nedsat omkring 1624, da Balfour anlagde et skibsværft i Strandgade.

For det andet de arkæologiske skibsfund. Såfremt B&W 2, er et af de skibe som deltog i den første ostindiske rejse, kan det identificeres som værende vraget af enten *Elefanten*, *David* eller *København*. Det sidste af disse tre skibe vendte tilbage til København i 1622. De må, efter næsten 3 år på søen, havde set forfærdelige ud i bunden (jf. B&W 2's forhudning af fyrreplanker, som var bogstaveligt talt ædt op af pæleorme), og er af samtiden ikke blevet vurderet egnede til at bruges længere, og derfor blev de ophuggede, som det ses på stikket.

For det tredje funktionen. Situationen, som findes afbildet i umiddelbar nærhed af de to skibe, er kølhaling og vedligeholdelse, denne funktion kan ikke foretages permanent af det fartøj som bliver anvendt som modvægt for det kølhalede skib. Dette kan erstattes af et permanent anlæg, hvor de to afbildede ophuggede skibe egner sig til at blive sænket for at danne grundlaget for en skibsbro og en bradbænk. Det kølhalede skib som afbildes på stikket behøver blot at kølhales til den anden side.

Konklusion

Såfremt B&W 1 og B&W 2 er nedsatte i 1624, og de udgør de to skibe som afbildes på stikket, og de sidste to tal i datoen er fremstillet lidt sjuksket, så må konklusionen være, at Jan Dirchs stik må dateres til 1622 i stedet for 1611. Men lad denne diskussion være åben for fremtiden, intet er absolut påvist, blot udlagt som en arbejdshypotese.

LITTERATUR

- Feldbæk, Ole: *Kolonierne i Asien og Afrika*, Kbh. 1980
Gøbel, Erik: *Den danske besæjling af Vestindien og Guinea 1671-1838*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1991, p. 37-72
Klem, Knud: *Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene*, bd. 1-II., Kbh. 1985
Lebech, Mogens: *Gamle skibe, gamle huse - en bog fra Christianshavn*, Kbh. 1959
Lemée, Christian: *Renessanceskibe på Christianshavn*, Nationalmuseets Arbejdsmark 1997, p. 11-29
Lemée, Christian: *Adskillige Store Skibe*, SKALK 2/99, p. 5-10
Probst Niels: *Christian 4.s flåde*, Kbh. 1996
Probst, Niels, M: *The Introduction of Flushed-Planked Skin in Northern Europe - and the Elsinore Wreck*, C. Westerdahl, ed., *Crossroads in Ancient Shipbuilding. Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Roskilde 1991 (Oxbow Monograph 40, Oxford 1994).

Otto Madsen

Barken *Danmark* af Odense

- fremmede skibe under dansk flag

I

En dag i august 1862 henvendte Mr. Charles Wilson sig til konsul G. F. O'Hara Taaffe i San Francisco, og da de begge trods stedet og de fremmedklingende navne var født i Danmark, var der ingen sprogproblemer. Wilson havde, berettede han, købt et barkskib, som han ikke kunne få indregistreret, fordi han "af patriotiske følelser, skønt langt fra hjemmet", ikke var amerikansk statsborger, og nu bad han om at få det anerkendt som dansk skib. Konsulen efterkom beredvilligt hans ønske og meddelte i brev af 20. august det danske udenrigsministerium, at Wilson havde forevist skibsdokumenter, købebrev, udstedt af den forrige reder ved navn Robinson, og indbetalt tilkøbsafgiften på 140 \$. O'Hara havde derfor forsynet ham med et midlertidigt målebrev, der lød på 102 kommercelæster, og hvori hjemstedet blev angivet som Odense, "Wilson's fødeby".

I Danmark modtog man naturligvis de 140 \$ - over 250 rigsdaler - med begærlighed, men i øvrigt kunne man ikke anerkende skibet som "Dansk Eiendom", før hr. Wilson tog til Danmark og erhvervede borgerskab. Indtil da kunne det ikke optages i det (strengt taget ikke-eksisterende) danske skibsregister. Skønt denne beslutning afgik 8. december 1862, bad konsulen først i et svarbrev af 3. juni 1864 om dispensation. "Hvis ministeriet borttager det danske flag, er hr. Wilson pekuniært ruineret, da han som dansk ej kan erholde andet flag", hedder det meget fornuftigt, hvorimod man vel med nogen skepsis læser, at Wilson havde ønsket foreløbig at føre "barkskibet *Danmark* under dansk flag, indtil konjunkturerne tillader ham at gå hjem med skibet, hvilket er hans agt". Ved samme tid og altså længe inden der kom en reaktion hjemmefra - hvis der overhovedet nåede at komme nogen - havde den danske gesandt og generalkonsul, Waldemar Raasløff, under et besøg i San Francisco kritiseret, at skibet manglede på konsulens besejlingsliste, og dette anså O'Hara så som en tilstrækkelig accept af det danske tilhørsforhold og medtog det følgelig på årets fortegnelse. Her blev det indtil 1866, da skibet meldtes solgt "til en amerikaner", ifølge skibslisten den 31. maj, og nu sejler "under navnet *Bernice* og under hawaisk flag".

Under disse omstændigheder er det uvist, hvad skibet blev brugt til det første halvandet år, knap og nap, ligesom det heller ikke er sikkert, at Wilson førte det indtil 1864; allerede i O'Haras første skrivelse hed det, at "skibets styrmand og størsteparten af mandskabet er danske, og overstyrmanden (en søn af skibsbygger [Terkel] Andersen i Apenrade) vil sandsynligvis blive fører af skibet i fremtiden". Blandt de senere skippere (Bendixen 1863-1864, Bartlett 1864, G. Winding 1864-1865, Bartlett 1865, Winding 1865-1866 og Borello 1866) kan kun én identificeres tilfredsstillende, nemlig Carl Julius Borello (ikke Borella!), der var født i Roskilde 1835 og blev begravet i San Francisco 20. november 1866. Men i de 2 ½ år, hvor oplysninger foreligger, var barken én gang, foråret 1864, i Nanaimo nær Vancouver i British Columbia i Canada efter kul til San Francisco, og på otte rejser sydpå. Oftest til Mexico - Guyamas, La Paz, Mazatlan, San Blas og Manzanillo - hvortil den bragte stykgods og returnerede med salt fra Carmen Island i den Californiske Golf, men desuden i Isla del Tigre i Honduras efter trælast og "mexicanske produkter". Altsammen sejls i Stillehavet langs den amerikanske vestkyst, hvorfra der er grumme langt hjem til Odense.

Ud over O'Hara kunne kun én lokal konsul attestere skibets rejser, nemlig ham i Mazatlan, som mente at vide, at rederne var Wilson i San Francisco - skibets hjemsted - samt Loaiza y Bustamanta i Guyamas. Dette er dog næppe pålideligt. Hvis ikke Wilson var eneejer, havde der ikke været grund til at sejle under det svært opnåelige danske flag, og desuden erklærede O'Hara udtrykkeligt, at "salget var bona fide og købesummen udbetalt i min overværelse, og ingensomhelst andel i skibet er ejet af andre end hr. Carl Wilson".¹

II

Mens alt dette foregik fjernt fra Danmark, skete der også sære ting på hjemmefronten. Den 26. juni 1865 ankom fra England til Korsør en skonnert *Alpha*, skipper S. Kragh af Rudkøbing, og udklaredes 12. august til Danzig for samme. At den var blevet odenseansk i mellemtiden og - i mangel af anden dokumentation - med en salgsdato stipuleret som den dag, 14. juli, den blev målt (49½ kmcl.), fremgår ikke, men i september anmeldtes det, at den nu tilhørte cand.pharm., brygger Søren Christian Ballebye Brummer i Odense. Den gik i stadig fragtfart mellem Storbritannien og Østersøen og er sidst set ankomme til Charlestown 23. november 1868. Selv om den meldtes afsejlet fire dage senere med kul til Bisserup, er det dog usikkert, om den kom af sted; i hvert fald ophører alle spor her. Når Brummer i februar 1878 som svar på en forespørgsel fra skibsregistreringskontoret meddelte, at "*Alpha* er solgt for mere end ti år siden, så vidt jeg erindrer til en norsk skip-

¹ RA, UM, Dept. for handels- og konsulatssager, jn. 1773/1865, og A-journal nr 4675, læg 3756e; konsulatsskibslister 1862-66 samt Sophus Hartwick: *Danske i California*, 1939, passim, især 1, s. 226ff, 317f, 433 og 437. I øvrigt er tolkningen af skibets senere navn usikker - *Bernice*, evt. *Beinice*, synes dog at komme nærmest - mens der ikke er tvivl om Hawaii.



*Udsigt over San Franciscos
travle red i 1852.
Det Kongelige Bibliotek.*

"", er det imidlertid lidt overdrevet. Salget er tidligst sket november 1868, men udslettet blev skibet altså først 13. marts 1878. I øvrigt ses det ikke nogensinde ført af den J. G. Jørgensen, borger i Odense 6. marts 1867, som optræder i det midlertige skibsregister og i Levins (trykte) skibsliste 1869.

Om Brummers næste skib vides en del mere. Den foretagsomme brygger stoppede nemlig ikke op her, men kunne allerede i februar 1867 bekræfte, at skonnertbriggen *Restless*, bygget i Granville, Nova Scotia 1858, også tilhørte ham. Hans skipper på *Alpha*, Kragh, var indkommet til Leith 1. december 1866, og den 14. overlod han dette skib til en Frantz Hansen af Kalundborg, velsagtens styrmanden, og endnu samme dag fik han af en mand med det danske navn H.P. Hansen skøde på *Restless*. Det målte 219,99 eng. ton, hvilket i Liverpool 5. november 1866 blev omsat til 113 kmcl., og da det i København 1. februar næste år fik dansk målebrev, lød det på 116 kmcl. Skibet havde dermed distanceret Odenses hidtil største (*Adolphine*) - som i øvrigt blev solgt ved samme tid - med 2 læster. Lige så lidt, som Brummer fik sit forrige skib at se, havde han imidlertid nogen sinde lejlighed til at beundre den smukke amerikanske *Restless*, for efter visitten i København sejlede det til Arkhangelsk og gik derefter i fart mellem Storbritannien og St. Petersborg og Riga samt Sydamerika; fire gange var det i Demerara i Guyana efter farvetræ og på den sidste rejse i 1871 desuden i Maracaibo, Venezuela, hvor det supplerede

ladningen med bomuld. Dets farter afsluttedes i februar 1872 med en rejse fra Charlestown til Århus med 325 tons kul, og derefter gik det til København, hvor det blev solgt til skipper H. Knudsen fra Oslo 7. marts 1872. I øvrigt med en pæn fortjeneste. Omregnet til danske penge havde skibet kostet 7692 rd. (inkl. told) og solgtes for 9100 rd.

På dette tidspunkt var det for længst afsløret, at Brummer hverken ejede *Restless* eller *Alpha*. På foranledning af tolddirektoratet havde Odense toldkammer bedt ham om "at meddele os de fornødne oplysninger angående Deres ejendomsret" til skibene, hvorefter bryggeren i april 1867 svarede, at de i virkeligheden tilhørte hans svoger, købmand Conrad Stegmann i Leith "med flere danske". Denne mand havde "af forkærlighed for det danske flag og for at kunne benytte danske søfolk imod penges opofrelse ladet dem (skibene) indskrive som dansk ejendom", som toldinspektøren berettede - Stegmanns egen version kendes desværre ikke, idet det eneste brev i hans hånd er den citerede meddelelse om salget af *Alpha*, skrevet i København 1878. Hvad penges opofrelse angår, er det reelt nok, for alene for *Restless* betalte han £ 25-2-6, svarende til 224 rd., i indførselstold, men som nævnt kom pengene hjem igen. Derimod omfattede hans kærlighed til danske søfolk åbenbart ikke specielt de odenseanske. Nok så vigtigt er det at notere, at direktoratet 28. juni 1867 meddelte, at "da der ved nationaliseringen af skonnerten *Alpha* og brigantinen *Restless* er produceret fyldestgørende adkomstdokumenter, og da Brummer ikke har begæret skibene udslettet, kan de blive stående" - dvs. i Odenses skibsregister. At dokumentationen for købet af *Alphas* var temmelig mangelfuld, valgte man at forbigå.

Overses kan det imidlertid ikke helt, at havde Stegmann været en halv snes år senere ude, var begge skibe utvivlsomt blevet hjemskrevet i København. Da havde han nemlig ikke behøvet at trække på sin kones brors velvilje, men kunne have valgt en svigersøn som stråmand. Også han brygger, men ulige bedre kendt. Man mindes endnu konen, Stegmanns datter Otilia, i Valby og omegn.²

III

Længe fik *Restless* ikke lov at beholde rekorden i den fynske hovedstad. På vegne af skibsreder Hannibal Theodor Helweg i Odense købte generalkonsul A. Westenholz i London 2. december 1867 en bark *George Canning*, bygget i Aberdeen 1856, som med sine 411,75 eng. ton overgik alt, hvad der hidtil havde været hjemskrevet på Fyn. Den fik nu navnet *Grønsund*, men derimod aldrig dansk målebrev, og størrelsen kan derfor kun - ved anvendelse af samme formel som ved *Restless* - anslås til ca. 217 kmcl. Med en J. C. Erichsen af København som skipper sejlede den straks til Cardiff, hvorfra den fortsatte til Buenos Aires, og ladet med sukker fra

Bahia gik den derefter til Liverpool, Queenstown, Greenock og Glasgow med ankomst 19. oktober 1868. Et par uger efter afsejlede den med stykgods til Pernambuco og returnerede med bomuld fra Macao til Liverpool. Indklareringsen skete 24. juli 1869, og nogle måneder senere meddelte Helweg, "at jeg under 17. september har afhændet det mig tilhørende barkskib *Grønsund* ... til udlændinge". Skibet blev derefter udslettet fra det særlige, desværre nu tabte register over fartøjer uden dansk mål.

I intet af det kildemateriale, som dog findes, er der den ringeste antydning af fusk af samme art som det hidtil beskrevne - det skulle da lige være Helwegs noget demonstrative ordvalg. Imidlertid antyder skibets nye navn, at den reelle ejer eller hovedreder var at finde i London hos en dansker, der - akkurat som Stegmann i Leith - ønskede at benytte det danske flag. Købmand Johannes Grønsund (1819-1867) selv var det imidlertid ikke, for han, der efter handelsuddannelse i fødebyen Århus var begyndt som partner i londonfirmaet Litchfield & Grønsund og siden 1862 havde været eneindehaver af det, var netop død (23. juni). Men huset eksisterede fortsat, og også efterfølgeren var dansk; han hed Peter Andreas Petersen og døde i Putney 1916 som "forhenværende skibsreder". Som kontaktperson til Helweg er der dog snarere grund til at pege på forretningsmanden Adolf Delcomyn, som var sjælen i alt, hvad der foregik i den danske koloni i London. Han var født i Odense og skønt 7½ år yngre end Helweg antagelig kendt med denne, da han - i øvrigt ulig det jævnaldrende bysbarn C. F. Tietgen - vedblivende følte sig som odenseaner.

Længere end til en teori om, at P. A. Petersen var den virkelige ejer, er det som nævnt ikke umiddelbart muligt at komme. Såvel prisen, £ 2050, svarende til mere end 18.000 rd., som kendskab til ejeren giver dog al mulig grund til mistanke; skønt Helweg nok kan fortjene at kaldes førstemanden i Odenses skibsfart, adskilte han sig ikke væsentligt fra sine forsigtige kolleger, der altid foretrak små parter i flere skibe frem for at være eneejere. I øvrigt havde skibet på de fire rejser med fragt indtjent ca. £ 3600. Trods betydelige udgifter, bl.a. til den 14 mand store besætning, er der gode chancer for, at ejeren har hentet en pæn gevinst hjem. Men havde Helweg vilje og ikke mindst kapital til et sådant risikabelt eksperiment? Med hensyn til Delcomyns eventuelle rolle i bedrageriet bemærkes, at det ikke alene var ham, der - nu som dansk general-konsul i London - den 23. august 1895 indstillede P. A. Petersen til ridderordenen (som han fik), men også kunne bidrage med oplysningen om, at det danske skibsmæglerfirma Johs. Grønsund & Co. i London i de samme dage kunne fejre 50 års jubilæum. Efter Grønsunds død, fortæller han, "overtoges firmaet af herr Peter Andreas Petersen, som i en række af år havde arbejdet i samme og trolig støttet chefen i hans bestræbelser". Han havde altid været

2 LAF, OTkA, Midlert. Reg. L/29 (nr 1 og 20); Papirer: L/43 (med div. anmeldelser og *Restless'* Mb 1867); B/71, 28.3.1867; B/194, jn. 71/1865, 6f, 34, 42f og 57 for 1867 samt 95/1868 og 75/1872; og B/593, Ant. 1865. Vedr. *Restless* desuden RA, Skibsreg.ktr., Udsl. Skibe 4.4.1872. Jf. *Fra Sejl til Diesel III*, s. 382 samt *DBL*, art. Carl Jacobsen.



"yderst godgørende mod trængende landsmænd og til stor nytte for danske rederier og skibsførere ved sin tjenstvillighed og sin rige erfaring på det maritime område". Men at tjenesterne nok også gik den anden vej, er vi altså fortsat henvist til at gætte på.³

IV

Fælles for de fire fartøjer, der her er omtalt, er deres lighed med de skibe under bekvemmelighedsflag, der som bekendt altid, og da navnlig i urolige tider, udgør et problem for opgørelsen af den danske handelsflådes størrelse. I dette tilfælde dog med den variation over temaet, at skibene utvivlsomt var danske, men af formelle grunde blot ikke uden videre kunne hjemskrives i Danmark. Følgelig er det næppe muligt blot tilnærmelsesvis at gætte på omfanget af denne specielle kategori af proforma-danskere i statistikken. I Odense udgør de en ganske betragtelig andel af byens samlede lasteevne i de få år, hvor både *Alpha*, *Restless* og *Grønsund* sejlede under dansk flag; skønt byen rådede over ca. 70 skibe i sidste halvdel af 1860'erne, tegnede disse tre alene sig for en sjettedel af "tonnagen".

Kendt andetstedsfra er problemstillingen imidlertid, og da den første gang vides at være grundigt behandlet, er det ikke umuligt, at konklusionen blev normgivende for flere andre sager. Ikke ganske overraskende blev spørgsmålet om en reders bopælspligt i Danmark for at kunne få et skib optaget som "Dansk Eiendom" - hvorom det reelt drejede sig, skønt det formuleredes mindre skarpt i den første reaktion på Wilsons skibskøb - rejst i forbindelse med

Udslibning af bomuld i baller fra Canal Street i San Francisco. Det Kongelige Bibliotek.

3 LAF, OTkA, L/44, interimscert. og Westenholz' attest samt Helwegs anm. 8.10.1869; RA, UM, Dept. for handels- og konsulatssager, A-journal nr 4675, UM-skr. 9.10.1869; Skibsreg.ktr., Udsl. Skibe 13.10.1869. Jf. *Fra Sejl til Diesel III*, s. 335 (hvor ejeren kaldes J. Grønsund, Odense) samt Harald Faber: *Danske og Norske i London*, s. 154f, 160ff, 173f og 220. Om Delcomyn (i *DBL*) og P. A. Petersen i 1895: UM 1856-1909 B-Journalsag 3153 samt Kgl. Resolutioner 17.9.1895.

Westenholz' etablering i London i 1848. Ikke den tidligere nævnte generalkonsul, men hans ældre og nok så kendte bror Regnar, som netop samme sommer havde købt to mindre fartøjer, en af krydstoldvæsenet til Frederiksværk indbragt galease *Hanne Qvist* af Poppenbüttel og en evert *Fortuna*, 17½ kmcl., af Büttel i St. Margarethen tolddistrikt. Den første synes ikke at have givet anledning til problemer; den skulle under navnet *Aurora* være blevet optaget i Ålborgs skibsregister, da Westenholz ifølge en skrivelse fra generaltoldkammeret var gårdejer i amtet. Men da *Fortuna*, der blev købt i Harwich, ankom til Thisted for at få danske papirer, vægrede den lokale toldinspektør sig og lod sorteper gå videre til toldstyrelsen, og her fik Westenholz 3. november 1848 afslag på at lade den sejle under dansk flag.

Westenholz svarede indigneret 13. november, at "såvelsom jeg hidtil har haft alle mine skibe færende under dansk flag uden stadig at opholde mig i fødelandet, så antager jeg, at et etablissement eller midlertidigt ophold i London ikke berøver mig min ret som dansk undersåt og skatteydende ejendomsbesidder". Hertil svarede det nye udenrigsministerium 14. april 1849, at på grund af hans "udviste tjenester" kunne Westenholz få lov at "sætte everten i fart under dansk flag og blive optaget i et dansk skibsregister", men i øvrigt gjaldt den principielle regel fortsat. Man støttede sig bl.a. her til en undersøgelse af vilkårene for registrering i Storbritannien, Nederlandene, Sverige og Preussen, i hvilken sidste stat alene bopælspligten ikke gjaldt, mens det i de øvrige - tydeligst i Sverige og vel dermed også Norge - var et ufravigeligt krav, at ejeren af et skib var bosat i landet for at kunne få det registreret. Den bemærkelsesværdige gestus over for Westenholz, som næppe endnu kan have ydet fædrelandet mange tjenester, kom i øvrigt for sent. Everten var, oplystes det senere, nu optaget listen fra Holstebro, idet ejeren skulle være købmand H. P. Rygaard i Struer, som også kunne forevise skøde på den. Det lugter dog af proforma og er vel årsagen til, at Westenholz i den citerede skrivelse nøjedes med at meddele, at sagen om *Fortuna* allerede var løst.

Man kunne måske have ventet, at en mere fordomsfri holdning var slået igennem, da det første virkelige regelsæt om spørgsmålet blev skabt med *Lov angående danske skibes registrering af 13. marts 1867*. Men heri hed det lige så utvetydigt i paragraf 1, at "for at et skib kan opnå ret til at føre dansk flag, må dets ejer eller ejere have dansk indfødsret og ikke være nedsatte i udlandet, eller også må ejeren eller ejerne blive danske statsborgere ved at have vundet fast hjem i Danmark". Alligevel ebbede sagerne, i hvert fald i Odense, ud med det sidste af disse fire skibe. Eller måske netop derfor, for de skærpede krav til bevisligheder, når en reder ønskede sin nyerhvervede ejendom optaget i skibsregisteret, gjorde det antagelig vanskeligere og mere risikabelt end tidligere at fuske med

attesterne. Kun ét lokalt eksempel fra en lidt senere tid kendes, nemlig skonnerten *Comely* på 96 nrt., som ifølge skøderne fra 1875 til 1889 tilhørte C. C. Jervelund, forvalter på Stubbendrup under Ravnholt og senere bosat i Ejby ved Odense, men som, da den sidstnævnte år solgtes til Ærøskøbing, oplystes at tilhøre firmaet Jervelund & Clephan i Middlesbrough. Imidlertid var indehaverne heraf hans brødre, og det forekommer sandsynligt, at Claus Christian var reel ejer af i det mindste en part i skibet.⁴

V

Tilbage resterer fra første afsnit af denne opsats spørgsmålet: hvem var Charles Wilson i San Francisco? At han var en mand af mindre pondus end de engelske købmænd, turde være fremgået, siden ingen lokal odenseansk notabilitet tog sig af hans affærer. Blandt andet derfor kan der ikke være nogen reel tvivl om hans identitet, selv om den vel ikke er uigendriveligt bevist. Født i Odense 1827 - som det ved hans død er oplyst - kan han kun være den Carl Christian Sørensen, der kom til verden "ved bassinet" 19. juli 1827 som søn af kanalinspektør Bertel Sørensen. Fornavnet er således kun amerikaniseret, mens guderne må vide, hvor han fandt sit efternavn. Drengen, som blev forældreløs 1846, havde fået søpatent 1844 og mødte også ved søsæssionerne 1846 og 1847, men derefter savnes enhver oplysning om ham i sørullerne.⁵ Antagelig er han sidstnævnte år afmønstret i USA, formodentlig fra et skib fra Hamburg, og derefter rejst til San Francisco, hvor han meldes ankommet to år senere - endda så nøje dateret som 6. oktober 1849.

Hvad han foretog sig de næste år, er uvist, men man tænker uvilkårligt på californiske guldminer. Til Raasløff kunne O'Hara i 1864 en smule forbavsende meddele, at Wilsons "hustru og børn har boet her 12 måneder", og tilføjede: "Han har under sit korte ophold ... medvirket med mig efter bedste evne til at indsamle bidrag til understøttelse af trængende i Danmark, foranlediget ved krigen, og hans navn har altid været fremragende ved alt, hvad kunne bidrage til sit fædrelands goder og gavn herude". Derefter finder vi ham som ansat ved toldvæsenet, en kort tid (1880-1883) selv konsul i San Francisco og senest havneinspektør ved Port Warden. Han døde 1. april 1890, formodentlig uden nogen sinde at have været hjemme i det Odense, han forlod 43 år tidligere. Og hvor man selvsagt intet anede om det fartøj, der uden tvivl må kaldes det mest eksotiske i byens skibsfartshistorie.

4 UM, Dept. f. handels- og konsulatssager, Samlede sager nr 625/1848-54; *Departementstidende* 1867, s. 448: Lov angående danske skibes registrering af 13.3.1867, § 1, jf. § 9. *Comely* er i Skibsreg. VII, 190, og salget omtalt og ejeren afsløret i *Fyens Stiftstidende* 9.1.1889.

5 Idet dog kun årgang 1849 og 1861 af Odense bys søruller er set. Han er døbt i Odense Sct. Hans kirke.

Jon Monrad Møller

Et essay om Skabningens Ypperlighed

I min studietid stødte jeg på et digt. Præmieret og pompøst. På alexandriner og gotisk krøl. Didaktisk og drævende. Langt som et ondt år, 58 fuldfede strofer, af eftertiden næsten glemt og stort set ubeskrevet. Det sidste måske med god grund. Om digtet egentlig er godt, skal jeg ikke kunne dømme. Ikke desto mindre har det lige siden forfulgt mig som en ejendommelig røst fra fortiden. Og enkelte passager kan jeg ligefrem udenad. Selv om det ikke har spor med søfart at gøre, var der til at begynde med ingen vej uden om mit fædrene ophav. Jeg forstod ikke et ord og vendte stævnen mod barndommens trygge havn for at få et par vise råd med på den videre færd. Under pæretræet blev der tygget lidt på skægget, gløderne ulmede i piben, jamberne fik ben at gå på og langsomt satte vi i fællesskab en smule skik på den genstridige tekst. Som digtekunsten har for vane, handlede det om lidt af hvert og ikke så lidt om det hele. Titlen lyder i sin fulde længde: "Skabningens Ypperlighed i henseende til de skabte Tings Orden og Sammenhæng".

Mindre kunne ikke gøre det! - i midten af 1700-tallet og for en vis Christian Braunmann Tullin.

*Jo almagtsfulde Nat, bliv du min Hjælp igjen
Som før har lært min Sjæl at Sværm kun avler Daarer!
Du Sandheds Moder, du er den jeg nu udkaarer!
Til Moder for min Sang, og Vidne mod min Ven.*

Vennen hedder Philadon, forstandigheden selv og følgelig ude af stand til at se så meget, thi "Fornuften seer kun lidt af den Oeconomie./ Som alting styres med; den gjetter om det meste." Og det var jeg selv på nippet til, altså at gætte mig til det meste, for netop min forstand blev sat på en gevaldig prøve. Dog stod det os klart, far og søn, at under pæretræets krone var vi på sin vis i samme båd som Philadon under nattehimmels "sorte Vinger". Digteren Tullin havde et helt bestemt ærinde. Her får læseren smæk for selv den mest devaluerede skilling, vi ledes fra universets gådefuldhed til insekters forunderlighed, fra det største til det mindste, for alting "hemper" på det samme "Kjedebaand", natten

rinder ud, roen og eftertænksomheden afløses af Auroras lysvælde, mens Zephyren går foran og som en kost fejer mørket til side, "Jeg sitrer, Philadon! - o sittede ogsaa du!" og det var nok hvad vi gjorde, mens intellektet blev spændt for en tale om netop intellektets grænser: "Her daanede min Geist! hør Engle! synger nu,/ Og verdner Gjendskrald gir af Englechorets Tone."

Med andre ord, både Philadon, min far og jeg samt alle andre "Creaturer" skulle omvendes. Det var et såkaldt læredigt, lektien var naturligvis Vor Herre, jeg havde fået den før på RUC, verden var af lave, her hjalp ingen kære opium til folket, epifanien var det anbefaldede rusmiddel, "Jeg seer det store Alt. O Ven, hvad blir du da?"

Jeg blev meget hurtigt meget lille og tænkte akkurat som der står, "Hvor liden er den Kreds som du kan oversee!"

Næppe havde jeg set stort eller småt, hvis jeg virkelig i tråd med den RUC'ske variant af god latin havde været tro imod den historiske materialisme. Tullin havde da blot været én af mange parentetiske repræsentationer i og af en verdenshistorie, hvor vi alle danser som marionetdukker for enden af de upersonlige strukturer. Ingen har nu som Karl Marx ipso facto og in persona illustreret marxismens ufrivillige selvironi. Profetierne i sig selv blev mere udslagsgivende for den historiske udvikling end den historiske udvikling kom til at afspejle profetierne. Havde man læst teologen fra Christiania, ville man måske have brugt en anden kugleramme, "O skam dig, Philadon, om du alene troer,/ Den Sandhed Natten dig så matematisk viser!"

Men troen kan som bekendt være stærk, så stærk, at selv de største bjerge kan stå på hovedet i videnskabens navn, eller i religionens tage sig poetisk ud: "Du Skyers Naboebjerg, (...)/ Du Skjold mod Stormens Magt, du kildespringets Moder."

På Tullins tid skelnede man ikke nøje mellem videnskab og kunst. I 1759, blot fem år før "Skabningens Ypperlighed", havde man stiftet "Selskabet til de skønne og nyttige Videnskabers Forfremmelse". Formålet var at "opvekke behagelige Følelser i Siælene". Æstetikken, som en slags disciplin for sig, var godt nok cirka 25 år forinden blevet introduceret af Baumgarten, som havde lånt det græske ord "aisthesis" til sit projekt. Og frem mod 1700-tallet var man ganske vist allerede begyndt at spørge til det underlige ved digtekunsten, "jeg ved ej hvad", "nescio quid", "non so que", "je ne sais quoi", "know not what", "Ich weiss nicht was" etc. Men for Tullin var videnskaben ikke mere videnskab og kunsten ikke mere kunst, end at begge dele i høj grad var to sider af den samme sag. Om digteren skulle han vist nok en gang have sagt, at "den hele polyhistori maa være hans Forraadskammer". Og det er netop udfordringen ved "Skabningens Ypperlighed", hvor eksempelvis Newton og G. W. Leibniz er lige så selvfølgelig referencer

*Christian Braunmann
Tullin, 1728-1765,
var forfatter og
toldembedsmand og skrev
bl.a. digtet:
Skabningens Ypperlighed.
(Det Kgl. Bibliotek,
MP 16, 63, 1).*



*En virksom Patriot, en Frel af Venskabs Pligter
Blev færdig i ULLU meer end vor beste Digter.*

som Edward Young og Alexander Pope. På Tullins tid hverken havde eller skrev man på nogen samlet litteraturhistorie. Den slags kom først til cirka ét århundrede senere, og i dag - i det énogtyvende - skrives de i et større antal end nogensinde. Dog ikke så meget om lige "Skabningens Ypperlighed". Måske fordi digtet frem for kunst er en ukunstlet gennemgang af datidens store spørgsmål, som blev stillet af de fleste, om man var videnskabsmand, kunstner, begge dele eller noget helt tredje. Det er altså ikke bare et digt, som på grund af sit gumpetunge, alexandrinske tun-

gemål kun akkurat nåede at få en pris før det blev håbløst umoderne; det er en kommentar, en forkyndelse, i realiteten en virkelighedsopfattelse og lidt som Den Guddommelige Komædie (uden sammenligning i øvrigt) et vidnesbyrd om kosmologien af en anden verden - gårdsdagens. Da litteraturen senere fik sine proffe litterater og de æstetiske kvaliteter blev den afgørende modus for sagkundskaben, "je ne sais quoi!", tabte sagkundskaben i nogen grad interessen for fordums opbyggelige bestræbelser, som Tullin pudsigt nok ikke ville have tøvet med at kalde for netop sagkundskab eller bare videnskab. Idet kunsten fik sine kommentatorer, fik videnskaben ligeså. Newton skrev sig ind i historieannalerne, ikke for sit omfattende teologiske forfatterskab, men for sine tre berømte opdagelser. De fleste kender historien om hvorledes Tycho Brahe en natstund i Skåne, som en anden Philadon lod blikket falde på firmamentets Cassiopeia og ved synet af et for ham og verden ukendt lys måske har sagt: "Fornuften staaer forbaust blot ved den Glands jeg seer". Sådant grundlægges en erfaringsvidenskab. De færreste kender til hans digtning på latin.

"Skabningens Ypperlighed" var for eftertiden hverken det ene eller rigtig det andet, hverken fugl eller fisk, en slags bastard tilbage fra oplysningstiden, hvor kunsten endnu ikke havde fundet ud af at være l'art pour l'art og hvor videnskaben på sidste vers flirtede med rim og versfødder. At digtet ender i lovsang og himmelsk fryd, med englebasuner og halleluja, har givetvis heller ikke appelleret til litteraterne, der for ikke så fås vedkommende i traditionen fra Brandes har haft et noget stedmoderligt forhold til kirken. Men er man antiklerikalsk af temperament, burde man måske netop have haft øje for digtet af Tullin. Det er nemlig forfattet på en baggrund, hvor religionen ikke længere til hver en tid og om alting havde det sidste ord, hvorfor det for Tullin var så magtpålggende at sige det stik modsatte. "Skabningens Ypperlighed" kan kort sagt læses som et defensorat, og et sådant har man i sagens natur først brug for, hvis og såfremt man er under anklage. Tilbage i midten af 1700-tallet måtte kampen nu føres indirekte og underforstået, ikke så meget af Tullin - han stod jo på kirkens sikre grund - men derimod af hans modstandere, som endnu langt fra havde fået fast grund under fødderne og fortsat risikerede ét og andet, om man som Galilei trådte forkert og ikke havde lært at gå på gløder.

Måske er det let at se, hvorfor Tullin som forsvarede det bestående derfor ikke som andre budbringere af "det nye" har skrevet sig ind i litteraturhistorien under store overskrifter. Han blev simpelthen umoderne, næsten før han kom på mode. Men måske det en gang imellem er værd at erindre, at "det moderne" (lige som nostalgien) ikke længere er, hvad det en gang var. Faktisk var "det moderne" i lang tid et neutralt udtryk for samtidige forhold og implicerede på ingen måde en vurdering. Og "novus" havde lige-

frem tilbage i antikken og middelalderen en decideret nedsættende betydning og markerede noget afvigende. Helt frem til 1600-tallet var "kopi" (copia) et begreb for rigdommen i det tilstedeværende og tilgængelige, og "original" (origo) betød nærværet af oprindelse. Fra og med renæssancen ændrede ordene sig. "Det nye" (novus) blev attråværdigt i sig selv, "moderne" ændrede karakter fra at være et neutralt ord til at blive et positivt tillægsord, "kopi" fik en grim klang af "dublet", og "original" havde ikke nødvendigvis med nærværet af oprindelse at gøre, men kunne som sin egen klokkeklare modsætning betyde "originalitet" ud fra devisen "aldrig set før".

Som intet andet i samfundet skulle kunsten sætte forandringen i højsædet, og som intet andet skulle den moderne kunst med tiden vende sig imod forandringerne i øvrigt - det moderne samfund. Men det er nu en anden historie.

Tullin fik kun femten minutters berømmelse, for det han skrev var ikke overmåde "nyt". Han "kopierede" måske ligefrem andre og mere "originale" penne. At han var meget berømt i samtiden og beundret af den tyske kritiker Lessing siger måske alt og mere om samtiden end Tullin. Han døde i 1765 af tuberkulose, 36 år gammel, bare et år efter "Skabningens Ypperlighed". Under et portræt står: "En virksom Patriot, en Træl af Venskabs Pligter/ Blev savnet i Tullin, meer end vor bedste Digter". I det store og hele blev han derpå glemt.

Jeg kunne ikke begribe hvorfor universitetet, og af alle steder RUC, krævede at jeg skulle forholde mig til denne tekst, som naturligvis ikke findes med latinske bogstaver i sin fulde længde. Far klukkede i skægget, bakkede på sin pibe, kiggede op i pæretræets grene og tænkte måske på at dets frugter ikke var faldet nær så tæt på stammen, som man under tiden kunne have ønsket sig. Gode råd var dyre, tiden knap, deadline i sigte, dagen gik på hæld, og jeg bad i mit stille sind, "Kom, tal i mit Sted nu dit Almagtsprog, o Nat!"

Men der var i første omgang ikke en lyd at høre og des mere jeg stirrede på de gotiske bogstaver, desto mere dansede de uforståeligt rundt for mine øjne. Efter en god nats søvn på sofaen, vågnede jeg dog op til mors morgenkaffe og med nyt mod på sagen, "Farvel, elskværdig Nat, min Lærer og min Ven!/ Din Herlighed forsvandt: Dog nei, den blev forandret" - og der blev lys.

Når man læser digtet i sin helhed, må man alligevel undres over ihærdigheden og lidenskab, for ikke at sige ophidselsen. Det er ikke småting stakkels Philadon får læst og påskrevet. Der er læsterlige klø på rim og højkant og rytmiske drag over nakken til forstanden, som intet har begrebet, "Opblæste Creatur", og "Knæl, Østerlænding" (altså, hedning), "O skam dig, Philadon" og "Bliv klog igjen, og tie, opblæste Uforstand!/ Du som til Hovmod's Top paa Gisninger opflyver" osv. osv.

Tullin er dog mere nuanceret end som så. Han vedkender sig Philadon, for Philadon er også en del af Tullin selv, hvad der imidlertid ikke tjener som nogen formildende omstændighed. Fornuften er en blindgyde, der findes ingen spekulativ vej til Vor Herre, og selv om Skaberens i overensstemmelse med datidens forestillinger ses som den "store urmager", havde Tullin uden tvivl, omtrent et halvt århundrede før romantikerne, stort set pointeret det samme, "Nei Philadon forsvinder for mig nu", for over for naturen, verdensaltet, Skaberens skabelse, rækker ikke sans og samling: "Her daanede min Geist!", men føl! føl og mærk verden! - og "Velsignelse og Lov og Priis er din igjen!"

På udtrykssiden er forskellen til romantikerne let at se. Måske har netop alexandrinerne derimod skygget for, hvor forud for sin tid Tullin måske alligevel var - på indholdssiden. Der er langt til skolastikkens bevisførsel, en udtalt afstand til oplysningstidens dyrkelse af fornuften og vel egentlig ganske kort, måske ikke længere end en smagsdom, til inderligheden og sensibiliteten, som med Guldalderen ventede blot et hjertesuk rundt om hjørnet.

Ét eller andet må have fået teologen fra Christiania til at fare i flint. Defensortet må have haft sine årsager. Tonen i digtet er sine steder næsten skinger på kirken og religionens vegne. Noget må have naget Tullin. Nogen må have luftet tanker som skulle gendrives. "Something must have been rotten in the state of Denmark" - og i det relativt overskuelige åndsliv. Men hvem havde dristet sig til at sige det udsigelige? Hvem havde mod til indirekte og underforstået at udfordre etablissementet og fået gejstligheden op på tær og prædikestol? I bakspejlet, i bagklogskabens lys, både mit og historiens, toner vel kun en enkelt kandidat frem, for hvem ellers, hvem andre kunne havde fundet på den slags og sat uartige ord på de utænkelige tanker end, naturligvis... Ludvig Holberg.

Rigtignok var det Holberg som i dansk sammenhæng introducerede den i Europa altoverskyggende religionsfilosofiske diskussion, der kredsedde om et helt bestemt ræsonnement, som for eftertiden har fået navnet theodicé-problemet. Det var Pierre Bayle som i "Dictionaire historique et critique" (udgivet i sidste del af 1600-tallet) ræsonnerede som Epikur, så man næsten tror det må være løgn og kun alt for levende kan sætte sig ind i, hvad man ikke i samtiden må have troet.

Holberg gengiver logikkens ubarmhjertighed i "Moralske Tanker": "GUD vil afvende det Onde, men kand ikke; eller kand, men vil ikke, eller han hverken vil eller han kand. Dersom han vil og ikke kand, saa er han et afmægtigt Væsen: dersom han kand, men ikke vil, saa er han et ont Væsen: dersom han hverken vil eller kand, så er han ond og afmægtig tillige. Ergo er der ingen GUD. Thi dersom han baade vil og kand, hvilket tilhører en guddomme-

lig Natur, hvoraf reise sig da de mange onde Ting, som tage overhaand i Verden?"

Problemet var ikke af nyere dato og havde eksempelvis allerede naget kirkefaderen over alle, den hellige Augustin, som ifølge Villy Sørensen var for meget en filosof til ikke at indse, hvad der rent faktisk stod på spil - og dog samtidig kirkefader nok til at finde på en udvej. Løsninger har det i historiens løb ikke skortet på, også for Holberg, der straks efter ovenfor at have talt Epikur og Bayles efter munden får travlt med bruge sin egen til at lægge afstand. Ludvig Holberg var selvsagt ikke ateist. Var han noget, var han "religiøst foruroeligt" (som Billeskov Jansen udtrykker det). Men det har givetvis været alt rigeligt for Tullin, i hvis verden, "Skabningens Ypperlighed", enhver foruroeligelse er ubegrundet - "Kom Philadon, følg med, stig op ved hellighed/ (Til/) Dit Lys, dit Liv, din Soel, din Gud, din Salighed!"

Det var G. W. Leibniz der, internationalt, tog Pierre Bayles i rette i sit berømte "Essais de theodicée" fra 1710. Og det var ikke mindst Christian Braunmann Tullin som hertillands gjorde Leibniz' motto "omnia ad unum" til sit eget - at alle ting går mod det ene, "See! Her en Pyramid af Skabninger opstaaer,/ Som alle Haand i Haand til deres Udspring iler," - og således førte slaget videre under de hjemlige himmelstrøg.

Såvidt så godt. Den belæste Tullin - ifølge sig selv med "den hele polyhistori" som "Forraadskammer" - har utvivlsomt vidst nøjagtig hvem han polemiserede med og imod. Men historien går muligvis en del videre end som så. For Holberg, fristes man til at sige, kunne alligevel ikke nære sig. I 1751, tre år før sin død, fik han udgivet sine "Moralske Fabler". Hvad der var mere end risikabelt at lege med som Moralske Tanker, kunne Holberg anderledes frit eksperimentere med som ditto fabler. Det gjorde han under titlen "Midernes art og egenskab". Og hvilket univers der her udfolder sig. I en verden, hvor dragen hersker, lever miderne isoleret på en øst. Dragen sender madiker af sted for at afgøre, hvorvidt miderne skal "immatriculeres". Disse mider lever i overflod, de er ugidelige og uden "megen Kundskab udi Morale". Og dog "toge de i agt det store Naturens Bud, nemlig: Du maa ikke gjøre mod en anden, uden du vil at andre skal gjøre mod dig". Det imponerer de andre skabninger tilstrækkeligt til at ostemiderne kan "immatriculeres". Inden da påtager madikerne sig imidlertid at undervise de ugudelige ostemider i, hvorledes deres verden (osten) er skabt, "af et tobeenet Dyr, hvormed de betegnede Bondens Melke-pige". Fra da af blev malkepigen dyrket som midernes Gud. Mus og rotter, som spiste af midernes verden så "store Provincier" pludselig forsvandt, kom til gengæld til at repræsentere det onde. Og således overtog miderne "en Lærdom om tvende independente Principiis, nemlig

et godt og et andet ondt, hvoraf sees at den er langt ældre end Manichæernes".

Holberg lader - for en sikkerheds skyld - fabeln munde ud i en temmelig ligegyldig morale. Men den dristige tanke er nu ikke til at misforstå. "Religionen som social konstruktion", kunne man med en anden tids sprogbrug kalde indholdet. På trods af det højst kuriøse præg - det vimler med madiker og mider - må den korte fortælling i de rigtige (eller forkerte) hænder have virket som en provokation. At Holberg refererer til manikæismen er givetvis ikke en tilfældighed. Den gnostiske religionsform var dels en betydelig konkurrent til den tidlige Kristendom og dels en væsentlig baggrund for udviklingen af netop den kristne trosretning (Augustin bekendte sig i sin ungdom til Manis lære og forlod den i en vis forstand aldrig helt). Med den fornødne idéhistoriske ballast må "Midernes art og egenskab" have givet mening på den mest ubehagelige måde. En sådan ballast har den anden og yngre personlighed fra Christiania, Tullin, uden tvivl været i besiddelse af. At tænke sig!... hvad bilder Holberg sig ind? Mere end at antyde moralens uafhængighed af Vor Herre? At lade en verden af mider og madiker spejle dette gudsbespottende indfald? Hvad den store Holberg end har haft i tankerne, så kan dette miniaturesamfund vel dårligt ses som andet end et billede på, ja, et billede på hvad? Tør nogen vove at sige det? Kan det blive frækkere? Mere blasfemisk?

Således har Tullin måske spekuleret og meget vel kan "Midernes art og egenskab" have været én af flere grunde til defensoratet "Skabningens Ypperlighed". Det kunne udmærket være Holberg, der undervejs står for skud: "Hvad er det da jeg seer? - Et Creatur opstaar,/ Som i et dunkelt Glas sit korte Syn udvider". Holberg har intet forstået, for "Jo alting har sin Lov, fra Cherub til en Mid:/ Slet intet er for lidt, og intet overflødig", og han skulle have holdt sit miniaturesamfund og sine ostefingre for sig selv, "O tie! - thi ellers vil en Madik dig belee", og have husket: "Det heles Beste er forenet til en Kjede,/ Hvor Madiker gjør ud et af de store lede".

Philadon er altså en flertydig person. Han er forstanden som ikke forstår over for "Skabningens Ypperlighed". Han er målet for Tullins ord, han er vedkommende, der skal omvendes, han er læseren, som skal blive klogere. Men han er ligeledes en del af Tullin, en fra autors side vedkendt svaghed, der deles af alle forstandsvæsner, til hvilke Tullin i sagens natur også regner sig selv. Og Philadon repræsenterer tvivleren, hovmodigheden, det "Opblæste Creatur", og når det er værst, grænser han til at være kætter. Men det er også Philadon som til sidst forløses i digtet, det er nemlig ham som forenes med "den store Alt i Alt, den sidste og den første". For selv den mest tvivlende "Geist" er der altså håb. Endelig kan Philadon måske bogstaveligt læses som Holberg, som

var ophavsmand til ikke så lidt - og i Tullins øjne: måske lidt for meget af det dristige. Denne vel egentlig ganske sofistikerede polemik på alexandrinere, som trækker på datidens "hele polyhistori" og muligvis ligefrem adresserer sin irettesættelse til en bestemt person, den vældige Holberg som døde små 10 år forinden, var sikkert akkurat så umulig at komme uden om, klar i sit forsvar for kirken og underforstået skarp i sit modangreb på skeptikerne, at samtiden ikke havde andet valg end at lade sig forbløffe. Det var i hvert fald hvad man gjorde og måske alene op til samtiden at forstå hvorfor.

For eftertiden skulle "Skabningens Ypperlighed" derimod stå tilbage som et ejendommeligt og pompøst monstrum, didaktisk og drøvende og langt som et ondt år. Hvad der rent faktisk stod og stod på spil mellem linierne, sprang ikke længere i øjnene. Dog er det vel ikke for meget sagt, at selve tvekampen, striden mellem fornuften og sjælelivet, mellem Philadon og autor, eller autor som Philadon og autors "inderste" (je ne sais quoi!), har været ved helt frem til moderne tid. Også i dag støder vi på Philadon i alverdens forklædninger og mere end nogensinde har han i utallige sammenhænge det sidste og afgørende ord. Havde jeg lyttet til ham på RUC, ville han utvivlsomt have anvist en videnskabelig løsning på digtet. Måske ville han have anbefalet mig kapitallogikken til at sætte skik på det hele og historisk perspektiv på mosten og uretfærdigheden. Og dog. RUC er ikke, hvad RUC en gang var. I dag ville Philadon sandsynligvis have taget form af en managementteori, så jeg kunne udrustes til at indgå og blive kommanderet rundt med på arbejdsmarkedet. Det er efter sigende et meget rationelt sted og helt i Philadons ånd. Det er ikke så få ting som i tidens løb er blevet dét, og måske Philadon derfor fortsat er et studium eller bare en eftertanke værd. Som den gang i forsommeren hvor far og jeg forsøgte at få hold på ham. Det lykkedes os ganske godt, hvis vi nu selv skal sige det, uanset han til at begynde med legede kispus med vores forstand, ironisk nok, og over vores hoveder skjulte sig som en skyggefuld gåde i trækronen. Pærerne blev gode det år.

Frank Allan Rasmussen

"Om Maaden at bevare Sundheden i Flaaden"

Heinrich Callisen og Urban Bruun Aaskows indsats for
at forbedre forholdene for søens folk

Søkrigsartiklerne

I løbet af anden halvdel af 1700-tallet var man i stigende omfang blevet opmærksom på vigtigheden af, at holde den danske flådes mandskabet med en god og sund kost samt at hygiejnen ombord - både hos den enkelte og på selve skibet - spillede en afgørende rolle. Dette faldt sammen med det videnskabelige gennembrud og en stadig professionalisering af lægevidenskabens praktiske udøvere.

I 1752 kom de såkaldte søkrigsartikler, et omfattende regelsæt, der ned i den mindste detalje beskriver ansvarsfordelingen ombord på flådens skibe samt de disciplinære følger for fællesskabet og den enkelte, hvis paragrafferne ikke overholdes. Søkrigsartiklerne giver også et indblik i matrosernes dagligdag, herunder hvad de fik at spise og drikke på de lange togter.¹

Men man kunne ikke undgå ulykker ombord og fra de lange togter til Middelhavet og Vestindien, havde man bitre erfaringer med hensyn til sygdomme og epidemiers hærgen blandt mandskabet. De håndværksmæssigt uddannede barberkirurger gjorde, havde der stod i deres magt for at afhjælpe de skader som matroserne pådrog sig i deres daglige arbejde, men de stod hjælpeløse overfor de smitsomme sygdomme.

Søetaten havde i selve skibene og i mandskabets uddannelse placeret en stor kapital og erfaringerne havde vist, at en kombination af ekstremt dårligt vejr og et uarbejdsdygtigt mandskab kunne føre til tab af både skib og mandskab. Admiralitetet blev derfor i stigende grad opmærksom på, at der generelt burde tages initiativ til at forbedre sundhedsforholdene ombord på flådens skibe. Men hvad der præcis skulle gøres og hvem, der i givet fald kunne gøre det var et åbent spørgsmål.

Crüger, Callisen og Aaskow

Simon Crüger blev født i 1687 og gennemgik det traditionsbestemte uddannelsesforløb med tre års læretid på en barberstue suppleret med fire år i udlandet. Efter en række turbulente år blandt

¹ Kong Friderich den Femtes Söe-Krigs-Artikels-Brev fra den 8. januar 1753 udgjorde sammen med Kong Friderich den Femtes Krigs-Artikels-Brev for Land Tjenesten ved Söe-Etaten udstedt den 29. juni 1756 retsgrundlaget.

andet som hof- og livkirurg og flere studierejser kom han efter Frederik IV's død i 1730 tilbage til Danmark. Den ambitiøse og erfarne Crüger gjorde herefter et stor arbejde for at få oprettet en kirurgisk læreranstalt i København. Han indsats kronedes med oprettelsen af *Theatrum anatomico-chirurgicum* i 1736 og hans udnævnelse til generaldirektør for kirurgien.

Simon Crüger levede sit voksenliv i en tid præget af opbrud og en umiskendelig tro på fremskridt og en frisættelse af det enkelte individ. Nye politiske, økonomiske og sociale strømninger presede sig på og videnskab og fornuft blev to af nøglebegreberne i det komplicerede sæt af holdninger, som siden er blevet betegnet som oplysningstiden. Det var også den epoke, hvor det trykte ord kom til at spille en stadig større rolle. Videnskaben og den fornuftbase-rede debat formidledes i langt højere grad end før gennem bogen, tidsskriftet og aviserne.²

Crüger kom selv til at spille en væsentlig rolle i denne proces og hans meritter indenfor lægevidenskaben er velbeskrevet i hans biografier og den medicinhistoriske litteratur.³ Det samme gælder i princippet for generationen efter Crüger. Hans elev Heinrich Callisen og hans kollega Urban Bruun Aaskow har begge fået deres plads i den medicinskhistoriske litteratur, men det er mindre kendt at de alle tre kom til at spille en væsentlig rolle for forbedringen af forholdene for søens folk.⁴

I 1712 blev Crüger udnævnt til skibskirurg i Søetaten og Callisen og Aaskow kom en menneskealder senere til, med deres banebrydende videnskabelige arbejder og deres utrættelige arbejdsindsats i Søetatens Takkelads- og Regleringskommission, til at sætte nye standarder for sundhed, hygiejne og sygdomsbehandling i den danske flåde. Det er formålet med denne artikel at kaste lys over denne del af deres virksomhed.⁵

Heinrich Callisen blev født i 1740 i Preetz og blev femten år senere sendt til København for at studere kirurgi. I København kom han i kontakt med generaldirektøren for kirurgien Simon Crüger, som skaffede ham en læreplads ved Frederiks Hospital. Samtidigt studerede Callisen ved *Theatrum anatomico-chirurgicum* under Crüger, der selv havde fungeret i en årrække som skibskirurg i flåden.

I 1758 blev han barbersvend og søgte en plads i Nordsjælland, men vendte to år senere tilbage til København til en stilling som kompagnikirurg. Samme år døde Crüger og med tabet af sin gode ven og beskytter kom Callisen ud i en meget vanskelig periode. En forseelse bevirkede at han måtte søge sin afsked fra hæren og han besluttede sig derefter for at forsøge at få en stilling som overmester i flåden. Callisen fik stillingen og i 1761 tjenstgjorde han ombord på fregatten *Hvide Ørn* og deltog året efter i et togt med fregatten *Havfruen*.

2 For en fremragende indføring i denne periode set gennem en medicinhistorisk optik, se Roy Porter, *Ve og vel. Medicinens historie fra oldtid til nutid*, Kbh. 2000, s. 245ff.

3 A. Buntzen, *Chirurgien i Danmark i midten af forrige århundrede*, Kbh. 1869, V.

Ingerslev, *Danmarks læger og lægevæsen*, Kbh. 1873,

J. Petersen, *Den danske lægevidenskab 1700-1750*, Kbh. 1893,

K. Carøe, *Studier til dansk medicinalhistorie*, Kbh. 1912,

G. Norrie, *Kirurger og doctores*, Kbh. 1929, G. Norrie,

Theatrum anatomico-chirurgicum, Kbh. 1931-32 samt G.

Tryde, *Det Kongelige Frederiks hospitals oprettelse*, Kbh. 1945.

4 E. Ingerslev, *Matthias Saxtorph og hans samtid*, Kbh. 1913, V. Ingerslev, *Danmarks læger og lægevæsen*, Kbh. 1873,

G. Norrie, *Chirurgisk fakultets historie, København 1937-39*, Ø.

Larsen, *Schiff und Seuche*, Oslo 1968, E. Dahl-Iversen, *Vor kirurgiske arv*, Kbh. 1960 samt

J. Genner, *The medical society of Copenhagen, 1772-1972*, Kbh. 1972.

5 I de eksisterende udgaver af *Dansk Biografisk Leksikon* nævnes Callisen og Aaskows arbejde for at forbedre sundheden for søens folk kun overfladisk og deres arbejde for Søetatens Takkelads- og Regleringskommission forbigås i tavshed, ligesom denne del af deres professionelle liv i den medicinhistoriske forskning er så godt som fraværende.

Herefter blev han udnævnt til reservekirurg ved *Theatrum anatomico-chirurgicum* og Frederiks Hospital og tog i 1764 den kirurgiske eksamen. To år senere supplerede han denne med en tilsvarende medicinsk eksamen og tog på en længere udenlandsrejse, som førte ham både til Paris og London. Mens han opholdt sig i London blev han pludselig kaldt hjem til København og blev den 2. januar 1771 udnævnt til overkirurg i flåden.

Hans jævnaldrende kollega, Urban Bruun Aaskow, der blev student fra Herlufsholm i 1758, kastede sig først sammen med lægen og arkitekten Jens Bang over studiet af sygdomme hos kvæg, men deres livsbaner skiltes.⁶ I 1766 tog Aaskow sin lægeeksamen og blev året efter kandidat ved Frederiks hospital. Den 17. oktober 1770 blev han herfra hentet til Søetaten, som tilbød ham et embede som admiralitetsmedicus. Hermed blev han den første ikke-kirurg som etaten ansatte og hans erfaringer fra dette arbejde førte senere til publiceringen af to markante arbejder om sundhed og sygdomsbehandling indenfor den danske flåde.⁷

Takkelads- og Regleringskommission

Gennem det teknisk kyndige forum Konstruktionskommissionen sørgede Søetaten for at flåden fik konstrueret og bygget de bedst mulige fartøjer. Men det ikke var nok at have ordentlige krigsskibe; uden et veluddannet og velfungerende mandskab var skibene nytteløse. Derfor havde Søetaten ladet nedsætte en såkaldt Takkelads- og Regleringskommission.⁸

Denne kommission fik som Konstruktionskommissionen permanent status, og det blev dens opgave, at fungere som et rådgivende organ inden for en række forskellige områder, som for eksempel orlogsskibenes takkelage, udrustning, proviantering, og sidst, men ikke mindst, kost, hygiejne og sygdom. I dette forum sad nogle af Søetatens mest erfarne officerer samt en række civile eksperter.

Takkelads- og Regleringskommissionen blev etableret i 1773 og den fungerede frem til 1825, hvor den blev sammenlagt med Konstruktionskommissionen.⁹ I dens over 50-årige virke som et selvstændigt organ fik den afgørende indflydelse på en række forskellige forhold og dens protokoller kaster et spændende lys over de mange anstrengelser som Søetaten gjorde for at forbedre forholdene for flådens mandskab.

I dette kyndige forum vurderede man en række indsendte projekter, diskuterede nye landvindinger indenfor sygdomsbekæmpelsen og løste de opgaver som Admiralitetet forelagde blandt andet i form af udarbejdelsen af en række nye reglementer for Søetaten. Her krydsedes Callisens og Aaskows veje, idet de blev udpegede som de to første civile medlemmer og de lagde begge en stor del af deres arbejdskraft her i perioden fra 1773 og frem til 1789. Hertil

6 Aaskow var en alsidig mand. I 1761 rejste han sammen med Thomas Bugge, som også havde nære kontakter til Søetaten, til Norge for at studere planeten Venus's passage af solen.

7 V. Ingerslev, Danmarks Læger og Lægevæsen fra de ældste Tider indtil Aar 1800, Kbh. 1873, side 510ff. og 530f.

8 Frank Allan Rasmussen, Henrik Gerner. Søofficer, videnskabsmand og teknolog, Tidsskrift for Søvæsen, nr. 5-1992, s. 278ff.

9 U.f., Constructions- og Reglerings-Commissionen, Tidsskrift for Søvæsen, 1861, s. 2ff.

kom en række andre ad hoc opgaver blandt andet med hensyn til etablering og indretning af hospitaler på land og på vand.¹⁰

De fire Søstre

I 1770 brød Deyen af Algier sin traktat med Danmark efter at have opbragt flere skibe og gjort deres besætninger til slaver. Derfor sendte den danske regering en eskadre til Middelhavet for at få både skibe og mandskab frigivet. Men ekspeditionen udviklede sig til en katastrofe og efter hjemkomsten blotlagde en række forhør, at årsagen blandt andet var manglende planlægning, dårligt materiel og udbruddet af en række epidemiske sygdomme.

I maj 1770 var orlogsskibene klar til at forlade reden og til at ledsage dem, havde Admiralitetet valgt handelsskibet *De fire Søstre*. Det var forinden blevet forhalet til Søkvæsthuset for udrustning og det var kaptajnløjtnant J. Knudsen, der havde fået den tvivlsomme ære at være skibets chef med J. Moldenhauer som overskibskirurg. Den samlede besætning var på 59 mand. Allerede ved afsejlingen var der en del syge ombord på skibet, og det var som om selv guderne var dem uvenlig stemt. Den første som døde ombord var nemlig hospitalsskibets præst, og ved ankomsten til Gibraltar havde yderligere 20 fulgt ham på den sidste rejse.

Ved ankomsten fik de melding om, at der var over 100 syge ombord i eskadrens forskellige skibe. De blev i al hast bragt ombord på *De fire Søstre*, hvor forholdene i forvejen var utålelige. Den lange rejse og den stærke varme samt de mange sammenstuede patienter gav yderligere grobund for spredning af smitte og fra skibet bredte der sig hurtigt en rådden stank. Det var umuligt for de få læger at få bugt med de mange sygdomme, og eskadren blev derfor tvunget til at gå ind til Port Mahon på Minorca. Her land-satte man en del af patienterne, der dels blev indlogeret i telte, dels blev indlagt på det engelske hospital.

I november toppede sygdommene. På dette tidspunkt var der foruden de mange patienter, der stadig befandt sig ombord på skibet overført yderligere 160 syge til det lokale landbaserede hospital. Men årstiden med det køligere vejr samt lægernes indsats gjorde at Knudsen i februar 1771 kunne meddele, at der nu var plads til at overføre de sidste patienter til hospitalsskibet. Kort tid efter fik han ordre om, at begynde rejsen tilbage til Danmark. Da de midt i juli atter var tilbage i København var der kun 12 syge tilbage og skibets eget mandskab var atter bragt på højkant.

Mens dette foregik, havde Admiralitetet taget et utraditionelt initiativ. Det ansatte den unge, universitetsuddannede læge, Urban Bruun Aaskow og udnævnte ham til admiralitetsmedicus. Nu skulle der ryddes op. Aaskow blev i al hast sendt ned til Middelhavseskadren for at hjælpe skibskirurgerne med at bekæmpe den raserende sygdom blandt mandskabet. I november 1771 afsejlede

¹⁰ Rigsarkivet, Søetatens arkiv, Takkelads- og Reglerings-Commissionens Protocol.

HENRICUS CALLISEN
DOCTOR MEDICINAE PROFESSOR CHIRURG. UNIV. HAVN.
Nat. Julij. 1740. Mort. Aug.



*Anno Optimo
Hoc grati animi Monumentum p p d u die XIX Januariae A MDCCCLXXXIII
J. P. C. Abildgaard Doct. Art.*

*Heinrich Callisen,
født 1740, død 1824.
Medicinsk-historisk Museum.*

orlogsskibet *Grønland* med kurs mod Algier sammen med hospitalsskibet *Grevinde Moltke*, der var blevet indrettet således at det havde plads til 120 syge. Som chef for skibet havde Admiralitetet udnævnt søofficeren J. F. Wulff, og med sig fik han overskibskirurg Moldenhauer, der havde høstet stor anerkendelse for sin indsats ombord på *De fire Søstre*.

Det viste sig at være en god investering. Søetaten havde lagt store summer i mandskabets uddannelse og det var derfor en katastrofe, når en smitsom sygdom rev store dele af det bort. *Grevinde Moltke* vendte hjem fra Middelhavet i december 1772, og efter afmønstringen blev det forskellige hospitalsudstyr deponeret i Søkvæsthuset.

Ekspeditionen mod Algier havde med al tydelighed vist, at Søetatens forholdsregler til opretholdelsen af sundhedstilstanden ombord i de skibe, der blev sendt ud på de lange togter var utilstrækkelige. Derfor gennemførte Admiralitetet i årene efter en lang række reformer af medicinalvæsenet og man indså hurtigt at det var bydende nødvendigt at motivere nogle af tidens førende kapaciteter til at lede dette arbejde.¹¹

På baggrund af sine erfaringer som skibskirurg og sin deltagelse i et par togter, blandt andet med fregatten *Hvide Ørn* skrev Callisen et disputatsarbejde, der i 1772 udkom på latin: "De praesidii classis regiae sanitatem tuendi methodo".¹² Værket fylder i den senere udkomne tyske oversættelse 86 sider og er en systematisk redegørelse for, hvordan Søetaten, med forholdsvis ringe midler, i væsentlig grad ville kunne forbedre sundhedsforholdene for matroserne ombord på den danske flådes krigsskibe

Skriftet er af oversætteren J. P. G. Pflug dediceret til Greve Adam F. Moltke, der var deputeret i Admiralitetes- og kommissariatskollegiet og det var ingen tilfældighed. Moltke havde personligt påtaget sig rollen som chef for orlogsskibet *Grønland* da det sammen med fregatten *Falster* blev sendt til Middelhavet til erstatning for de derfra hjemsendte skibe. Men hvad var det, der især interesserede Callisen og hvilke forholdsregler havde han tænkt sig at få indført for at forhindre en gentagelse af fortiden og for generelt at forbedre sundhedstilstanden ombord på den danske flådes skibe?¹³

Ren på krop og ren på sjæl

Der var som allerede antydnet ikke tale om et spekulativt skrivebordsarbejde. Callisen havde på egen krop følt de strabadserende forhold ombord på flådens skibe og havde gennem sine mange personlige kontakter i Søetaten haft mulighed for at få del i de udkommanderede officerers erfaringer.¹⁴ Det kommer også til udtryk i hans arbejde, idet han ofte relaterer sine iagttagelser til konkrete begivenheder eller skibe. I relation til de enkelte kapitler anvender han således eksempler fra forskellige togter og omtaler 8 navngivne danske orlogsskibe.¹⁵ Callisen baserer altså sin afhandling både på den eksisterende udenlandske litteratur og på egne iagttagelser og erfaringer.

Han tager sit udgangspunkt i mandskabet og selve skibet og peger indledningsvis på det forhold at mange af de matroser som udskrives til tjeneste ombord i flådens skibe ikke har nogen erfaring med havet og det barske liv ombord på et krigsskib. De kommer fra provinsen til København som unge, stærke og sunde, raske mænd, men de er ganske uerfarne og især de mange norske matroser lider af hjemve. Derfor ser man alt for ofte, at de langsomt forfalder til flasken og en usund levevis. Det er derfor vigtigt at

11 Se også Steen Bille, *Det danske flag i Middelhavet*, Kbh. 1840, C. F. Wandel, Danmark og Barbareskerne 1746-1845, Kbh. 1919, Ole Feldbæk, *Konvoj*, Kbh. 1992 samt Poul Erik Olsen, *Krigen mod Algier*, *Siden Saxo*, nr. 3-1995, s. 20ff.

12 Som i 1778 blev oversat til tysk af J. P. G. Pflug, som var stadslæge i København: *Abhandlung über die Mittel, die Seefahrenden und insbesondere die Befassungen der köngl. Dänischen Kriegsschiffe gesund zu erhalten*. Den Schiffswundarzen und anderen Seefahrende zum Besten, Copenhagen 1778.

13 M. Winge, *Sygdom på langfart*, i Ole L. Frantzen (red.), *Linieskibet Holsten 1772-1814*. En kulturhistorisk studie af et dansk orlogsskib, Kbh. 1988, s. 117ff.

Admiralitetet i langt højere grad sikrer sig, at de, der udvælges til de lange togter fjernt fra Danmarks kyster fremdeles rekrutteres blandt de fuldbefarne matroser.

Callisen har erfaret, at de udskrevne unge mænd hurtigt depraveres fordi de er langt hjemmefra og overhovedet ikke er motiverede. Hertil kommer at mange af dem direkte er angste for havet og den skæbne, der venter dem i det ukendte. Det fører ofte til ligestyldighed både med hensyn til deres klæder, den personlige hygiejne og deres helbred. En tilstand, der har en udpræget tendens til at brede sig til det øvrige mandskab.¹⁶

Det er bemærkelsesværdigt, at Callisen overhovedet beskæftiger sig med mandskabets mentale tilstand og gør sig til talsmand for den opfattelse, at der er en direkte sammenhæng mellem mandskabets psykiske habitus og deres sygdomsfrekvens. Som eksempel på dette nævner han den vilkårlige og inhumane afstraffelse ombord, hvilket især påvirker de unge matroser. Det samme forhold har han kunnet iagttage, når der var udsigt til konfrontation eller åben kamp med fjendtlige orlogsskibe.¹⁷

Mandskabets sammensætning og erfaring spiller med andre ord en vigtig rolle, men det forebyggende arbejde starter efter Callisens mening allerede inden skibet bygges. Admiralitetet bør således sørge for når der udvælges skibstømmer, at det er sundt og gennemtørt. Det kan man blandt andet sikre sig ved at vælge det rette fældningstidspunkt og sørge for at tømmeret ikke opbevares i de såkaldte tømmergrave under vand. Det skal i stedet stables under tag og gennemluftes indtil saft- og fugtindholdet er minimeret, således at der fra skibets tømmerkonstruktion ikke uddunstes sygdomsfremkaldende stoffer.

Mad og drikke

I 1700-tallets anden halvdel havde de største orlogsskibe mellem 500 og 850 mand ombord fordelt på tre dæk. Her skulle de arbejde, spise, sove og sørge for den personlige hygiejne ofte under ekstreme vilkår og under barske vind og vejrforhold. Arbejdet ombord var hårdt og fysisk krævende og det var derfor vigtigt at mandskabet fik en sund, rigelig og nærende kost. Det vidste Callisen og han peger da også på i sin afhandling, at det kostreglement, der er gældende for flåden bærer præg af ensidighed og et for stort saltindhold samt en mangel på frisk kød og grøntsager.

Den tilbudte kost bør være mere varieret og de varer man tager ombord bør være friske. Gamle og rådne fødevarer bør kasseres og man skal så ofte som det er praktisk muligt søge havn for at bringe nye forsyninger ombord eller alternativt lade mindre og hurtigsejlende fartøjer bringe friske fødevarer ud til de udkommanderede eskadrer. De grøntsager og urter, som kunne komme på tale er for eksempel kål, løg, peberrod, salat, spinat, persille, cikorie og

¹⁴ Callisen var i 1776 desuden blevet udnævnt til læge for søkadetkorpset.

¹⁵ Det drejer sig om orlogsskibene *København* (1744), *Sjælland* (1750), *Hvide Ørn* (1753), *Havfruen* (1760), *Prinds Frederik* (1761), *Prinsesse Sophia Magdalene* (1763), *Dronning Caroline Mathilde* (1766) og *Christiansø* (1766). Heraf var de 5 konstrueret og bygget af flådens fabrikmester Frederik Michael Krabbe.

¹⁶ I det efterfølgende refereres der til Pflugs tyske oversættelse af Callisens disputats, Callisen 1778, s. 2ff.

¹⁷ *Ibid.*, s. 66ff.

skeurt samt frugter i form af æbler og pærer. Hvis det mod forventning ikke kan lade sig gøre, må man som et minimum sørge for hjemmefra at medbringe forskellige former for koncentrerede frugtsafter. Callisen nævner eksplicit at en sådan ændring i kosten vil virke yderst gavnligt mod sygdomme i almindelighed og mod skørbug i særdeleshed.¹⁸

Flåden havde i 1758 foretaget et eksperiment, idet den havde bestemt sig for at reducere det letfordærvelige smør til fordel for ost. Man lod derfor orlogsskibet *København* forsyne med et stort parti holstensk ost, men det var ingen succes. Osten kunne ikke holde sig og der bredte sig en så ulidelig stank ombord at man så sig nødsaget til at smide hele partiet overbord.

Der blev ombord på flådens skibe spist store mængder blødt og hårdt brød, men både kvaliteten og opbevaringsforholdene var under al kritik. Med hensyn til brødet anbefaler Callisen at det kun bages af det bedste mel og at man skal sikre at det altid opbevares tørt, hvilket kan sikres ved at sørge for en god ventilation. Vådt og ormstukkent brød er ikke fremmede for sundhedstilstanden og det bør kun uddeles til mandskabet efter at det er blevet opvarmet i skibets ovn.¹⁹

Især på de månedlange togter til Middelhavet og de Vestindiske øer var det vanskeligt at få plads nok til mad og drikke til mandskabet. Og Admiralitetet indskærpede overfor skibscheferne at der ikke måtte gå noget til spilde samt at de dyre provianteringer i fremmede havne så vidt muligt skulle undgås. Callisen gør derfor en del ud af, hvordan man mest hensigtsmæssigt kan opbevare skibets proviant. Uhensigtsmæssig stuvning i uventilerede og varme rum skaber grobund for allehånde dyr og larver, hvilket skynder på forrådnelsesprocesserne. Man skal derfor sørge for at de tønder og fade, som bruges til fødevarer altid er ordentlig rengjorte.

Det samme gælder de gryder og pletter, som bruges i skibets kabys til tilberedning af de varme måltider. Men i kabyssen lurder der en anden fare for mandskabets helbred. På de nybyggede skibe er de indmurede kobberkedler fortinnede, men den daglige brug og kogningen af den salte mad opløser tinlaget som matroserne derefter ophober i kroppen. Følgen er i henhold til Callisen, at mange bliver alvorligt syge. Deres tandkød angribes, de får voldsomme kolikanfald og blodgang. Derfor bør de fortinnede kobberkedler erstattes af støbte jerngryder.²⁰

Det hårde arbejde og den salte kost forøgede behovet for væskeindtagelse. Derfor tog de større orlogsskibe enorme mængder vand og øl ombord. Men hvis man skal tro Callisen var øllet af dårlig kvalitet og vandet om muligt endnu ringere. Godt skibsel burde efter hans mening altid brygges af rent vand, rigeligt med humle af bedste kvalitet og god malt. Og så skulle øllet efter færdigbrygningen lagres på sunde og rengjorte fade. Men det skete kun sjæl-

dent, hvorfor mandskabet efter kun få uger på søen ofte fik serveret tyndt og grumset øl og halvråddent, grønslimet og insektyldt vand.²¹

Callisens råd til Admiralitetet er, at man i et vist omfang bør forsøge at erstatte øllet med frugtsaft af æbler og pærer samt at supplere vandbeholdningerne ved løbende at opsamle regnvand. Det kan dog være vanskeligt at vurdere om han på dette punkt ville vinde sømandens hjerte, der nok mest bankede for stærkt og godt øl. Han henleder også opmærksomheden på det faktum, at det faktisk er muligt at destillere havvand, samt at fordærvet vand kan renses gennem kogning eller ved at gennemventilere det med luft. Der er naturligvis også mulighed for at tilsætte vandet konserveringsmidler så som vinsten, svovl eller eddike samt at rense det ved langsomt at lade det sive ned gennem en blanding af kalk og sand. Brændevin og andre former for alkohol advarer han på det stærkeste imod, med mindre det anvendes som et led i en sygdomsbehandling.²²

Tørre klæder og frisk luft

Flådens skibe sejlede året rundt så længe farvandet var isfri. Det var derfor vigtigt at matroserne havde ordentlige klæder og fodtøj. Callisens erfaringer var også på dette punkt dårlige. Matroserne gik ofte i det samme tøj i flere måneder uden at det blev vasket og kun få havde ordentligt fodtøj. Callisen gør sig derfor til talsmand for, at hver matros mindst skal have mindst fire skjorter, tre par uldne strømper, to par bukser, trøjer og to par sko. Men han er samtidig klar over at det vil være de færreste, der vil være i stand til at mønstre med et sådant udstyr. Derfor foreslår han, at Søetaten selv bør udlevere beklædningsgenstandene eventuelt mod et mindre fradrag i hyren.

Men det er ikke nok med rent tøj. Den personlige hygiejne skal også være i orden. Derfor anbefaler Callisen, at matroserne hver dag som et minimum skal vaske deres ansigt, hænder og fødder, ligesom han tilråder daglige bade i havvand, hvis vejret vel at mærke tillader det. Han har også med mismod set, hvordan det forholder sig med matrosernes køjetøj, der efter et længere togt ofte er så beskidt at man ikke længere kan erkende stoffets naturlige farve. Derfor anbefaler han at både køje, madras og tæpper vaskes mindst en gang om måneden.²³

Under dæk var forholdene mildt sagt svinske. Matroserne forrettede deres nødtørft i kroge og tømte uden skam deres natpotter ned langs indtømmeret. Det bør der sættes en stopper for og dækkene og skibssiderne skal skures og spules med jævne mellemrum for at forbedre den hygiejniske standard. Det er også lidet hensigtsmæssigt, at det tillades især de ældre matroser og de indrullede soldater at tilbringe det meste af deres tid under dæk, hvor der

18 Callisen skriver at det bedste middel mod skørbug imidlertid er "Zitronen und Pomeranzen" eller en ekstrakt heraf. Callisen kendte til James Linds afhandling om samme, men bemærker at kendskabet til denne behandling går langt længere tilbage end til Linds beskrivelser, Callisen 1778, s. 36. James Linds afhandling var allerede i 1768 blevet oversat til dansk. For øvrigt af Johan Lodde, der var lærer ved Søkadetakademiet.

19 Callisen 1778, s. 13ff.

20 Ibid, s. 51.

21 I 1700-tallets anden halvdel tog et dansk orlogsskib, der var udrustet til et længere togt mellem 140 og 150 tons væske ombord i form af vand, øl, vin og brændevin.

22 Callisen 1778, s. 26ff.

23 Ibid, s. 41ff.

i forvejen er alt for mange mennesker sammenstuede på alt for lidt plads. Hertil kommer at de ofte må dele rum med de medbragte levende slagtedy, der uvægerligt afgiver usunde dunster, hvilket bidrager til den i forvejen indelukkede, kvalme og sygdomsfremkaldende stank.

Søofficererne bør tilse, at alle kommer op i den friske luft og at der på dækkene sker en ordentlig udluftning. Det kan man blandt andet gøre ved at man, i det omfang vind og vejr tillader det, sejler med åbne kanonporte eller endnu bedre ved at der installeres ventilatorer eller skorstene, der døgnet rundt kan forny luften. Klimaet ville også kunne forbedres betydeligt, hvis man løbende sørger for, at det vand, der samler sig i skibets bund, på grund af indsivning af havvand, udpumpes, således det ikke står der i flere uger og bidrager til den rådne stank.²⁴

Sygelukaf

Callisen vidste bedre end nogen anden, at det var yderst vanskeligt at ændre på indgroede vaner og erkendte derfor at man ikke kunne undgå uheld og sygdom. Han gør derfor i et afsluttende kapitel en del ud af at beskrive, hvorledes man skal forholde sig når skaden er sket. For det første skal man som skibslæge sørge for at isolere de syge fra den øvrige besætning i et dertil indrettet sygelukaf. For det andet skal kun lægen selv og hans medhjælpere have adgang til at tilse patienterne og plejepersonalet bør selv holde en høj hygiejnisk standard.

I første omgang skal man forsøge en behandling med en speciel diæt bestående af fersk kød, friske grøntsager og urter samt friskbagt brød. Hvis det ikke hjælper kan diæten udbygges med et tilskud i form af citroner, rosiner og hedvin samt andre varianter tilpasset den enkelte og hans sygdomsbillede. Der skal ydes omsorg for de syge og deres klæder bør jævnligt skiftes og deres køjetøj skal holdes rent og tørt. Hvis patienten kan tåle det kan der ordineres varme bade, og sygepasserne skal sørge for at alle urenheder og natpotter med mere bliver fjernet.

I det hele taget skal der sørges for at der i sygelukafet hele tiden er pinligt rent og at der er en god ventilation. Afdøde patienter skal straks fjernes og deres klæder, køje og andre personlige genstande skal enten brændes eller smides overbord. Skibslægen skal i rummet bære en overtrækskjorte og løbende sørge for at der føres en nøjagtig journal over hver patient. I samme journal skal der hver dag indføres oplysninger om luftfugtigheden og temperaturen.²⁵ Det optimale er imidlertid, hvis patienterne kan overføres til et hospitalsskib eller bringes til et hospital i land.

Hvis man holder Søkrigsartiklernes bestemmelser op mod Callisens disputatsarbejde er der ikke umiddelbart meget nyt at hente. I de nedskrevne bestemmelser var skibskirurgen og lægens

²⁴ Ibid, s. 48ff.

²⁵ Ibid, s. 70ff.

rolle defineret, og man vidste godt at kosten og hygiejnen ombord på flådens skibe ikke var tilfredsstillende. Men Søetaten var som alle de øvrige etater underlagt en økonomi og man forsøgte efter bedste evne at optimere de tildelte ressourcer. Men der er, når dette er sagt, ingen tvivl om, at Callisens arbejde også indeholder spændende nytænkning. Hans disputats fik således afgørende betydning for de overvejelser man gjorde i samtiden gjorde for at forbedre forholdene for flådens mandskab ikke mindst fordi hans resultater i årene efter offentliggørelsen løbende blev udmøntet i form af nye og mere tidssvarende reglementer.

Fra teori til praksis

Allerede i 1771 havde Callisen udarbejdet et nyt reglement for sygekost i flådens skibe, og i 1789 kom en revideret udgave med et sæt særlige bestemmelser for diæten ombord på flådens hospitalsskibe. Det var nu desuden en fast regel at hospitalsskibene for at forebygge skørbug skulle medføre både tønder med surkål og mindst 800 citroner eller en tilsvarende mængde citronsaft.

I 1789 udkom endvidere en ny "Instruks for de paa den kongelige Flaade antagne Over-Skibs-Chirurgi", hvori der blev fastlagt mere hensigtsmæssige og detaljerede regler, ligesom endnu en kongelig resolution fra samme år fastsatte, at en eskadre på fire orlogsskibe skulle følges af et hospitalsskib mens en eskadre på otte eller flere skibe skulle have mindst to. Samtidigt hermed anmodede Admiralitetet Takkelage- og Regleringskommissionen om at fremkomme med et gennearbejdet forslag til et bemandingsreglement for et hospitalsskib på 174 læster. Kommissionens forslag kom prompte. Den foreslog belært af de erfaringer man havde gjort i forbindelse med Algierekspektionen, at et skib af denne størrelse skulle have mindst 79 mand ombord, herunder en mediciner, fire underkirurger, tolv sygevogtere og fire vaskemænd.

Kommissionen var i det hele taget særdeles aktiv i disse år og udgav i 1790 et nyt "Forslag angaaende de Syges og Quæstedes Behandling i de Kongelige Skibe". Det er et yderst interessant dokument, idet det på en række områder genspejler sundhedsvæsenets og skibshygiejnens udvikling i den sidste halvdel af det 18. århundrede. I det trykte forslag fastsættes det blandt andet, hvordan et hospitalsskib bør indrettes og hvordan patienterne mest hensigtsmæssigt placeres og behandles. På øverste dæk skulle der opsættes 60 standkøjer i de fire sygelukafer, mens der skulle indrettes plads til 60 rekonvalcenter og selve besætningen på underste dæk.

Til hvert sygelukaf skulle der anvises tre sygevogtere, der skulle arbejde på skift, mens det øvrige plejepersonale skulle bestå af én præst, en mediciner og fire kirurger. Dog skulle der i forbindelse med egentlige kamphandlinger tildeles hvert hospitalsskib en overkirurg. På hospitalsskibene skulle der desuden ansættes en bager

samt en person, der kunne sørge for en god og sund kost. Det var et klart fremskridt. Men kommissionen med Callisen som drivende kraft arbejdede videre med at forbedre sundhedsforholdene for både de ansatte, der var beskæftigede i land, og de som sejlede med flådens skibe i de hjemlige og fjerne farvande. Den ekspertise og viden, som man på denne måde opbyggede, spredtes til det omgivende samfund gennem forelæsninger for kandidater og gennem det trykte ord til glæde for hele samfundet.

"Den rette og bestemte Brug af Lægemedler"

Efter sin hjemkomst i 1772 fik Aaskow fast ansættelse ved Søetaten som admiralitetsmedicus. Hermed kom han til at dele arbejdsplads med Callisen. I 1774 færdiggjorde Aaskow sit disputatsarbejde, der var baseret på de iagttagelser han havde gjort på det skæbnesvangre togt til Algier.²⁶ Med Aaskows embede fulgte en forpligtelse til at undervise flådens skibskirurger i sygebehandling og medikamenternes brug, og hertil udarbejdede han i 1778 en lærebog.²⁷ Både Callisens engagement og Aaskows undervisning fik stor indflydelse på Takkelads- og Regleringskommissionens arbejde og anbefalinger.

Mens Callisen hovedsageligt tog sig af de hygiejniske forhold ombord koncentrerede Aaskow sig om selve behandlingen og de medikamenter som efter hans bedste overbevisning var mest egnede til sygdomsbekæmpelse. Hans bog er bygget op som et alfabetisk opslagsværk over de forskellige kendte medikamenter startende med absint og sluttende med øjenbalsam. Herefter følger bogens anden del, der beskriver, hvordan indholdet af en velassorteret skibsmedicinkiste på forskellige måder kan sammensættes og ordineres mod de mest kendte sygdomme.

Det er opbyggelig læsning, som kan få koldsveden til at springe frem på selv den mest garvede sømands pande. Aaskow anbefaler blandt andet følgende mixtur til behandling af koldbrand. En håndfuld malurt blandes med to lod kinabark, som koges i en halv time i kalkvand. Derefter tilsættes et halvt lod salmiakspiritus og to lod kamfer. Blandingen lægges i såret efter at det med en kniv er åbnet ind til det friske kød. Mod de ofte forekomne bylder anbefaler Aaskow, at man blander en salve bestående af 12 lod gult voks, gul og sort beg som tilsættes tre pægle olie. Hele denne masse smeltes over en sagte ild, hvorefter der tilsættes seks lod terpentin og to lod birak. Eller hvad med følgende middel mod ondt i halsen og opsvulmet drøbel, kaldet "Styrkende Gurgelvand". Der tages to lod egebark, der koges i en halv time i almindelig vand. Herefter tilsættes vitriol eller alun og det hele blandes med brændevin og som en formildende omstændighed honning.²⁸

Aaskow omtaler i sin indledning at han har forsøgt at indskrænke det store antal lægemedler man tidligere har medbragt ombord

26 Aaskows disputats blev indleveret på latin: *Diarium medicum navale, sistens*

Observationes circa causas curationem et Prophylaxin morborum, qui Præsidium classis regiæ Danicæ in expeditione Algeriensi affligerunt.

27 Urban Bruun Aaskow, *Anviisning til den rette og bestemte Brug af de Lægemedler, hvormed de Kongelige Krigsskibe paa deres Søetog forsynes*, Kbh. 1778.

28 Aaskow 1778, side 219, 269 samt 277.



*Søkvæsthuset ved
Christianshavns kanal.
Orlogsmuseet.*

på flådens skibe til et minimum. Dels for at spare penge og dels for at gøre det nemmere at håndtere for de mere uerfarne læger. Alle midlerne har han afprøvet på Frederiks Hospital og han nævner eksplicit, at Callisen har været ham behjælpelig med udvælgelsen og sammensætningen. Bogen er skrevet på dansk og forklarer på en let forståelig måde, hvordan det enkelte medikament tilberedes og til hvilke sygdomme det bedst finder anvendelse.

Søkvæsthusene

Søetaten var på flere områder foran andre institutioner i 1700-tallet. Det gjaldt også med hensyn til de ansattes ve og vel. Helt tilbage fra begyndelsen af 1600-tallet havde man inden for flåden sørget for at syge og kvæstede kunne få den bedste behandling man kunne tilbyde, og så var den til med gratis.

I 1775 nedsatte Søetaten en kommission, der skulle overveje flytningen af det eksisterende og til dels forældede Søkvæsthus i Nyhavn. I realiteten blev det Aaskow og Callisen, der kom til at udforme rammerne for det nye projekt. Det var dem, der formulerede kravene til det sted, hvor hospitalet skulle opføres og det var

dem, der definerede indholdet. For det første skulle det bygges på et højtliggende, tørt og luftigt areal, hvor der skulle være rigelig adgang til frisk vand og udenomsplads, således at de syge kunne røre sig udendørs. For det andet skulle hospitalet ligge i umiddelbar nærhed af havnen idet det ville lette transporten af de syge til og fra og den løbende udrustning af hospitalsskibene og så skulle det ligge afsondret fra almindelig bymæssig bebyggelse af hensyn til smittefare. Endelig skulle det kunne modtage mindst 1000 patienter, syge eller kvæstede.

Det var vanskeligt, selv i datidens København, at finde en grund, hvor alle disse krav kunne opfyldes og derfor pegede kommissionens flertal på at man i stedet flyttede hospitalet til opfostringshuset på Christianshavn. Det var næppe et ideelt valg for selv om det var bygget af arkitekten J. P. Conradi i 1755 og godt nok lå ved havnen, havde det en række andre ulemper. Det lå lavt og på et fugtigt areal nær en af byens lossepladser med en kvælende stank fra det eksisterende hvalkøgeri. På trods af disse forhold valgte man at gå videre med planlægningen og det blev i sommeren 1778 bestemt, at huset skulle indrettes med plads til at kunne modtage de førnævnte 1000 mand og at man i fredstid skulle kunne have plads til 200 syge fra divisionerne og håndværkerstokken samt 200 betlere og forældreløse børn.

Men kommissionen indså hurtigt at Conradis opfostringshus ikke kunne rumme så stort et antal patienter. Derfor foreslog den, at der på en nærliggende grund mod Bådsmadsstræde blev opført en tilbygning. Det blev i første omgang E. G. Rosenberg, der fik opgaven, men det ser ud til at den senere blev overladt til murermester Schottermann. I 1779 indledtes byggeriet. I første omgang ved at man gav sig i kast med at forhøje den bygning, der tidligere havde fungeret som opfostringshusets hospital. Herefter fulgte fløjen mod Bådsmadsstræde og som et sidste led i byggeriet blev bådsmadsstrædefløjen forbundet med fattigbygningen. I mellembygningen var der i det oprindelige projekt gjort plads til en kirke, men den ser ud til at være sløjftet af økonomiske årsager til fordel for en noget mere verdslig anvendelse som vaskeri for kvæsthuskomplekset.

Det blev Callisen, der fik ansvaret for indretningen og han anså selv hospitalet for et af landets bedste, hvilket til fulde blev bekræftet af de udlændinge, som så det nye kvæsthus og som roste det i høje vendinger. De var især begejstret for de regulære rum med stor lofthøjde, det store lysindfald fra de tætsiddende vinduer, opvarmningen og den sunde og nærende kostplan. I årene fra Søkvæsthusets etablering og frem til 1807 var antallet af patienter varierende. I forbindelse med Slaget på Reden i 1801 nåede antallet af sårede op på over 2100, mens der i forbindelse med koleraepidemien i 1808 var hele 2500 patienter indlagt.²⁹

29 M. Winge, Søetatens Syge- og Kvæsthuse, Dansk Medicin Historisk Årbog 1976, s. 53ff.

Afslutning

Callisen og Aaskows indsats for Søetaten i almindelighed og for den danske sømand i særdeleshed fik både i deres samtid og efterfølgende stor betydning for sundhedstilstanden og hygiejnen ombord på den danske flådes skibe. De helligede begge en stor del af deres akademiske liv til dette specielle emne og ydede en fornem indsats som civile medlemmer af Søetatens Takkelads- og Regleringskommission. De tog begge udgangspunkt i de erfaringer de havde gjort i forbindelse med deres arbejde ombord på den danske flådes skibe. Det, der bar deres akademiske og praktiske arbejde var deres dybtføjte interesse for sømandens ve og vel og hermed føjer de sig smukt ind i den fremherskende tidsånd, hvor viden- skab og fornuft var to af de bærende begreber.

Birger Thomsen

Danske skonnerter på vagt og i krig

I C. L. L. Harboes "Dansk Marine-Ordbog" fra 1839 findes følgende beskrivelse for en skonnert:

"et skarptbygget tremastet Skib. Masterne hælder agter over og have ingen Mers, men kun Salinger. Paa Fokkemasten ere altid Raaseil, men disse haves ei altid paa Stormasten; derimod har den altid eet Bomseil paa hver af Masterne. Dens størrelse er almindelig fra 15 til 45 Commercelæster". Når man i samme ordbog kan få oplyst, at en høvl er "et velbekjendt Værktøi" finder man det rimeligt også at konsultere andre kilder for at få en generel beskrivelse af skonnerten.

Skonnerten var i princippet et letsejlende fartøj, med to master, begge riggede med gaffelsejl. Hertil kunne komme råsejl i form af topsejl på både fokke- og stormast, men kun som topsejl, dvs. sejl rigget på stængerne. Masterne var sammensat ved en saling af undermaster og topstænger. Hertil kom, at den agterste mast var højere end den forreste. Skonnerten var et fartøj, som førte et sejlareal, der var betydelig større end en råsejler af tilsvarende deplacement. Sejlarrangementet betød også, at der krævedes mindre mandskab for at sætte og bjerge disse sejl.

I "Jagt og skonnert" behandler Anders Monrad Møller skibstypen skonnert, således som den begynder at optræde i den danske skibsfart i 1800-tallet. Han påviser, at den optræder i toldregnskaber fra Helsingør i 1798, hvor det er første gang skonnerten nævnes. Efter en beskeden start kom skonnerten i stigende grad dog til at tegne sig for en endog meget stor del af den indenrigske danske handel. I løbet af en enkelt generation blev skonnerten standardskibet i provinshandelen, specielt i størrelsen 50-100 commercelæster.

Kigger vi ud over den hjemlige horisont, kan skonnerten spores tilbage til begyndelsen af 1700-tallet. Traditionen siger, at navnet "schooner" stammer fra Gloucester i Amerika, hvor det første fartøj af denne type løb af stabelen i 1713. En tilskuer udbrod: "There she scoons"- dvs. "slå smut hen over vandet"- og herefter blev dette navn hængende på typen. Nederlandene er også udpeget som oprindelsessted for skonnerten. Imidlertid fastslår en autoritet på området, den amerikanske marinehistoriker H. I. Chapelle, at

skonnerten som type udvikledes i Nordamerika i løbet af 1700-tallet, og sandsynligvis som en forlængelse af den i Vestindien meget anvendte "sloop", et en-mastet fartøj. Her har vi en parallel til den kendte teori om sammenhængen mellem jagt og galease: man bygger en forlænget udgave af en kendt skrogform og tilføjer en mast. Det står klart, at fra midten af 1700-tallet byggedes skonnerter i Amerika med det formål at kunne fragte varer, der var kostbare og skulle bringes hurtigt frem, på trods af vind, vejr og andre forhindringer, f.eks. toldvæsen og pirater. De handelsmæssige omstændigheder, manglende beskyttelse fra den engelske orlogsflåde, tvang redere til at udvikle fartøjer, som kunne sejle fra alle trusser. Skonnerten blev derfor udviklet med henblik på fart og manøvre- evne.

Skonnerterne var så succesfulde, at den engelske flåde i 1760'erne anskaffede sig ca. 20 af slagsen for at holde styr på smugleriet på de amerikanske kyster. Den Nordamerikanske Frihedskrig, som brød ud i 1776, forstærkede denne udvikling, hvor den nyfødte amerikanske flåde i høj grad blev støttet at kapere, der benyttede skonnerter som fartøjer. Efter afslutningen af Frihedskrigen fulgte få år efter udbruddet af Revolutionskrigene, som med ganske få afbrydelser, fortsatte frem til 1815. Dette betød dog ikke fred i de farvande, hvor de amerikanske redere opererede, idet en lang række frihedsbevægelser i Sydamerika medførte, at de omkringliggende farvande var oversvømmede af krigsskibe, kapere og pirater, mange gange svære at skelne fra hinanden. Disse betingelser tvang de amerikanske redere ud i eksperimenter med mindre fartøjer, som skulle sejle - og specielt krydse- bedre end alle andre. Når sådanne havde vist sig succesfulde, byggede man en større skonnert på samme model.

Denne proces fandt især sted i Virginia, og her udvikledes en type af skonnert, der senere skulle få betegnelsen "det bedste all-round sejlskib, der nogensinde er udviklet" - Baltimore-klipperen. Skonnerterne blev bygget med lavt fribord, en stor sejlføring i forhold til deplacement. Skroget blev bygget så let som muligt, med tynde bordplanker og skiftevis dobbelt- og enkeltspant. Alt blev skåret ned til et minimum, og den fuldt udviklede Baltimore-klipper fra 1800-1820 ville have svært ved at blive accepteret i et moderne yacht-race af sikkerhedsmæssige årsager. Formentlig er den vigtigste detalje, at stagfokken, som er det sejl, der er afgørende ved hurtige stavgendinger, er fæstet halvt ude på bovsprydet, hvor det i en traditionel rigning sidder inde på stævnen. Det betød en meget effektiv kraft i næsen på skonnerten, når den gik op i vinden for at stavgende.

Der en ting, som tegner sig klart: langt den største part af de fartøjer, som deltog i transport af gods, som kapere, orlogsfartøjer og piratfartøjer, var skonnerter. Lige gyldig hvilken målestok, som

man kunne anvende, viser det sig, at skonnerten fragtede langt den største del af den amerikanske handel, i 1814 ni tiendedele af den totale fragt til udlandet, og i 1815 kunne det konstateres, at halvdel af al fragt under krigen 1812-1814 blev befordret på Baltimore-skibe, hvoraf størstedelen var skonnerter. Ud fra et teknisk synspunkt tegner der sig også et tydeligt billede: skonnerten udvikledes og typen blev mere og mere anvendt på et tidspunkt, hvor alle andre typer stagnerede eller helt forsvandt. Chappelle kan konstatere, at omkring 1790 var skonnerten det mest almindelige fartøj både i USA og Canada - et billede, som Anders Monrad Møller kan konstatere gentog sig i den danske provinshandel i den første halvdel af 1800-tallet.

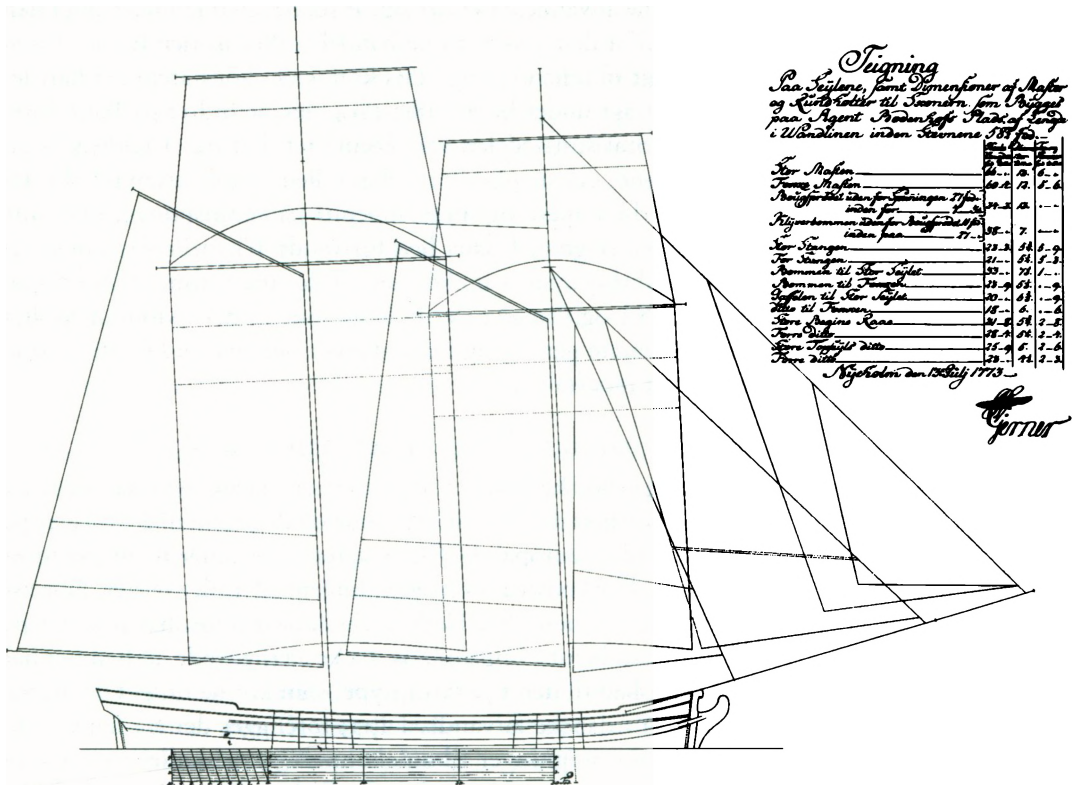
Skonnerten introduceres i den dansk-norske flåde

Den dansk-norske flådes administration havde igennem et halvt århundrede haft den praksis, at sende de dygtigste flådeofficerer på studietur til de europæiske flådemagter for at fange de nyeste ideer indenfor skibskonstruktionsudviklingen. Henrik Gerner, fabriksmester på Holmen, dvs. Flådens chefkonstruktør, havde været på en sådan studietur i England, og det er nærliggende, at han her har fået kendskab til den nye fartøjstype, som kunne bruges til mange ting, også i danske farvande. I 1773 foreligger der fra hans hånd konstruktionstegninger til en skonnert, som skulle bruges som vagtskib og aviso (dvs. postskib for flåden). Efter disse tegninger blev i 1773 bygget skonnerten *Støren* på Bodenhoff's Plads. Oprindelig var der projekteret med to "lukte baade", men søsterskibet *Laxen* blev rigget som jagt.

Gerner var opmærksom på den nye skonnertrigning, der var meget forskellig fra en traditionel orlogsrigning med råsejl, hvorfor han understregede, at fartøjet skulle sejles med forsigtighed. Denne usikkerhed viser sig tydeligt, da han to måneder efter at have indsendt sejltegninger til Konstruktionskommissionen ønsker at forkorte stormasten med 7 ½ fod, og fokkemasten i proportion hertil.

Sejlrapporterne viser, at fartøjet levede op til forventningerne. *Støren* sejlede bedst i kuling, i smult vande 3-4 streger til vinden løb den let 9 knob for alle sejl. Den tog ikke sø ind og vendte meget hurtigt i stille sø. I 1774, året efter, ændres rigningen, så den oprindelige stormast rigges som fokkemast og der rigges en større stormast. Man vendte altså tilbage til den oprindelig høje rigning.

Til trods for det gode skudsmål holdt *Størens* sejlegenskaber dog ikke stand imod flådens traditioner: i 1788 blev den omrigget til brig, en standardrigning indenfor flåden. Som sådan overlevede den gennem kanonbådskrigen til 1814, først som vagtskib på Elben, senere, i 1808-1813 som kvarter- og proviantskib for kanoncaluppernes mandskab. Den blev solgt ud af flåden i 1814.



Næste gang, skonnerter optræder i den dansk-norske flåde, var i 1799. Gerner's dygtige elev, Hohlenberg, blev bedt om at udarbejde tegninger til to skonnerter. De blev byggede i 1799-1800, med mindre ændringer, men begge på Nyholm. *Svanen*, 69 fod lang, og *Ørnen*, 71 fod lang, begge kobberforhudede. Besejlingsrapport fra *Ørnen* i 1801 giver fartøjet meget høje karakterer: bortset fra nogle tekniske detaljer omkring placeringen af forbramstang er hun en "god luvholder og fortjener i alle henseender character af et meget godt skib". Dette blev bekræftet af en ny besejlingsrapport fra 1804, hvor især skibets egenskaber som en god luvholder understreges. Imidlertid måtte også *Ørnen* måske gennem en omrigning, idet denne besejlingsrapport betegner hende som skonnerterbrig - måske kan det være en lapsus fra den kommanderende officer, løjtnant Lütken.

Begge disse fartøjer havde en kort levetid i den dansk-norske flåde. *Svanen* mistede i 1800 først sine master i Nordsøen. Efter at have repareret i Norge, blev hun sendt til St. Petersburg med depecher. Undervejs strandede skonnerten ved Øsel, forliste og blev solgt som vrak. Disse to uheldige episoder skadede dog ikke den kommanderende officer P. E. Lilienskjold. Han blev frikendt - i øvrigt havde han en godt kendskab til skonnerter: i 1799 havde han

Sejltægning af skonnerten

Støren, konstrueret af fabrikmester Henrik Gerner og søsat i 1773. *Støren* blev rigget til som brig i 1788.

Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningsamling A 1252 b.

været i Vestindien, hvor han havde med succes havde ført skonnerter Iresine.

Ørnen blev anvendt som aviso og som tender for kadetskibene på deres årlige udrustninger. Hun blev bortført af englænderne i 1807. Her fortsatte *Ørnen* som armeret tender indtil 1815, hvor hun blev overført til Marine Society i Greenock som skoleskib. Da *Ørnen* kom i engelsk tjeneste, beholdt hun - næsten - sit navn: i de britiske flådelister optrådte hun under navnet: *Ornen*.

Det vestindiske intermezzo

I Dansk Vestindien havde man det samme problem som alle andre myndigheder i dette område. Farvandene var forpestede med kape-re fra alle de krigsførende lande, pirater og smuglere. De opererede med hurtige, velsejlende fartøjer, for det meste skonnerter, hvorfor de danske orlogsfartøjer, enten brigger eller fregatter, som udsendes som stationsskibe, ikke havde en chance for at fange dem. Derfor indkøbte man i 1797 og 1799 to skonnerter, der skulle fun-gere som støtte i patruljetjenesten i de snævre farvande mellem de vestindiske øer. De var begge armerede med 12 kanoner.

Iresine og *Den Aarvaagne* gjorde nytte som tendere for stations-skibene. De kom under deres patruljetjeneste i regulær kamp med engelske kaperere. I 1799 mistede *Iresine* 3 mand og havde 9 sårede i en affære med kaperfregatten *Experiment*, der var særdeles aktiv i dansk-vestindiske farvande. Året efter gik det ud over *Den Aar-vaagne*, der i kamp med en stor engelsk kaper, *Dreadnought*, miste-de sin chef og et besætningsmedlem.

I marts 1801 deltog *Den Aarvaagne* sammen med orlogsbriggen *Lougen* i affæren ved Bird Rock -Fugleklippen - hvor to britiske fregatter, orlogsfregatten *Arab*, 22 kanoner, og kaperen *Experiment*, 18 kanoner, angreb de to danske orlogsfartøjer. Ved denne lejlighed høstede de deltagende danske fartøjer megen berømmelse, og det skulle hundrede år senere medføre en forveksling mellem *Den Aarvaagne* og skonnerter *Vigilant*, hvilket vi vender tilbage senere i denne artikel. Kort efter den britiske okkupation af øerne ophævedes, blev både *Iresine* og *Den Aarvaagne* solgt ved auktion den 27. marts 1802, for henholdsvis 625 og 705 dollars.

Krigen 1807-1814

Da størsteparten af den dansk-norske flåde blev bortført efter Københavns bombardement i 1807, blev der sat ind på en opbyg-ning af en kanonbådsflåde, der kunne beskytte de danske kyster og stræder. Det betød en helt ny strategi, baseret på kystforsvar. Her havde skonnerter kun en mindre rolle at spille i orlogsregi. Men man havde behov for hurtige transportfartøjer, der kunne manøvrere i snævre farvande. Orlogsflådens nybygning af skonner-ter begrænsedes derfor til tre lastdragere, hvor to blev bygget på



Bodenhoffs Plads og en på Nyholm i 1810. De blev navngivet *No. 1, 2 og 3*. Deres konstruktør var skibsbygmester Eskildsen, der også var involveret i den tidlige fase af kanonbåds konstruktionerne. Der er ingen glørværdig historie knyttet til disse fartøjer, der fungerede som arbejdsheste for flåden. I 1817-1818 blev de solgt ud af flåden.

En mindre skonnert *Tigeren*, også bygget af Eskildsen på Larsens Plads, og egentlig beregnet til kaper, blev indkøbt i januar 1810. Den kom til at ligge som stationsskib ved Kalundborg i 1810-1812, hvorefter den blev solgt ud af flåden i 1812.

Flåden havde imidlertid stadig et behov for transportskibe, specielt til tømmerlast, og derfor udarbejdede mestersvend Pihl et sæt tegninger til en skonnert, der kunne opfylde dette behov. Den blev søsat i juni 1811 under navnet *No. 4*, og sejlede som lastdrager indtil 1814, hvor den blev indrettet til raketkastning og tilsluttet raket-chalupeskadren og blev omdøbt til *Atalante*. I 1818 blev den indrettet til orlogsskonnert med først 10 stk. 6 pds. kanoner, der senere erstattedes af 18 pds. karronader. Den fik til opgave at være vagtskib på Elben og var som sådan udrustet hvert år, indtil den blev solgt i 1832. *Atalante* fik sit skudsmål i en rapport fra 1825. Hendes chef, kaptajn de Coninck mente, at fokkerå, klyverbom og storbom var alt for spinkle, at sejlene skulle være af mellemdug i stedet for ravndug. Dækket var for spinkelt til de nye karronader. Han

Fotografi af postskonnerten Vigilant i Dansk Vestindien, flagende over alle toppe 1901. Man fejrede da – fejlagtigt – hundredeårsdagen for skonnertens deltagelse i affæren ved Fugleklippen i 1801. Handels- og Søfartsmuseet.

havde dog ikke noget at udsætte på sejlegenskaberne: *Atalante* var et godt søskib, der let løb 10 knob rumt, og 7-8 knob for bidevind. *Atalante* havde to søsterskibe, bygget i 1811 og 1815. Disse to skonnerter kom dog kun til at optræde som lastdragere, kaldet *No. 5* og *6*. De blev solgt i 1827 og 1833.

I marts 1812 købte Flåden endnu en mindre skonnert, der blev indrettet til armering med 4 stk. 3 pds. kanoner. *Biekuben* blev anvendt til konvoj og patruljetjeneste mellem Stevns og Helsingør, og i efteråret 1812 tjente den til kvarter for besætningen på en kanonichalup på Rheden. *Biekuben* var ikke noget populært fartøj. Den var bygget af fyr på klink, befæstet med små trænagler "efter den norske måde". I 1813 foreligger en rapport fra dens chef, løjtnant Krieger: "den vender slet, er en mædelig luvholder og er alt for rank. Den er meget læk og over vandlinien så utæt, at lysene blæses ud". Til trods for alle disse skavanker forsatte *Biekuben* sin patruljetjeneste i 1813. I juni 1814 blev den solgt ved auktion for 3280 rd.

Den sidste skonnert, der under krigen anskaffedes til orlogsmarinens, var *Nissen*, tidligere kaldet *Danneførd*. Den blev i juli 1812 indkøbt sammen med to luggere, og de blev alle indrettede til raketkastning. Allerede den 27. april 1813 efter at være afsejlet fra Frederiksværk kæntrade den og sank på grund af for stor sejlføring og springende vinde.

Mens den danske orlogsflåde således ikke satsede meget på skonnerten som orlogsfartøj, blev typen til gengæld populær som kaper. I Kay Larsens værk om det danske kapervæsen kan man finde ikke mindre end 37 skonnerter, fra 5 til 27 kommerceløster, de fleste dog i den "tunge ende" både i størrelse og bevæbning. De var som regel godt udrustede og tog mange priser. Hvordan disse skonnerter var byggede, og hvor de stammede fra er et interessant spørgsmål, som desværre ikke kan besvares på nuværende tidspunkt.

Til den norske providering, forsyninger til Norge, anvendtes adskillige fartøjer, som kunne betragtes som halvofficielle orlogsfartøjer. I denne brogede flok af fartøjer optræder der også armerede skonnerter, men kun få af dem har vi indtil nu kendskab til. I 1808 blev den væbnede skonnert *Activ* opbragt, og skonnert *No. 104* blev taget i august 1812 af fartøjer fra den britiske fregat *Horatio*.

Vestindien efter Napoleonskrigene

Efter Napoleons nederlag ved Waterloo i 1815 kom freden til Europa. Men i Sydamerika og i de vestindiske farvande forsatte urolighederne. Bolivars frihedskrig i Venezuela tændte mange brande i Sydamerika og medførte megen uro i form af kaperi og sørøveri i området. For de dansk-vestindiske handelsmænd var det derfor vigtigt at få oprettet en effektiv flådebeskyttelse af handelen. I

marts 1815 ankom det første danske orlogsfartøj, briggen *Bornholm*. Det viste sig dog utilstrækkeligt som stationsskib, og i maj 1817 rejste orlogskaptajn Schönheyder til USA for at indkøbe to mindre fartøjer, som skulle fungere som patruljefartøjer i Dansk Vestindien. Herefter fulgte en periode, hvor stationsfartøjet, nu en fregat, *Minerva*, der havde afløst Bornholm, viste flaget ved at sejle til de sydamerikanske brændpunkter, mens de to indkøbte amerikanske skonnerter, *St. Thomas* og *Macaria*, ryddede op i de lokale farvande. Her afvekslede konvojtjeneste med opbringning af kapere, og de to skonnerter havde en travl tid. Imidlertid udbrød der epidemi på *Macaria*, hvor halvdelen af mandskabet døde indenfor de første to måneder. Der var også ret mange sygdomstilfælde på *St. Thomas*. Allerede i 1818 solgtes *Macaria*, mens *St. Thomas* blev sejlet til Danmark og lagde ind til Holmen i september 1819. Her blev den liggende, indtil den i 1823 blev solgt til grosserer Broberg for 4500 rigsbankdaler sølv.

I Vestindien klarede man herefter overvågningen ved det udsendte stationsskib, som regel en korvet eller brig. I 1825 var man imidlertid blevet plaget af en columbiansk kaperskonnert, som hærgede i de vestindiske farvande. *Adolpho* blev så generende, at de lokale købmænd fik myndighederne til at bede orlogsflåden om hjælp. Korvetten *Najaden*, som på dette tidspunkt var stationsskib, var ikke i stand til at opbringe den velsejlende kaperskonnert. Chefen lejede derfor en lokal skonnert, *Vigilant*, der fik hans sekondløjtnant Carl Irminger som chef. Sammen opsporede de *Adolpho*, som lå på lavt vand ved Culebra. Korvetten kunne ikke følge den ind, men *Vigilant* stak ikke dybere end *Adolpho*, og sejlede ind under dansk handelsflag. *Vigilant* havde ingen bevæbning, men til gengæld 30 soldater, som skjulte sig under lønningen. På kort afstand affyrede disse soldater en salve, der dræbte både chef og styrmand på kaperen. *Adolpho* overgav sig og blev ført ind til St. Thomas havn, hvor den forliste få dage senere under en orkan.

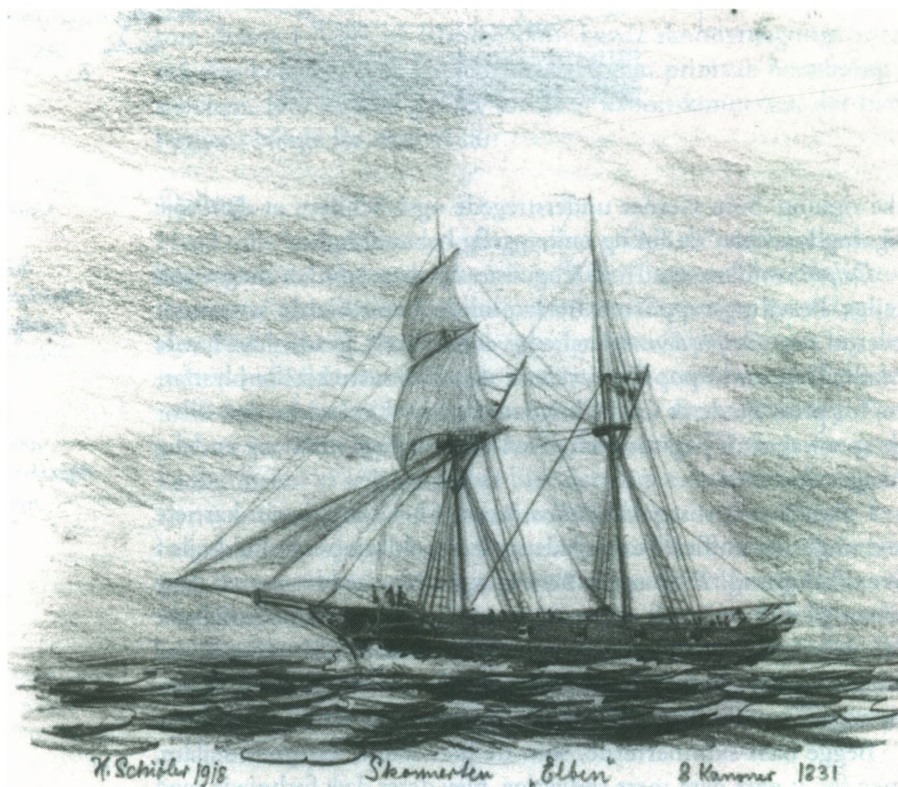
Vigilant blev herefter i mange år anvendt af guvernementet som postskonnert mellem St. Croix og St. Thomas, men fik endnu en kortvarig karriere som orlogsfartøj, da stationsskibet, briggen *Allart* forliste i 1842. *Vigilant* blev lejet og udrustet med bevæbning: en 3 pds. kanon. Hermed havde *Vigilant* udspillet sin rolle som orlogsfartøj, men på grund af misforståelser må vi følge skonnertens skæbne videre. I 1876 forliste den i St. Thomas havn, blev hævet og sat i stand. Skibets papirer er imidlertid gået tabt. Den stolte ejer af *Vigilant* kunne derfor, uden ubejlejlige dokumenter, der ville bevise det modsatte, i 1901 fejre affæren ved Fugleklippen, hvor *Den Aarvaagne* indlagde sig stor hæder sammen med briggen *Lougen*. Han mente, at da "*Vigilant*" betyder "*Årvågen*", måtte de to være et og samme skib. Imidlertid er der dokumentation for, at *Den Aarvaagne* oprindeligt var bygget i Irland i 1794 og var et fartøj

på ca. 150 tons. *Vigilant*, som først dukker op i skibsregistre i 1824 som *Nonsuch*, og blev omdøbt kort efter, er en langt mindre skonnert på ca. 50 tons.

Skonnerter på vagt i sund og bælt

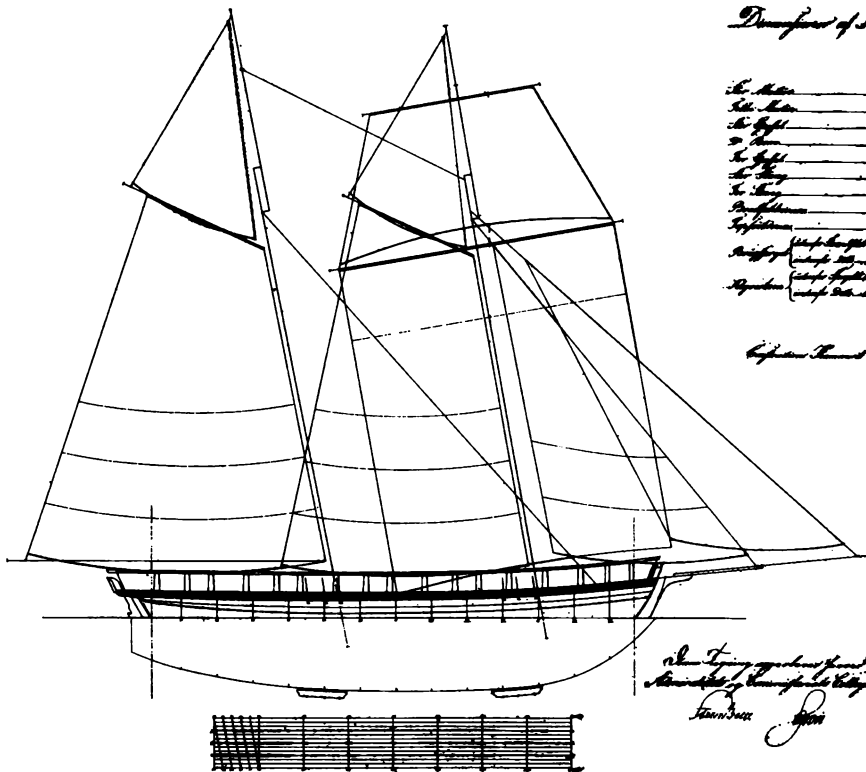
I Danmark var Søetaten efter krigen 1807-1814 inde i en omstrukturering, hvor bølgerne gik højt. Meningerne om genopbygning af flåden var skarpt delt: enten skulle vægten lægges på en søgående flåde eller på et kystforsvar, beroende på kanonbåde. I denne diskussion blev skonnerter ikke betragtet som en væsentlig del af hverken den ene eller den anden løsning. Til gengæld havde man nogle overvågningsopgaver i Store Bælt, hvor orlogsflåden skulle sikre, at skibe, der passerede, også betalte told. Til at afløse de hidtil anvendte fartøjer blev fabrikmester A. Schifter bedt om at konstruere et hurtigtsejlende fartøj, som også kunne anvendes til depeche- og eferretningstjeneste. Schifter har uden tvivl kigget grundigt på *St. Thomas*, Baltimore-klipperen, som fra 1819-1823 lå på Holmen. Selv om der ikke findes opmålingstegninger af denne skonnert, er der ingen tvivl om, at Schifter har hentet sin inspiration fra dette fartøj. Hans tegninger viser et typisk eksemplar af disse smukke skibe, med skarptbygget stævn og den klassiske amerikan-

*Tegning af orlogsskonnerter
Elben på 8 kanoner, udført af
H. Schiøler 1918.
Handels- og Søfartsmuseet.*



2. 1775 1776

Sejl Tegning til Skonnerten bygget til Væggelø og Nyborg.



Dimensioner af Skib og Skonnerten

Skibets Længde	100	100	100
Skibets Brede	20	20	20
Skibets Dybde	10	10	10
Skibets Højde	40	40	40
Skibets Vægt	1000	1000	1000
Skibets Længde	100	100	100
Skibets Brede	20	20	20
Skibets Dybde	10	10	10
Skibets Højde	40	40	40
Skibets Vægt	1000	1000	1000
Skibets Længde	100	100	100
Skibets Brede	20	20	20
Skibets Dybde	10	10	10
Skibets Højde	40	40	40
Skibets Vægt	1000	1000	1000

Bygget af Thomsen 2. 1775 1776

[Signature]

[Signature]
Thomsen

ske rigning. Som Gerner understregede også Schifter, at den høje rigning krævede "en fin og omhyggelig behandling".

Delphinen blev søsat i 1828 og viste sig snart som en meget god sejler. Besejlingsrapporten fra kaptajnløjtnant Garde strømmer over af ros. *Delphinen* sejler bedre end ethvert fartøj, han havde mødt. Den var så populær, at den i 1833 blev udrustet som lystfartøj for prins Frederik Carl Christian. Først i 1837 vendte den tilbage som vagtskib på Storebælt. Den blev lagt op i 1861 og endelig hugget op i 1866.

I 1832 blev et søsterskib, *Pilen*, søsat. Hun startede sin karriere ved under en uofficiel kapsejlad mod en toldkrydser at kuldsejle i Svendborgsund. *Pilen* sank, besætningen blev reddet, og to dage senere blev hun bjerget og kunne genoptage sin station i Storebælt. Her gjorde *Pilen* tjeneste næsten uafbrudt frem til 1857, hvor hun i august lagde ind til Holmen. I 1859 var denne skonnert på sit sidste togt, hvorefter hun i 1861 blev hugget op.

Begge bælt-skonnerterne, som de blev kaldt, var gode sejlere, men for at gøre dem mere sødygtige, blev deres dæk forhøjede med

Sejltegning til orlogsskonnerter
Delphinen, konstrueret af
fabrikmester A.
Schifter og søsat i 1828.
Påvirkningen fra Amerika er
tydelig: stagfokken er fæstet
halvvejs ude på bousprydet,
som det var
sædvane på de hurtige
amerikanske skonnerter.
Rigsarkivet, Søetatens kort- og
tegningsamling B 154 b

2 tommer i 1836. At de var særdeles anvendelige kan udledes af, at de begge var udrustede stort set hele deres levetid.

Fabriksmester Schifter - kaldet konstruktøren af de smukkeste skibe i flåden - fik endnu en opgave: i 1830 skulle en afløser til den aldrende skonnert *Atalante* bygges. Den havde siden 1818 fungeret som vagtskib på Elben, men var nu udtjent. Schifter brugte konceptet fra sin succes med *Delphinen*, men her i et fartøj, som var 20 fod længere og med betydelig sværere armering. *Elben* blev søsat i november 1831 og fik fast station som vagtskib på Elben (hendes dimensioner var indrettet til dette farvand). Hun blev taget af slesvig-holstenerne i 1848, bragt til Kiel og anvendt som skoleskib. Efter fredsslutningen blev skonnerten atter overført til den danske marine. Resten af sin levetid udførte *Elben* sin vagttjeneste på Elben, indtil hun blev ophugget i 1858.

Hermed blev der sat punktum for skonnerten som orlogsfartøj. I 1852 blev bygget en lastdrager, *Maagen*, konstrueret af Suenson. Den fik en kort karriere og blev solgt i 1860'erne. Andre orlogsfartøjer fik betegelse som skonnerter, men var i virkeligheden maskindrevne fartøjer med skonnertrigning som hjælp.

Som en parentes skal det også nævnes, at adskillige fartøjer i den dansk-norske orlogsflåde har ført skonnertrigning, men deres grundlæggende konstruktion var ikke i overensstemmelse med vores oprindelige definition. De oprindelige skærbåde fra 1780'erne, som deltog i slaget på Rheden 1801, havde skonnertrigning, men må dog betegnes som kanonbåde, med den primære bevæbning i stævnen. Det samme gælder for de ti kanonskonnerter, der blev bygget i Norge fra 1808 til 1811.

Epilog

Hvad rolle kom denne type fartøj til at spille i de små hundrede år, den var en del af den danske orlogsflåde? I starten blev den introduceret af så berømte konstruktører som Gerner og hans dygtige elev Hohlenberg. Der blev bygget ganske få prototyper, og det lyser ud af kildematerialet, at man har haft store betæneligheder med den - i forhold til fartøjets størrelse - store sejlføring. Fartøjerne var af beskeden størrelse og armering. Til trods for gode bedømmelser af sejlegenskaber blev den første skonnert efter 14 års tjeneste omrigget til den traditionelle brig, hvilket sikkert har betydet, at de oprindelige sejlegenskaber er blevet væsentlig forringet. *Svanens* havari med master i 1800 og efterfølgende forlis ved Øsel har uden tvivl medført, at Søetaten ikke har følt sig særlig inspireret til at forsætte udviklingen af denne type fartøj. I de følgende år var opmærksomheden rettet mod en modernisering af flådens orlogsskibe samt opbygningen af et kystforsvar, baseret på rokanonfartøjer.

Under krigen mod England behandlede Konstruktionskommissionen dog et projekt om bygning af en skonnert efter "amerikansk model". Det drejede sig om en stor skonnert på 101 fod, men man forkastede dette, da det viste sig, at tømmerforbruget til en sådan skonnert var nærlig det samme som til bygningen af en brig, der kunne føre sværere armering. Det står klart, at Søetaten ville satse på så kraftig armering som muligt og til gengæld give køb på sejlegenskaber.

I Vestindien fandt man derimod skonnerten særdeles anvendelig. Her drejede det sig imidlertid om fartøjer, der var udviklede gennem en lang årrække. De blev indkøbt og sat i anvendelse med ganske god effekt. Chefen på *Svanen*, der først mistede hendes master og senere selve skibet, havde året før med stor dygtighed ført den i Vestindien indkøbte skonnert *Iresine*. Da man i 1817 genoptog denne praksis, viste den lokalt udviklede skonnert, Baltimore-klipperen, sig uovertruffen til den patruljetjeneste, som de tungere orlogsbrigger og -korvetter ikke kunne klare. Desværre blev disse fartøjer plaget af sygdom i besætningen, men det betød også, at *St. Thomas* blev sejlet til Damark og kom til at inspirere fabriksmester Schifter til at konstruere tre smukke efterligninger af de berømte Baltimore-klippere.

Herefter er der stille omkring skonnerter i orlogstjenesten. Imidlertid er der stadig materiale, som kan udvide vores kendskab til denne specielle repræsentant for vor sejlskibes fortid. Vi har kunnet følge nogle af disse fartøjers karriere, efter de er overgået til civil brug. *St. Thomas* blev i 1823 solgt til grosserer Broberg. Den blev året efter ombygget og indsat i farten på Middelhavet. Her fragtede den sydfrugter til Danmark og Rusland, indtil den i 1838 forliste i Fakse Bugt, på vej til St. Petersborg. Her ligger resterne af den formentlig endnu.

Vigilant var mere sejlivet. Ejeren fik ved salget af De Vestindiske Øer i 1917 amerikansk statsborgerskab. Den lille tapre skonnert fortsatte sin fart mellem øerne, indtil den i 1928 blev overrasket af en orkan og sank i St. Thomas havn. Her fik den lov til at hvile i fred. Det er interessant at konstatere, at der i denne havn nu må ligge to vrage af vestindiske skonnerter: *Vigilant* og kaperen *Adolpho*, som hun opbragte i 1825.

Men mens vi venter på vrage er der stadig meget arkivalsk materiale, der ligger og venter på at blive undersøgt. Det danske kapervæsen 1807-1814 trænger til en fornyet historisk behandling og pro-videringen til Norge i den samme periode er stort set blevet ignoreret af historikere indtil nu. Begge områder er meget interessante i forbindelse med en samlet gennemgang af skonnertens rolle i det officielle og halvofficielle orlogsregi.

LITTERATUR

- Chapelle, Howard I.: *The Search for Speed under Sail 1700-1855*, London 1968
- Chapelle, Howard I.: *The History of the American Sailing Ships*, New York 1935
- Degenkolv, H.: *Den danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede*, København 1906
- Gillmer, T. C.: *Pride of Baltimore - the Story of the Baltimore Clippers*, Camden 1992
- Hamilton, David M.: *Vigilant - The Last Baltimore Clipper*, St. Croix 1999
- Harboe, C. L. L.: *Dansk Marine-Ordbog*, København 1839, genoptryk 1979
- Kemp, Peter (ed.): *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, London 1976
- Larsen, Kay: *Danmarks kapervæsen 1807-14*, København 1915, genoptryk 1972
- Lisberg Jensen, Ole: *Skonnerten i flådens tjeneste*, Marinehistorisk Tidsskrift 1/2000
- Monrad Møller, Anders: *Jagt og skonnert*, København 1988
- Nielsen, Per: *Flåden og Dansk Vestindien*, København 1997
- Schultz, J. H.: *Den danske Marine 1814-1848*, II, København 1932
- Thomsen, Birger: *Skonnerten "Vigilant" - myte og dokumentation*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1980
- Thomsen, Birger: *Baltimore-klipper-skonnerten*, Maritim Kontakt IV 1981
- Wandel, C. F.: *Søkrigen i de dansk-norske farvande 1807-14*, København 1915.

Mikael Venge

Invasjonen fra Travemünde

Grevefejdens optakt til søs

Lørdag aften den 20. juni 1534 kom hele Møn i opstandelse. Fra øen observeredes en stor krigsflåde, der var på vej nordpå. Østmøn rager som bekendt godt ud i Østersøen, men sandsynligvis har man været i stand til at følge flåden også fra øens sydkyst. Den tiltrak sig i hvert fald meget naturligt lensmanden, Anders Billes, opmærksomhed, og næste dag skrev han til historikerens fryd et brev, hvori han i alarmerende vendinger skildrede oplevelsen. Situationen indbød ikke til beklagelser over en ødelagt nattesøvn, men vi tager næppe fejl i, at hr. Anders og hans folk havde tilbragt den lyse sommernat i en let panik, og at øen har genlydt af vilde ridt.

Anders Billes brev er stilet til hans kollega i rigsrådet, Roskildebispens Joachim Rønnow, hvem han med tilkæmpet ro meddelte sine observationer: "Kære herre, må Eders nåde vide, at her kom i nat nogle skibe til landet, som var meget folk udi, og var der 13 store skibe og andre små skibe, så de var 21 udi følge, og ved jeg ikke, heller de ville give dem her udi landet eller og give dem ad Sundet". Det sidste udtryk for tvivl om flådens destination dementeres dog umiddelbart, skulle man synes, da hr. Anders i den næste sætning gør rede for sin første, spontane reaktion, inden han skrev til biskoppen. Den bestod i at sende bud til lensmanden på Vordingborg og beordre ham til at give besked videre til magistraterne i de tre købstæder Næstved, Skælskør og Slagelse, at det indkvarterede krigsfolk skulle sendes til København "nat og dag usparet".

Panikken på Møn var af flere grunde forståelig. Danmark befandt sig i juni 1534 uden kongemagt. Anders Bille og Joachim Rønnow tilhørte den kreds af rigsråder, der havde grebet magten efter Frederik I's død 10. april 1533 og etableret sig med "stor fyrstelig stat og pral" i hver sit len.¹ Krigsflåden, der dukkede op udfør Møn hin lyse junaften 1534, signalerede uigenkaldeligt denne rigsrådsrepublikks fallit. Øjeblikket var altså historisk, hvilket Anders Bille øjensynligt også straks indså. Lad det være begrundelsen for at dvæle lidt udførligere ved denne mønske skæbnestund.

Anders Billes knappe bemærkninger er eneste kilde til begivenhederne. De er her gengivet på et tillempet, moderniseret dansk, men alligevel er der nuancer i ordene, som må oversættes for den

¹ Klageskriftet mod bisperne, Holger F. Rørdam: Monumenta I,1, Kbh. 1873 s. 150, 152. Artiklen bygger i øvrigt på den lille suite af breve om grev Christoffers tog til og landgang på Sjælland, som er trykt i Hans Knudsen: Joachim Rønnow, Kjøb. 1840 s. 166-174. Desværre er det umuligt på dette sted at anføre de mange, spredte kilder til artiklens oplysninger om Grevefejdens videre forløb. Her må henvises til noterne i forfatterens artikel i Historie 1980 s. 1-36.

moderne læser. Når sangen i "West Side Story" hedder "Tonight", forstår vi udmærket, at der menes i aften, og betydningen af udtrykket er faktisk den samme i dansk senmiddelalder. Da han ikke angiver et nærmere tidspunkt, må Anders Billes "i nat" antagelig oversættes til lørdag aften. Landet er naturligvis Møn som en karakteristisk, afsondret del af det danske rige. Verdens navle set fra Møn. I understregningen ligger tillige et undskyldende moment, som også kom frem i hr. Anders' næste bemærkning om den uvished, der knyttede sig til krigsflådens destination, men som stred lidt mod de stakåndede ordrer om at sende tropperne til København. Her forudskikkes en kritik af hans adfærd, der naturligvis burde være en anden, hvis den formodet fjendtlige krigsflådes destination oplagt ikke var Møn, men København.

Anders Bille var en garvet krigsmand, og karakteristikken af krigsflåden er helt præcis. Den bestod af 21 fartøjer, 13 store krigsskibe og et antal småskibe (transportfartøjer), som vi så selv kan udregne til 8. At der var tale om en krigsflåde fremgår af bemærkningen om, at der var "meget folk udi". Senmiddelalderens orlogsflåder bestod af flydende fæstninger, der blev proppet med landtropper, og dem har man øjensynligt været i stand til at observere fra Møn. Sejlordenen kommenterer hr. Anders ikke, og om han selv har set krigsflåden er nok tvivlsomt. Det sandsynligste er vel, at det er blevet rapporteret til ham på det befæstede Stegehus, hvor han residerede. Brevet er meget karakteristisk dateret "på" Stege. At der var 21 skibe "udi følge", betyder 21 i alt, men skibene opfattedes tydeligt på Møn som en enhed.

Det kan virke underligt, at Anders Bille ikke med et ord kommenterer spørgsmålet om krigsflådens identitet, men den har han åbenbart anset for en given sag. Vi skal ikke spænde læseren på pinebænken, men røber allerede nu, at det var hansestaden Lübecks samlede orlogsflåde, der hin lørdag aften den 20. juni 1534 krydsede under Møn. På forfatterens skoleatlas er der med stiplede linie angivet ruten Travemünde-København, der passerer tæt ind under Møns klint, og det var øjensynligt denne rute, som krigsflåden fulgte. Med de uundgåelige diversioner, som var påkrævede i sejskibenes epoke.

En måned tidligere var terningerne kastede til en større omvæltning i Norden, da grev Christoffer af Oldenburg satte over Elben med sin hvervede hær og slog lejr udenfor Lübeck. Den første krigshandling var overfaldet på den holstenske grænsefæstning Trittau den 14. maj, som kom fuldstændig overraskende. Overfaldet fulgtes lidt post festum af en formel krigserklæring fra Lübeck til hertugdømmernes regering, der angav befrielsen af den fangne Christian II på Sønderborg som konfliktens erklærede mål, og som for en ordens skyld blev dateret 13. maj. Den 22. maj fulgte endnu en krigserklæring fra grev Christoffer, angiveligt med

samme ædle formål for øje. Det var tydeligt, at greven agerede som hyret feltherre og stråmand for det revolutionære, nyetablerede Wullenwever-regime i Lübeck.

Grevens næste mål var bispeborgen Eutin nord for Lübeck, der indtoges uden vanskeligheder, men i stedet for at fortsætte fremrykningen mod Sønderborg lejrede han sig i Oldesloe og indledte en række spredte krigshandlinger i Lübecks omegn, som sikrede en betragtelig udvidelse af byens territorium. Disse skærmydsler var dog kun tænkt som optakten og blev i øvrigt snart vendt til en ynkelig fiasko af et energisk holstensk modangreb, anført af den senere legendariske feltherre, Johan Rantzau.

Grevens og Wullenwevers ambitioner rakte langt videre og lod sig ikke anfægte af lidt modgang. 30. maj 1534 skrev borgmester Wullenwevers sekretær begejstret: "I tusind år har verden ikke stået så vel til at vinde Danmark!"² Det var øjensynligt stjernernes stilling på firmamentet, der havde overbevist Wullenwever og hans kreds om, at øjeblikket var det rette. Så snart Segeberg var indtaget, hedder det optimistisk, "så kommer turen til Danmark!" Segeberg blev ikke indtaget, men den 19. juni lattede greven uanfægtet anker ombord på Lübecks krigsflåde i Travemünde efter i nogle uger at have afventet gunstig vind, og den følgende aften nåede han under Møn, som vi allerede har foruddiskonteret.

At begivenhederne i Holsten gav genlyd i det kongeløse Danmark, tør man uden videre anse for givet. Selv om den fangne Christian II fysisk befandt sig i hertugdømmerne, var hans fangenskab et fælles anliggende, der i lige grad angik kongeriget. Vor mand på Møn, Anders Bille, sad faktisk i "slotsloven" for Sønderborg. Hvis rigsråderne alligevel skulle være slumret ind, blev de i hvert fald vækket af deres slummer, da Malmøs borgere den 29. maj 1534 stormede Malmøhus. Bastillens fald i en fredeligere, dansk udgave, men umiskendeligt et åbent oprør mod rigets lovlige regering.

Rigsrådsrepublikken var altså advaret. Blindere var man heller ikke, end at udrustningen af den lübske krigsflåde i Travemünde og stormen på Malmøhus blev sat i forbindelse med hinanden. Blot vægrede man sig endnu ved at fatte det dristige i grevens og Wullenwevers forehavende, som det ses, når hovedsmanden på Københavns slot, Johan Urne, endnu den 5. juni skrev: "Den første vind, der blæser af sønden, da tror jeg vist, de lübske skibe kommer for Malmø".³ Helt lukkede Johan Urne ikke øjnene for den mulighed, at lübeckerne dristede sig til at nærme sig Sjælland, men tanken blev straks atter afvist som absurd i vished om, at "de skulle her intet andet hente end store hug!"

Anders Bille kan altså ikke et øjeblik have tvivlet om hvilken flåde, der rundede Møn, da alarmen gik. Det fremgår for øvrigt også indirekte, når han antyder muligheden af, at "de" ville gå i

2 Caspar Paludan-Müller:
Aktstykker til Nordens
Historie i Grevefeidens tid
I, Odense 1852 s. 80-82.
3 Sst. s. 87.



På udsnittet af den rantzauske slægtstavle ses grev Christoffers tropper skynde sig ombord på Lübecks krigsflåde i Travemündes havn, skarpt forfulgt af Johan Rantzaus styrker. Malet gengivelse fra ca. 1590 på Krengerup. En ærbødig tak til grev Iver Rantzau, Johan Rantzaus tiptiptiptiptiptiptiptipoldebarn, for tilladelse til at gengive sceneriet.

land på Møn. Som politiker blev Anders Bille sat på en hård prøve af den fremmede krigsflådes opdukken. Anede han allerede konturerne af en dumpekarakter? Han var et prominent medlem af statholderskabet for Sjælland og kan betragtes som rigsrådets militære øverstbefalende. Det var dette ansvar, han forsøgte at leve op til med sine ordrer om at sende tropperne fra Næstved, Skælskør og Slagelse til København, men burde den øverstbefalende ikke selv følge trop?

Det virker som et forsvar mod denne udtalte anklage, når han - efter lidt défaitistisk at have overladt til Joachim Rønnow at afgøre, om man skulle forsøge at rejse et opbud af bønderne - sidst i brevet gør et stort nummer af at undskylde sit fravær: "Jeg tør for ingen del give mig her af landet, førend jeg forfarer, hvor de lander med samme skibe, for jeg hafver fare for, at de skulle løbe dette land forbi og siden komme igen og gøre her landgang, som de tilforn gjort hafve". En hentydning til Lübeckernes hærgen på Møn i august 1522, som netop fandt sted på tilbagevejen fra et flådetogt til Øresund. Sammenligningen halter dog fælt. Dengang befandt Danmark sig i krig med de vendiske stæder og Danzig, men dets eksistens var ikke truet. Nu var situationen unægteligt en ganske anden.

Mens hr. Anders og hans kolleger i rigsrådet udvekslede bestyrkede budskaber og udslyngede ordrer til højre og venstre, var den Lübske krigsflåde løbet videre op i Sundet. Kort før klokken syv søndag aften den 21. juni ankrede den op udfør Dragør.⁴ Det var i øvrigt ikke første gang, at grev Christoffer indfandt sig i Øresund. Året før deltog han i det nederlandske flådetogt, der demonstrere-

de mod de lübske rivaler i sommeren 1533. Her havde han set sit snit til at konspirere sammen med Jørgen Kock, Malmøs ambitiøse borgmester, der vistnok var ophavsmanden til tanken om et dansk statskup i Christian II's navn og med greven som den udfarende kraft. Nu befandt samme greve sig altså ombord på Lübecks krigsflåde efter, at de to sømagter og rivaler havde indgået en opportun våbenhvile.

Grev Christoffer har selv skildret sin ankomst til Øresund - eller rettere i hans navn hans kansler, Melchior Colditz, der havde været en af Christian II's tilhængere i eksilet og nu med sit indgående kendskab til danske forhold blev hans vigtigste rådgiver.⁵ Selv synes greven at have været en aldeles ubetydelig person - den formelle topfigur i kraft af sit fyrstelige blod og slægtskabet med Christian II, men i virkeligheden snarest lidt af en løjtnant von Buddinge. Hans militære generalieblad er da også fuldstændig blottet for bedrifter af nogen art. Først en langt senere huspoet i det oldenburgske hus har fundet på, at han var en fint dannet humanist, der altid medbragte sin Homer i felten.

Grev Christoffers brev er skrevet efter landgangen ved Skovshoved nord for København, der fandt sted mandag aften den 22. juni (og igen skal aften måske oversættes: ved 4-5-tiden om eftermiddagen). Men det fremgår, at borgerpartiets spidser, Jørgen Kock og hans kumpaner, forinden havde sluttet sig til selskabet. Det må være sket, mens flåden lå for Dragør. Brevet er stilet til grevens "arbejdsgiver", Lübeck, hvorfor alt skildres i de mest positive vendinger. Det fremgår, at Jørgen Kock mødte med forstærkninger, og at der afholdtes et kort krigsråd.

Forstærkningernes art uddybes dog ikke. Her må vi ty til Arild Huitfeldt, der ser ud til at have rådet over en førstehånds beretning om Grevefejden.⁶ Huitfeldt meddeler, at greven i Øresund forefandt "nogle gamle sørøvere", som var ingen ringere end skipper Clement og hans stalbrødre, skipper Thomas, skipper Herman, Jens Fincke og Oluf Klinte alias Oluf Begmager. Alle veteraner fra Christian II's kaperkrig i landflygtighedsårene, som Jørgen Kock må have sørget for at mobilisere. Selskabet har næppe været særlig velanskreven i hansestæderne, og man forstår, at greven og hans kansler undlod at specificere vennerne fra Malmø.

Derimod navngives udtrykkeligt to andre sympatisører, der havde hørt trompetens skrald og ledsagede Jørgen Kock ombord, hvor han efter et formodentlig hjerteligt gensyn præsenterede dem for greven. Det var folk af stand, om end uden porteføljer, nemlig den tidligere svenske ærkebiskop, Gustav Trolle, og Københavns afsatte borgmester, Ambrosius Bogbinder, som i brevet alligevel kaldes borgmester. Titler pynter jo altid. I dette tilfælde skulle den falske borgmestertitel nok dække over, at de mere dydsirede københavnere aldeles ikke havde gjort fælles sag med de oprørske

4 Sst. II s. 20-21.

5 Sst. s. 22-23.

6 Arild Huitfeldt: Christian III's Historie, Kjbh. 1595 s. K iij v.

Malmøborgere, som man ellers havde givet udtryk for, men tværtimod tog kraftigt afstand fra deres forvovne færd.

I det improviserede krigsråd på det lübske flagskib enedes den selvbestaltede junta om at gøre landgang på Sjælland, eftersom man allerede beherskede Malmø, "nøglen til Skåne". Det er tydeligt, at Christian II's befrielse overhovedet ikke indgik i strategien. Lübecks virkelige krigsmål, som begrundede udrustningen af den kostbare orlogsflåde, var at sætte sig i besiddelse af Sundpassagen og spærre adgangen til Østersøen for de nederlandske rivaler. Hverken grev Christoffer eller det danske borgerparti sympatiserede i ringeste mål med denne desperate plan, men foreløbig udveksledes kun elskværdigheder mellem forbundsfællerne, og greven udtrykte forbindtligt og diskret sin tillid til, at "de begærede sager" snart ville blive udført. En hentydning til de hemmelige aftaler, som på papiret havde bundet ham til at fungere som Lübecks marionet, men som man naturligvis ikke uddybede i et brev, der kunne blive opsnappet.

De opskræmte rigsråder havde naturligvis nøje fulgt krigsflådens bevægelser, og fra Johan Urne på Københavns slot lød fortvivlede råb om forstærkninger. Slotshøvedsmanden gav også sin version af flådens ankomst, der uddyber grev Christoffers. Det fremgår, at lübeckerne var gået i land i Dragør, hvor de tog nogle lokale honoratiores til fange, velsagtens som gidsler og måske også lodser. Blandt fangerne fremhæves i hvert fald en af "rigens skipper", en dansk orlogskaptajn, der kaldes Hans Igstedth, vel det nuværende Ystad.

De to andre fanger, Johan Urne nævner, der øjensynligt blev ført ombord på flåden, var den hollandske præst og den kongelige foged på Amager. Som bekendt fandtes der en nyetableret hollandsk koloni på det sydlige Amager, og lübeckerne forsømte ingen lejlighed til at chikanere deres ærkerivaler. Som enhver anden flåde benyttede man også lejligheden til at proviantere. Johan Urne meddeler, at lübeckerne var inde i et hus "og tog oste og andet, hvad de kunne få". Mon ikke ostene har været af de driftige hollænderes tilvirkning?

Umiddelbart skulle man tro, at der var gode muligheder for at etablere et forsvar. Faktisk var en stor del af rigsrådet netop samlet i København, hvor man intetanende beredte sig på at besætte den ledige kongetrone med den lille prins Hans, rigsrådets adopterede myndling. Kongevalget skulle have fundet sted på en højtideligt indkaldt herredag efter St. Hans, men denne herredag lykkedes det effektivt grev Christoffer at forpurre. Til stede i hovedstaden var således rigsmarsk Tyge Krabbe, høvedsmand på Helsingborg, som da også prompte fik travlt med at sende bud til Skåne, hvor ærkebiskoppen anmodedes om at udsende spejdere og mobilisere "den største magt, Eders nåde afstedkomme kan". Grevefejden var sid-

*Skibe på Københavns red under
belejringen i 1535-1536.
Stik i Hermann Hamelmanns
Oldenburger Chronik, 1599.*



ste gang, de katolske prælater fik lejlighed til at give deres glansparti fra Valdemarernes dage som ledingsopbudets anførere.

Tyge Krabbe skylder vi tillige den tredie og hidtil mest akkurate skildring af den lübske krigsflåde, som han havde observeret på lidt nærmere hold end Anders Bille og Johan Urne. Tyge Krabbe var endnu mandag morgen i København, mens grev Christoffer holdt krigsråd på Dragør red. Der er selvfølgelig blevet udvekslet mange andre budskaber, men det er nu tilfældigvis disse, der er bevaret. Det fremgår således, at Tyge Krabbe straks søndag aften havde adviseret Joachim Rønnow i Roskilde, der fik brevet "nu i nat, 12 slog", at de lübske skibe var ankommet "og ligger i Dragørs strømme".

Mens Joachim Rønnow straks ilede til København, hvor han jo også som biskop havde interesser at varetage, forlod hr. Tyge ligesom de øvrige rigsråder hovedstaden og nåede i løbet af mandagen hjem til Helsingborg. Undervejs har han haft rig lejlighed til at observere krigsflåden og indsamle underretninger. Det er baggrunden for, at vi fra Helsingborg erfarer mere specifikt, at flåden bestod af 10 svære skibe, 4 bojerter "eller 5" og 6 skuder med heste. Anders Billes 21 skibe består altså denne prøve med glans.

Flåden må fra Dragør være sejlet op ad Kongedybet og videre langs den nordsjællandske kyst, mens Tyge Krabbe galopperede

nordpå ad landevejen. Joachim Rønnow skrev den følgende dag fra København, at flåden havde vist sig "her for byen". Landgangen nord for det lille fiskerleje Skovshoved foregik helt uantastet ved Hvidøre, hvor kysten hæver sig stejlt og tillod de store krigsskibe at sejle tæt ind under land. På stedet lå en kongelig ladegård, der ved sin skønne beliggenhed nærmest havde karakter af landsted. Her søgte greven uden tvivl sit natkvarter, mens mester Melchior fik travlt med at prente sin *dépêche* til Lübeck.

De påtænkte store hug blev altså ikke uddelt, men Johan Urne var dog endnu ved så godt mod, at han ytrede: "De er kommet her på landet - de skulle næppeligen næst Guds hjælp komme heden igen". Han forsvarede da også tappert Københavns slot i en hel uge, efter at staden midt i juli havde overgivet sig til greven.

Derimod viste Anders Bille sig knap så standhaftig. Som vi så, vægrede han sig i første omgang ved at forlade Stegehus og ikke uden grund, som det snart skulle vise sig. Som undskyldning angav han, at han ikke vidste, hvem han i sit fravær turde betro kommandoen på slottet. Stemningen på Møn mod rigsrådsregeringen var åbenbart ikke den bedste, men en lodret ordre fra Roskildebispens, der påberåbte sig Danmarks rige, "vort fædrene land", turde Anders Bille ikke trodse. Joachim Rønnow havde sørget for at lægge en båd med nogle af sine svende ved Rindebæk, et nu forsvundet fiskerleje ved Brøndby strand. Måske var det meningen, at hr. Anders og hans folk ad denne vej skulle nå ind til København, der nu måtte betragtes som indesluttet af de grevelige tropper.

Så langt nåede Anders Bille imidlertid aldrig. Den latente spænding mellem rigsrådsadelen, borgere og bønder brød ud i lys lue ved grevens ankomst og førte til et almindeligt stormløb mod adelens gårde. Greven opslog sit hovedkvarter i Køge, hvor begejstrede delegationer fra de sjællandske købstæder strømmede til, mens bønderne blev vundet med et par populære, bondevenlige forordninger. Sine tropper lod han foretage strejftog over hele Sjælland, "en hob hid, en anden did". I denne stemning er det forståeligt, at Anders Bille foretrak at gøre holdt på sit gods Søholm på Stevns for at forsvare sine private værdier.

Ved opbruddet fra Møn havde hr. Anders, som han var blevet beordret til, taget det meste af besætningen med sig, da han omsider begav sig på vej mod København.⁷ Som erstatning lagde han en garnison af væbnede borgere ind på det stærkt befæstede Stegehus, der lå på en kunstig holm i Stege nor. Ifølge Arild Huitfeldt blev slotsfogeden, som Huitfeldt kalder Hans Stigsen, imidlertid lokket i et baghold inde i Stege og dræbt sammen med tre ledsagere, mens to adelige svende såredes. Efter drabet på fogeden åbnede de væbnede borgere porten og lod deres bysbørn slippe ind, hvorpå en ophidset skare stormede slottet, som blev plyndret og nedrevet.

Oplysningerne er nået til os ad sære omveje, men synes troværdige nok. Anders Billes datter Clara var trolovet med lensmanden på Gotland, og det er ham, der meddeler, at Clara Bille sammen med to andre adelige kvinder blev berøvet deres klæder og kostbarheder og som fanger sendt til grev Christoffer. Vi kan tilføje, at Anders Billes to unge sønner, Oluf og Mourits, sandsynligvis også blev dræbt under de dramatiske begivenheder, men om de skal kombineres med Huitfeldts to sårede, adelige svende, tør vi ikke afgøre. En nu forsvundet gravsten fra Stege kirke bevidner i hvert fald, at de døde i 1534.⁸ Lignende scener udspillede sig over hele Sjælland, og man forstår, at deputationerne af borgmestre og rådmænd snart afløstes af adelige og gejstlige, der strømmede til Køge fra alle kanter af Sjælland for at "købe deres gårde fri for brand", som den bidske iagttager, karmelitermunken Poul Helgesen, hånligt skriver.⁹

I begyndelsen af juli belejrede en af grevens "hobe" Søholm som vistnok den sidste adelige gård på Sjælland, der endnu ikke havde overgivet sig til greven. Søholm lå også efter tidens forhold næsten uindtageligt yderst på et næs i en sø ikke langt fra Køge bugt. Greven selv indfandt sig i egen høje person for at overvåge belejringen, ledsaget af borgerpartiets spidser.

Da borgmester Wullenwever efter fejden martredes af sine bødler i fangekælderens på Rothenburg, blev han spurgt, om angrebene på Anders Bille (på Stegehus og Søholm) var sket på skrømt, og om hr. Anders i virkeligheden havde stået i en hemmelig forståelse med greven. Denne grimme mistanke næredes altså i Christian III's omgivelser. Det ligger fast, at Søholm overgav sig den 4. juli 1534, og at Anders Bille herefter blev grevens mand, men overgivelsen synes dog foranlediget af en beskydning med kartover og slanger, datidens svære skyts.

Pagten mellem grev Christoffer og Anders Bille blev beseglet i lejren foran Søholm den 5. juli, efter at man havde fejret forbrødringen ved en banket aftenen før.¹⁰ Kulminationen på et dramatisk forløb, der indledtes få uger tidligere, da den lübske flåde rundede Møn. Anders Bille reddede unægteligt sit skind og fik erstattet de tab, han havde lidt ved Stegeborgernes og landsknægtenes plyndringer. Utroligt nok fik han nemlig Stegehus len tilbage og som endnu en appelsin i turbanen Vordingborg henlagt kvit og frit som en passende residens i stedet for det ødelagte Stegehus. En af de mange omvæltninger og kolbøtter, som Grevefejden er så rig på. Vi indskrænker os til at konstatere, at der ventede den gode hr. Anders adskillige overraskelser endnu.

Man bør ikke ukritisk lytte til sejrherrenes dom, men der er noget rammende i den bemærkning, der faldt under retsopgøret efter fejden, at Danmark i rigsrådets varetægt var sunket fra at være et rige til blot "en skygge og et skin".

7 Sst. s. H, Arnold Heise: Familien Rosenkrantz II, Kbh. 1882, Diplomatariet s. 154, Villiam Mollerup: Bille-Ættens Historie I, Kbh. 1887 s. 571-572.

8 Chr. A. Jensen: Danske Adelige Gravsten I, Kbh. 1951 s. 81, Bille-Ætten I s. 733.

9 Arnold Heise: Skibykrøniken, Kbh. 1890-1891 s. 184.

10 Monumenta I,1 s. 143.

Anders Monrad Møllers publikationsliste

ved Dorthe Falcon Møller

Bøger

Københavns Handelsflåde 1814-1832. Institut for Økonomisk histories skriftrække nr. 7., Kbh. 1974, 113 s.

Niels Truslew: Skibe i Søen 1805, udgivet sammen med Jens Lorentzen og Dorthe Falcon Møller, Handels- & Søfartsmuseets Søhistoriske Skrifter VIII, Kbh. 1979, 120 s.

Sejlskibe, bd. 1: Danskbyggede træskibe opmålt, tegnet og fotograferet af Jens Friis-Pedersen. Udgivet sammen med Jens Lorentzen. Handels- & Søfartsmuseets Søhistoriske Skrifter IX, Kbh. 1980, 108 s.

Fra galeoth til galease, Studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. årh. Esbjerg 1981. Disputats, 223 s. samt bilag på microfiche.

Sejlskibe, bd. 2: De sidste i Grønlandsfarten opmålt, tegnet og fotograferet af Jens Friis-Pedersen. Udgivet sammen med Jens Lorentzen. Handels- & Søfartsmuseets Søhistoriske Skrifter X, Kbh. 1981, 108 s.

Hans Chr. Johansen, Per Boje og Anders Monrad Møller: Fabrik og Bolig, Det industrielle miljø i Odense 1840-1940. Odense University Studies in History and Social Sciences Vol. 79, Odense 1983, s. 195-358.

Frederik den Fjerdes Kommercekollegium og Kongelige Danske Rigers Inderlig Styrke og Magt. Indledning 102 s. og tekstudgave m.v. 130 s. Institut for Økonomisk histories skriftrække nr. 18, Kbh. 1983, 239 s.

Sejlskibe, bd. 3: Nordiske fartøjer opmålt, tegnet og fotograferet af Jens Friis-Pedersen. Udgivet sammen med Jens Lorentzen. Handels- & Søfartsmuseets Søhistoriske Skrifter XI, Kbh. 1983, 96 s.

Pibemagerne i Stubbekøbing - et mikrostudie i dansk 1700-tals historie. Kbh. 1985, 103 s.

Anders Monrad Møller og Jørgen Thomsen: Vækst og vagtskifte. Odense 1914-1940, Odense bys historie bd. 8, Odense 1987, s. 9-252.

Anders Monrad Møller & Dorthe Falcon Møller: Fjerde Sø 1863-1988, København 29. april 1988, Kbh. 1988, s. 9-58 og s. 89-123.

Jagt og Skonnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864. Kbh. 1988, 273 s. samt bilag på microfiche.

Otto Madsen og Anders Monrad Møller: Odense toldkammers historie 1632-1988, Kbh. 1989, s. 231-340.

Etaten og traditionerne 1914-1945, Dansk Toldhistorie IV, Kbh. 1990, 403 s.

Postrytter, dagvogn og fodpost, P&Ts Historie 1711-1850, Kbh. 1992, 409 s.

Fra Etatsforening til Dansk Told & Skatteforbund. Udgivet af Dansk Told & Skatteforbund i anledning af dets 100-års jubilæum den 22. marts 1994, Kbh. 1994, 277 s.

Kong Christian VIII.s dagbøger og optegnelser, udgivet af Det kongelige danske Selskab for Fædrelandets Historie ved Anders Monrad Møller, IV:1.-3. del, Kbh. 1995, 396 + 388 + 424 s.

Med korn og kul. Dansk søfarts historie 4, 1814-1870, Kbh. 1998, 253 s.

Sejl og damp. Anders Monrad Møller, Henrik Dethlefsen og Hans Chr. Johansen. Dansk søfarts historie 5, 1870-1920, Kbh. 1998, s. 7-142.

Større artikler

Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, Handels- & Søfartsmuseets Årbog 1974, s. 16-47.

Kongerigske toldregnskaber fra det 18. århundrede, Fortid og Nutid, Bd. XXVI, 1975, s. 86-103.

Bergenskibe 1741-45, Sjøfartshistorisk Årbok, Bergen 1975, s. 110-120.

Tomme tønder, te og toldsvig, Smuglerteknik i Hjørring tolddistrikt i 1830'erne. ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1978, s. 3-15. - I uændret form optrykt i Vendsyssel Nu & Da 1994-1995, s. 26-39.

Da tolderne skulle måle skibe. ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1980, nr. 3, s. 20-33.

Medens vi venter på vrage eller jagten på *Jensines* forfædre, Maritim Kontakt nr. 4, 1981, s. 210-219.

Søofficerens forsøg til en dansk søordbog, Handels- & Søfartsmuseets Årbog 1981, s. 196-206.

Consular Reports, The Danish Monarchy 1787-1904, Business History, Vol. XXII, No. 3, Nov. 1981, s. 276-279.

Prøven af Hjørring - om en søskade og et par skibsportrætter, Vendsyssel Nu og Da, 1982, s. 5-20.

Søren Lindam og rødvinen eller toldsvig på højt niveau, ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1982, nr. 2, s. 3-17.

Fra Galeoth til Galease - om en søfartshistorisk disputats, Maritim Kontakt nr. 3, 1982, s. 31-39.

Economic Relations and Economic Cooperation between the Nordic Countries in the Nineteenth Century. Scandinavian Journal of History 1983, Vol. 8, No. 1, s. 37-62.

København-Kristiania, Fra Sejlpacket til Konferenceskib, Maritim Kontakt nr. 6, 1983, s. 115-132.

"Her er intet Skibsværft -", Skibsbygningen i industristatistikken 1823-1855, Handels- & Søfartsmuseets Årbog 1983, s. 136-148.

Holger Munchaus Petersen og Anders Monrad Møller: Hundrede års handelsflåde i grove træk, Maritim Kontakt nr. 7, 1984, s. 6-19.

Store Forventninger. Skitse over fem fejlslagne værftsanlæg ved slutningen af Første Verdenskrig, Maritim Kontakt nr. 7, 1984, s. 86-120.

Emilie på havsens bund eller et atypisk forlis i arkiverne, Maritim Kontakt nr. 9, 1985, s. 21-31.

Dansk Toldmuseum - dets omskiftelige skæbne i de første 75 år, ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1987, nr. 1, s. 23-39.

Den ulykkelige ZISE - om acciseregnskaber, en upåagtet og glemt kildegruppe, Arkiv, II. bind, nr. 3, 1987, s. 201-216.

Hansen, Hansen & Hansen - om skibsbyggernes øjemål og konstruktionstegningens fremkomst ved Svendborgsund, Årbog for Svendborg & Omegns Museum 1987, s. 40-53.

Sofus og Klara - et uromantisk portræt af en fiskerfamilie, Maritim Kontakt nr. 12, 1988, s. 193-199.

Per Boje og Anders Monrad Møller: Den industrielle udvikling i Odense 1890-1924 belyst på grundlag af Arbejds- og Fabriktilsynets inspektionsprotokoller, i Festskrift til Tage Kaarsted, Om Danmarks historie 1900-1920, Odense 1988, s. 41-59.

Konsumtionskort - toldere som topografer, ZISE, Told- og Skattehistorisk Tidsskrift, 1988, nr. 3, s. 109-130.

Omkring toldskolens tilblivelse, i Festskrift, Toldskolen 1914-1989, s. 5-12.

Signalement af et ikke helt tilfældigt år: 1839, Ugeskrift for Læger, 4. maj 1989, 151. årgang, s. 9-15.

Krigsstyr fra Holbæk. Et skattemandtal år 1710, ZISE, Told- og Skattehistorisk Tidsskrift, 1991, nr. 1, s. 34-42.

Familierne von Späth og von Barner i Toldens tjeneste - eller en beretning om følgerne af attenderet giftmord, ZISE, Told- og Skattehistorisk Tidsskrift, 1991, nr. 3, s. 109-120.

Christian IV og Fogh Rasmussen, om skattheorie før 1903.
ZISE, Told- og Skattheorie Tidsskrift, 1992, nr. 3, s. 85-101.

Danish Ports in the 18th and 19th Centuries, in North Sea Ports and Harbours - Adaptions to Change, Second North Sea History Conference, Esbjerg 1991, Fiskeri- og Søfartsmuseets Studiereserie, nr. 1, Esbjerg 1992, s. 63-72.

Indledning s. XIII-XXVII til Georg Albrecht Koefoed: Forsøg til en Dansk Søe Ord-Bog med Beskrivelse paa hver Ord og deres Benævning i det Frandske og Engelske Sprog, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter XVII, Kbh. 1993. Tillige i engelsk oversættelse s. XXVIII-XLI.

Hollænderne og magasinkornet - problemet om nederlandske skippere i fart mellem de danske riger og lande i anden halvdel af det 17. århundrede, i Struktur og Funktion. Festskrift til Erling Ladewig Petersen, Odense 1994, s. 237-44.

Toldkontrol og grænsebevogtning, i Grænsen i 75 år, 1920-1995, Aabenraa 1995, s. 44-64.

Fra Stege til London og Leith - fragt for korn over Nordsøen fra 1827 til 1870, i Folk og erhverv tilegnet Hans Chr. Johansen, Odense 1995, s. 171-80.

Københavns handelsflåde i 1719 - en forsøgsvis kildekonfrontation samt noget om skib og skude, i Søfart, Politik, Identitet tilegnet Ole Feldebæk, Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter XIX, Kbh. 1996, s.173-92.

Efterhøst til fleres nytte - om en vignet gennem 250 år. Danske Magazin, 9. rk. bd. 1, 1997, s. 1-8.

Oprettelsen af Slavekommissionen. Handels- & Søfartsmuseets Årbog 1998, s. 100-15.

Samlingernes betydning for Christian VIII, i Christian VIII & Nationalmuseet, Kbh. 1999, s. 79-99.

Jagten *Louise* - om en brændeskude fra Vornæs. Tåsinge Årbog, 1999, s. 6-20.

Mere om en brændeskude fra Vornæs. Tre år med jagten *Louise*. Tåsinge Årbog, 2000, s. 19-30.

En oversigt i anledning af 1848, *Historisk Tidsskrift*, Bd. 100, 2000, s. 93-113.

FIRE R.B.S. og derefter. I øverste højre hjørne - danske frimærker i 150 år. Kbh. 2001, s. 23-43.

"En fuldkommen sikker Ankerplads". Historien om Rørvig toldsted og søfarten fra Isefjorden 1680 til 1903. I Bo Bræstrup og Kurt Sørensen (red.): *Mellem Kattegat og Isefjord. Rørvigs natur og kulturhistorie*. Rørvig 2001, s. 189-207.

Større anmeldelser

A History of Danish Economic Growth since 1720. Anmeldelse af Svend Aage Hansen: *Økonomisk vækst i Danmark I-II*, Kbh. 1972 og 1974, i *Scandinavian Economic History Review*, Vol. XXIII, No. 2, 1975, s. 181-184.

Musikkens Historie, Anmeldelse af Nils Schiørring: *Musikkens Historie i Danmark 1-3*, Kbh. 1977-78, *Historisk Tidsskrift*, Bd. 80, 1980, s. 131-139.

Hans Chr. Johansen: *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95*. *Odense University Studies in History and Social Sciences* Vol. 82, Odense 1983, *Historisk Tidsskrift*, Bd. 85, 1985, s. 145-148.

Den europæiske musikkulturs historie af Jens Brincker, Finn Gravesen, Carsten E. Hatting, Niels Krabbe og Knud Ketting m.fl. (red.), *Gyldendals Musikhistorie* bd. 1-4, Kbh. 1982-84, *Historisk Tidsskrift*, Bd. 85, 1985, s. 310-315.

Lars N. Henningsen: *Provinsmatadorer fra 1700-årene. Reder-, købmands- og fabrikantfamilien Otte i Ekernførde i økonomi og politik 1700-1770*. Kbh. 1985, *Historisk Tidsskrift*, Bd. 88, 1988, s. 161-169.

Knud Klem: *Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Om skibsbygning og handelskompagnier i den florisante periode I-II*, *Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter* XIII og XIV, Kbh. 1985-1986, *Historisk Tidsskrift*, Bd. 88, 1988, s. 169-173.

Klaus Kjølse: Det Diplomatiske Fag. Den danske Udenrigstjenestes Forvaltning 1700-1770. Organisation. Embeder og personale. Drift. Odense University Studies in History and Social Sciences vol. 133. Odense 1991, Historisk Tidsskrift, Bd. 92, 1992, s. 150-160.

Poul Holm: Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914. Esbjerg 1991, Historisk Tidsskrift, Bd. 92, 1992, s. 418-421.

Claus Bjørn: Fra reaktion til grundlov - 1800-1850. Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie. Bd. 10, 1990, Historisk Tidsskrift, Bd. 94, 1994, s. 169-171.

J. P. E. Hartmann og hans kreds. En komponistfamilies breve 1780-1900. Udgivet med indledning og noter af Inger Sørensen. Bd. 1-3, Kbh. 1999. Og: Inger Sørensen: Hartmann. Et dansk komponistdynasti, Kbh. 1999, Historisk Tidsskrift, Bd. 101, 2001, s. 580-84.

Mindre artikler, debatindlæg, kronikker m.v.

Et speciale. Københavns handelsflåde 1814-1832, 1066, Tidsskrift for Historisk Forskning, 1. årg. nr. 3, 1971, s. 3-6.

Ole Crumlin-Pedersen, Anders Monrad Møller, Holger Munchaus Petersen, Alan Hjorth Rasmussen: Mere om det maritime, debatindlæg i Fortid og Nutid, bd. XXVI, hft. 4, 1976, s. 573-577.

Om en søfartshistorisk disputats. Fra galeoth til galease, Nyt fra Odense Universitet, 15. årg. nr. 16, 1981, s. 185-190.

Lad os se lidt nærmere på sejlskibenes historie. Kristeligt Dagblad. Kronik 5.10.1982.

Etatsjubilæum og toldhistorie. Fortid og Nutid, bd. XXX, hft. 4, 1983, s. 324-328.

Baggrunden for den sene sejlskibstid. Humaniora 5, 1981-82, Forskningssekretariatet 1983, s. 124-127.

Microen og mig. Kristeligt Dagblad. Kronik 21.3.1984.
Forskningen, sjakalerne og styrelsen. Berlingske Tidende.
Kronik 19.6.1984.

Provinssøfarten og lokalhistorie - aktuelle opgaver om 1800-tallet.
Lokalhistorisk Journal, 13. årg. nr. 4, 1984, s. 16-17.

Bornholmerure tilsøs eller Hvad man også kan finde i 1700-tallets
toldregnskaber. ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1985,
nr. 1, s. 37-42.

Kong Frederik og Peder Pibemager. Siden Saxo, 2. årg. nr. 1, 1985,
s. 22-26.

Jacob Wilhelm Riis og *Jensines* første målebrev. Efterretninger for
Skibslaget, Jensines Venner og andre Søfarende, No. 11, 1985,
s. 8-11, og No. 14, 1986, s. 6-9.

Toldarkiver og toldernes egne arkivalier. Toldetaten nr. 352, april
1986, s. 112-113.

Hækkens torn i kommunens øje. Kristeligt Dagblad.
Kronik 12.7.1986.

Toldmuseet i Bordeaux. ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1986,
nr. 3, s. 118-119.

Seks maritimhistoriske konferencer - et forsøg på en let statistisk
anretning. Maritim Kontakt nr. 10, 1986, s. 147-150.

Fransk kaper i Kattegat. Siden Saxo, 4. årg. nr. 1, 1987, s. 20-26.

Toldhistorie, hvorfor og hvordan? 1066, Tidsskrift for Historisk
Forskning, 17. årg., 1987, nr. 5-6, s. 51-59.

Toldhistorisk Selskab i det første tiår. ZISE, Toldhistorisk
Tidsskrift, 1987, nr. 2, s. 43-47.

Myten om arkivernes besættelse af historien. Dagbladet
Information. Kronik 7.5.1990.

Konsumtionskort - et levn fra enevældens forbrugsafgifter.
Historisk Samfund for Præstø Amt, Årbog 1990, s. 22-30.

Dansk kulturhistorisk Opslagsværk, bd. 1-2, Kbh. 1991, artikler om: Generaltoldkammeret s. 287-88, handelsskibe s. 309-11, Kommercekollegiet s. 469-70, navigationsskoler s. 648-650, omsætnings- og forbrugsafgifter s. 662-65, skibsafgifter s. 773-75, skibsfart s. 776-79, skibsregistrering s. 779-81, søfolk s. 868-71, told s. 892-96, toldadministration s. 896-901.

Søfart - et kulturhistorisk tværsnit, i Opdag Danmark - om Danmark og danskerne før, nu og i fremtiden, Kbh. 1992, s. 27-36, tillige i engelsk udgave: Shipping - a Historical Cross-section, spansk: Navegación - un aspecto histórico-cultural, og i 1996 i en russisk udgave.

Tolv stole og en uudryddelig myte. ZISE, Told- og Skatthehistorisk Tidsskrift, 1992, nr. 1, s. 3-8.

Månedens drejer - om søfolk til den københavnske handelsflåde 1777-87, i: ...ODERINT, DUM METUANT. Festskrift i anledning af Ole Ventegodts 60-års fødselsdag. Kbh. 1992, s. 21-26. Tillige trykt i Maritim Kontakt nr. 18, 1996, s. 79-83.

Aage Emil Hansen og Anders Monrad Møller: Billeder, der ikke kom med. ZISE, Told- og Skatthehistorisk Tidsskrift, 1992, nr. 3, s. 108-15.

Journaliserede fotografier. Om indholdet af arkivpakke A 1834 og Toldvæsenets bygninger i 1905. ZISE, Told- og Skatthehistorisk Tidsskrift, 1993, nr. 1, s. 29-37.

En pakke på loftet - et besynderligt fund i Horsens. ZISE, Told- og Skatthehistorisk Tidsskrift, 1993, nr. 1, s. 40-43.

Christian VIII's dagbøger. Carlsbergfondets Årsskrift 1995, s. 50-55.

Kriser og vækst i mellemkrigstidens danske bysamfund belyst ved eksemplet Odense. Lokalsamhället mellan värdskrigen 1918-1939. Redigerad av Marja Pohjola. Utgiven av Paikallishistoriallinen Toimisto. Helsingfors 1995, s. 9-16.

Gademusik? Skalk, nr. 5, oktober 2001, s. 28-32.

Læst i linie 2. Rubicon, 9. årg., nr. 4, december 2001, s. 46.

Endvidere artikler i Den Store Danske Encyclopædi, Kbh. 1994-2001.

Mindre anmeldelser

Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer Flensburg. Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. Nr. 21. Red.: Dr. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971. Historisk Tidsskrift, 1975, s. 203-204.

Danish Fish Carriers. Holger Rasmussen: Kvaseskipper fra Bøjden, Odense 1975. Scandinavian Economic History Review, Vol. XXV, No. 1, 1977, s. 110-111.

Dagny Jørgensen: Danmark-Norge mellom stormaktene 1688-1697, Oslo-Bergen-Tromsø 1976. Scandinavian Economic History Review, Vol. XXV, No. 2, 1977, s. 177-178.

Erik Oxenbøll: Dansk økonomisk tænkning 1700-1770, Kbh. 1977. Scandinavian Economic History Review, Vol. XXVII, No. 1, 1979, s. 77-78.

Ole Mortensøn: Faaborgs skibsfart 1800-1920, Kbh. 1979. Marinehistorisk Tidsskrift, 13. årg. nr. 1, 1980, s. 27-28.

Peter Uffe Meier: Omkring de fire species, Dansk merkantilistisk stabel- og navigationspolitik i 1720'erne, Kbh. 1981, ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1982, nr. 2, s. 52-53.

Sv. Cedergreen Bech: Storhandelens by 1728-1830, Københavns historie bd. 3, Kbh. 1981, Historisk Tidsskrift, Bd. 83, 1983, s. 318-319.

Sigurd Jensen og Claus M. Smidt: Rammerne sprænges, Københavns historie bd. 4, Kbh. 1982, ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1983, nr. 2, s. 75.

Johs. E. Tang Kristensen: Johan Adolph Rømers Tobakspibefabrik i Nørresundby... Sundby-Hvorup sognehistoriske Samling 1982, Folk og Kultur 1983, s. 126-127.

Bent Blüdnikow og Henrik Stevnsborg: København 1790. Billeder af dagliglivet, Kbh. 1983. Historisk Tidsskrift, bd. 84, 1984, s. 356-357.

Hans Chr. Johansen: Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95, Odense 1983. ZISE, Toldhistorisk Tidsskrift, 1984, nr. 2, s. 114-115.

Birgitta Ericsson, Anne-Marie Fällström, Sigurd Jensen, Helle Linde, Olkka Mäntylä og Steinar Supphellen:
Stadsadministrationen i Norden på 1700-talet, Oslo 1982.
Historisk Tidsskrift, bd. 86, 1986, s. 393-395.

Kalle Bäck, Harald Gustafsson, Jon Herstad, Jens Holmgaard, Markku Kuisma, Maud Molander, Ilka Mäntylä, Øistein Rian and Gustav Sætra: Skog och Brännvin. Studier i näringspolitiskt beslutsfattande i Norden på 1700-talet, Oslo 1984. *Scandinavian Journal of History* 1987, Vol. 12, No. 2, s. 170-172.

Karl-Gustaf Anderson, Inger Dübeck, Birgitta Ericsson, Gisli Agust Gunnlaugsson, Per-Arne Karlsson, Markku Kuisma, Anne-Hilde Nagel, Oscar Nilila and Gustav Sætra: Industri og bjergværksdrift, Privilegering i Norden i det 18. århundrede, Oslo 1985. *Scandinavian Journal of History* 1987, Vol. 12, No. 2, s. 172-173.

Ole Feldbæk: Danske Handelskompagnier 1616-1843, Kbh. 1986, *Historisk Tidsskrift*, bd. 87, 1987, s. 433-434.

Ove Hornby: "Ved rettidig Omhu...". Skibsreder A. P. Møller 1876-1965. Kbh. 1988. *Historisk Tidsskrift*, bd. 89, 1989, s. 209-10. Tillige på engelsk i *Scandinavian Economic History Review*, vol. XXXIX, No. 2, 1991, s. 83-84.

Arkivalier vedrørende Københavns tekniske styrelser til ca. 1858 i Københavns Stadsarkiv, Arkivfortegnelse, Kbh. 1989. *Historisk Tidsskrift*, bd. 90, 1990, s. 191-92.

Christen Jürgensen Thomsen 1788 - 29 december - 1988, *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie*, Kbh. 1988. *Historisk Tidsskrift*, bd. 90, 1990, s. 195-96.

Sønderjyske Årbøger 1989. *Historisk Tidsskrift*, bd. 91, 1991, s. 278-279.

Preben Mellbye-Hansen: De danske Kronjuveler, Kbh. 1990. *Historisk Tidsskrift*, bd. 91, 1991, s. 310-311.

Lars N. Henningsen: Provensmatadorer fra 1700-årene - Provincial tycoons of the 18th century. The Otte shipowning, merchant and manufacturing family of Eckernförde in economics and politics, Kbh. 1985. *Scandinavian Economic History Review*, vol. XXXIX, nr. 2, s. 78-79.

Jørgen H. Barfod: Flådens fødsel, Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 22, Kbh. 1990. Historisk Tidsskrift, bd. 91, 1991, s. 569-570.

Roundtable, Reviews of Yrjö Kaukiainen, Sailing into Twilight: Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860-1914, International Journal of Maritime History, Vol. II, No. 2 (December 1991), s. 131-134.

Forskning i statens arkiver. Bibliografi over bøger og afhandlinger skrevet af arkivarer ved Rigsarkivet, landsarkiverne og Erhvervsarkivet i deres forskningstid og udgivet 1980-1989. Ved Ole Degn. Kbh. 1991, Historisk Tidsskrift, bd. 92, 1992, s. 192.

Erhvervsarkivets Arkivoversigter Bd. 1. Virksomhedsarkiver fra landbrug, industri og håndværk m.v. Ved Erik Korr Johansen. Århus 1991. Historisk Tidsskrift, bd. 92, 1992, s. 193.

Tage Kaarsted: For videnskab og kunst. Medaljen Ingenio et arti 1841-1991. Odense 1991. Historisk Tidsskrift, bd. 92, 1992, s. 207.

Befæstningsanlæg i Danmark 1858-1945. En statusrapport, og Tysk Befæstningsbyggeri i Danmark. Deutscher Festungsbau 1933-1945 under besonderer Berücksichtigung des Ausbaues der Küstenbefestigung in Dänemark. Kbh. 1990. Historisk Tidsskrift, bd. 92, 1992, s. 212.

Knud Peder Jensen: Vildmanden, En fortælling om folkemindesamleren Søren Knudsen. Kbh. 1991. Historisk Tidsskrift, bd. 92, 1992, s. 213.

Jørgen Kjeldsen (ed.): I Guld og Himmelblaat. En bog om frimureriet i Danmark i fortid og nutid. Kbh. 1992. Historisk Tidsskrift, bd. 93, 1993, s. 195-96.

O. J. Rawert: Kongeriget Danmarks industrielle Forhold. Fra de ældste Tider indtil Begyndelsen af 1848. Forord ved Niels Peter Stilling. Fot. optr. 1992, Ebeltoft. Historisk Tidsskrift, bd. 93, 1993, s. 220.

Ministtermøder 1900-1901, Konsejlspræsident Hannibal Sehesteds optegnelser, Ministtermødeprotokol 1901-1905, Ministtermødeprotokol 1905-1908, alle tre ved Poul Erik Olsen. Kbh. 1992. Historisk Tidsskrift, bd. 93, 1993, s. 222.

Skipper P. Illums Dagbog 1804-1893, Faaborg 1992, Historisk Tidsskrift, bd. 93, 1993, s. 450-51.

Mogens Rüdiger: Tjener i åndernes rige. Dansk Magisterforening 1918-1993, Kbh. 1993. Historisk Tidsskrift, bd. 94, 1994, s. 215-16.

Morten Hahn-Pedersen: Fyrskibe ved Danmarks port mod vest. Esbjerg 1991, Fortid og Nutid 1994, nr. 2, s. 208.

Ole Mørkegaard: Søen, slægten og hjemstavnen. En undersøgelse af livsformerne på Åbenråegnen 1700-1900, Lyngby 1993. Historisk Tidsskrift, bd. 94, 1994, s. 411-13.

Kaj Sekkelund: Søfart, handel og bondeøkonomi. Thisted 1814-50. Thisted 1993. Historisk Tidsskrift, bd. 94, 1994, s. 415-16.

Poul Holm: Hjerting, et maritimt lokalsamfund midt i verden ca. 1550-1930. Esbjerg 1992. Historisk Tidsskrift, bd. 94, 1994, s. 428.

Det kongelige Biblioteks Håndskriftafdeling. Erhvervelser 1924-1987. Vejledning i benyttelse. Kbh. 1995. Historisk Tidsskrift, bd. 96, 1996, s. 444.

Erhvervsarkivets Arkivoversigter Bd. 2. Arkiver fra handels-, hotel- og transportvirksomheder m.v. og Bd. 3. Arkiver fra finans-, forsikrings- og servicevirksomheder. Århus 1993 og 1995. Historisk Tidsskrift, bd. 96, 1996, s. 445.

Niels H. Frandsen: Dansegilde og mordbrand. Vejledning om retsbetjentarkiver. Kbh. 1995. Historisk Tidsskrift, bd. 96, 1996, s. 445-46.

Michael Hertz: Et ministerium finder sin form. Landbrugsministeriet 1896-1923. Kbh. 1996. Historisk Tidsskrift, bd. 96, 1996, s. 458-60.

Claus Øgendahl: Dansk journalistliv 1920-70. Odense 1995. Historisk Tidsskrift, bd. 96, 1996, s. 466-67.

Jørgen H. Barfod: Niels Juels flåde. Den danske flådes historie 1660-1720. Marinehistoriske skrifter. Kbh. 1997. Historisk Tidsskrift, bd. 97, 1997, s. 574-75.

Anne Ørbæk Jensen og Lisbeth Ahlgren Jensen: Musikalsk byvandring i København. Kbh. 1995. Historiske Meddelelser om København 1997, s. 205-06.

C. F. Wegeners dagbøger 1851-1864, 1-2. Udgivet ved Hans Kargaard Thomsen. Kbh. 1995. Historiske Meddelelser om København 1997, s. 214-216.

Ida Dybdal: I genskæret fra Amaliegaden. Johan Frederik Topsøe's breve fra 1830'ernes København. Herning 1995. Historiske Meddelelser om København 1997, s. 216-17.

Jacob Thode Ræder: Kærlighed i Kiel - af en dansk officers efterladte papirer 1825-1828. Udg. af Agnes Ræder Clausen. Brabrand 1997. Historisk Tidsskrift, bd. 98, 1998, s. 220.

Harald Jørgensen: Fra Christiansborg til Amalienborg. En begivenhedsrig periode i den danske hofforvaltnings historie 1784-1808. Herning 1996. Historisk Tidsskrift, bd. 98, 1998, s. 450-52.

Margit Mogensen og Niels W. Bruun: Førstlevdegnens optegnelser. Optegnelsesbog for degnen Anders Jensen Kier 1667-1693, Kbh. 1998. Historisk Tidsskrift, bd. 99, 1999, s. 301-02.

Emanuela Barellai: En dansk diplomat i Italien i 1800-tallet. Herman Schubart og Elise Wieling. Odense 1998. Historisk Tidsskrift, bd. 99, 1999, s. 306-07.

Vilhelm Holst: Felttogene 1848, 1849 og 1850. Kbh. 1998. Historisk Tidsskrift, bd. 99, 1999, s. 307-08.

Frank Allan Rasmussen: Teknologi. Centraladministrationens behandling af teknologisager 1816-1996. Kbh. 1998. Historisk Tidsskrift, bd. 99, 1999, s. 582-83.

Det store i det små. Skrifter udgivet af Lokalhistorisk Afdeling, nr. 10. Kbh. 1997, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 181-85.

Karen Hjorth: Tolder og kvinde. En undersøgelse af kvinders ansættelse i en mandsdomineret etat. Kbh. 1998, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 225.

I kamp for flåden. En levnedsskildring af Kommandør Halfdan B. Barfod 1880-1947. Fortalt af Jørgen H. Barfod. Maritim Kontakt nr. 21, Kbh. 1999, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 227-28.

Rigsarkivet og hjælpemidlerne til dets benyttelse, IV, 3. bind. Private institutioners arkiver, red.: Martin Larsen og Birgit Nüchel Thomsen, Kbh. 1999, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 563.

Erik Gøbel: De styrede rigerne. Embedsmændene i den dansk-norske civile centraladministration 1660-1814. Odense 2000, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 567-68.

Jørgen Hein: Menneske, maske, majestæt. Kongelige portrætter i voks. Kbh. 2000, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 568.

Sune Christian Pedersen: Ord i sigte. Optisk telegrafi i Danmark 1794-1862. Skrifter fra Post & Tele Museum 3, Kbh. 2000, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 571-72.

Christian Larsen (udg.): Biskop Balles Visitatsbog 1799-1807. Kbh. 1999, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 572-73.

Boris Koll: Kaperkaptajn Jens Lind - manden bag myten. Ebeltoft 2000, Historisk Tidsskrift, bd. 100, 2000, s. 573.

Karsten Hermansen (red.): Marstal Søfart 1925-2000. Marstal 2000, Historisk Tidsskrift, bd. 101, 2001, s. 260-62.

Erhvervsarkivets Arkivoversigter Bd. 4. Arkiver, modtaget/registreret 1990-2000. Ved Erik Korr Johansen. Århus 2000, Historisk Tidsskrift, bd. 101, 2001, s. 607-08.

Ole Degn: Borgere og bybefolkning. Vejledning i kilder og litteratur. Kbh. 2000, Historisk Tidsskrift, bd. 101, 2001, s. 614.

Inger Schultz Hansen og Erik Nørr (red.): Institut, Selskab, Museum. Skolehistorisk hilsen til Vagn Skovgaard-Petersen. Kbh. 2001, Historisk Tidsskrift, bd. 101, 2001, s. 629-30.

Maritim Kontakt XXIV

Søhistoriske Skrifter XXII



DIS-Danmark



1 1 1 8 2 7