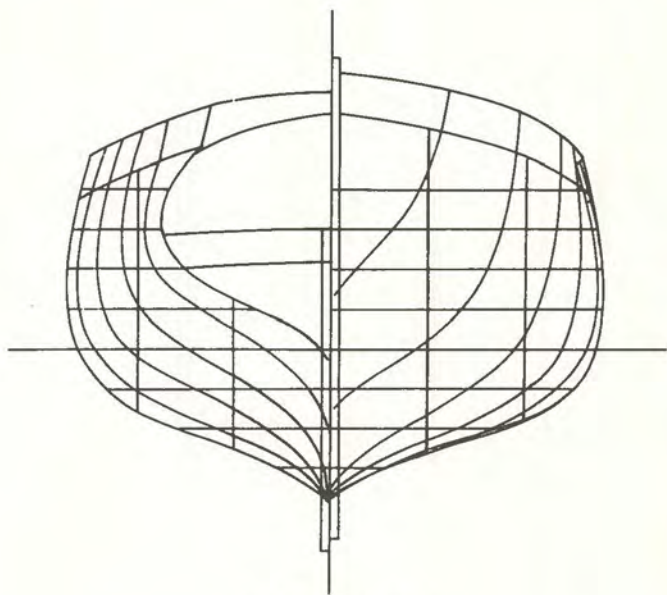


MARITIM KONTAKT 6



MARITIM KONTAKT

6



*Jagt De fire Brødre
Marstal 1794*

Maritim Kontakt udgives af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup. Redaktionssekretær, produktion og lay-out: Jens Lorentzen. Tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern. © Kontaktudvalget og forfatterne. København 1983. Ekspedition: Maritim Kontakt, Hellerupvej 21 E, 2900 Hellerup.
ISBN 87-87947-11-0
ISSN 0106-7818

Udgivet med støtte fra Dansk Søassurances Fond

Indhold

Henning Henningsen: En dunk Rigabalsam . 5

Michael Teisen: Det bette vrage ved Lyngså . 15

Erik Housted: En fredericiansk rheder- og skipperhistorie . 35

Ole Ventegodt: Strandretten i Danmark indtil 1365 . 59

Børge Lind: KGH's lastmotorskip *Anders Olsen* . OXGZ . 105

Anders Monrad Møller: København-Kristiania.
Fra sejlpacket til Konferenceskib . 115

Erik Gøbel: Femte Danske Maritimhistoriske Konference . 133



To dunke Rigabalsam anno 1983. Til venstre en halv liters blankglasseret mørkebrun stentøjsdunk med etiket trykt i sort og guldbronze fremstillet i Sovjetunionen. Til højre en kvart liters matglasseret lysebrun dunk også af stentøj med etiket trykt i sort, guld- og sølvbronzefremstillet af Wolfschmidt (forhen Riga) i Bordeaux (se side 12). Foto: Jens Lorentzen.

Henning Henningsen

En dunk Rigabalsam

Når søfolk i sejlskibstiden skulle tage noget godt med hjem til familie, kone og børn, var der ihvertfald to ting, som var sikre på at vække jubel, nemlig for det første en flaske *Floridavand*, en slags amerikansk eau-de-Cologne, som blev brugt til håret, men også til at drikke, selv om det ikke smagte godt og heller ikke var beregnet til det, – og for det andet en dunk *Rigabalsam*.

Da en ung sømand i 1889 skulle gå med bark *Ellida* af Thisted til Riga, sagde en erfaren kammerat til ham: »Når du kommer til Riga, må du se at få fat i nogle dunke Rigabalsam. Man kan få en dunk for et par rubler, og det er noget, der er nyttigt til mange ting . . .«¹

Hvad var nu denne Rigabalsam, som så at sige ingen kender mere, men som dog stadig kan købes i velassorterede vinforretninger? Og hvad var balsam egentlig for noget?

Naturlig (ægte) balsam

I bibelen nævnes balsam flere steder. Da Jakobs sønner ville dræbe deres lillebror Josef og kastede ham i en cisterne, som det fortælles i 1. Mosebog, kap. 37, så de en ismaelitisk karavane komme forbi. Dens kameler var læsset med tragakantgummi, mastiks balsam og cistusharpiks, som de skulle til Ægypten med. De onde brødre halede Josef op og solgte ham til købmændene. Karavanen kom fra Gilead, der lå øst for Jordanfloden i det nuværende Jordanien, og her fandtes de nævnte herligheder. Balsamen var formodentlig specielt til brug for balsamering. Vi ved jo, at fornemme ægypteres lig blev balsamerede, dvs. indsprøjtede med harpiksagtig balsam, så de ikke gik i forrådnelse. – I Højsangen lovprises den skønne kvinde (4, 14), som dufter af nardus og kalmus og kanel, myrrha, safran, aloë og alskens ypperlig balsam. – Profeten Ezekiel (27, 22) siger, at den fønikiske by Tyrus handlede med balsam, som den fik fra Saba, dronningen af Sabas eksotiske land, som ikke var andet end Yemen i Sydarabien, det »Lykkelige Arabien«. Netop her voksede balsambusken, og det var dens saft, der eksporteredes til den daværende verden som orientens berømte duft- og lægemiddel. Det hebraiske ord derfor, *besem* eller *basam* ligger til grund for det græske *balsamon* og er derfra nedarvet i de europæiske sprog, f.eks. oldnordisk *balsamr*, gammeldansk *balsam* eller *balsom*, engelsk *balsam* eller *balm*, fransk *baume*.

1. *Jens Konge Jensen*: Fra den gamle Skibskiste. Erindringer (Ringkøbing 1937), 50 f.

Balsam er en tyktflydende, vellugtende væske, et sekret som dannes af forskellige buske og træer, i virkeligheden som en slags harpiks, med et indhold af æteriske olier og aromatiske duftstoffer. Balsamen drypper fra grenene, eller man skærer snit i barken, så den siver ud. Nogle gange koger man grenene for at få den frem.

Balsamtræer og -buske af forskellig art og med varierende egenskaber findes forøvrigt flere steder på kloden. Den orientalske balsam kommer som vi så fra Gilead og Saba, men også andre steder fra; i handelssproget kaldes den *Jeriko-* eller *Mekka-balsam*. Den såkaldte *Perubalsam* fås fra et træ, der vokser på Balsamkysten i El Salvador (den blev i gamle dage eksporteret via Peru, deraf navnet). *Copaivabalsamen* stammer fra Brasil og *Tolubalsamen* kommer fra egnen om Cartagena i Colombia. Den terpentinatige *kanadiske balsam* fås fra fyrretræer i Kanada. Også Europa leverer balsam, nemlig *ungarsk* eller *karpatisk balsam*.²

De forskellige balsamer har på grund af deres vellugt spillet en stor rolle inden for parfumeafdelingen. I 1700-årene, fortælles det, strøg fornemme damer balsam på hænderne for duftens skyld. Fra 15-1700-årene, i hvilke der var mange slemme lugte, hvor mennesker færdedes, havde kvinderne balsam i små fine beholdere, balsambøsser eller hovedvandsæg, som de tog et sniff af, bl.a. for ikke at besvime i kirkerne, hvor stanken fra de under gulvet begravede lig var stærk. Vi ved alle fra Holbergs komedier, at ordet balsambøsse kunne bruges som kælenavn til ens kæreste, jfr. Harlekins ode i »De Usynlige« (II,6):

Lev vel min Balsom-Bysse,
Tilsted mig dig at kysse . . .

Balsamernes terpentinstoffer har også været brugt inden for teknikken til fernis, lakker og oliefarver.

Fremfor alt har de salvelignende balsamer fra langt tilbage i tiden fundet anvendelse som lægemidler, både til indvortes og udvortes brug. Man kunne indtage dem mod hoste og slim og mente, at de også var gode mod svimmelhed, ja endda mod køns sygdomme, men da de ofte var stærkt brændende, advarede lægerne mod at indtage dem i for store mængder. Til udvendigt brug satte man pris på deres helbredende, dulmende og rensende virkning som sårsalver og indgnidningsmiddel, f.eks. mod hud sygdomme, bl.a. rosen, og værk. Man smurte dem på plastre, og man dryppede dem i ørerne som middel mod susen.

Da kortajn Luke Fox fra Hull i 1631 drog ud for at finde nordvestpassagen, medtog han i skibets medicinkiste bl.a. »Balsoms«,³ og endnu i den berømmelige danske lægebog for søfarende af skibslægen W. Hornemann – en bog der af staten var offentlig autoriseret som rettesnor – forlangtes det endnu i 1890'erne, at

enhver medicinkiste skulle indeholde *Copaivadråber* til indvortes brug. De skulle tages med 1/2 teskefuld tre gange daglig, udrørt med en teskefuld kognak i et halvt glas sukkervand. De brugtes mod kønssygdommen dryppert (gonorrhé), men var også gode mod langvarig slimhøste. Til udvortes brug skulle medtages *sår-balsam*, som skulle stryges tyndt på charpi til at lægge på friske sår.⁴

Kunstige balsamer

Ved siden af disse naturlige balsamer fandt man efterhånden på at fremstille kunstige, altså om man vil en slags »Ersatz«-produkter, som havde vellugten tilfælles med de ægte, og også i visse tilfælde, men langt fra altid, helbredende egenskaber. De solgtes i alle lande først og fremmest som lægemidler, ofte opreklamerede i form af en slags vidunder- eller patentmedicin, som godtroende folk lokkedes til at købe i dyre domme. De fandtes både i flydende og salveagtig form.

Hvor tidligt man er kommet ind på den trafik, vides ikke, men det kan ihvertfald godt have været før 1700-årene. En sen meddelelse fra Tyskland 1826 røber lidt om historien: dengang da handelen med *arkane* (lægemidler hvis sammensætning holdtes hemmelig) var fri, fremstillede fabrikanter i tyske byer som Augsburg, Nürnberg, Braunschweig og Hamburg m.fl. sådanne kunstige balsamer og drev en betydelig handel med dem og tjente godt derpå. De kaldte dem f.eks. *Lebensbalsame* (livsbevarende eleksirer), *Schlagbalsame* (gode mod slagtilfælde) og andet mere, som skulle vække folks tillid. Da de medicinske myndigheder langsomt søgte at komme disse kvaksalvermidler til livs ad lovgivningens vej, var det efterhånden kun på apotekerne, man fremstillede helbredende balsamer. Dog var der, indrømmer beretningen, i Augsburg stadigvæk seks balsamfabrikanter tilbage på det tidspunkt, så der var tydeligt nok lang vej frem endnu.⁵

At det drejede sig om en enorm mængde kunstige balsamer, forstår vi, når vi i et internationalt vareleksikon fra 1821 læser følgende liste, som selvfølgelig ikke var fuldstændig:⁶

Riga Balsam (herom senere),

Friar's Balsam (et engelsk middel, som admiral i den siamesiske flåde Andreas du Plessis de Richelieu endnu i slutningen af 1800-årene indkøbte på det britiske apotek i Bangkok til sin medicinkiste, der endnu er bevaret på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg (nr. 378:48),

Solomon's Balsam of Gilead (vel en erstatning for den nævnte oldtidsbalsam fra orienten),

Ball's Balm of Mecca (do.),

Swiss Balsam,

2. O.J. Rawert: Alm. Varellexicon II (København 1831), 41 ff.

3. Charles Napier Robinson: The British Tar in Fact and Fiction (London & New York 1911), 67.

4. W. Hornemann: Lægebog for Søfarende . . . i Handels-skibe, første udgave 1861, her taget fra 7. udg. (Kbh. 1892), 344, 347.

5. Job. Carl Leuchs: Allg. Waaren-Lexicon I (Nürnberg 1826), 69.

6. Phil. Andr. Nemannich: Neues Waaren-Lexikon in zwölf Sprachen II (Hamburg 1821), 59.

Dr. Goodbold's Balsam,
Turlington's Balsam,
Ramsay's pectoral Balsam (brystbalsam),
Hunter's Balsamic Pills,
Lady Hill's Balsam of Honey,
Perrin's Balsam of Longwort,
Baume de vie (den omtalte livsbalsam på fransk).

Man kan selvfølgelig ikke bedømme den medicinske værdi af disse produkter, som for os kun er et navn, ejheller se, hvilke af dem der er forsvarligt fremstillet af pålidelige apotekere. Nogle af navnene lyder ikke helt seriøse. De fleste navne synes at være engelske, så man har mistanke om, at de stammer fra en engelsk kilde. I Tyskland og andre lande har der været andre tilsvarende midler. Hvor mange af dem har vel noget med den ægte balsam at gøre? Man har på fornemmelsen, at de pynter sig med det tilforladelige balsamnavn for at sælge godt, og at de har lugtet godt og for nogles vedkommende har lignet salver.

Et dansk vareleksikon fra 1831⁷ nævner nogle af de almindeligste sammensatte lægemidler, som beredes på danske apoteker: *Sæbebalsom* (Balsam saponaceum), *Svovlbalsom*, *Terpentinbalsom*, *Universalbalsom*, *Livsbalsom*, *Brunsvig-Balsom* (en sår balsam, tilberedt af Brdr. Gravenhorst). Andre steder nævnes præparater som *Hoffmanns Husbalsam*, *Locatillebalsam* og *Tyrkisk balsam*.

I de såkaldte »doktorbøger«, som fra slutningen af 1700-årene og op til efter 1850 fulgte med som vejledning til medicinkistens indhold og brug over for de forskellige gængse sygdomme ombord, nævnes disse produkter med enkelte undtagelser ikke. Medicinkisterne blev leveret og suppleret af apotekerne og rettede sig efter farmakopien.

Fra nyere tid kan nævnes den vel nok verdensberømte *Tiger Balm*, en salve som blev patenteret af kineseren Aw Boon Haw og fremstillet i Hongkong og i Singapore. Den blev solgt overalt i så store mængder, at den gjorde ham til mangemillionær. Søfolk tog med begejstring denne Tigerbalsam med hjem. I de nævnte byer kan turister ikke undgå at få forevist de af ham byggede Tiger Balm Gardens med fantasifulde, skrigende bemalede kæmpegipsfigurer og kopier af tempelbygninger, og så forøvrigt en af verdens fineste samlinger af jade, som han har ofret mange penge på.

Rigabalsam (Balsamum rigense)

I den tidligere aftrykte liste fra 1821 står Rigabalsam anført som nr. 1, og der er da heller ingen tvivl om, at for skandinaviske og tyske søfolk, der sejlede på denne vigtige Østersø-havneby, var

det et meget attråværdigt produkt, som i stor stil hjemførtes som medbringelse, selv om også nogle hjemlige apoteker efterlignede og falbød det. Riga i Livland, det senere Letlands hovedstad, ved udmundingen af Daugawa (tysk Düna), var i middelalderen en betydelig hansestad, og op igennem århundrederne bevarede den sin betydning som udførselshavn for baltiske og russiske produkter, ikke mindst i sidste halvdel af 1800-årene, da det russiske jernbanenet anlagdes med Riga som endestation med henblik på korneksperten, så den blev en af verdens vigtigste kornafskibningsbyer.

Det kan ikke siges nøjagtigt, hvornår fremstillingen af Riga-balsamen begyndte, men det har uden tvivl været i 1700-årene. I hvert fald ved vi, at en apoteker *A. Kunze* på den tid opfandt en urtelikør, efter sigende på vodkabasis og brunsort af farve: den berømte sorte Kunze-balsam. Farven skyldtes brændt sukker, der var tilsat. Ved siden af denne var der flere varianter af lysere farve, især gullig og honningfarvet. Den sorte blev dog nok den berømteste og den, man tænkte på, når navnet Rigabalsam blev nævnt.⁸

Den ældste omtale af den, vi har fundet i skandinaviske kilder, er fra 1805. Gennem sin skipper meddelte en norsk reder i Arendal en udskiber i Königsberg, at han som gave bl.a. ønskede 6 krukker Riga Balsam, som skipperen forøvrigt fik besked om at smugle gennem tolden.⁹ Som man ser var bestikkelse og småsmuglerier ikke ukendte dengang. – I 1812 berettes, at da en dansk kanonbåd på grund af storm måtte sættes på stranden nær Grenå, ødelagdes medicinkisten ved den hårde medfart, så man kun fik bjærget nogle flasker Wunder Kronessens og Riga Balsam fra den.¹⁰ – I 1817 købte matros Hans Johansen fra det danske skib *Fortuna* en flaske Rigabalsam for 1 rigsbankdaler, og det nævnes at man kunne få rabat ved at aftage et større kvantum, idet 16 flasker kostede 10 rbd. 4 mark.¹¹ Han har vel købt dem på et apotek i Danmark.

Disse oplysninger, som tidsmæssigt ligger ret nær hinanden, kunne tyde på, at Rigabalsamen i hvert fald efter 1800 var blevet populær i Norge og Danmark. Vi lærer, at den også forhandles uden for Riga (i Königsberg og i Danmark), at den anses som et lægemiddel, og at den ikke er helt billig. Selv i devalueret dansk mønt var 1 rigsbankdaler et stort beløb dengang.

Hvert fag har sine hemmeligheder, når drik brygges efter godt vogtede opskrifter. Det er derfor umuligt at vide nøjagtigt, hvad de mange fabrikanter forskellige balsamer bestod af. Principielt synes det at fremgå, at de var en opløsning af æteriske olier i spiritus, ofte farvet med safran.

En i nyere tid i Danmark brugt opskrift på Rigabalsam angiver følgende talrige ingredienser:¹²

7. *O.J. Rawert*: Alm. Varelexicon I (Kbh. 1831), 41.

8. *Henning O'Strit*: Sød likør, bitter bitter (Kbh. 1977), 59.

9. Erhvervshistorisk årbog (Århus) 1950, 11.

10. Tidsskrift for Søværnen 1939, 454.

11. Skipper *Peder Hansen Lunds* Dagbog 1814-19, på Handels-og Søfartsmuseet på Kronborg.

12. *Holger Rasmussen & Johs. Larsen*: Brændevinsgrisen (Kbh. 1947), 90, 92, 101.

10 g angelikadråber,
10 g safrandråber,
5 g myrrhadråber,
20 dråber vinkulør,
10 dråber kalmusolie,
10 dråber lavendelolie,
10 dråber pebermynteolie,
10 dråber salvieolie,
5 dråber rosmarinolie,
622 g vinsprit,
350 g destilleret vand,

En angivelig russisk opskrift opregner:

1000 g enebær,
435 g angelikarod,
435 g regnfang (hele planten og blomsterne),
435 g rosmarinte,
217 g romerske kamilleblomster,
217 g lavendelblomster,
150 g morgenfruer,
150 g rosenstængler.

Med tilsætning af vinånd og vand skulle dette give 17 1/2 liter fabrikat af 45% styrke.

En opskrift, som brugtes på norske apoteker, nævner lavendelolie, pebermynteolie, timianolie, myrrhaolie, safrandråber og sprit.¹³ Andetsteds oplyses, at der kunne indgå op til 96 urter i blandingen.¹⁴

Efter behag kunne man kalde drikken for urtelikør, urtesnaps, aromatisk brændevin, bitterdram, bittersnaps, bitter. Styrken lå på 40-45%. Den sorte Rigabalsam, man nu kan købe, ligger på 40%.

Smagen var bitter og krydret, så den drikkende undertiden fik et chok, første gang han smagte disse stærke sager. En tysk sømand hævdede, at den gik gennem sjæl og ben.¹⁵ Moderne bitterdrikkere er dog knap så lette at dupere. F.eks. minder den sorte balsam mest af alt om en Fernet Branca eller en Underberg.

Det nævnes en enkelt gang, at drikken var emballeret i flaske, men normalt har det dog sikkert fra først af været, at den har været tappet på stendunke eller -kander, høje cylinderformede, brunglaserede, enkle lerkrukker med lav hals, på de større en hank eller et øre at tage i. For at holde den tæt var proppen til-lakket med rødt seglak. På Fanø kaldte man dunkene for »skægge-mænd«,¹⁶ selv om der ikke foreligger nogetsomhelst om, at der var modelleret et skægget ansigt på dem som på de fordums skæggemænd. Det er en given sag, at de solide dunke med de rus-

siske etiketter har virket særdeles tillidsvækkende og behageligt på køberne, ligesom forøvrigt også de hollandske geneverdunke af samme udseende. De tomme dunke blev ikke smidt væk men kunne bruges til forskellige formål i husholdningen.

Folk har aldrig tvivlet på, at Rigabalsamen havde medicinske egenskaber, måske ikke mindst på grund af dens bitre smag. Medicin skal jo helst smage sådan. Man har i folkelige kredse anset den som ufejlbarlig. Selv om den officielt ikke var regnet for værdig til at indgå i skibsmedicinkisternes indhold, ej heller er omtalt i de nævnte »doktorbøger«, ser vi dog som før nævnt, at den i 1812 fandtes i en dansk kanonbåds skibsapotek, og i de medicinbøger om lægemidlernes brug, som Den kgl. Grønlandske Handels skibe havde med på rejserne, var der i mange tilfælde med blæk gjort en tilføjelse til den trykte tekst, hvoraf det fremgår, at Rigabalsam foruden de 39 apotekermediciner i kisten var medtaget ganske uofficielt som medicin nr. 40. Doktorbogen for bark *Julianehaab* 1840 har følgende tilskrevne notat: »Riga-Balsam. Dets Brug er almindelig bekendt. Det bruges til at helbrede alle frisk hugne, revne og stukne Saar.«¹⁷ Gavnede det ikke, så skadede det vel heller ikke, må man sige, og måske var det virkelig godt.

Om balsamens brug og virkning inden for den folkelige medicin har vi en del oplysninger.

Udvortes var den god for renselse og desinficering af sår, rifter og småskrammer, og til indgnidning af ømme steder og kvæstede dele af kroppen. Den sved gevaldigt, men det skulle den jo for at bevise sin kraft. – På skonnerten *Patrioten* af Trondhjem skete der i 1830 det ikke sjældent forekommende uheld, at en matros faldt ned fra riggen på dæk. Han blev ikke dræbt, men var blå og sort i ansigtet og meget medtaget. Overkroppen blev derfor vasket med koldt vand og derefter smurt med Rigabalsam samt med oliven- og kamferolie. Han kom sig.¹⁸

Også til indgnidning og massering mod reumatiske lidelser, værk, hold, hekseskud osv. var den god. På Fanø brugte man den tillige for at helbrede bullenskab, og man smurte den brunsorte væske, der lignede jod og mentes at have jodens virkning, på vorter for at tage dem væk. Behandlingen var nu ikke altid virksom. Mod utøj i håret var den skarpe balsam selvfølgelig særdeles effektiv.

Til indvortes brug var balsamen som alle andre bittere god som opstrammer, for det almindelige velvære, ikke mindst mod mavepine og tømmermænd, men også mod skrub i halsen og forkølelse. Man kom gerne, som det siges fra Fanø 1883, et par dråber Rigabalsam i brændevinen, hvad der gav en ualmindelig god snaps. Bagefter kunne man skylle det hele ned med et glas øl »for at tage den grimme smag af munden«. Det kunne være farligt

13. Aschehous og Gyldendals store norske leksikon 10 (Oslo 1980), 18.

14. *O'Strit*: Sød likør 59.

15. *Richard Wossidlo*: Reise, Quartier, in *Gottesnaam*, 7. Aufl. (Rostock 1959), 191.

16. *Andreas Sørensen*: Ved det yderste Hav (Kbh. 1953), 71.

17. Jfr. de originale doktorbøger for »Julianehaab« 1840, »Navigation« 1843 og flere, Handels- og Søfartsmuseet nr. 2306:51 og 2302:51.

18. *Henrik O. Eide*: Tilsjøs under Napoleonskrigene (Oslo 1936), 140 f.



at drikke for meget deraf, selv for sundhedens skyld, for midlet var en ret stærk berusende medicin med sin høje alkoholstyrke. I skipperhjemmene og matroshusene regnedes Rigabalsamen for en slags universalmedicin, som først og fremmest kvinderne administrerede. De gav gerne familjens sømænd besked om at tage balsam hjem fra Riga, hvis de anløb denne havn, og ellers fra de andre byer langs Østersøkysten, hvor man kunne købe den, f.eks. i Wismar og Lübeck.¹⁹

Så var det forholdsvis ligegyldigt, hvad den kostede, – og den var dyr. Omkring 1850-70 kostede en 1 liters dunk en rubel, omkring 1890 to rubler. Men som en tysk sømandskone sagde: Sådant en krukke er mindst 100 daler værd! Man holdt den højt i ære. I Ålands skærgård, hvortil estniske skudeskippere bragte den, hed det: Rigabalsam, det er bod for døden!, og herfra nævnes meget betegnende, at den var den mest populære slags smuglergods, toldvæsnet var på jagt efter.²⁰

Måske kunne en fattig sømand bytte sig til en dunk Rigabalsam på stedet ved at give et par engelske porcellænhunde (China dogs) eller andet porcellæn eller fajance. Russerne, der ellers kun havde deres forøvrigt vældig smukke malede træting, som søfolk også gerne tog med hjem, var helt vilde efter den slags.

I vort forholdsvis begrænsede materiale har vi kun vidnesbyrd om Rigabalsamen fra Skandinavien, Østersøkysten og Tyskland. Derimod ved vi ikke, om den har været kendt og populær hos f.eks. engelske, hollandske, franske og amerikanske søfolk. Man må nok gå ud fra, at de der kom til Riga slet ikke kunne undgå at

stifte bekendtskab med den, men trods gennemlæsning af en stor mængde maritim litteratur har vi aldrig set den nævnt uden for det omtalte område. Det kan være en tilfældighed, men det kan eventuelt også skyldes, at hollænderne havde deres gode genever og englænderne mange slags balsam, så den ikke havde nogen konkurrerende interesse for dem.

Rigabalsamens glans og berømmelse er blegnet meget i moderne tid, selv om mindet om den ikke er aldeles uddød. Som nævnt kan i hvert fald den sorte balsam fås i en del større vinhandler, også her i Danmark, til en i forhold til andre spirituosa ikke helt billig pris, men som en vinhandler i Helsingør sagde i 1982: »Jeg sælger nu højst en halv snes kvartliterdunke om året, mens der endnu i 1930'erne var godt salg af dem. Det er kun ældre mennesker, der køber den i vore dage, vel for at tage den som mavebitter på linje med de mange andre af samme slags. Ungdommen og søfolkene kender den ikke mere.« Den findes i forskellige størrelser, men sælges som antydnet hovedsagelig i kvartliter størrelse. Hyggelig er den at skue i sin ca. 20 cm høje brune stendunk med laksegl og gammeldags, sort etiket med snørkler og sving over teksten og med afbildning af de mange i tidens løb erhvervede medaljer i guld- og sølvtryk.

Det pudsige er, at den ægte Rigabalsam nu fremstilles i Bordeaux i Frankrig. Dette har dog sin naturlige forklaring. I 1847 grundlagde *A. Wolfschmidt* et destilleri i Riga til producering af den sorte balsam. Hans varemærke, som endnu ses på etiketten, hentyder til navnet, idet det viser en oprejst, mod venstre gående ulv med en smedehammer i labberne. Produktet hed og hedder stadig, som det fremgår af teksten på etiketten, på tysk: »Echter Rigaer Schwarzer Kräuter Kunzens Balsam« (for eksportens skyld også anført på engelsk: »Genuine Riga Black (Herbs) Kunzen Balsam«). Den sprogligt ubehjælpssomme formulering har givet anledning til misforståelser, bl.a. har man forgæves forsøgt at opspore, hvad sorte urter er. De findes nemlig ikke. Korrekt bør teksten lyde: »Kunzes Echter Schwarzer Rigaer Kräuter Balsam«. Kunze er den før omtalte apoteker i byen, som i 1700-årene opfandt den sorte drik. Den vandt talrige guldmedaljer på udstillinger, således i Moskva 1882 og i Nisjni Novgorod 1896. Da Sovjet efter sidste verdenskrig indlemmede Letland, flygtede firmaet til Frankrig, hvor det under sit gamle navn har fortsat traditionen op til denne dag.

Efter sigende er der dog stadig en fremstilling i gang i selve Riga, men det er desværre ikke så ligetil at besøge byen i vore dage og få lidt mere at vide om det. Også i Tyskland og Norge er der stadig en produktion igang, meldes det, men nærmere kan ikke oplyses. De store vin- og spiritusbøger synes ikke at omtale produktet.

19. *David Papp* i Ålands sjöfart nr. 6, 1979, 191; *Konge Jensen*: Gl. Skibskiste 51; *Åke Thorman*: För passadernas vindar på 1890-talet (Stockholm 1953), 68; *A. Sørensen*: Yderste Hav, 71. 20. *Wossidlo*: Reise, Quartier 191 f.; *David Papp* i Budkavlen (Åbo) 1980, 11 f.

Rigabalsamen er i dag kun en kuriositet, men en ganske morsom og spændende sådan, ikke mindst når man kender lidt til dens glørværdige historie, som i høj grad er knyttet til den maritime kultur.

Efterskrift

Da skipper Rasmus Kræmmer i 1961 afhændede sin skonnert *Emmy* af Svendborg, som han i 1906 havde fået bygget hos Ring Andersen i Svendborg, indskærpede han den nye ejer, at der altid skulle være en dunk Rigabalsam ombord. (Meddelt redaktionen af Eyvind Peetz.)



En dunk Rigabalsam fra før 2. verdenskrig i Jens Hansens søfartsmuseum i Marstal. Bemærk banken. På etiketten står: STATS RIGAS MELNAIS (ZALU) KUNCENA BALZAMS. ECHTER RIGAER SCHWARZER KRÄUTER KUNZENS BALSAM. A. WOLFSCHMIDT, RIGA. ACTIEN GESELLSCHAFT.

Det bette vrage ved Lyngså

I august 1980 fik Bangsbo Museet meddelelse fra en ung mand om, at han med sit jolletrawl havde fundet et bette vrage ud for Lyngså, syd for Sæby. Han fortalte, at der var livlig aktivitet af turister ved vraget, og at en af dem med sikkerhed havde fjernet et tinfad med et ankermærke og årstallet 1688!

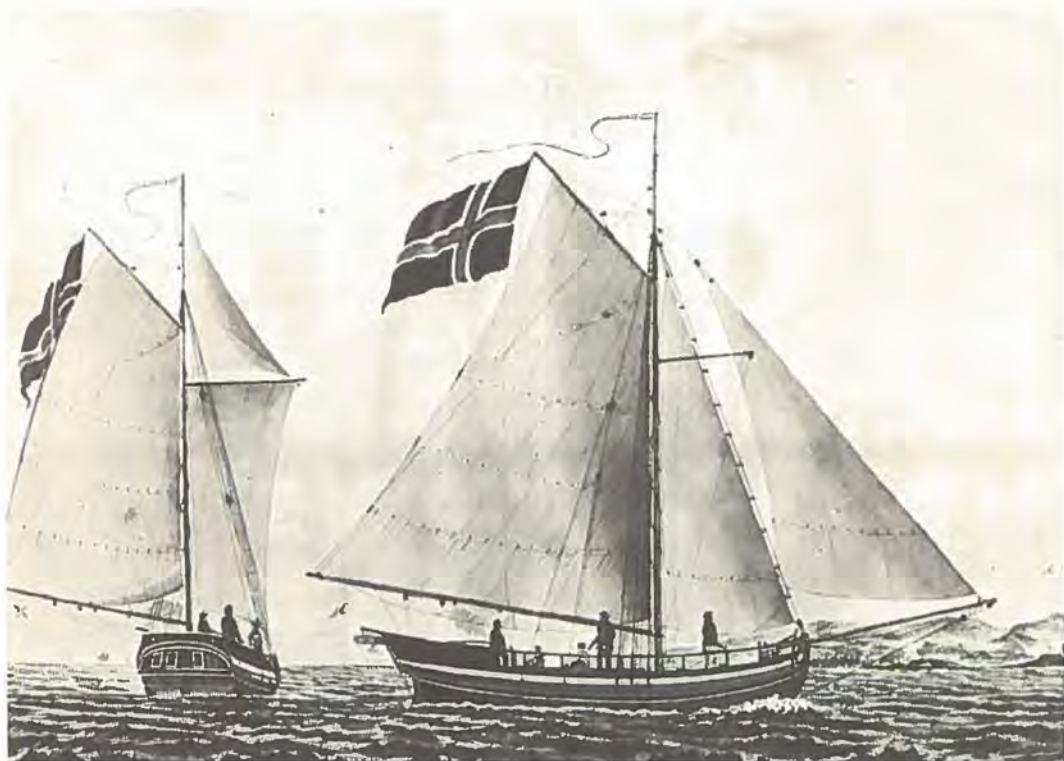
Således alarmeredes straks Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium og den lokale sportsdykkerklub, som dagen efter dykkede på vraget og optog, hvad der lå frit fremme: Nogle teglsten, en mærkelig trækonstruktion, 2 lysesager samt 2 tinfade, som de selvfølgelig afleverede på Bangsbo sammen med en skitse af vraget, der med sine ca. 12 m længde ganske rigtigt var et bette vrage.

På det tidspunkt havde ingen endnu rigtigt erkendt, at historien skulle vise sig fyldt med overraskelser og ende med at blive en rigtig moralsk historie, som alle kan drage lære af. Da der nu ikke lå genstande frit fremme, besøgte Skibshistorisk Laboratorium vraget ugen efter anmeldelsen og fandt sportsdykkernes rapport helt korrekt: Det var en lille jagt, lastet med vingetegl. Vraget blev fotograferet for første og sidste gang, og det blev aftalt med Frederikshavn Sportsdykkerklub at lave en fælles prøveudgravning midt i september over en week-end.

Det fornødne udstyr blev fremskaffet og samlet i mellemtiden. Man regnede med at kunne være fremme ved Lyngså op ad lørdag formiddag og så gå i gang. Men vejret viste sig desværre fra den dårlige side med stormende kuling fra VNV i Læsø ende, hvor strøm og bølger tilsyneladende havde besluttet at modarbejde hinanden for til slut at kaste sig over vor arbejdsplatform, en træpram, vi havde på slæb. Den sank, kunne ikke lænses og måtte bugseres til Sæby for halv kraft.

Først over middag nåede vi frem til vragpositionen, men trængslerne var endnu ikke forbi. Man havde lovet at afmærke vraget, men det var ikke sket, så det meste af eftermiddagen gik med at finde det, fordi vandet var fuldstændig grumset med en sigt på absolut 0. Næste dag blæste det stadig, men var dog fralandsvind, så arbejdet kom i gang. Den dårlige sigt under vandet hæmmede dog arbejdet meget. Liner måtte udspændes for at dykkerne overhovedet kunne finde hen til stævnen, hvor forpeaken skulle tømmes, da det var her, de bjærgede genstande var fundet.

Det lykkedes da også på nogenlunde forsvarlig vis at få forpeaken tømt for sand og mudder, og en del genstande dukkede



*Arendals Paquet af Arendal.
Akvarel af A. Halvorsen.
Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.*

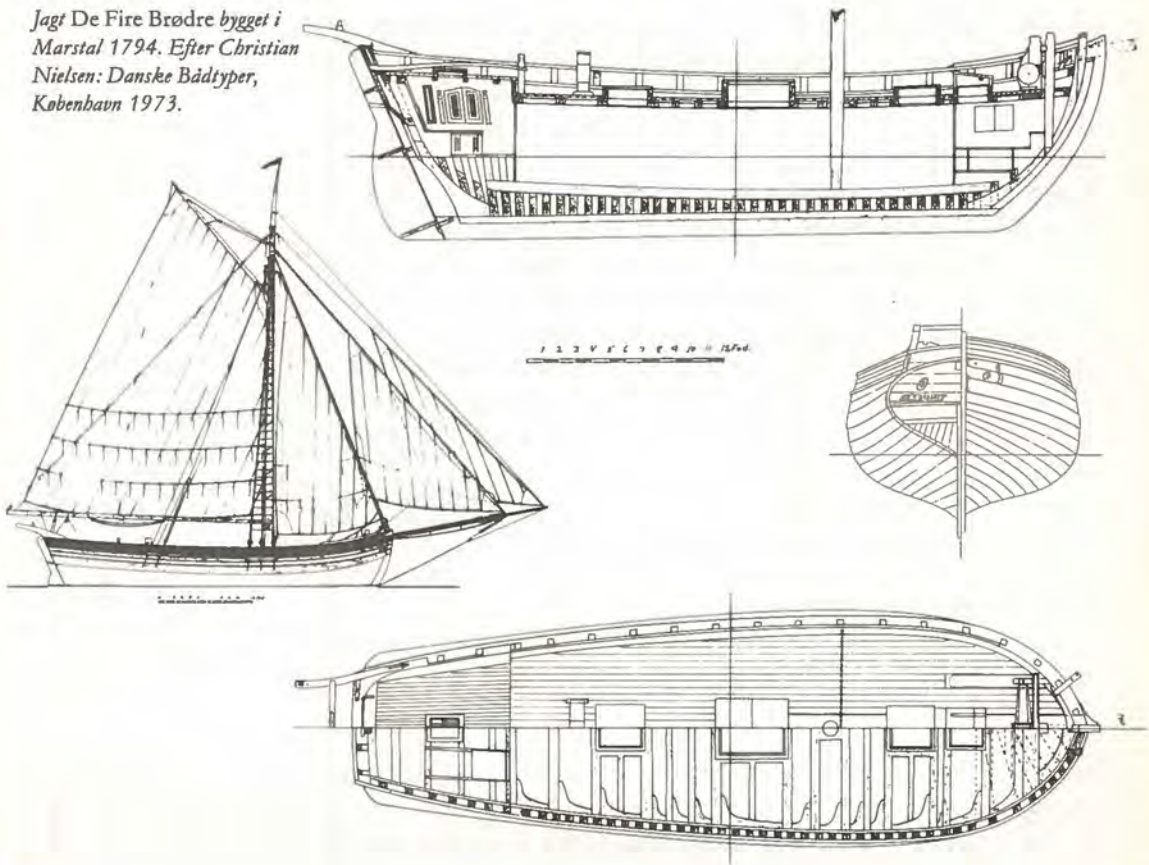
frem: Nogle forskellige fyrretræsstykker, nogle store stykker læder, læderremme, en sko, en del tovværk, 1 bronze hank, lysestager, forskellige småstykker metal og kløvet birkebrænde. Ikke særligt opsigtsvækkende – ingen tinfade – men et stykke arbejde, der var udført med en del genvordigheder.

I mellemtiden havde man på Bangsbo fundet ud af, at den mærkelige trækonstruktion var fortøjet til en hestevogn. Man kunne forvise sig om, at dette var korrekt ved at aflægge museets vognsamling et besøg. Men fortøjet var så småt og fint udført med profiler og volutter, at vognen nærmest måtte betegnes som en lege- eller ponyvogn! Arbejdskærre til lasten af tagtegl var udelukket. Dermed kom forklaringen på fundet af de store læderstykker forude i skibet. Det var rester af hynder og evt. forlæder fra vognen, og remmene var dele af seletøjet.

De ting, der var bjærget op, pegede på 1700-tallet, og stadig spøjte rygten om tinfadet mærket 1688, så det blev besluttet at gøre noget alvorligt ved sagen under bedre omstændigheder, da mange netop ventede på vrag af disse almindelige små fragtskibe som f.eks. jagten, hvis ældste fortid er så dårligt belyst. Desuden var der ingen tvivl om, at det var et historisk vrag, der skulle beskyttes i overensstemmelse med vraglovens bestemmelser.

Jagten *Jensine*, der er Danmarks ældste nulevende sejlskib, blev bygget 1852. Jagterne *De Fire Brødre* og *Ida* stammede begge fra 1700-tallets slutning og er blevet dokumenteret i tide af Chr. Nielsen og Jens Friis Pedersen inden de forsvandt. De nåede den imponere alder af små 150 år. Men mærkeligt nok er det svært at følge jagten stort længere tilbage end til sidste halvdel af 1700-tallet. Måske netop fordi den var en af de aller almindeligste småskibe dengang, og i sin undseelighed ikke værd at beskæftige sig med. Og altid bygget på klamp i god skibshåndværkertradition uden større ståhej. Nogle afbildninger findes dog. Ældst og enestående er en opmålingstegning fra 1744 fra Søetatens kort- og tegningssamling af: »Kongens jagt *Ørnen* førend den blev forandret.« Da hed den *Fisken* af Nyborg. Den har flere af jagtens karakteristiske træk: Det store spring, fyldigere for end agter, det vi nu kalder for jagtstævn, men ikke det senere så karakteristiske agterspejl. Den er rundgattet. På en tegning fra brdr. Stibolts typesamling fra 1760erne ses en jagt med det ældre 2-delte agterspejl. Det 2-delte agterspejl ses også på en jagt afbildet i G.A.

Jagt De Fire Brødre bygget i Marstal 1794. Efter Christian Nielsen: Danske Bådtyper, København 1973.



Kofoeds Søordbog fra ca. 1780 og et nydeligt søstykke af Truslew i serien »Skibe i søen 1805« viser det samme. *De Fire Brødre* har 2-delt agterspejl, *Ida* har 2-delt agterspejl og *Jensine* fra 1852 glat.

Jagternes spartanske udrustning til sejlads og til besætningens daglige underhold kendes fra inventarier i skifte protokoller: Et par ankre, tovværk, sejl, et par gryder, en kedel, skaffegrej, nogle flasker og brændvinsglas, timeglas, lod og lodline, værktøj, et par lysholdere og måske en slæbejolle er typisk. Så lidt skulle der til for at holde en jagt i søen.¹

Jagten stammer fra Holland, men har over en lang udvikling i Danmark fået et særpræg, der nok har varieret betydeligt fra de helt små klinkbyggede jagter til de større kraelbyggede. Endelig blev en del af de større jagter indkøbt fra udlandet bl.a. Pomern, og det var vel først i løbet af 1800-tallet, at jagten fandt sin endelige danske form.

Fundstedet

Men udfør Lyngså lå der altså en lille jagt af ukendt alder og oprindelse og ventede. Vinteren over blev en egentlig undersøgelse – udgravning planlagt og budgetteret. Da ambitionerne som sædvanligt var større end midlerne, trådte Søværnet og et par firmaer til med lån af materiel, som ellers skulle være lejet.

Den bette jagt var forlist på den lave, sandede kyststrækning udfør Lyngså, syd for Sæby. Få hundrede meter sydpå strækker det flade Stensnæs med Stensnæs Flak udfør ned langs den Østjyske kyst, der her strækker sig lidt tilbage ind mod Voerså. Det er den dag i dag et besværligt farvand, hvor bankerne hele tiden skifter. De fleste skibe undgår det nu ved at sejle ude i Læsø Rende. I gamle sejladsvejledninger omtales dog Landdybet som egnet for mindre skibe, da strømmen ikke løber så hårdt her. Men der er sværere at navigere, hvis man ikke holder godt klar af kysten og adskillige skibe er i tidens løb forlist her. Et par krigsforlis kan umiddelbart ses ved Stensnæs ved lavvande, og siden udgravningen er en hjemmевærns-kutter sunket her, vist endda ved at have tøret vraget af en ældre fiskekutter med en solid højbenet glødehovedmotor stående opret på havbunden. Så et er søkort at forstå, noget andet skib at føre.

Undersøgelsen har ikke afsløret jagtens egentlige forlisårsag, men det kan meget vel tænkes, at den er sprunget læk ved at støde på en af bankerne i dårligt vejr, og at skipperen derefter har sat den på grund. Eller den er strandet i en pålandsstorm, hvor den ikke har kunnet holde højde og er drevet ind på kysten. Vi ved det ikke.

Nu ligger vraget ca. 150 m fra stranden med stævnen mod

1. Anders Monrad Møller: *Mens vi venter på vrag*. Maritim kontakt IV p. 211 ff. Kbh. 1981.

Anders Monrad Møller: *Fra Galeot til galease*, p. 48 ff. Esbjerg 1981.

Anders Monrad Møller: *Prøven af Hjørring*. Vendsyssel Nu og Da 1982 p. 5 ff. Hjørring 1982.

Funch: *Marine ordbog*, pl. 13. Kbh. 1846.

Chr. Nielsen: *Danske bådtyper*, p. 119. København 1973.

Jens Friis Pedersen: *Sejlskibe 1*. København 1980.

land. Sandsynligvis er kysten dog nok rykket lidt nærmere vraget, da stedet er et karakteristisk rimmer – dopper landskab, tilvækst ved strandvolde med sænkninger imellem på den hævede stenalder havbund. Kysten er stadig ganske øde. Bag klitrækken lå dengang et sammensurium af små tørvemoser, flyvesandsbefængte græsgange og småklitter overgroet med strid, tynd bevoksning. Og godt 3 km til nærmeste hjælp efter den ulykkelige strandning. Vraget ligger på ca. 2,5 m vand på sand – mudderbund, men som altid ved vrag dannes et relativt læ i forhold til omgivelserne, der bevirker, at vrage oftest er fyldt med finere materiale end omgivelserne. Den lave vanddybde udgjorde altså ikke noget dykkemæssigt problem. Det gjorde sigten under vandet til gengæld. Vandet i Læsø Rende området turde være rent og uforurennet på grund af den store gennemstrømning, men netop denne strøm får hvirvlet så meget bundmateriale op, suppleret med lidt organisk materiale som f.eks. blade fra Sæby å, Voers å og Aså, at sigten i de 14 dage udgravningen varede aldrig kom over 1/2 m. Det lykkedes flere gange at støde hovedet imod vraget ved neddykning, simpelt hen fordi man ikke kunne se det!

Undersøgelsen

Når sigten er så dårlig, eller andre særlige forhold spiller ind, må udgravnings- og dokumentationsmetoden tilpasses forholdene. Det kræver praktisk erfaring med undervandsarbejde og fantasi til at improvisere med de forhåndenværende remedier. F.eks. var UV-fotografering udelukket i dette tilfælde.

Med fast udgangspunkt i nærmeste havn, Sæby, sejlede udgravningsholdet hver dag til arbejdspladsen, hvor der på stranden var opstillet en lavtryksskumpressor til drift af en mammut-sugepumpe. Da stranden var uden tilkørselsveje, og vores gummibåd oftest var fyldt med sold og andet grej, måtte en af dykkerne springe i vandet med en stor dunk dieselolie, svømme ind, fylde tanken op og starte maskinen, for derefter at trække de 150 m trykluftslange ud til vraget. Således startede dagen med god motion.

Da jagtvraget jo havde sin egen naturlige inddeling i: forpeak – last – kahyt og styrbord og bagbord side, markerede man denne inddeling tydeligt med udspændte liner for lettere at finde vej i det plumrede vand. En line midtskibs fra stævn til agterstævn og to tværskibsliner, hvor rester af skottene kunne ses.

Derefter begyndte man en systematisk udgravning af kahytten agter, som med forsigtighed blev tømt. Et sug kan under vandet bruges både til grov fjernelse af dæklaget af sand – mudder ved blot at holde suget ned i sandlaget og suge på fuld kraft. Det svarer til maskinel afskrabning af det øverste muldrag eller brug

af rendegraver ved udgravninger på land. Når »kulturlaget« næs, holdes suget et stykke over bunden og drosles evt. ned til mindre sugestyrke. Så kan man forsigtigt vifte sandet væk med hænderne, mindst lige så nænsomt som med graveske og pensel. Ved det lettere arbejde kan man afbalancere sig, så man svæver over gravefeltet, hvor det på land jo er sværere at ophæve tyngdekraften, og man derfor må ligge i akavede stillinger på gangbrædder. Men omtrent her hører fordelene ved UV-arbejde også op, for ved det tungere arbejde, f.eks. grovsugningen, er et svært at komme til at stå fast nok på bunden. Ofte må man klamre sig til fast vragtømmer med arme eller bedre benene eller have et stort bundlod med håndtag ved siden af sig. Dette lod må selvfølgelig placeres med omtanke og ikke oven i »oldsagerne«! Bedst er det at dykke som »let-dykker«, dvs. med luftforsyning fra overfladen gennem slange, helmaske med telefon og blystøvler, som hjelmdykkerne bruger. Det kræver noget mere materiel og betjening fra overfladen, men det tunge arbejde effektiviseres meget af ens faste ståsted, muligheden for ubegrænset kommunikation til overfladen og en større komfort, hvor man faktisk ikke behøver at blive våd undtagen på hænderne. På lavere vand end 10 m kan man med rimelighed arbejde i et par timer i træk uden at skulle op. Et sådant udstyr er dog noget kostbart, og Skibshistorisk Laboratorium har foreløbig kun mulighed for at benytte letdykkerudstyr, når vi har det til låns.

Efter at kahytten var tømt og dokumenteret, rykkede vi for efter og kontrollerede, om forpeaken nu også var udgravet helt sidste efterår. Dette lettede også opmålingen forude. Derefter kom turen til lasten, der var fyldt med vingetegl. Tagteglet var stablet i lange rækker fra for til agter i flere lag, således at tagstenene stod lidt på skrå. I midten forude 2 m agterud fra forskottet var tegllasten ikke stablet helt op, så der fremkom et hul, hvori rester af hestevognen, meget læder og seletøj derfra og en del lysestager blev fundet. Dette område blev gravet meget omhyggeligt ud, mens resten af tegllasten forblev urørt, da det ikke tjente noget formål at flytte adskillige tons tagsten, der faktisk bevarer vraget fra nedbrydning, når de får lov til at forblive. Man kunne rimeligvis have fundet mastesporet, men det er jo ikke sikkert, at man finder mastemønten. Et par tværsnit kunne også være taget midtskibs, men dette må sammenholdes med arbejdets omfang: først tømme lasten for derefter at fylde den igen! Nogen afgørende ny viden om jagten havde det næppe bragt.

Som nævnt hæmmede den dårlige sigt udgravningsarbejdet lidt, men besværligere var det for dokumentationsfasen i arbejdet. UV-fotografering var udelukket, så alt måtte baseres på skitse-tegning, opmåling af detaljer og hele vraget. Planopmålingen blev udført som trilateration, hvor man måler afstande mellem

valgte punkter på vraget. Derved fås et net af trekanter, som kan rekonstrueres i passende målestok hjemme på tegnebordet. Det er en opmålingsmetode Skibshistorisk Laboratorium benytter rutinemæssigt på 2 måder, hvor man enten: 1. kan have et overordnet net af nogle få fixpunkter (3 – 5) i form af betonklodser rundt om vraget, eller 2. helt uden andre målepunkter end de på vraget påsømmede nummerskilte. Begge dele har ulemper. I usigtbart vand, som ved Lyngså, kan man bruge en del tid på overhovedet at finde fixpunktsklodserne, hver gang man skal bruge dem. Metoden uden fixpunktsklodser kræver stor omhu og indebærer en risiko for, at planen kommer til at »vrیده« sig, da fejlene opsummeres. Derfor kan man med fordel begynde fra begge stævne og mødes på midten i nogle paspunkter. Fejlen bliver dog yderst ringe ved et vrag af denne størrelse, og opmålingen svarer omtrent til en opmåling udført på land.

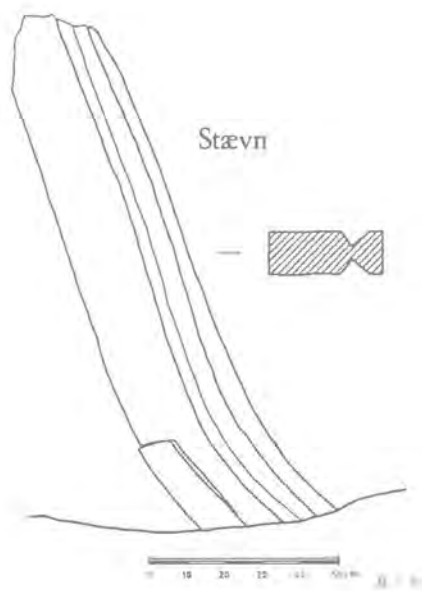
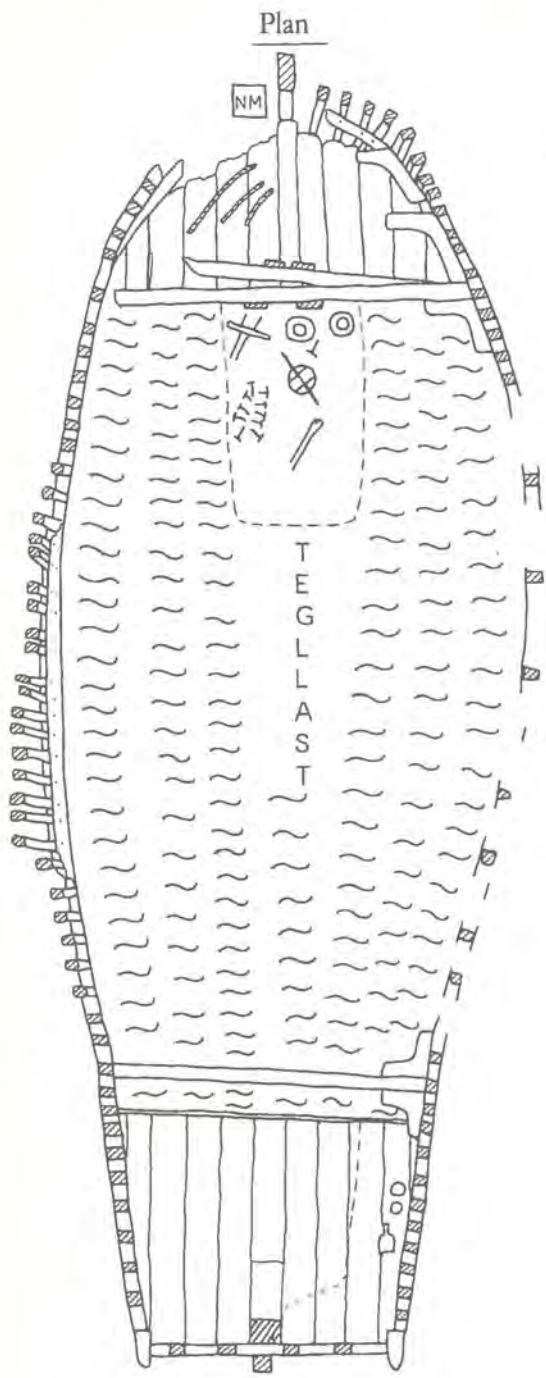
Noget vanskeligere er det at opmåle tværsnit uden særlige hjælpemidler. Skibshistorisk Laboratorium besidder en præcisionsdybdemåler, der måler med 2 cm nøjagtighed (1 cm kan skønnes). Dette er i almindelighed tilstrækkeligt til en sådan dokumentation. Denne dybdemåler benyttes rutinemæssigt i kombination med målebånd til opmåling af tværsnit og profiler. F.eks. kontrolleres kølsprængningen på fregatten *Jylland* jævnlige med dette instrument.

Et særkende, som jagtens agterspejl, skulle opmåles således, og vi sugede derfor et gevaldigt hul ned bag agterspejlet og forsøgte vor sædvanlige rutine. Men i det godt mudrede hul var det faktisk umuligt at aflæse dybdemålerens skala, så vi måtte i stedet benytte 2 målebånd sat fast i styrbord og bagbord øverste hjørne af agterspejlet, fastholde målebåndene, hvor de krydsede landene og bringe dem op til klarere vand ved agterspejlets overkant for aflæsning. Alle mål kontrolleredes flere gange og resultatet blev prøveudtegnet for at se, om der var åbenlyse fejl.

Desuden blev det bette vrag stedsbestemt nøje ved opmåling på kysten, kompaspejling fra vraget og vinkelmåling med sekskant, således at det til enhver tid kan genfindes.

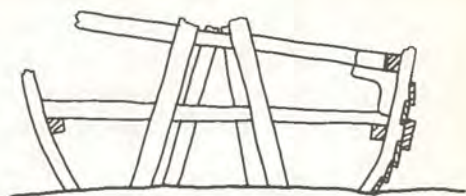
Vraget

Den bette jagt er efter omstændighederne relativt velbevaret til lidt over vandlinjen, lige under dækket med en tydelig opdeling i kahyt – last – forpeak. Jagten er 12,40 m lang og 5,0 m bred og ligger nu med ca. 30° styrbord slagside på havbunden. Den er klinkbygget og af egetræ. Det var svært at få egentlig system i spanteopbygningen, men det kan meget vel skyldes, at det har været foretaget en del reparationer, og at den sandsynligvis er skal-bygget. Spanterne af eg er 14 x 10 cm med varierende mel-



LT 81

Forskot, set agter fra

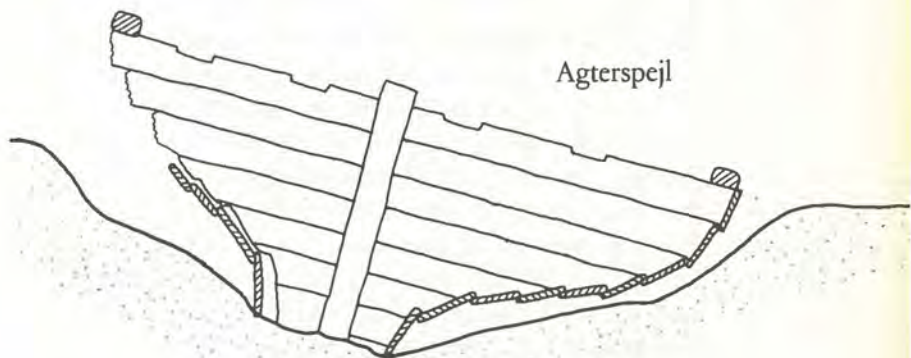


MT 81.

lemrum på 10 – 20 cm. Køl og kølsvin er ikke afdækket ved udgravningen. Forstævnen er en konveks jagtstævn af eg, 30 x 11 cm, med en 8 cm bred, 5 cm dyb spunding. Forneden kunne en yderkrige ses. Agterstævnræret af eg var øverst ved spejlet 14 x 12 cm. Klædningen var som nævnt klinklagt af egebord fastholdt af 3 cm tykke trænegler til spanterne, og landene pindet sammen med træ. Et meget kraftigt »barkholt« 20 x 10 cm var lagt således, at det efterfølgende bord ligger på den indvendige kant af denne planke, som det ses på målskitzen af forskottet. Garneringen var, som det ofte ses, af et andet materiale: fyr ca. 30 x 3 cm. Nogle rester af dæk og dæksbjælker var endnu tilstede agter. Dæksbjælker af eg 10 x 10 cm blev holdt på plads af kraftige egeknæ 15 x 15 cm med en længde på læggen på 40 cm. Dæksplankerne var af fyr 25 x 3 cm. Det forreste skot mellem last og forpeak er ganske kraftigt opbygget af 2 gennemgående 15 x 10 cm egebjælker med lodrette 20 x 3 cm fyrrebrædder sømret på hver side. Det svære skot kan skyldes, at jagten ofte sejlede med svært gods som f.eks. teglsten.

Agterspejlet blev opmålt som før nævnt. De vandrette egeplanker 14 x 10 cm havde øverst fire 15 cm lange udspæringer,

Agterspejl



MT 81

og i hver side fandtes rester af 2 lodrette knæ, hvis ene læg ud over agterspejlet var afslidt af pæleorm. Disse knæ har støttet den øverste del af det 2-delte agterspejl, som denne jagt må have haft. Bordene var i Bb. side slået fra agterspejlet, men sad på plads i Sb. side.

Skottet mellem kahyt og last var ikke så kraftigt og havde da også givet sig, således at lasten var skredet noget ind i kahytten. Skottet har oprindeligt siddet under den viste dæksbjælke. Af bordenes forløb kunne man se, at dette vrage havde det for jagten så karakteristiske spring.

En kraftig ege-bjælkevæger lå på indersiden lige bag barkholtet. I forstævnen ses de vandrette dæksbjælke-knæ, som sammen med dæksbjælkerne har dannet et hele, der sammen med bjælkevægeren og »barkholtet« har givet skibet en god langskibs styrke.

Genstande

Midt i kahytten i styrbord side blev en del ildsværtede mursten fundet, som med rimelighed kan antages at være det ildsted, der har udgjort den spartanske kabys. Denne formodning blev styrket af de omkringliggende fund af flasker, knivskaft, skåle, drikkebægre, kobberkeddel, 3-benet jerngryde med stjern – alt sammen skaffegrej, som hører til i en kabys.

I kahytten blev 3 forskellige par sko fundet, nogle knapper og andre personlige småting, men ellers intet inventar. Dette kan nok skyldes, at vraget trods alt ligger på en åben kyst, og en del af forsvundet i tidens løb, førend vraget blev fyldt så meget, at tilstanden blev nogenlunde stabil. Men jagerne var som før nævnt ikke just storstående udrustet.

I forpeaken fandtes ikke andre genstande end de i efteråret optagne. Derimod blev der fundet i lasten, hvor hestevognen havde ligget, fundet meget mere læder fra hynder og seletøj. I begyndelsen antog vi, at lædervarerne havde været forarbejdet af 2 lag læder, men det er snarere lavet på vanlig vis og på grund af nedbrydningen i havvandet narvspaltet. Mange vogndelev blev fundet, det meste fra vognfadingen, men fyrretræet var helt blødt og havde aldeles taget form efter de nedenunder liggende vingetegle.

I alt er der fundet rester af godt 10 bronzelysestager, hvoraf kun enkelte var komplette. De var stærkt tærede af opholdet i havvandet, så det yderste lag blot fremtrådte som tinsvamp. I samme område lå nogle tøndestavsfragmenter og 2 vidjetøndebånd og noget stråfletværk, sandsynligvis fra en kurv.

Det har været svært at få entydige dateringer ud fra dette ret anonyme fundmateriale. Adskillige kyndige rundt omkring har ydet assistance og skal her takkes for deres bistand.²

Alle de fundne genstande blev selvfølgelig holdt våde i baljer,

2. Flaskerne er bedømt af dir. M. Schlüter, Holmegård Glasværk. Sko, tinfade, lysestager, fajance af NM III afd.² Fajanceskålene af Chr. Wågepedersen, Kalundborg Museum.

*Eneste fund fra rigningen:
en 2-skivet blok.*

Foto: M. Rasmussen.



*Forskelligt tovværk fra vrages
forpeak. Det øverste er sikkert
et lig fra et sejl med påsyet
måtte. Foto: M. Rasmussen.*



1 par posesko, 26 cm lange.

Foto: M. Rasmussen.





En kraftig sko med træpløkket sål, ca. 22 cm lang.

Foto: O. Brønden.

Vendsyssel historiske museum.



Sko med spids, opadbojet snude, ca. 28 cm lang. Den er bedømt som den yngste af skotyperne til 1700-tallet, men da det er almuesko, kan typen holde sig længere og ikke være så modepræget. Foto: O. Brønden.



Skæft mærket ANSK og 2 runde knivskafter.

Foto: M. Rasmussen.

stødsikret med gennemvædet mineraluld under bådtransporten hjem. Efter at udgravningsholdet havde vederkvæget sig med et større aftensmåltid oven på sølvens strabadser, blev noget af aftenen brugt til registrering og nedpakning. Ved nedpakningen gælder det om, at havfundne genstande ligger vådt og stødsikret under transporten.

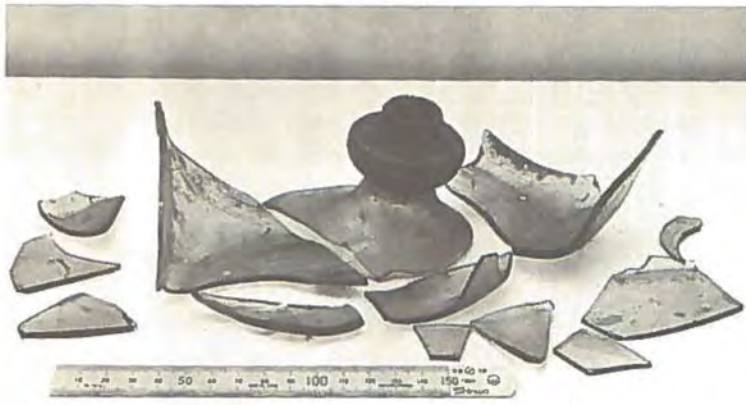
I fiskerihavne kan man altid skaffe sig fiskekasser kasseret til konsumfisk. De udgør et stabelt modulsystem, som de fleste mindre genstande let kan rummes i. Fiskekasserne fores med kraftig plastfolie og vanddrukkent mineraluld, overhældes med havvand så samme saltkoncentration holdes. Genstandene lægges i, et lag mineraluld til at holde på dem, mere vand på og det overskydende plastik pakkes så tætsluttende som muligt. Således kan genstandene ligge vådt – og billigt! – under transporten til konserveringsanstalten.

*Rester af en fortinnet kobberkedel med tud og pånittede bank.
Foto: M. Rasmussen.*



*To skåle af engelsk cream-ware, formodentlig fra »Yorkshire-Fabrikkerne«. De er sandsynligvis fra begyndelsen af 1800-tallet. Det lille keramik-snapsebøger er sværere at datere, da det er almue-leretøj.
Foto: M. Rasmussen.*





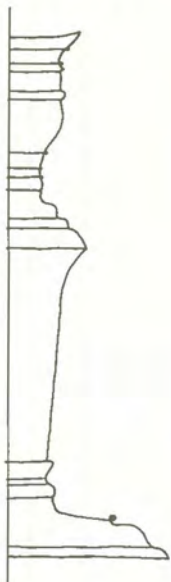
Rester af en 4-kantet såkaldt »cantineflaske« forsynet med tinkrave med gevind til skrueprop. Kendes fra 1700-tallet. Foto: M. Rasmussen.



Den lille olieflaske til venstre har været fremstillet helt op i vort århundrede. Den cylindriske flaske, kaldet en »hamret bouteille«, fremkom efter ca. 1750, fordi man begyndte at lagre vin, bl. a. portvin, på liggende flasker, så proppen blev holdt våd. Mundstykket på denne og en anden flaske i skår er lavet med en mundstykke-saks, som man begyndte at bruge i begyndelsen af 1800-tallet. Flasken er formentlig fra 1800–1830. Foto: M. Rasmussen.



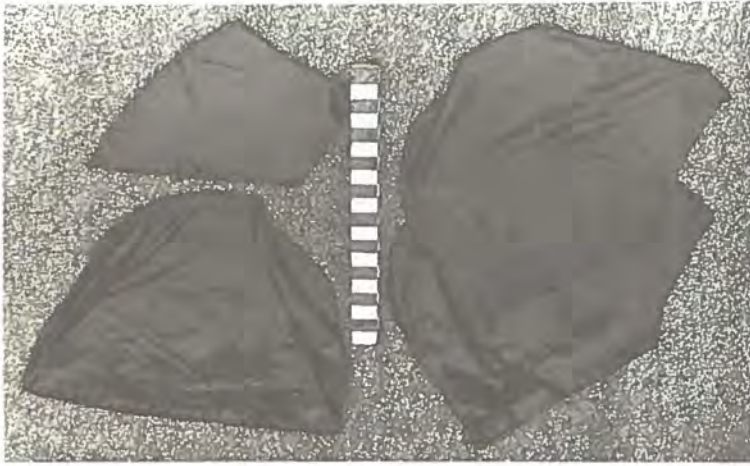
De to tinfade, der først blev fundet i Det beste vrage. Piberne til de fundne bronzestager var med undtagelse af en stærkt korroderede. Foto: O. Brønden.



μτ ε,



Fortøjet fra den lille bestevogn. Man ser tydelig profilhøvlingen, der ender i volutter. Foto: O. Brønden.



Læderstykker fra bestevognen.
Foto: M. Rasmussen.



Dele af seletøjet fra den lille
vogn. Nogle af remmene har
været foret med stof.
Foto: M. Rasmussen.



Sivfletværk. Sandsynligvis del af
en kurv, som har rummet
lysestagerne.
Foto: M. Rasmussen.

Sikring

Efter udgravningen og dokumentationen af vraget kunne undersøgelsen betragtes som afsluttet. Hele teglstenslasten fik lov til at ligge urørt tilbage, da en fuldstændig tømning af vraget ville have været meget tidskrævende og ville ikke have givet os megen ny viden. Der var på intet tidspunkt planer om at bjærge vraget. Noget sådant er alt for kostbart og den nødvendige efterfølgende konservering endnu dyrere.

Tilbage stod derfor kun at sikre vraget så godt som muligt for eftertiden. 7,5 tons kunststof sandsække blev fyldt med håndkraft inde på stranden, sejlet ud i gummibåden og dumpet over vraget, hvorefter dykkerne fordelte dem over hele vraget. Selvom sækkene var lettere under vandet, var det et slidsomt arbejde, der tilmed måtte foregå næsten i blinde med alt bundslammet hvirvlet op. Men andre vrage er blevet tildækket på samme måde, og man har erfaring for, at sandsækkene yder en virkelig effektiv sikring. Sandet pakker sig efterhånden helt fast om vragtømmeret og beskytter både mod mekanisk påvirkning og mod angreb af pæleorm. Til slut blev det bette vrage afmærket med en af Nationalmuseets fredningssten, som blev anbragt lige bagbord for stævnen.

Turister, tinfade og vrage

Under udgravningsarbejdet havde Skibshistorisk Laboratoriums dykkerhold selvfølgelig haft god kontakt med fritidsdykkere i området, og det vedblev at svirre med dykkerhistorier (der langt overgår lystfiskerhistorier) om turister og det forsvundne tinfad fra Lyngså vrage. Dette tinfad blev efterlyst både ad officielle kanaler, i sportsdykkernes blad og ad mere kringledede private kanaler.

Genstandene var forlængst afleveret til konservering på Bangsbo Museet, og udgravningsholdet taget hjem, da der i november 81 indløb telefonisk meddelelse fra Bangsbo, om at det famøse tinfad var tilsendt museet fra en opdigtet adressat! Vi havde ellers så småt opgivet håbet, men snart kom fadet til København.

Det var ikke så velbevaret som de 2 andre tinfade, idet kanten var afbrækket 2 steder. Fadet var åbenbart af finderen søgt afrenset i en kras syre, muligvis eddikesyre, hvilket ikke fremmede læsningen af indgravningen. Fadet var nu stærkt grubetåret modsat de 2 andre. På kanten forekom årstallet 1688 ganske rigtigt, men ikke i forbindelse med et anker, men med et våben, der først kunne læses efter en del fix-faxerier og mikroskopbrug på konservatorskolen. Desværre var det mest ætsede våbnets hovedmotiv, som vel kan være et sværd, turnerlanse eller??



16

88

Dette våben og årstal var professionelt indgraveret på kantens forside. På bagsiden var: + 17 DRSMOS D 36 indridset ganske amatørmæssigt med en knivspids eller lignende spidst instrument.

Håbet om en heraldisk identifikation var nu vakt, men de adspurgte heraldikere har ikke fundet det blandt de registrerede danske våbenførende slægter. Og det er jo ganske ærgerligt, da det havde været en fremragende indgang til en arkivalisk opklaring af vrages identitet og historie. Men så skulle det ikke være, dog er alt håb endnu ikke opgivet.³

Desværre findes strandingsagerne og -protokollerne fra området ikke overleveret fra før 1841/1860. Disse ville have været den direkte arkivalske indgang til en identifikation af vrages og overkommelige at gennemgå for en periode i begyndelsen af 1800-tallet. Mere uoverskueligt vil det være at gennemgå lokale toldarkiver og General-toldkammer arkiver over så stort et spand år og ihvertfald udenfor Skibshistorisk Laboratoriums ressourcer.

En sådan lille jagt på ca. 6-8 commercelæster har været et af de alleralmindeligste småskibe i Danmark dengang, og den eneste måde at sandsynliggøre dens identitet på vil være at sammenholde forlissted og den noget usædvanlige lastsammensætning med evt. arkivalske oplysninger, som strandingen kan have givet anledning til.

Selvom vrages endnu er anonymt og dets forlishistorie ikke kendes, har det dog givet os en del oplysninger og bekræftet andre vi kender arkivalisk.

Vi har her en lille klinkbygget jagt på 6-8 commercelæster, der sammen med sine mange søskende har sørget for en stor del af

3. Våbenet er søgt identificeret af Sven Tito Achen og Ole Rostock fra Heraldisk Selskab.

x 17 DRUMOS D 36

den indenrigske transport. Dens opbygning svarer meget til, hvad vi kender fra kun 2 dokumentationer af jagter bygget kort før 1800, og denne jagt forlist i begyndelsen af 1800-tallet kan meget vel have været af betragtelig alder, da den forliste og dermed vise godt ind i 1700-tallet. Alle dens konstruktive elementer bekræfter det lidet, vi kender til jagten på denne tid. Det fremgår særligt, at man har bestræbt sig på at give det klinkbyggede skrog langskibs styrke ved hjælp af den indvendige bjælkevæger, et sammenhængende system af vandrette knæ og det kraftige udvendige »barkholt«. Det klinkbyggede skrog, landene, der er pindet sammen, og særligt at bordet over »barkholtet« ligger indenfor dette gør det muligt, at denne lille jagt stammer fra den Sydnorske Skagerakskyst.

Det 2-delte agterspejl er simpelt opbygget af vandrette planker, og ikke som det senere kendes diagonallagt i agterstævnen. Det har måske på trods af de tykke planker været et svagt punkt. Der er ingen forstærkninger bag. Fra rigningen er kun en 2-skivet blok fundet, men vi må formode, at skibet har været almindelig jagtrigget. Om der har været køjer til et par mand i forpeaken, eller om den kun har været brugt til lagerrum for tovværk og sejl, står hen i det uvisse. Rummet er meget lille som besætningslukaf, men man var ikke sarte dengang. Tovværk og et sejl-lig er fundet derude, men det er en enkelt sko også.

I kahytten fandtes det fra arkivalier kendte spartanske kabysgrej og nogle flasker til at forsøde tilværelsen med. Ofte har disse små-jagter været ejet og sejlet af familiemedlemmer og vel derfor uden den helt skarpe opdeling med skipperen i kahytten agter og mandskabet forude. Her tyder meget på, at mandskabet har spist i kahytten agter.

Med lidt rigelig god vilje kan fundet af de 3 par sko i forskellig størrelse tolkes, som om der har været 3 besætningsmedlemmer ombord: skipperen, bedstemand og en dreng. Det er netop en passende besætning til en sådan jagt. Om de har overlevet forliset, ved vi ikke. Men der er intet, der tyder på, at der efter forliset har været bjærget i større stil fra vraget, hvilket man ellers var udmærket til i gamle dage med tænger på lange skafter. En last teglsten, vogn og tintøj var ellers nok værd at gå efter i denne fattige del af landet.

Den banale tegllast kan meget vel have været undervejs sydfra til Vendsyssel eller snarere Norge, hvor teglproduktionen ikke er stor.

Bilasten, der klart må betegnes som en forlugelast, bestående af en lille hestevogn, sikkert med hjulene afmonterede – og senere bortdrevne – i vognkassen en tønde måske med husgerådet i: nogle tinfade og lysestager måske yderligere emballeret i en stråkurv, må have tilhørt personer af en vis stand f.eks. embeds- eller officersstanden. Ejeren af tinfadene må have holdt af familieklenodiet fra 1688, hvilket vildledte os meget i begyndelsen. Vi havde ærlig talt troet, at omsætningen i tintøj, der jo let kan omstøbes hos kandestøberen, var større, men man skal nok være mere forberedt på at finde skibe, der sejlede rundt med antikviteter. Om det så var et lille flyttelæs, der var sendt med en havets fragtmand, kan kun være et gæt.

Disse småjagters – bygget på klamp på stranden – historie er langt fra opklaret med dette fund, men dog belyst en del. Derfor venter vi stadig på vrag – gerne fra 1688.

Erik Housted

En fredericiansk rheder- og skipperhistorie

»Det var i året 1807. En dansk skipper, der sejlede i paket- og postfart mellem Danmark og Frankrig, var så uheldig midt i Nordsøen at møde en stor engelsk flåde, der var på vej til København. Det danske skib – dets navn kendes ikke – blev naturligvis straks opbragt, besætningen taget ombord på en engelsk fregat og selve skibet sprængt i luften.

Skipperen blev sat ned i en redningsbåd uden årer, kun udstyret med en pistol med flintelås, en sekstant, en lang kikkert og et meget primitivt kompas.

Den engelske flåde sejlede videre på sit historiske togt, og den arme dansker drev omkring på havet, indtil han langt om længe nåede i land ved den hollandske ø Texel, mere død end levende. Uden sit skib var han en ruineret mand, men han samlede de få ejendele, som han havde haft med i redningsbåden, sammen i en sæk, tog den på nakken og gik på sine ben hjem til Danmark til sin fødeby Fredericia.

Her ernærede han sig ved tilfældigt arbejde i byen og på havnen, og det lykkedes ham efterhånden at få samlet så mange penge sammen, at han kunne købe part i et nyt skib, jagten *Frue Magdalene Bruun*. Den første fragt indbragte ham en 5 rigsbankdalersseddel, udstedt i Kristiania i 1813. Den seddel sendte han hjem til sin gamle mor, der gemte den.«

Således fortæller en gammel familieoverlevering i slægten Brøchner-Mortensen, hvis fjerde generation, direktør Niels Brøchner-Mortensen idag driver det i 1876 grundlagte skibsmæglerfirma Julius Mortensen Shipping A/S i Fredericia.

Historiens hovedperson er efter overleveringen skipper Hans Thomsen Møller, der var bedstefar til Johanna Brøchner, der var gift med firmaets grundlægger, skibsmægler Julius Mortensen. Som det mere håndgribelige »bevis« på overleveringen, findes den dag i dag pistolen, sekstanten, kikkerten og kompasset pietetsfuldt opbevaret i firmaet, hvor også rigsbankdalersedlen hænger i glas og ramme.

Rent umiddelbart forekommer flere detaljer i fortællingen usandsynlige og nogle endda direkte urimelige, så man vil måske være mest tilbøjelig til at stemple hele historien som en god gammel skipperløgn, hvor man kan forestille sig, at hovedpersonen

gennem sine fortællinger til børn og børnebørn, har givet sig selv en mere dramatisk rolle end virkelighedens.

Imidlertid går der jo aldrig røg af en brand uden der også er en ild. I det følgende skal den sande kerne i historien forsøges af-dækket så vidt gørligt, selv om der stadig bliver dunkle punkter og ubesvarede spørgsmål tilbage.

Samtidig har det med nærværende været hensigten at give en lille skildring af et stykke af Fredericias søfartshistorie i 1700- og 1800-årene.

Fredericia, eller rettere Frederiksodde som byen hed indtil 1664, blev som bekendt grundlagt af Frederik III i året 1650. Først og fremmest skulle det være en fæstning, dog med store visioner om indenfor fæstningens beskyttende volde at skabe en blomstrende handels- og søfartsby med både kongeslot, børs og et omfattende havneanlæg i kanalform à la Christianshavn. Der var mange grunde til at det storstilede mål aldrig blev nået, bl.a. den, at havneanlægget, som skulle være hele nøglen til byens opkomst, forblev streger på papiret. Følgelig måtte byen helt frem til begyndelsen af 1800-årene nøjes med et par beskedne skibsbroer, hvis vedligeholdelse i øvrigt voldte store besværligheder, da isgang om vinteren og storm kombineret med Lillebælts stærke strøm sørgede for at de oftest var i en ynkelig forfatning.

Hovednæringsvejen var landbrug, men byen led føleligt af mangel på opland, grundet den nære beliggenhed til de to gamle købstæder Kolding og Vejle og led desuden ved at ligge udenfor hovedfærdselsårene. Kort sagt: Til Fredericia kom man ikke uden at have ærinde dér.

Trods alt kom byen til at opleve en kortvarig opblomstring i den sidste del af 1700- og begyndelsen af 1800-årene. Årsagen må søges i de gunstige konjunkturer som gjaldt for handelen generelt, men også at en del af de mange nyttige initiativer som Hans de Hoffman havde iværksat som byens præsident fra 1760 og som amtmand over Koldinghus amt til sin død i 1793, nu var ved at bære frugt.

Nok så væsentlig var den indsats som en enkelt familie, nemlig »de Fredericia Bruun'er« kom til at udrette. Slægten havde siden Frederik III's dage drevet købmandshandel i Fredericia og havde også stede, søn efter fader, været repræsenteret i byens styre.

Det var imidlertid først i slægtens fjerde generation at udviklingen tog fart. Johannes Iver Bruun (1743-1804) overtog i 1765 den hidtil af faderen og efter dennes død i 1761 af moderen drevne forretning som især omfattede handel med korn, tømmer, jern og andre grove varer.

Overtagelsen omfattede en betydelig købmandsgård på SV-hjørnet af Danmarksgade og Vendersgade med tilhørende indbo



Johannes Iver Bruun, født 17/9 1743, død 10/9 1804, købmand og tobaksfabrikant i Fredericia. Foto efter maleri (Det Kgl. Bibliotek).

og varelager samt 4 jordlodder på byens mark. Tidligere havde han fået overdraget en part i konsumtionsforpagtningen og brændevinsbrændingen, og ved sit ægteskab i 1765 med Maren Pagh (1742-1784), kunne han føje yderligere 2 jordlodder til besiddelserne. I en alder af kun 22 år var han således allerede i besiddelse af en formue på 3.500 Rdl.

Sit første skib købte han i 1768, en splinterny jagt som kostede 915 Rdl., men som ulykkeligvis forliste det samme år. I 1779 grundlagde Bruun en tobaksfabrik i Fredericia, den første af sin art i provinsen, idet tobaksmonopolet som hidtil havde forhindret sådanne fabrikers anlæg udenfor København, var blevet ophævet året før. Tobakken var dansk, dyrket i Den Reformerte Koloni's tobaksplantage i Fredericia. Hidtil var avlen blevet fragtet til København, men fremover blev den nu i ret stort omfang bearbejdet på stedet. Afsætningen skete hovedsagelig i provinsen og i Norge, men med den stigende velstand som sporede blandt aftagerne, dvs. hovedsagelig landbefolkningen, steg også kravene til tobakkens kvalitet, hvilket nødvendiggjorde iblanding af et betydeligt islet af amerikanske og hollandske tobakker.

Bl.a. tobaksfabriken medførte et stigende behov for kommunikation mellem landsdelene og til udlandet, og Bruun investerede da også i flere fartøjer. I 1783 var han ejer af:

jagten *Frue Anna* på 14 læster, hvori han ejede 3/4, medens resten tilhørte skipper Christian Jensen Møller

jagten *Johanna Henricha* (eller *Henricha*) på 6 1/2 læst bygget i Ålborg i 1772

jagten *Anna Dorthea* (eller *Jomfrue Dorthea*) på 4 1/2 læst bygget i Egersund i 1772 og indkøbt i Flensborg for 350 Rdl.

I 1783 opførte Bruun en ny stor 2-etages grundmuret gård ved siden af sin eksisterende gård, nemlig på SE-hjørnet af Danmarksgade og Kirkestræde for en sum af 4.000 Rdl., hvorefter den gamle gård helt blev helliget tobaksfabriken.

I 1786 var Bruuns formue vokset til 40.650 Rdl., især takket være gode indtægter fra tobaksfabriken, men også handel med korn, handel med kød og sko til Vestindien samt fartøjerne var ganske gode indtægtskilder.

Jagten *Frue Anna* blev solgt og istedet investerede Bruun i 2 nye fartøjer, nemlig:

jagten *Staden Fridericia* på 17 læster, bygget i Fredericia i 1789 og

jagten *De Tvende Brødre* på 16 læster bygget i Egersund i 1792.

Medejer f.s.v. angik 1/4 var skipper Christian Jensen Møller, men Bruun synes indenfor et kortere åremål at have købt dennes parter.

Johanna Henricha blev i 1794 solgt til Middelfart, blev ombygget til en åben jagtbåd, men forliste året efter ved Assens. *Anna Dorthea* blev i 1796 solgt til Vejle.

Johannes Iver Bruun døde i 1804 og hans ældste søn, Bertel Bruun (1767-1827) overtog nu forretningen, som han gennem de seneste år havde drevet i kompagniskab med faderen. Han var godt rustet til opgaven efter dels at have været på handelsskole i Hamborg, dels efter i årene 1783-1790 at have rejst land og rige rundt i forretninger og derved knyttet mange forbindelser til gavn og glæde for forretningen og som også kom til nytte i hans senere virksomhed.

I 1791 etablerede han sig som købmand og overtog i 1792 købmandsforretningen og efter faderens død tillige tobaksfabriken som dog i starten blev drevet i kompagni med en yngre brøder, købmand Mads Pagh Bruun (1781-1806).

I 1792 indgik Bertel Bruun ægteskab med Magdalene Barbara Brøchner (1768-1831), en datter af konsistorialråd, provst Hans Brøchner i Spentrup.

I 1804 grundlagde Bertel Bruun efter tilskyndelse fra Kommercekollegiet en betydelig klædefabrik i Fredericia, hvor Det Kgl. Danske Klædemanufaktur siden 1786 under ledelse af kommercekonsulent N.C. Viborg (1747-1801) drev en anden betydelig fabrik, som var blevet etableret ved nedlæggelsen af klædemanufacturet på Blågård i København.

Bruun havde adskillige andre interesser. Bl.a. anlagde han en cyder- eller mostfabrik, hvor man eksperimenterede med fremstilling af dansk frugtvin. Han drev desuden en lille chokoladefabrik og havde halvpant i en kalkovn ved Snoghøj i kompagni med transportforvalteren sammested, postmester Carl Lindam Fibiger. Kalken hentede Bruun i egne skibe fra Sjælland.

Endelig udfoldede Bruun en ikke helt ubetydelig bygge- og udlejningsvirksomhed i Fredericia, hvor han efterhånden kom til at eje adskillige af byens bedste ejendomme. Her vil vi dog indskrænke os til at se på rederivirksomheden, som er den mindst kendte side af Bruuns mange interesseområder. Det skal dog nævnes, at Bertel Bruun var foregangsmanden i anlæggelsen af Fredericias første rigtige havn. I 1802 besøgte kronprins Frederik (VI) byen, og Bruun benyttede lejligheden til at indgive en ansøgning om et havneanlæg, stærkt støttet af magistraten og byens eligerede borgere.

Trods mange betænkeligheder, mest af økonomisk art, blev man dog enige om i det mindste at udarbejde tegninger og overslag, hvilket blev overladt daværende kaptajn i Ingeniørkorpset, Rasmus v. Krag, der alligevel opholdt sig i byen i embedsforretninger.



Bertel Bruun, født 4/7 1767, død 16/6 1827, købmand og fabrikant i Fredericia. Foto efter maleri (Det Kgl. Bibliotek).

I 1808 var betænkelighederne overvundet, og arbejdet kom igang under ledelse af pælebukkermester og tømmermandsformand Hansen fra Holmen. I 1811 var arbejdet så vidt fremskredet, at de første skibe kunne losse og lade ved de nye havnemoler. I 1812 og 1813 blev der foretaget opmudring i havnebassinet og indløbet, hvorefter også større skibe kunne benytte havnen.

I modsætning til de øvrige havne på den jyske østkyst, var Fredericia isfri grundet Lillebælts stærke strøm, og dette muliggjorde, at farterne efter vinterens oplægning kunne starte 3-4 uger tidligere herfra end andre steder. Dette medførte, at havnen hyppigt blev benyttet som vinterhavn, ikke blot for byens egne skibe, men også fremmede, bl.a. Fanø-skibe, søgte ly her.

I 1797 lod Bertel Bruun i øvrigt opføre et toetages bindingsværkspakhus ved byens daværende skibsbro ved Vendersgades udmunding. Huset blev først i 1832 flyttet til den nye havns vestside og her lå det indtil det i 1978 blev nedtaget og derefter genopført ved Fredericia Museum.

Bruuns rederivirksomhed var nøje forbundet med hans øvrige interesser. Han udførte korn og andre landbrugsprodukter, brænde, klæde og tobak og hentede istedet de varer hjem han brugte i sin forretning såsom tømmer, jernvarer, kaffe, krydderier og andre finere varer.

En stor del af handelen gik over København, hvor Bruun benyttede grosserer Johan Daniel Vogel i Strandgade på Christianshavn som kommissionær.

Bertel Bruun anskaffede i 1797 jagten *Hvide Svane* på 10 1/2 læst, bygget i Angeln i 1778 og i 1801 lod han i Sønderho bygge galeasen *Frue Magdalene* (eller *Die Fraue Magdalene*) på 18 læster.

I 1804 overtog han ved faderens død *Staden Fridericia* og *De Tvende Brødre* og købte samme år 3/4 part i skonnerten *Farvel* sammen med grosserer og borgerlig artillerimajor Hans Kye i København, der ejede 1/4. *Farvel* var bygget i Sønderho i 1802 og målte 26 1/2 læst. *Hvide Svane* blev samme år solgt til skipper Ditlev Hansen i Fredericia.

I 1805 købte han jagten *Augusta et Ernst* på 15 læster, bygget i Kappeln i 1789.

Flåden talte således ved indgangen til året 1807 5 fartøjer med en samlet drægtighed på 93 1/2 læst, en ganske pæn flåde for en provinskøbmand på den tid.

Omkring samme tid underholdt Bruun 205 mennesker, nemlig: sin familie 14, handelsbetjente og tyende 14, på klædefabrikken 110, på tobaksfabriken 45 og endelig mandskabet på de 5 skibe 22.

De enkelte skibe var hovedsagelig beskæftiget således:	
<i>Farvel</i>	fragtfart på Middelhavet
<i>Frue Magdalene</i>	fragtfart på Østersøen
<i>Hvide Svane</i>	fragtfart på Holland og Norge
<i>Augusta et Ernst</i>	fragtfart på Flensborg og Hamborg gennem Ejderkanalen
<i>Staden Fridericia</i>	fragtfart på København med stykgods
<i>De Tvende Brødre</i>	fragtfart på København med stykgods

Krigsårene 1807-1814 medførte mange omvæltninger. Bruun havde egentlig besluttet at frasige sig sin rådmandsstilling for helt at kunne hellige sig sin virksomhed, men han kom først til at fratræde i slutningen af 1808, da han blev travlt beskæftiget med at sørge for indkvartering og forsyninger til de franske og spanske tropper som dette år var i landet. Efterfølgende blev han optaget af andre tillidshverv, bl.a. som prisekommisær for de til Fredericia opbragte priseskibe samt varetagelse af de lokale funktioner for Den Kgl. Provideringskommission, for hvilken der blev oprettet et kornmagasin i Fredericia. I denne egenskab lykkedes det Bruun at skaffe flere større partier korn til Norge, bl.a. med hans egne skibe.

Hædersbevisningerne udeblev da heller ikke: I 1808 blev han kancelliråd, i 1810 Ridder af Dannebrog og i 1814 justitsråd.

Da Bruun således var stærkt optaget af mange gøremål, blev en del af forretningerne varetaget af hans fuldmægtig, Thøger Brøchner (1781-1846), der var en slægtning til hans hustru.

Krigsårene medførte at skibsflåden hastigt ændredes ved opbringelser, forlis, køb og salg. Skonnerten *Farvel*, skipper Hans May, Sønderborg, afgik i begyndelsen af april 1805 med Figueira i Portugal som mål og fortsatte derfra til andre stationer i Middelhavet. Den 27/5 1807 var *Farvel* på vej fra Alexandria til Livorno, da den mødte sin skæbne i form af en engelsk fregat ved navn *Bittern*. *Farvel* blev beslaglagt og ført til Malta og der kondemneret.

Augusta et Ernst led samme skæbne, da den under skipper Friederich N. Falck, Fredericia (Skærbæk), blev opbragt af en engelsk krydser og ført til Göteborg i november 1809.

Frue Magdalene, skipper Niels Anthony Hansen, Sønderho, var 1807 gået til Sct. Petersborg, og lå i lang tid uvirksom der af frygt for engelske krydsere, og i lang tid savnede man efterretning om skibet hjemme i Fredericia, indtil det i 1810 meldtes opbragt.

Til erstatning for de tabte skibe købte Bertel Bruun i 1810 galeasen *Trial* på 24 læster, bygget i Stege 1809 af et vrage. I 1811 købte han everten *Die Frau Maria* på 5 læster samt galeasen *Die Wohlfarth* på 29 læster. Sidstnævnte var i 1811 blevet indbragt til

Fredericia som prise og solgt ved auktion. I 1811 lod Bruun tillige bygge jagten *Frue Magdalene Bruun* på 13 læster i Svendborg. Endelig købte han en halvpart i everten *Else Kierstine* på 5 læster, bygget i Sønderbo i 1790.

Trial, skipper Friederich N. Falck, der atter var hjemkommet fra engelsk fangenskab, forliste i begyndelsen af året 1812 udfor Fladstrand efter en rejse til Norge for Norske Provideringskommission.

Staden Fridericia blev opbragt i juni 1811, hvilket vi senere skal vende tilbage til.

I 1812 købte Bruun everten *Anna Maria* på 9 læster, bygget i Sønderho i 1805. Sælgeren, Søren H. Schrøder, forblev skipper på fartøjet. Den 21/4 1814 blev skibet opbragt af en svensk kaper (Gavin), men både fartøj og ladning blev senere frigivet mod betaling af opbringelsesomkostningerne.

Die Frau Maria, skipper Niels Anthony Hansen, blev opbragt den 17/11 1813 på vej fra Kiel til København med en ladning vin og glasvarer m.v.

Et omkring 1813 indkøbt fartøj, jagten *Den Gode Tillid* på 21 læster under skipper Friederich Bülow, Drammen, blev opbragt den 27/11 1813 på rejse fra Drammen til Frederikshald (måske en fejlskrivning for Fredericia) med en ladning tømmer og købmandsvarer.

Die Wohlfarth blev i foråret 1812 sat i rekvisition af Den Kgl. Brændekommission fra Æbeltoft til København, og blev ved ankomsten dertil solgt gennem Bertel Bruuns handelsforbindelse, grosserer J.D. Vogel.

Else Kierstine blev i 1813 solgt til købmand Sødring i Ålborg, men forliste kort efter med mand og mus.

Ved udgangen af krigsårene rådede Bruun således kun over jagterne *De Tvende Brødre* og *Frue Magdalene Bruun* samt everten *Anna Maria*.

Mærkværdigt er det, at Bruun selv i foråret 1814 i sit skrift om industriens tilstand i Fredericia, anfører, at fjenden fratog ham ialt 9 skibe i løbet af krigsårene.

Efter foranstående har det ikke været muligt at identificere mere end de 7, hvilket endda forudsætter at *Anna Maria* medregnes. Dette må Bruun have gjort, idet han på det tidspunkt, hvor han skrev sin beretning, må have været vidende om dette skibs opbringelse, men ikke har kunnet vide, at det ville blive frigivet. Dette understøttes af, at Bruun endvidere anfører, at han nu kun har to små jagter tilbage (*De Tvende Brødre* og *Frue Magdalene Bruun*).

Tabstallet kan dog muligvis bringes op på 8, hvis *Trial* som forliste i 1812 medregnes. Der foreligger ingen nærmere detaljer

om forliset, udover at det ses, at Bruun i slutningen af marts 1812 modtog 9.110 Rdl. D.C. i erstatning fra assurance-kommitteer der var knyttet til Norske Provideringskommission.

Forklaringen på det/de manglende skibe kan muligvis også være, at de tabtgædede skibe ikke har været Bruuns egne, men fremmede skibe han har fragtet. Det kan i så fald være tabtgædede ladninger han sigter til.

En anden forklaring kan være, at Bruun har haft flere skibe som ikke er blevet indført i Fredericias skibslistes. Selv om disse lister er bevaret for stort set alle år, er de dog for flere års vedkommende både ukomplette og upålidelige.

I øvrigt synes det at have været meget vanskeligt at skaffe bevisligheder for de skete opbringelser. Så sent som i 1818 beklager Bertel Bruun sig i et brev til Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet over, at dette til stadighed vil have beviser, som han ikke kan skaffe og han anfører at »disse kan søges hos de fremmede magter, hvis skibskommandører nægtede mine skipper beviser ved opbringelserne.«

Efter krigen kom der atter gang i kornhandelen. Kornet opkøbte Bruun over hele landet ved at lade sine sønner rejse rundt og foretage opkøb. I egne skibe sendtes ladningerne især til Holland og England.

Flåden blev atter forøget. I 1817 købte Bruun jagten *Antonie*, ex. *Anne Jørgensen* på 18 læster, bygget i Troense i 1801. Den havde før været hjemhørende i Bogense. På omtrent samme tid købte han kutteren *Aurora* på 20 læster, bygget i Kiel i 1812. *Aurora* og *Antonie* blev begge i 1822 solgt til Sønderborg, men sidstnævnte blev i 1826 tilbagekøbt af Bruun.

I 1821 optog Bertel Bruun sin ældste søn Hans Brøchner Bruun (1793-1863) som medejer af forretningen og fartøjerne.

I 1826 flyttede Hans Brøchner Bruun til Assens og overtog en af broderen Søren Wedege Bruun (1794-1826) startet købmandsforretning. Samtidig overtog han færgevæsenet i Assens.

Her bør det nævnes at en tredje brøder, Hans Christian Hansen Bruun (1800-1871), efter at have været købmand i Nykøbing F., i 1833 overtog færgeriet i Årøsund.

H.B. Bruun førte firmaet i navnet »Bertel Bruun & Søn« og overførte hovedparten af virksomheden til Assens, hvor også de senere skibe, som blev anskaffet i firmaet, blev hjemskrevet. I 1828 talte flåden i Assens således: skonnerten *Oline Cecilia* på 66 læster, bygget i Assens 1827, sluppen *Activ* på 37 læster, bygget i Flensborg og jagten *Elleve Søskende* på 9 1/2 læst, bygget i Troense.

Især rostes *Oline Cecilia* som et smukt, velbygget og hurtigsejlende skib der kunne rumme 2.000 tdr. korn. Det forliste ved Engelholm den 26/7 1858.

Forretningen i Assens skal ikke berøres yderligere her, og vi skal nu vende tilbage til historiens udgangspunkt, den gamle familieoverlevering.

Der har i Fredericia været flere skippere ved navn Møller, bl.a. Christian Jensen Møller (f. ca. 1737), der var fører af *Staden Fridericia* til midt på året 1795, og Peder Andersen Møller (f. ca. 1758), der indtil 1807 førte *De Tvende Brødre*, hvorefter han lagde op og blev Fredericias første havnefoged. Der synes dog ikke at have været slægtskab mellem disse to og heller ikke med den skipperfamilie som overleveringen angår, selv om tilnavnet »Møller« utvivlsomt har relation til en af dem.

Thomas Hansen, senere med tilnavnet Møller, blev døbt i Erritsø kirke tæt ved Fredericia den 6/1 1757. Han var søn af fæstehusmand og fisker Hans Pedersen (1724-1804) og Maren Thomasdatter og opvoksede i et fiskerhus yderst på Lyngsodde. Det lille fiskersamfund på Lyngsodde leverede i stor udstrækning mandskab til den lokale søfart, og sådan gik det også Thomas Hansen. Omkring 1780 kom han i tjeneste hos Johannes Iver Bruun og efter dennes død hos Bertel Bruun. Efter al sandsynlighed har han været matros på et af de tidligere anførte skibe, hvor han med »troskab og flid« arbejdede sig frem og avancerede til styrmand. Som sådan benævnes han, da han i 1792 blev gift med Karen Henrichsdatter (1758-1838) i Michaelis kirke i Fredericia. Året efter købte han ejendommen Vendersgade 506 A og erhvervede samtidig borgerskab som skipper. I midten af året 1795 overtog han føringen af *Staden Fridericia* efter Christian Jensen Møller, der sandsynligvis er død dette år.

De efterfølgende år synes ikke at være særlig bemærkelsesværdige. *Staden Fridericia* gik i fast fart på København, som regel 6-8 rejser om året, med tobaksblade, kartofler, kød, skind, brændeved, smør, ost, mjød, humle, klæde, uld, gryn, mel, ål, talg og andre varer.

I 1808 var *Staden Fridericia* sat i rekvisition flere gange for Feltkommissariatets regning, beskæftiget med at føre magasinkorn fra Fredericia til Flensborg.

Den 15. maj 1811 afgik *Staden Fridericia* fra Fredericia til København. Besætningen udgjordes af skipperen, hans to sønner: Hans Thomsen Møller som styrmand og Henrich Thomsen Møller som ungmand og desuden Jørgen Jensen Erritsø som matros og Hans Pedersen Erritsø som dreng.

Vel ankommet til København, benyttede Thomas Hansen Møller lejligheden til den 30. maj at skrive en ansøgning til Admiralitets- og Kommissariats Kollegiet, om at sønnen Hans, der havde taget navigationseksamen i 1807 og havde faret til søs siden sit 10. år med faderen, måtte bevilges patent som skipper på *Staden Fridericia*, som faderen nu ikke længere så sig i stand til at

føre på betryggende vis. Som årsag anførte han tiltagende svag-
hed som følge af en gammel og betydelig broksskade.

Bevillingen gik glat igennem takket være en anbefaling fra Ber-
tel Bruun og fra indrulleringschefen for Østjyllands distrikt, kom-
mandør F.C. Wulff i Århus.

Nu skete det hverken værre eller bedre, at *Staden Fridericia* den
11/6 1811 blev opbragt af en engelsk krydser på tilbageturen fra
København – endnu inden resultatet af ansøgningen forelå.
Desværre foreligger der ingen nærmere detaljer om opbringelsen,
men den synes at have været ganske udramatisk. I alt fald er Tho-
mas Hansen Møller allerede i november 1811 igen i København,
hvor han ansøgte om, at sønnens skipperbevilling måtte ændres
til et af Bertel Bruun nyanskaffet fartøj, nemlig jagten *Frue
Magdalene Bruun*.

Ejendommeligt er det, at den engelske fortegnelse over op-
bragte danske skibe anfører, at *Staden Fridericia* var på rejse fra
København til Frederiksstad, medens Thomas Hansen Møller i
sin førnævnte ansøgning siger at opbringelsen skete »på min
hjemrejse herfra staden«, altså fra København til Fredericia. Det
er nok mest nærliggende at tro, at den engelske skriver har for-
vekslet udtalen af Frederiksstad og Fredericia. Samtidig rummer
det en antydning af, at opbringelsen må være sket i Kattegat,
rimeligvis udfor Nordsjællands kyst.

Ladningen bestod af kaffe og sukker m.v. og det er sandsyn-
ligt, at skipperen har haft part i ladningen, da han i sin ansøgning

Mandskabsliste fra Staden
Fridericia's sidste tur i 1811.
(Toldmuseet).

Liste

over det for indtællingens Maaned, som forsvandt med mig, med mig forsvandt fra Staden Fridericia
den 11de Junij 1811, og som blev bragt til København den 9de Maj 1804. (Mandskabslisten forsvandt med
og var mig forsvandt til København d. 11de Junij 1811)

Navn	Di.	Stilling	År	Måned	Dag	År	Måned	Dag	År	Måned	Dag	År	Måned	Dag	År	Måned	Dag	År	Måned	Dag
Bjerg																				
Varne																				
Bjerg																				
Varne																				
Hans Thomas	18																			
Lojzen Jensen	18																			
Hans Christian	18																			
Hans Pedersen	18																			

Denne liste er udarbejdet af mig, og den er forbeholdt mig indtil min hjemkomst til København.
Den er udarbejdet af mig, og den er forbeholdt mig indtil min hjemkomst til København.
Fridericia den 15de Maj 1811.
Thom. Møller
Skipper og Kaptein



*Jagten Frue Magdalene
Bruun, farvelagt tegning sign.
C. Hammelev 1832. (Julius
Mortensen Shipping A/S).*

anfører, at han ved opbringelsen mistede næsten alt hvad han ejede.

Skæbnen ville altså, at det som skulle have været den gamle skippers sidste tur blev det i mere end én forstand.

Tilbage står spørgsmålet, hvordan familieoverleveringen er blevet henlagt til Nordsøen og hvordan dens øvrige dramatiske enkeltheder er blevet til. Herom kan man kun gisne, men det kan i alt fald hæves over enhver tvivl, at såvel den gamle skipper som hans to sønner har faret på Nordsøen og for den sags skyld også været i Holland, omend under knap så dramatiske omstændigheder.

Helt uden midler har Thomas Hansen Møller næppe været trods sit udsagn, for i sit otium købte han 1/3 part i *Frue Magdalene Bruun* og i 1817 købte han ejendommen Vendersgade 507 ved siden af hans i forvejen ejede hus. Her døde den gamle skipper den 8/3 1819 og blev begravet fra Michaelis kirke med sang og klokkeringning.

Forinden var hans tre børn sat i god gænge. Datteren Anne Thomsen Møller (f. ca. 1786) blev i 1818 gift med værts-husholder Christen Jensen Høyrup i Fredericia.



Skipper Hans Thomsen Møller, født 12/9 1792, død 3/1 1872, og hustru Anne Marie Jensdatter Høyrup, født 1796, død 11/6 1880. Daguerretypen ca. 1868. (Julius Mortensen Shipping A/S).

Den ældste søn, Hans Thomsen Møller (1792-1872) blev som anført styrmand i 1807 og var fra slutningen af 1811 skipper på *Frue Magdalene Bruun*. I 1818 giftede han sig med sin tilkommende svigerinde, Anna Maria Jensdatter Høyrup (1796-1880). I 1828 overtog han efter moderen dels parten i *Frue Magdalene Bruun*, dels ejendommen Vendersgade 507.

Den anden søn, Henrich Thomsen Møller (1793-1867) synes at være blevet i København efter opbringelsen i 1811. I august 1814 aflagde han navigationseksamen ved Københavns Skipperlaug og i oktober samme år ansøgte han om at få styrmanspatent, da han var blevet tilbudt en fordelagtig hyre på Norge og Middelhavet. I ansøgningen anfører han, at han har gjort 2 rejser på Middelhavet og flere rejser på Nord- og Østersøen, de sidste i tiden fra 1812, hvor han havde været udkommanderet til orlogstjeneste, men havde stillet en anden for sig.

Desværre mangler i ansøgningen nogle attester som skulle bevise hans tidligere tjeneste, og sørullerne giver ikke oplysninger

Skipper Henrich Thomsen Møller, døbt 30/12 1793, død 14/3 1867. Foto ca. 1865. (Professor, dr. med. Knud Brøchner-Mortensen).



herom. At han skulle have gjort 2 rejser på Middelhavet lyder mærkeligt, for det kan ikke have været i 1814, og i krigsårene må det have været så godt som udelukket. Der er imidlertid en mulighed for, at han kan have været påmønstret skonnerten *Farvel*, som i 1808 blev opbragt til Malta. Det kunne måske give noget af forklaringen på, at familieoverleveringen er blevet henlagt til fjernere himmelstrøg, men desværre må det indtil videre være et ubesvaret spørgsmål.

Ansøgningen blev bevilget, og Henrich Thomsen Møller blev nu skipper på *De Tvende Brødre*, som gennem en årrække havde været ført af skipper Lauritz Ludvigsen Luxdorph. I årene 1817-19 var han skipper på *Antonie* og igen fra 1820 på *De Tvende Brødre*, som han i 1831 købte af Bertel Bruuns dødsbo.

De Tvende Brødre blev i øvrigt i 1824 ombygget i Fredericia og ændrede betegnelse fra jagt til chalup.

I 1819 blev Henrich Thomsen Møller gift i Helsingør Sct. Marie kirke med Marie Magdalene Bache (1797-1866) og i 1828

overtog han ejendommen Vendersgade 506 A fra moderen og købte i 1830 tillige naboejendommen Vendersgade 506 B.

I de sidste 2 krigsår havde flere af Bertel Bruuns skibe sejlet i rekvisition, bl.a. i 1812 *Frue Magdalene Bruun* for Norske Provi-deringskommission og i 1813 sejlede såvel *De Tvende Brødre* som *Frue Magdalene Bruun* for Den Kgl. Brændekommission. Sålænge Bertel Bruun levede, foretog de to brødre Møller de faste rejser mellem Fredericia og København, men gjorde undertiden også en afstikker til Norge (Drammen, Christianssand, Bergen og Frederikshald) efter tømmer, jernvarer, fisk og tran og medtog undertiden også enkelte passagerer.

Med *Antonio* foretog Henrich Thomsen Møller også enkelte rejser til Rotterdam og Newcastle.

Ved Bertel Bruuns død i 1827 ophørte også en væsentlig del af købmandsforretningen i Fredericia. En del af aktiviteterne var allerede henlagt til sønnen i Assens, og den mest omfattende del af hele virksomheden, nemlig klædefabrikken, var allerede i 1821 flyttet til Viborgs omegn, hvor Bertel Bruun havde købt Asmild Kloster, Sønder Mølle og Aale Mølle med henblik på at udnytte vandkraften til at drive fabrikens maskiner. Tobaksfabrikken forblev i Fredericia, men overgik til andre hænder og en anden beliggenhed.

De tilbageværende dele af købmandsforretningen blev videreført af Thøger Brøchner, der som nævnt tidligere havde virket som Bertel Bruuns fuldmægtig og var oplært i handelen hos denne. Brødrene Hans og Henrich Møller fortsatte den faste rute-fart på København, som regel således at de sejlede i pendulfart 8-10 ture hver om året, men uden noget egentlig fast mønster. Turene måtte til en vis grad afhænge af ladninger og passagerer, idet enhver lysthavende måtte melde sig ved skibene i Fredericia eller i København, hvor de havde deres faste anløbspladser foran Børsen. Afsejlingstidspunkterne annonceredes 8-10 dage før forventet afgang i Kiøbenhavns Adresse-Contoirs Efterretninger samt i Fredericia Avis (fra 1850, hvor avisen startede). Det fremgår heraf at man tillige anløb Vejle, Middelfart og Kolding.

Turen gik i forårs- og efterårsmånederne syd om Fyn og om sommeren nord om, idet turen efter omstændighederne kunne tage fra 2 til 12 dage.

I 1838 købte Hans Møller de sidste 2/3 i *Frue Magdalene Bruun* af Hans Brøchner Bruun. Fartøjet var i året 1835 blevet ombygget og ommålt til 23 1/2 læst.

I sommeren 1835 medførte Hans Møller på *Frue Magdalene Bruun* blandt andre passagerer den dengang endnu ganske ukendte figurantinde Louise Rasmussen, senere kendt som Grevinde Danner. Besøget i Fredericia gjaldt dog ikke, som eftertiden har udlagt det, prins Frederik Carl Christian (Frederik VII), der



Parti af Vendersgade i Fredericia. Udsnit af maleri af A. Larsen ca. 1835. (Fredericia Museum).

Den store bygning midt i billedet er »Det Kongelige Palæ«, og umiddelbart til venstre herfor ses brødrene Møllers gårde. Både disse og Palæet blev eksproprieret og nedrevet ved anlægget af jernbanen og banegården i 1867.

var blevet »forvist« hertil og havde fået etableret et helt lille hof i »Det Kongelige Palæ« som lå ved siden af brdr. Møllers ejendomme i Vendersgade. Tværtimod agtede Louise Rasmussen at besøge en gammel veninde fra Det Kgl. Teater, figurantinden Jensine Weiner, der i adskillige år havde været prinsens faste veninde, og som også havde været den egentlige årsag til hans bortvisning fra København. Hun havde opsagt sin stilling ved teatret og var dukket op i Fredericia ganske få måneder efter prinsens ankomst, og han havde fået indrettet en lejlighed til hende hos en respektabel præsteenke.

Prinsen og Jensine Weiner havde yderst lystige dage, så lystige at det ligefrem vakte forargelse i de bedre kredse i det provinsielle Fredericia, hvor alle vidste besked med næstens gøremål. Prinsen var under overopsyn af general F.J.C. Castonier, der på sin bramfri måde ytrede: »To duller vil jeg Gud døde mig ikke vide af at se i Frederitz. Vi har så'gu nok i én!« – og Louise Rasmussen måtte i hast returnere til København.

I øvrigt havde Henrich Møller, der lå i havnen med *De Tvende Brødre*, sammen med Thøger Brøchner og gæstgiver Peder Mortensen Hyrup, tilladt sig en lille privat glædesytring da prinsen ankom til byen den 14/9 1834 med korvetten *Najaden*, direkte fra et afkølede ophold på Island. Med nogle små kanoner placeret dels på fartøjet, dels på volden ved Carolinelunds mølle, havde de gode mænd affyret en salut for prinsen, hvilket kom til

at koste dem hver 2 mark sølv i bøde, thi sligt havde fæstningen og de militære autoriteter eneret på.

Ved et besøg kronprins Christian Frederik (Christian VIII) i juni 1835 aflagde hos sønnen i Fredericia, var skipper Hans Møller med *Frue Magdalene Bruun* ledsagefartøj til det fartøj, som ved besøgets afslutning førte de kongelige til Middelfart. *Frue Magdalene Bruun* var smykket med forskellige flag og havde ombord stadshauptmanden, borgervæbningens officerer og musikkorps samt adskillige borgere, og under vekslende musik og afsyngelse af fædrelandssange, gled man ned mod skibsbroen i Middelfart, hvor Hans Møller afgav salut med et par små kanoner fra skibet ledsaget af et femdobbel hurra.

Hvervet som skipper blev overtaget af Hans og Henrich Møllers sønner, henholdsvis Jens Christian Møller (1831-1914), der førte *Frue Magdalene Bruun* og Thomas Henrichsen Møller (1820-1869), der førte *De Tvende Brødre*.

Henrich Møller var medejer af færgeren *Lille Belt* på 7 læster, bygget i Århus i 1841, og som benyttedes ved færgeløbet Fredericia-Strib. Hans Møller var medejer af jagten *Enigheden* på 11 læster.

Fra *Frue Magdalene Bruun* er hos slægten Brøchner-Mortensen bevaret en skibsjournal. Størsteparten af journalens mange rejsebeskrivelser omfatter kun det rent sømandsmæssige, såsom vind- og strømforhold, kurs, kendemærker undervejs osv., men for krigsårene 1848 og 1849, har de militære begivenheder i og omkring hjembyen givet anledning til en mere udførlig beskrivelse, og journalen er med til at tegne et lille billede af den begivenhedsrige tid.

Journalen for disse år er ført af Jens Christian Møller, der havde taget styrmandseksamen i 1847 og fik borgerskab som skipper i 1854.

Under året 1848 skriver han bl.a. under: »Tirsdagen den 25de april. Om aftenen kl. 10 afsejlede fra Fredericia, ladet med endel værdifulde effekter for endel af Fredericias indvånere, da de ikke turde beholde varerne formedelst befrygtet anfald af tyskerne. Kl. 12 ankrede 4 mil udenfor Fredericia.«

Her lå jagten til den 28., hvor den gik til Bogense og ankrede på rheden for først den 30. at gå ind i havnen. Natten mellem den 2. og 3. maj blev Fredericia besat af prøjserne, og Jens Møller havde nu ingen grund til at ligge afventende længere. Den 7. maj kl. 3 morgen lettede han anker og gik til København, hvor han om eftermiddagen den 9. maj lagde til ved Børsen »for der at opholde os til fjenden igen har forladt vor hjemstavn.« Dette skete den 25. maj, og den 3. juni sejlede jagten igen til Fredericia.

Journalen beretter fra 1849 bl.a. følgende: »Søndagen den 15de april kl. 9 1/2 formiddag – afsejlede fra Fredericia – ladet

*Skipper Jens Christian Møller,
født 20/9 1831, død 15/6
1914. Foto ca. 1865. (Profes-
sor, dr. med. Knud Brøchner-
Mortensen).*



med en kostbar ladning flyttegods, som blev afsendt af frygt for fjendtlig anfald – styrede syd efter – vinden NO – kl. 10 1/2 passerede Middelfart – kl. 1 1/4 passerede Assens – kl. 4 passerede Fåborg – kl. 7 1/2 passerede Svendborg og ankrede Tåsinge.«

Efter i 4 dage at have krydset frem mod målet, fortsætter journalen: »Torsdag den 19de april – kl. 4 1/4 morgen – lettede og holdt ind mod Københavns Toldbod – vinden W med stærk kuling med snebyger.

Onsdagen den 25de april – lå sammesteds – vinden sydlig – fik efterretning om, at den 23de vore havde angrebet, da fjendtlige tropper red op i Kolding, men da fjenden bombarderede byen, så den flere steder kom i brand, måtte vore trække dem tilbage.

Torsdag den 26de april – lå sammesteds – vinden sydlig med regn – fik efterretning om, at fjenden var rykket ind i Jylland mellem Fredericia, Vejle og Kolding med circa 20.000 mand.

Søndag den 29de april – lå sammesteds – vinden østlig – klar luft – fik efterretning om, at fjenden nu stod ved Kolding og Hviidsminde.

Lørdag den 5te maj – lå sammesteds – vinden østlig med 15 graders varme – fik efterretning om en affære ved Taulov kirke, hvor vore tropper drev fjenden på flugt.

Tirsdag den 8de maj – lå sammesteds – vinden østlig – fik efterretning at fjenden, der bestod af en mængde tyske rigstropper og insurgenter havde efter en hæftig modstand, på grund af deres store overmagt, den 7de maj drevet vore tropper tilbage til Fredericia og Vejle, og at fjenden stod 1/2 mil fra Fredericia.

Fredag den 11te maj – lå sammesteds – vinden østlig – fik efterretning om at fjenden havde begyndt at opkaste forskansninger udenfor Fredericia.«

Journalen fortsætter de følgende dage med beretninger om vind og vejr og liggeplads som stadig er København, for derefter at fortsætte:

»Lørdag den 19de maj – lå sammesteds – fik efterretning om at fjenden 16-17-18 maj havde hæftigt bombarderet Fredericia, hvorved en stor del af byen var afbrændt.

Søndag den 20de maj – lå sammesteds – vinden vestlig med regn – havde efterretning at fjenden endnu den 19de vedligeholdte bombarderingen mod Fredericia, hvorved endnu mere afbrændtes.«

Umiddelbart før belejringen af Fredericia blev hævet forlod Jens Møller København med jagten og gik til Middelfart, og skriver her:

»Lørdag den 7de juli – fik efterretning om at vore armeer den 6te juli havde slaget slesvig holstenerne totalt for Fredericia – fanget 1800 mand, 30 officerer – taget alt belejringsskytset og en del feltartilleri fra S.H.«

Det må have været en usigelig lettelse atter at komme hjem og finde familien uskadt og hjemmet kun mindre beskadiget af fjendtlige bomber, da det lå i den mindst udsatte del af byen.

Derimod havde hærens intendantur under hele belejningsperioden beslaglagt brdr. Møllers pakhus ved havnen og benyttet dette til slagteri, hvad huset ikke netop havde haft bedst af.

Forholdene blev nu atter nogenlunde normaliserede. Der kom gang i genopbygningen af de mange ødelagte huse og gader, og mange rejsende kom til byen for at bese skaderne og slagmarken, hvor den store sejr var vunden.

Efter krigens afslutning var *Frue Magdalene Bruun* bl.a. be-

skæftiget med at flytte de store militære forråd som var ophobet i Fredericia og Strib. Fra en krudttransport i efteråret 1851 beretter journalen:

»Lørdag den 11te oktober – kl. 7 morgen afsejlede fra Fredericia havn til Strib for at inlade en ladning ammunition til Nyborg – kl. 11 begyndte at lade – inladede den dag 96 kasser og 24 tønder – vinden WNW – jævn kuling.

Søndag den 12te oktober – lå sammesteds – vinden SW – inladede 101 tønder og 9 kasser.

Mandag den 13de oktober – lå sammesteds – vinden SW – stiv kuling med regn – inladede 64 tønder og 29 kasser – kl. 5 aften halede ud af havnen.

Tirsdag den 14de oktober – kl. 6 morgen halede ind til broen – vinden WSW – jævn kuling med regn – inladede 5 tønder, 59 kasser og 201 kardætsker – kl. 5 var færdig med inladningen og holdt ud fra broen.

Onsdag den 15de oktober – kl. 7 morgen lettede anker og tilsatte sejl – vinden SW kuling – styrede ned mod Fredericia og ankrede kl. 7 1/4 på rheden – vinden SSW – tiltagende kuling.

Torsdag den 16de oktober – lå sammesteds – vinden SSW – senere NW storm – kl. 2 eftermiddag lettede anker og krydsede sydefter – vinden SW stiv kuling – kl. 3 1/4 passerede Lyngsodde – kl. 4 1/2 ankrede for St.B. anker på 8 1/2 favn vand – stak 30 favne kæde ud – vinden SW – frisk kuling.«

På denne vis fortsætter journalen med omhyggelige optegnelser indtil rejsen sluttede 18. oktober kl. 2 eftermiddag i Nyborg havn.

Den 20. november 1857 forliste *Frue Magdalene Bruun*, om hvilket journalen beretter: »Kl. 9 ville jagten ikke halse rundt på grund af strømmen, så det sørgelige uheld indtraf, at jagten grundstødte meget hårdt på Sjællands Rev. Prøvede på at få jagten af, men forgæves. Den stod 2 fod for og huggede meget stærkt. Kl. 11 begyndte skibet at trække vand.

Fredag kl. 1 1/2 stod vandet flere fod over kahytsgulvet. Skibet svajede hen mod morgenstunden mere og mere med agterenden mod grunden, og da vandet faldt stærkt, stod den så fast overalt og huggede ikke så stærkt . . .«

Der var dog intet at stille op. *Fredericia Avis* for 24/11 1857 bringer følgende omtale: »I torsdags aftes kl. 9 indtraf den sørgelige begivenhed, at skipper Jens Møller heraf byen på rejsen herfra til København med stykgods, stødte på Sjællands Rev lidt nord for baaken, og huggede jagten sig straks så fast, at det var umuligt at komme flot, da den tillige var meget læk. Skipperen og mandskabet er reddede, og der er håb om redning af en del af lasten.«

Den 26/11 kunne avisen tilføje: »Efter hvad vi erfarer, er en del af lasten fra hr. Møllers jagt bjerget. Skibet er slået itu.«



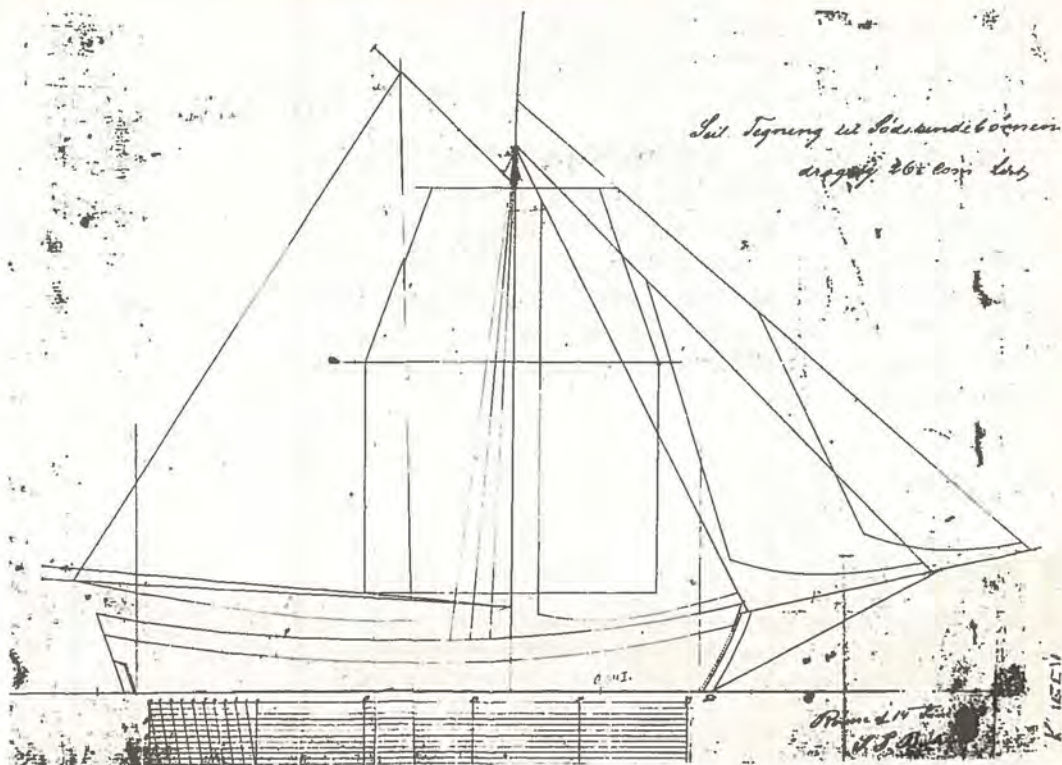
*Jagten Søskendebørnene,
farvelagt tegning signeret L. P.
Sjæstrøm 1874. (Julius Morten-
sen Shipping A/S).*

I april 1858 købte Jens Møller et nyt fartøj, nemlig jagten *Søskendebørnene* på 26 1/2 læst, bygget af S.P. Bech i Rønne i 1849. Den havde oprindeligt tilhørt F.Th. Adolphs enke i København og havde været benyttet i fart på Finmarken og Island.

Søskendebørnene gled nu ind i den faste rutefart på København indtil 1872, hvor den sidste rejse – som i øvrigt var usædvanlig hurtig – gik fra København den 17/11 kl. 1 1/2 eftermiddag og med ankomst til Fredericia den 18/11 kl. 3 eftermiddag – blev foretaget.

På dette tidspunkt var det andet fartøj, *De Tvende Brødre*, som i en menneskealder havde faret på ruten, ude af sagaen. Den 27. februar 1869 var *De Tvende Brødre* under skipper Thomas Henriksen Møller på vej til København med en ladning flyttegods. En forrygende kuling blæste op og skipperen ville søge havn i Helsingborg, men skibet tørnede mod havnemolens hoved, knustes til pindebrænde og sank øjeblikkelig. Skipperen og 2 matroser druknede, medens styrmanden blev reddet.

Konkurrencen med dampskibene var efterhånden blevet mere og mere følelig. Allerede i 1827 havde det første dampskib, nemlig *Dania* vist sig i rutefart på Fredericia og i 1850'erne og 60'erne havde adskillige dampskibe anløbssted i Fredericia. Dertil kom



Sejltægning af Søskendebørnene, Søren Peter Bech, Rønne, juni 1849. (Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg).

jernbanen over Fyn og dampskibsforbindelse mellem Fredericia og Strib i 1866, fra 1872 med Danmarks første jernbanefærge.

Dette har formentlig været afgørende for Jens Møllers beslutning om at lægge op. I maj 1873 blev *Søskendebørnene* solgt til skibsreder A. Stjerne i København og fik navneforandring til *Anna Maria* og sejlede under dette navn til den i december 1880 solgtes til Brantevik i Sverige.

Jens Møller købte i 1867 ejendommen Prinsessegade, nu nr. 41, som endnu idag pranger med navnet »Kaptajn Møllers Gård«. Efter at *Søskendebørnene* var solgt, blev Jens Møller ekspeditør for DFDS og bevarede denne stilling til 1912.

For til sidst at slutte ringen, skal det nævnes at en datter af Hans Thomsen Møller, nemlig Hedevig Marie Møller (1823-1865) blev gift med købmand Bertel Brøchner (1822-1867) i Fredericia, der var søn af den tidligere omtalte Thøger Brøchner. En af deres døtre, Johanna Brøchner (1853-1921) blev adopteret af morbroderen, skipper Jens Møller og blev i 1878 gift med Julius Mortensen (1848-1913), der i 1876 fik kgl. bestalling som mægler i Fredericia.

Julius Mortensen fortsatte udover mæglerforretningen søfartstraditionerne, men havde ikke større held med sig.

Han var medejer af skonnerten *Thyra* på 120 1/2 NRT bygget af skibsbygmester M.K. Schmidt i Fredericia i 1872. *Thyra* forliste i Nordsøen den 6/12 1876 efter sammenstød med en tysk bark ved navn *Fanny*.

I 1893 købte Julius Mortensen part i barken *Tellus ex. Zanga* på 445 BRT, bygget i Ayr i Skotland i 1865 og i skonnerten *Johanne* på 127 BRT, bygget af skibsbygmester O. Nielsson i Lerhamn ved Helsingborg i 1857. Men også her var glæden kort: *Johanne* sprang læk og forliste ved Gotland med en ladning fyrrestaver den 17/7 1894 og *Tellus* forliste den 31/1 1897 ved Isle d'Aix med en ladning minetømmer efter sammenstød med det franske dampskib *Aquitaine*.

Om de anvendte kilder

Om slægten Bruun og slægtens virksomhed i og udenfor Fredericia henvises til: Gr. Begtrup: Beskrivelse over agerdyrkningens tilstand i Nørrejylland, Kbh. 1808 (specielt anhang dat. 26/5 1807 forfattet af borgmester Hans Buhl om Fredericia)

Bertel Bruun: Beskrivelse af industriens tilstand i Fredericia om omegn, samlet i begyndelsen af året 1814 (særskilt aftryk af Selskabet for Indenlandsk Husflids skrifter bd. 2)

H.R. Hiort-Lorenzen: Rådmand i Fredericia Johannes Iversen Bruun's samlede descendens, 2. udgave, Kbh. 1880

O.J. Rawert: Nekrolog over justitsråd Bertel Bruun i Fredericia i Handels- og Industritidende 1827, nr. 70

Jørgen Swane: De Fredericia Bruun'er i Vejle amts årbøger 1951

Personoplysninger i øvrigt er indhentet fra:

Folketællinger (RA): Erritsø 1787 og Fredericia 1801 ff.

Lægdsruller (RA): Koldinghus amt (Erritsø) 1792

Søruller (RA): Østjyllands købstæder (Fredericia) 1802, 1803, 1808 og 1814. Vejle amt 1811 og København 1802 og 1813

Kirkebøger (VLA): Fredericia (Michaelis) og Erritsø

Kirkebøger (SLA): Helsingør (Sct. Marie)

Admiralitetet (RA): Indkomne indrulleringssager 1811 (Adm. 1463/J. nr. 1803, Adm. 1467/J. nr. 2780 og Adm. 1468/J. nr. 2960) og 1814 (Adm. 1502/J. nr. 1321)

Privatarkiver (RA): nr. 5227 Peter Daniel Bruun

Oplysninger om skibe og ejendomme er indhentet fra:

Fredericia toldregnskaber (RA)

Generaltoldkammerets- og Kommercekollegiets Handels- og konsulatssager 1816-1848 (RA):

nr. 7) Journalsager »sager under ingen rubrik« (heri findes skibslistes under følgende år/journalnumre: 1820/83, 1821/72, 1822/85, 1822/94, 1823/u.nr., 1824/269 og 1826/176)

nr. 87) Fortegnelser over de i Danmark og Hertugdømmerne hjemhørende skibe

Danske Kancelli (RA) Kommissionen til Københavns forsyning med brændsel:
1810-13

Taksationsforretninger over kommissionens skibe

Rentekammeret (RA): Norske Provideringskommission 1809-23 (seddelregi-
stratur):

– Div. fortegnelser over disponible eller beslagte skibe, disponible eller over-
sendte varer m.v. 1809-13

– Div. assurance- og prisesager 1809-25

Kommercekollegiet (RA): nr. 1818 Schedule of Danish Ships and Vessels
captured . . .

Fredericia Byfogedarkiv (VLA): B 72-SP 47 Skøderegister 1816 og 1796-1855
(indeholder også enkelte skibsskøder)

Toldmuseet: Fredericia pakke 481 (heri regnskab over karantænepasgebyrer
1807/08-1832 samt diverse mandskabslister)

Evald O. Jagd: Blade af en gammel skibsjournal i Fredericia Minder 1966

Desuden er benyttet Kiøbenhavns Adresse-Contoirs Efterretninger, Vejle amts
Avis, Fredericia Avis og Helsingør Avis.

Sluttelig er jeg tak skyldig til direktør Niels Brøchner-Mortensen og professor,
dr.med. Knud Brøchner-Mortensen for forskellige oplysninger og for lån af
illustrationer.

Ole Ventegodt

Strandretten i Danmark indtil 1365

»----Kysten var allerede saa nær, at de kunde se Mennesker færdes inde paa Sandet, hvor Søerne løb op med hvide Skumtunger, Folk med Kabudser paa Hovedet og lange Stager i Hænderne – og Besætningen paa Skibet vidste Besked, Stagerne havde en Jernkrog i Enden, hvormed en halede den Skibbrudne i Land, mens en anden stod parat til at gøre det af med ham med en Økse eller en stor Sten; derinde var der ikke noget at komme efter, hvis man naaede saa langt gennem Brændingen. ----«

(Johannes V. Jensen: Skibet)

Skildringer som denne har vel for mange af os svaret til vore forestillinger om, hvad der ventede den skibbrudne, der i vikingetid og op gennem middelalderen nåede i land på en dansk strand.

Men var det sandheden? Var den skibbrudne et værgeløst og til en grum kystbefolkning prisgivet offer? Det var han måske i vikingetiden – vi ved reelt ikke noget om det – men billedet kan næppe opretholdes for middelalderens vedkommende.

Nok har kilderne mange udsagn om overgreb på skibbrudnes ejendele, men meget få om overgreb på de skibbrudne selv. Og det er vel værd at notere, at vi gennem hele den her behandlede periode ikke har én kilde, der beretter om drab af skibbrudne på en dansk strand. Den skibbrudnes største bekymring har næppe været den lokale kystbefolkning, men derimod den hårde strandret, som lokale stormænd røgtede med nidkærhed, enten for kongens eller egen regning.

I denne artikel er det hensigten at se nærmere på denne strandret og den skibbrudnes retsstilling gennem tidlig middelalder og op til freden i Vordingborg i 1365, som den afspejler sig i tidens lovtekster og i en række privilegiebreve til byer i ind- og udland.

Gennemgangen af kilderne vil vise, at problemerne omkring forlis indtog en fremtrædende plads i disse love og privilegiebreve, og det er derfor rimeligt indledningsvis at prøve at nå til en opfattelse af, om strandinger og forlis var særligt hyppige i denne periode. Det mener jeg, at de var, og dette kan begrundes i flere forhold.

Handelen og dermed skibsfarten vokser enormt i denne periode. Tidligere var skibsfarten, når vi ser bort fra de store ledings-

udbud, der vel kun fandt sted med års mellemrum, begrænset til ret få og små købmandsskibe, der kun sejlede i den gode og lyse tid i sommerhalvåret. Disse skibe fulgte i videst muligt omfang kysterne, og de sejlede normalt kun om dagen og i ordentligt vejr. Fremdrivningen var vel oftest sejl, men de ret lette fartøjer var indrettet til roning, så man var almindeligvis i stand til at bjærge sig, selv om vindforholdene drillede. Var man så uheldig at gå på grund, så stak skibet ikke dybere, end at man kunne hoppe ud over siden og skubbe det fri. Forlis har vel stort set været indskrænket til situationer, hvor skibet af en eller anden grund er sprunget læk, eller hvor man i åbent farvand, som man jo trods alt ikke altid kunne undgå, er blevet overrasket af dårligt vejr.

For de større skibe, der begynder at blive almindelige i Valdemarstiden, ændres vilkårene på mange måder. Man kan ikke mere i en snæver vending tage til årene, dertil er skibene blevet for tunge, men er henvist til at klare sig for sejl alene. Og de nye kogger har sandsynligvis været mådelige sejlere, der ikke har kunnet avancere op mod vinden.¹ Vi kan ihvertfald konstatere, at kogger ofte har måttet afvente gunstig vind. Således f.eks. ni kogger, der i 1215 måtte vente ikke mindre end tre uger på en passende vind, før de kunne sejle fra Øsel til Gotland, en strækning på godt 120 sømil.² Ventetiden var ikke morsom, for de var konstant truet af angreb fra øselboernes side, så havde de været i stand til at krydse mod den kontrære vind, var de nok sejlet. Manglende evne til at ro og til at krydse mod vinden har indskrænket koggeskipperens valg af mulige kurser til det halve af vindrosens 32 streger, og han kunne derfor overordentlig let få bragt sig i en situation, f.eks. under en kyst med pålandsvind, hvor selv et lille spring i vinden kunne forvandle en kritisk situation til katastrofe. Sidste håb var så ankeret, og holdt det ikke, så var strandingen snart en realitet.

Men det behøvede ikke at skyldes vind og vejr, at man gik på grund. De korte og brede kogger stak dybt i vandet, vel omkring tre meter, så i stort set uafmærkede farvande som de danske, der mange steder, også langt fra land, har mindre end tre meters vanddybde, må grundstødninger have været hyppige. En kogge, der er grundstødt på små tre meter vand, skubber man naturligvis ikke af ved at hoppe i vandet og sætte skulderen imod – der forestod et drøjt stykke arbejde med at lægge ankre ud med skibets både og forsøge, om man kunne trække skibet af. Lykkedes det ikke i første omgang, måtte man prøve at lette skibet ved at udlosse en del af ladningen eller måske blot kaste den over bord. Når – og hvis – man så endelig fik skibet af, så var det måske blot for at konstatere, at det var så beskadiget, at rejsen alligevel ikke kunne fortsættes.

Medvirkende til forlischyphigheden var selvsagt også, at man i

1. Heinsius mente ganske vist, at de kunne (p. 164), men hans opfattelse var begrundet i en formodning om, at koggens undervandslinier var skarpe, hvad der siden har vist sig at være forkert. Koggen var faktisk et relativt fladbundet skib.

2. Heinrici Chronicon Livoniae XIX 5.

stigende grad foretog rejser over det åbne hav, hvor faren for grundstødning nok var mindre, men hvor risikoen for at blive overrasket af dårligt vejr til gengæld var større. På en ummelandsfærd rundt om Jylland var man i adskillige dage henvist til det åbne hav, og man havde ingen som helst mulighed for at finde læ, når man først var uden for Skagen i Nordsøen, hvor de vestlige vinde er fremherskende.

Hertil kommer, at man i stigende grad var henvist til at sejle længere hen på året, end de gamle 'farmænd' ville have drømt om. De store nye skibe var kostbare kapitalinvesteringer, og de tjente selvsagt kun penge, når de sejlede. Den store fortjeneste ligger ofte i den marginale indtjening, så det har vel ofte været fristende lige at prøve at nå en sidste rejse inden vinteren. Det var dog også en udvikling, der rent faktisk blev fremtvunget af det ændrede mønster i vareomsætningen. Nogle af tidens vigtigste handelsvarer var korn fra Østersøområdet og sild fra Skåne, i begge tilfælde varer, der først var på markedet om efteråret. Således sluttede Skånemarkedet officielt St. Dionysii dag, den 9. oktober, der efter den da brugte kalender faldt en uges tid senere på året end dagen gør nu. Den ummelandsfarer, der først havde fået sin last ind på dette sene tidspunkt, stod nu for at tiltræde en hjemrejse, hvor han måtte regne med efterårsstorme og ihvertfald var sikker på, at nætterne allerede nu var længere end dagene, og at de ville tiltage betragteligt, før han i bedste fald så sin hjemhavn.

Til alle de her antydede vanskeligheder må endelig lægges, at de søfarendes navigatoriske hjælpemidler var mere end primitive. Søkort, kompas og sejlanvisninger hører en senere tid til; det eneste hjælpemiddel om bord var et håndlod, hvormed man kunne måle vanddybden. Farvandsafmærkning eksisterede næsten ikke, kun nogle enkelte svage fyr, der ikke har kunnet ses mange sømil – hvis de da overhovedet brændte. Derudover har skipperen måttet klare sig på sin evne til at genkende det land, han fik i sigte, og den smule orientering han har kunnet få ud af sol og stjerner, når vejret var klart.

Endelig kan man overveje, hvor sødygtige skibene var, og hvor dygtige de folk var, der sejlede dem. Vi ved, at vore gamle nordiske skibe kunne bjærge sig selv på Atlanten, når de var i hænderne på kapable folk, men de var også på dette tidspunkt bygget og sejlet på et halvt årtusindes tradition og erfaring. Koggen derimod repræsenterer et nyt udviklingstrin, vi ved dårligt fra hvad, og det forekommer usandsynligt, at den ikke i en meget lang årrække har været belastet med svagheder i konstruktionen, som man først efterhånden, belært af erfaring, har fået rettet. Vi har reelt ingen oplysninger herom, men kan dog konstatere, at man f.eks. på et tidligt tidspunkt skifter det hidtil almindeligt brugte sideror ud med det nu sædvanlige hækror. En sådan

ændring kan være foranlediget af vanskeligheder med at få sideret til at virke ordentligt under alle forhold.

Den hastigt ekspanderende skibsfart i begyndelsen af 1200-tallet må også have krævet søfolk i et omfang, der vanskeligt har kunnet dækkes med erfarne og prøvede folk. Især da kogefarten i Østersøområdet for en del udviklede sig omkring de nye byer ved Østersøens sydkyst, der ikke havde søfartsmæssige traditioner at bygge på. Der må have været gode advancementsmuligheder for de stræbsomme, og i de lavere grader må der have været meget stor tilgang af folk, der måske aldrig før havde set et skib indeni. Mange af dem, der kom ind gennem den nye bys porte i tillid til de muligheder, der fandtes dér, har sikkert forladt byen igen via dens havn. Om det så var æventyrlyst eller en knurrende mave, der fik dem om bord er mindre væsentligt i denne sammenhæng – det væsentlige må være, at vi i denne ekspansionsperiode nok kan regne med, at kun en lille eller mindre del af besætningen i de store nye skibe har været fortrolige med livet ombord.

Alle de her skitserede forhold gør, at vi nok kan regne med, at der faktisk har været særlig mange forlis i perioden. Kilderne afspejler da også, at skibsforlis var så hyppige, at indtægterne for dem, der havde eller tiltog sig ret til at lukrere på dem, her i landet kongen og visse bisper og deres officialer, var så store, at de har udgjort en betydelig indtægtskilde. Og tilsvarende viser kilderne, hvordan de, der havde den økonomiske risiko, i første række Hansestæderne med deres mange store og kostbare skibe, søgte at få deres rettigheder forbedret, så den økonomiske skade kunne begrænses mest muligt.

Vi har intet talmateriale, der kan belyse forlishyppigheden, men vi kan fornemme, at den har været stor. Således opgør kong Erik Menved under striden med ærkebiskop Jens Grand værdien af vragindtægten i ærkebispetiftet til 4000 mark lødigt sølv. Penge som kongen i sit anklageskrift mod ærkebispen hævdede at være gået glip af, fordi denne havde beslaglagt skibbrudent gods 'skønt det efter gammel sædvane tilhører kongen og riget'³. Tallet er utvivlsomt meget for højt sat, da det var kongens udgangspunkt i processen mod Jens Grand, men selv om det skal reduceres til måske kun en tiendedel, så er det dog klart, at strandretten har repræsenteret meget betydelige værdier, på landsbasis måske tusindvis af mark i 'gode år'.

Lovgivningen

De betydelige og modstridende interesser, der var forbundet med forlis, er behandlet i vore landskabslove og i den senere rigsgivning. Disse love vil blive gennemgået i det følgende.

Man kan imidlertid ikke gå ud fra, at de rettigheder, der her blev tillagt den skibbrudne, er blevet respekteret. Af kilderne i øvrigt fremgår, at der kunne være meget langt imellem lovens ord og praksis.

Gennem hele den her behandlede periode har vi belæg for, at skibbrudne udsættes for overgreb, og denne tingenes tilstand synes, uanset lovenes til tider ret klare formulering, kun meget langsomt at ændres. Næppe så meget i kraft af en mere menneskelig holdning, men snarere fordi stærke kapitalinteresser efterhånden engageredes i skibsfarten. Kapitalinteresser, der ikke stiltiende affandt sig med, at deres skibe og gods blev røvet og plyndret, men som havde kræfter til at gennemtvinge rimeligere tilstande.

Landskabslovene

Valdemars sjællandske lov og tiden før.

Vor formentlig ældste lov, Valdemars sjællandske Lov, beskæftiger sig ikke med problemerne omkring forlis og strandret i nogen af de kendte redaktioner, Arvebog og Orbodemål, Ældre Redaktion og Yngre Redaktion. Men det vil være urigtigt at slutte, at der derfor i det sjællandske retsområde må have hersket lovløshed på disse punkter. Langt sandsynligere har disse emner enten været omfattet af lovtekster, der ikke er overleveret, eller de har måske snarere været omfattet af uskrevne sædvane. Denne opfattelse mener jeg kan finde støtte i flere forhold.

For det første i disse gamle lovteksters formodede tilblivelsesform – at de blot er nedskrivning af gammel hævdvunden tradition, udformet på tinge og hvilende på, hvad de der forsamlede tingmænd fandt for ret. Disse retsregler er altså ikke på dette tidlige tidspunkt en lov, der pålægges oppefra, men udelukkende regler, som befolkningen, eller ihvertfald den del af befolkningen, der havde adgang til tinge, selv fandt rimelige og rigtige. Når den senere sjællandske lov, der bærer Eriks navn, har udviklede regler på området, i det væsentlige overensstemmende med den lidt ældre Skånske Lov og den senere Jyske Lov, kan disse regler for det sjællandske område ikke så at sige være opstået af intet, men må hvile på hidtidig retsopfattelse, der ikke unaturligt har været nogenlunde i overensstemmelse med opfattelsen i resten af riget.

Det andet og måske nok så præcise forhold er det faktum, at vi kan konstatere, at der fra kongemagtens side disponeres over strandretten længe før landskabslovenes formodede tilblivelses-

tidspunkt. Sådanne dispositioner kan dokumenteres for både det jyske og det sjællandske retsområde. For det jyske område, Jylland og Fyn, endda så tidligt, at det forekommer sandsynligt, at ihvertfald kongens strandret eller vragret har været en etableret ret gennem et par hundrede år før Jyske Lov gives i 1241. Tilsvarende slutninger om den skibbrudnes ret tillader materialet derimod ikke.

Det første kendte diplom, der omtaler vrag, er kong Niels' privilegier til St. Knuds kirke i Odense, dateret til 1104-17⁴. Heri skænker kongen Odensekirken al kongelig ret, i hvilken anledning den end tilkom ham, af kirkens daværende og kommende besiddelser, med undtagelse af tre sager: vrag, ledingsbøde og fredkøb. Privilegiets formulering tillader os nogle slutninger vedrørende begrebet vrag:

at vrag allerede på dette tidspunkt var et veldefineret og umiddelbart forstået begreb, der ikke behøvede yderligere forklaring (i modsætning til det senere i diplommet nævnte 'danefæ', der omhyggeligt forklares),

at vrag allerede på dette tidspunkt var en anerkendt kongelig ret, da forbeholdet ellers er meget vanskeligt at forklare,

at kongen, om han havde villet, havde kunnet give denne ret fra sig, og

at vrag åbenbart har repræsenteret en sådan indtægt, eller dog mulighed for indtægt, at det var rimeligt for kongen at reservere sig denne ret, selv i et diplom, der gav Odensekirken meget vidtgående rettigheder.

Når ordet vrag her i begyndelsen af det 12. århundrede omtales som en kongelig ret, der ikke kræver nærmere forklaring, må det være rimeligt at antage, at begrebet på dette tidspunkt har været anerkendt i en årrække og således var et kongeligt prerogativ allerede i det 11. århundrede.

I midten af det 12. århundrede giver Svend Grathe privilegier til kirken i Ribe.⁵ Biskoppen får tilstået halvdelen af al kongelig ret, som i Ribe stad har været tilskrevet kongen, men også her med undtagelse af tre sager: forban, strandvrag og 40 marks bøder. Svend Grathe oplyser i diplommet, at dette også har været tilstået Ribebispen af hans forgængere. Hvad der ligger heri, skal jeg dog forsigtigvis undlade at forsøge at vurdere.

Ribekirken får yderligere mindst to privilegiebreve i det 12. århundrede, et vi kun kender gennem pave Cølestin d. 3.s stadfæstelse fra 1193⁶, og som må være givet af kong Knud d. 6. et år eller to før, og et af Knud d. 6. fra 1196⁷, stadfæstet året efter af Cølestin.⁸ I disse breve er vrag fortsat undtaget de goder, der indrømmes kirken.

Den første kendte dotation af vragret må være foretaget af Valdemar d. 1. eller hans søn Knud d. 6. til kapitlet i Roskilde. Vi

4. DD 1:2, 32.

5. DD 1:2, 98.

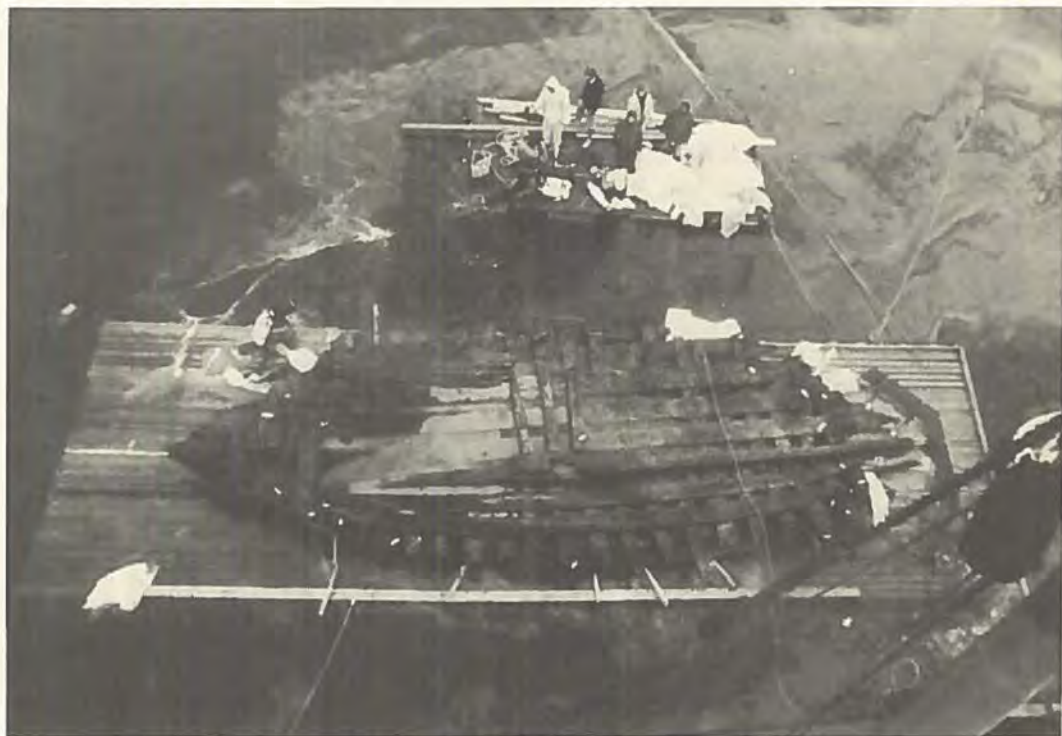
6. DD 1:3, 191.

7. DD 1:3, 215.

8. DD 1:3, 219.

9. DD 1:3, 118.

10. DD 1:5, 95.



Bundpartiet af koggevrage fra Vejby Strand i Nordsjælland umiddelbart efter hævnningen i sommeren 1977. Skibet forliste omkring 1375.

Foto: Vikingskeibshallen.

kender ikke gavebrevet, men kun et referat af pave Lucius d. 3.s stadfæstelse heraf fra 1184, der altså sætter terminus ante quem.⁹ Denne middelbart kendte oplysning er altså ret usikker, da den alene hviler på et senere referat.

Under året 1216 kan vi registrere den første overdragelse af vrage fra kongen, som vi kender med sikkerhed. Dette år tilstod kong Valdemar d. 2. Århuskirken vrage retten på Tunø, der mageskiftedes til kirken ved samme lejlighed. Diplomets tekst: 'Det er også vor vilje af vor nåde at tilstå samme kirke retten til vrage, som vi særligt forbeholder os i hele vort rige, såfremt noget driver i land dér' er samtidig det første sikkert daterede sted, der eksplicit oplyser, at vrage retten var kongens.¹⁰

Skånske Lov.

Imellem 1202 og ca. 1216 nedskrives den ældste lovtekst, der beskæftiger sig med forlis, vrage og vrage ret, Skånske Lov. Loven behandler i tre paragraffer vrage og skibbrud:

§ 164: Ingen fisk må kaldes vrage undtagen stør, helt og holdent, og hval. Men dog skal den, der først finder en hval, tage sig en byrde deraf, hvis han er gående, og sige til i kongens gård. Rider den, der først finder den, skal han tage sig en hestebyrde. Kører han med vogn, skal han tage sig et vognlæs.

Er han på et seksårers skib, skal han tage sig en skibsladning. Og hver den, der først finder den, skal altid sige til i kongens gård. Siger han ikke til, skal han bøde tre mark eller forsvare sig med tylvtered.

§ 165: Lider en mand skibbrud, da må hans gods aldrig betragtes som vrag, så længe han selv kan bjærge det med sådanne mænd, som han kan få med til at hjælpe sig, og kongens ombudsmand må ikke forbyde ham at tage sådanne mænd til hjælp, som han kan få dertil for gode ord eller betaling. Når han har opgivet det og ikke kan bjærge mere, da skal kongen og hans ombudsmand tage det og ikke før, medmindre den, som har lidt skibbrud der, er en ufredsmand.

§ 166: Kommer noget gods drivende i land, og ingen mand følger med, da skal den, der finder det, sige til og lyse, om nogen vedkender sig det gods. Vedkender nogen sig det, skal han løse det efter loven. Er der ingen, som vedkender sig det, da skal kongens ombudsmand tage det og forvare det dag og år. Kommer nogen, som vedkender sig det, før den tid, og han bor i kongens rige, skal han aflægge adkomsted, det er sjette mands ed. Han skal bede Gud hjælpe sig, så sandt som han er rette ejer eller rette arving til det gods, og han skal have det, som han genkender som sit, og betale den, der har opbevaret det, hans udgift, hvis han har haft nogen udgift på det.¹¹

I et, formodentlig yngre, tillæg til Skånske Lov behandles kongens vragret:

Till.

VI,5: Alt gods i jorden og sølv i høje og strandvrag er kongens ejendom. Den, der finder det og ikke siger til i kongens gård, skal nægte med tre tylvter. Bliver han fundet med det, skal han bøde 40 mark til kongen.¹²

§§ 164 og 165 gør det klart, at samtiden lagde en anden betydning i ordet vrag end den nu gængse. Der gives ingen egentlig definition, men teksterne lader forstå, at vrag skal opfattes som værdier, der fra havet kommer ind på kysten, og som enten aldrig har været i menneskelig besiddelse, eller som nu ikke mere er det, fordi den hidtidige ejer har måttet opgive det.

Havdyr af enhver art, der driver ind, er således principielt omfattet af begrebet vrag, men her siges dog i § 164, at kun stør og hval skal kaldes vrag. Hvad der ellers måtte komme ind af fisk og andre havdyr, havde folk altså frit lov til at tage. Stør og hval derimod har repræsenteret større værdier, og finderens var derfor under bødestraf forpligtet til at sige til i kongens gård, dvs. melde fundet til ombudsmanden. Støren måtte finderens ikke forgribe

sig på, men af hval måtte han tage efter en mærkelig skala, der var afpasset efter, hvad han faktisk orkede at slæbe væk: gående mand måtte tage en byrde, ridende mand en hestebyrde, kørende mand et vognlæs og sejlene mand en skibsladning. Det er vanskeligt at se den højere retfærdighed i denne findelønsskala, snarest har man vel blot villet legalisere, hvad man alligevel ikke har kunnet hindre, nemlig at finderen tog så meget, som han formåede at fjerne. Hvorved man vel også bedst muligt sikrede sig, at fundet blev anmeldt.

Ved skibsforlis skelner Skånske Lov skarpt mellem to mulige situationer, enten at der kommer folk levende ind, der selv eller med andres hjælp er i stand til at bjærge, eller at der kommer gods ind uden at være ledsaget af nogen.

I § 165 behandles den første situation, og heri hedder det, at den skibbrudne frit må bjærge, hvad han formår, og han har ret til at forstærke sine egne anstrengelser med de lokale folk, som han 'for gode ord og betaling' kan få til at hjælpe sig. Det er interessant at bemærke, at teksten udtrykkeligt siger, at kongens ombudsmand ikke må hindre ham i at antage sådan hjælp. Dette er vel et af de steder, hvor det klarest træder frem, at Skånske Lov ikke er en lov, der er givet af kongen, men en lov vedtaget af folket på tinge. Man søger her at dæmme op for vilkårlige overgreb fra kongens ombudsmænds side. Og lovteksten tyder samtidig på, at kongens ombudsmænd inden for meget vide rammer så nogenlunde gjorde, hvad der passede dem. En opfattelse, der ihvertfald bestyrkes af senere refererede kilder.

I ærkebiskop Anders Sunesens parafrase af Skånske Lov udtrykkes det lidt mere diplomatisk, men holdningen til ombudsmanden er den samme:

§ 101: Det står enhver frit for, når hans ejendele, hvilke det så end er, skylles i land af havet som følge af rasende storme, eller hvad ulykkestilfælde det måtte være, for gode ord eller betaling at tilkalde, hvilke hjælpere han vil eller kan få til at sanke dem sammen eller på anden måde indrette dem, uden at han i nogen måde er pligtig til at ty til kongens ombudsmands hjælp, for at der ikke skal overgå den nødlidende endnu større nød ved tvungen forskaffelse af tyngende hjælp. — — —¹³

Heller ikke en formulering, der just fremhæver kongens lokale repræsentant som den skibbrudnes ven og beskytter.

I § 166 behandles den anden situation, hvor der kommer 'gods drivende i land, og ingen mand følger med'. Her skal finderen fremlyse det, og melder ejeren sig umiddelbart, kan han løse det efter loven. Melder ingen ejer sig, skal ombudsmanden tage godset i forvaring 'dag og år', dvs. 1 år og 6 uger.¹⁴ Inden for denne frist kan en ejer, 'der bor i kongens rige' løse det med sjette

11. DGL I p. 57 f.

12. DGL I p. 92.

13. DGL I p. 168.

14. Jyske Lov I § 23 (DGL II p. 146).

mands ed, når han svarer til evt. omkostninger. Med udtrykket 'bor i kongens rige' får andre danskere samme retsstilling som skåninger. En udlænding har derimod ikke kunnet påberåbe sig loven og har vel i realiteten været retsløs, hvis han ikke var sikret ved et privilegiebrev.

Dette strenge krav om domicil genfinder vi ikke hos Anders Sunesen og ej heller i de øvrige landskabslove. Der kan imidlertid ikke være tvivl om, at det også i den senere lovgivning har været en forudsætning for at kunne nyde den beskyttelse, som lovene hjemlede, at man boede i kongens rige. Derfor borger de næste 150 års mange privilegiebreve til udlændinge, der netop her igennem sikres, eller ihvertfald får tilsagn om samme retsstilling som danske ved forlis.

Det er, når man sammenligner §§ 165 og 166, bemærkelsesværdigt, at den skibbrudne, der omkommer ved forliset, sikrer sine arvinger en bedre retsstilling, end den skibbrudne, der redder sig selv, men må opgive at redde sit gods, får. De første har mulighed for at erhverve godset, den sidste har definitivt mistet det, uanset om det i øvrigt bjærges.

Ulovlig omgang med vraggods blev ifølge tillæg VI 5 sidestillet med ulovlig omgang med danefæ. Straffen herfor var 40 marks bøde, hvilket var en yderst alvorlig straf, der kunne drive selv den økonomisk velfunderede fra hus og hjem, men det var dog mildere bedømt end tyveri, for hvilket man blev hængt, hvis der blev stjålet for en halv mark eller mere (§ 151).

Eriks sjællandske Lov.

Eriks sjællandske Lov forekommer i sin behandling af vort emne at være noget mere udviklet end Skånske Lov, hvilket støtter den almindelige antagelse, at den er yngre.¹⁵ Dette viser sig især i den betydelig mere differentierede opfattelse af, hvad der bør opfattes som vrag.

Følgende paragraffer, alle fra 3. bog, beskæftiger sig med skibbrud og vrag:

§ 58: Hvis vrag driver ind fra havet, og ingen følger med, da skal kongens ombudsmand være dets vogter. Kommer en båd ind, der ikke er større end en seksårrers båd, og ombudsmanden lader den drage op, da skal han give bryden to øre, fordi han har draget omsorg for den. Tvivler ombudsmanden om, at det er hans, da skal han sværge derpå med sjettemands ed og tage sin båd. Men kommer der et større skib ind end en byrding, da skal ejeren give en halv mark og tage det bort med sig. Men kommer der et skib på ti læster eller mere ind, og ombudsmanden sætter det op (på land) i forvaring, og ejeren kommer til stede, da skal han betale ombudsmanden tre mark og tage sin ejendom. Tvivler ombudsmanden om, at skibet til-

hører den, der kommer til stede, da skal han give tylvtered og vidner på, at det er hans, og tage sin ejendom. Men kommer han til stede, således, at han findet det i strandkanten og ikke optrukket, og det ikke er kommet i ombudsmandens besiddelse, og der ikke er anker for, som han har ladet lægge, da skal den, der kommer til stede, ikke give en penning, hvad enten skibet er større eller mindre, men have sin ejendom.

§ 59: Men kommer der i en fjord som Roskilde Fjord eller andre sådanne fjorde et vrage drivende fra en by til en anden, eller fra et herred til et andet, da må det ikke betragtes som vrage, eller i et sund, hvor der ikke er mere end en sømil fra den ene side til den anden, da må det heller ikke hedde vrage. Men er der mere end en sømil, da er det bedre for den, der ejer skibet, at han giver bjærgeløn og tager sit skib helt og i behold, og at ombudsmanden har taget det i forvaring, end at der ingen opsigt er med det, og en anden mand skal hugge det op.

§ 60: Men sker det således, at en mand sejler i hårdt vejr eller modvind, og han må kaste noget af sit tømmer eller andre varer overbord, og det driver ind til land, da skal kongens ombudsmand tage det i forvaring. Kommer ejeren til stede inden tre femter, da skal han godtgøre ombudsmanden det arbejde, han har haft dermed, og derefter tage sine varer.

§ 61: Kommer et skib drivende, hvorpå der er folk, da har de selv ret til at bjærge, hvad de kan, og hvem der vil hjælpe dem, enten for Guds skyld eller for betaling, bør være fri for søgsmål. Er ejeren af skibet også til stede og lider skibbrud, og han vil give eller sælge til en anden mand det, han ikke kan bjærge, da har han vel ret dertil. Men hvis de, der fulgte med skibet, forlader det og ikke selv bjærger det og ikke giver det bort eller sælger det bort, da må ingen andre bjærge end kongens ombudsmand. Den, der tager noget af et vrage, der tilhører kongens ombudsmand – selv om det ikke er mere end fem penning værd – skal udlevere det og desuden (bøde) tre mark. Nægter han, at han har fået noget deraf, da skal han nægte med tylvtered og være fri for søgsmål.¹⁵

§ 58 fastsætter ikke noget bestemt tidsrum i hvilket ombudsmanden skal opbevare vragegods. Reglen går i det hele mere på ilanddrevne skibe end på gods i almindelighed. Opremsningen af forskellige skibe, seksårers båd, byrding og skib på 10 læster eller mere, skal dog næppe opfattes som en egentlig bjærgelønsskurant, dertil er springene trods alt for store mellem de anførte skibstørrelser og de dertil svarende takster. Snarere er den vel at op-

15. Tidfæstet ved jernbyrdens afskaffelse i 1216 (DD 5:1, 96). Jf. i øvrigt DGL I p. I f. og p. X.

16. DGL II p. 125 ff.

fatte som en vejledning med eksempler, der kunne hjælpe parterne til at komme overens om en passende bjærgeløn i det aktuelle tilfælde. Paragraffens sidste stykke om, at den, der selv finder sit mistede skib uden ombudsmandens mellemkomst, blot kan tage det, forekommer selvfølgelig, men har vel været ment som et værn mod overgeschæftige ombudsmænd.

De næste to paragraffer, §§ 59 og 60, er interessante, fordi de viser, at vi her har at gøre med retsregler, der så at sige er slebet til gennem praktisk brug. Man har her et par undtagelsesbestemmelser, der tager rimeligt hensyn til den slags småuheld, der let kan ske, f.eks. at en båd slider sig løs og kommer i drift i et indre farvand. Man tager her den fornuftige stilling, at lovens tunge bestemmelser om vrage ikke skal gælde i et sådant tilfælde, hvor der ikke har været egentlig fare for værdier.

Men § 60, der omhandler det tilfælde, at man nødes til at kaste noget af lasten for at redde sig selv og skibet, viser trods alt, at vi har med et ret primitivt regelsæt at gøre, for loven giver ikke noget svar på det næste naturlige spørgsmål: Hvordan nu, hvis det var anden mands gods, der blev kastet for at redde skib og ladning i øvrigt? En sådan opofring til fælles frelse kender senere tiders lovgivning som groshavari, og der gives så regler for, hvordan tabet forholdsvis skal fordeles, men i landskabslovene findes ikke så meget som en antydning af, at tanken om en sådan fordeling skulle være ved at trænge igennem – skønt det ved denne tid i stigende grad blev almindeligt, at man sejlede ikke blot med eget, men også med andres gods.¹⁷

Hvis et vrage kommer ind med folk på, så er det efter § 61, som efter den tilsvarende § 165 i Skånske Lov, tilladt de pågældende at bjærge, hvad de formår, og at skaffe sig den hjælp, de kan. Men her er der tillagt dem en videre dispositionsret end efter Skånske Lov, idet de må bortgive og sælge, hvad de ikke selv kan bjærge, hvilket i realiteten vil sige, at de har kunnet sælge retten til fortsatte bjærgningsforsøg til andre, der måske har været bedre rustet til opgaven, end de selv under de forhåndenværende omstændigheder har været. Først efter at denne mulighed også var udtømt, var resten af værdierne hjemfaldne til kongens ombudsmand, og derefter var det under tre marks bøde andre forbudt at tage af vragegodset.

§ 62, omhandlende fisk og større havdyr, svarer ret nøje til den tilsvarende § 164 i Skånske Lov.

Jyske Lov.

Kong Valdemar d. 2s Jyske Lov fra 1241 er den yngste af de såkaldte landskabslove, og det er den første egentlige lov, formelt givet af kongen, men reelt godkendt og vedtaget af landstinget. Dette har sikkert fra begyndelsen givet loven en bedre stilling

end de øvrige landskabslove, som den i øvrigt indholdsmæssigt ligger tæt op ad. En konsekvens heraf, og af at den gennemgående er klarere formuleret og bedre disponeret, bliver, at den sidst i middelalderen delvis fortrænger de øvrige landskabslove.

Bestemmelserne om vrag og skibbrud finder vi i 3. bog:

§ 61: Vrag, som driver i land, og som ingen mand følger med eller kommer efter, det tilhører kongen, fordi kongen ejer alle forstrande, og det, som ingen mand ejer, det ejer kongen ligeledes.

§ 62: Mindre fisk end stør er ikke vrag. Men hvad der har været i anden mands besiddelse såsom kiste eller tømmer eller klæder eller nogen anden ting, som man kan se har været i hænder, er vrag og tilhører kongen, hvis ingen kommer efter det. Men fisk, som en mand kan bære, såsom marsvin eller sæl og deslige eller mindre fisk, det er ikke vrag, undtagen alene stør, for hval og løft og stør og alle store fisk, som man ikke kan bære, de er alle vrag, og dem ejer kongen. Dog skal den, som først finder en hval, før han tager noget deraf, sige det til ombudsmanden og for sin umage have en byrde, hvis han er gående, en hestebyrde, hvis han er ridende, og et vognlæs, hvis han er kørende. Men kommer en mand til stede med skib, skal han have en skibsladning, dog ikke til et større skib end en seksårers, det vil sige med tre årer på hver side. Efter at den første har taget sin lod, skal ingen tage deraf uden ombudsmandens tilladelse. Men tager en mand uden hans tilladelse, og sagsøger ombudsmanden ham, skal han udlevere så meget, som han tog, og desuden bøde tre mark eller give ed af tolv mænd, sådanne som han kan få i det kirkesogn, hvori han bor, dog skal det være lovfaste mænd. Men hvis en ombudsmand får en hval og ikke giver kongen hans del deraf, skal han miste sit embede.

§ 63: Lider en mand skibbrud, og er der folk på (skibet), og de kommer levende i land, har ingen mand ret til at komme deres ejendele nær, hverken ombudsmanden eller nogen anden, før de selv giver op og på ingen måde kan bjærge det, hverken ved egen hjælp eller med lejede mænd, og hverken ombudsmanden eller anden mand har magt til at hindre dem i at få de folk, de kan leje eller få uden betaling. Men er der sandt vidnesbyrd om, at ombudsmanden eller hans svende røver nogle af deres ejendele fra dem, før de selv opgiver dem, eller forbyder folk, som de kan leje dertil, at hjælpe dem, skal han miste sit embede og dog udlevere alt det, han tog fra dem, og desuden bøde fulde bøder. Men røver nogen anden fra dem, skal han først

17. Sådanne regler havde man allerede i antikken, f.eks. *Lex rhodia de jactu mercium* (*Corpus Juris, Digesta* 14.2).

udlevere alt det, han tog, og desuden bøde tre mark til dem og tre mark til kongen.¹⁸

§ 61 er kort og kategorisk og ved at understrege, at kongen ejer både forstranden og det, som ingen anden ejer, fremtræder paragraffen som en dobbelt legitimering af kongens strandret.

I § 62 finder vi, foruden definitionen af vrage som værende, hvad 'man kan se har været i hænder', den fra de øvrige landskabslove kendte skala for, hvor meget folk under forskellige omstændigheder må tage af strandede hvaler o.lg. Bekymringen for, at folk skulle forveksle en seksårer båd med en båd med seks sæt årer er forståelig, for den sidste var så stor en båd, at der næppe var blevet meget igen af hvalen. Paragraffens sidste stykke er interessant, fordi det viser, at der åbenbart har været regler for, hvordan vrage skulle deles mellem kongen og den lokale ombudsmand. Vi er intet andet sted oplyst herom, men man kan drage analogislutninger fra hvaler til skibe og gods, hvad der må være tilladeligt på baggrund af den måde teksterne sammenfatter disse ting, så bliver det klart, at ombudsmanden har haft ret til en fast brøkdel af, hvad der er kommet ind som vrage. Hvilket gør det forståeligt, at det ligefrem var nødvendigt at forbyde ombudsmanden at hindre folk i at hjælpe de skibbrudne.

De to 'undtagelsesparagraffer' fra den strenge vrage, som vi fandt i Eriks sjællandske Lov (§§ 59-60), er ikke gentaget her, så lidt som den skibbrudnes udvidede ret til at disponere over sit skibbrudne gods ved bortsalg.

Sammenfattende kan vi konstatere, at der, ihvertfald fra første halvdel af det 13. århundrede, var nogenlunde ensartede retsregler om forlis og vrage i det egentlige Danmarks tre lande. Strandretten og dermed vrage retten var kongens. Men lovene gjorde den væsentlige indskrænkning i dette gods, at det først måtte udnyttes, når de skibbrudne ikke selv formåede at redde deres værdier, og hvis de skibbrudne omkom under forliset, så skulle godset dog opbevares for ejere eller arvinger i en sømmelig tid, før det som uefterlyst hjemfaldt til kronen.

Kun Skånske Lov tager stilling til udlændinge, der udelukkes fra lovens beskyttelse, men selv om de andre love ikke tager domicilspørgsmålet op, er det dog, på baggrund af udlændingenes iver for at skaffe sig privilegier, der giver dem samme ret som danske, klart, at de ikke har været opfattet som omfattet af lovene. I den senere rigslovgivning tages de udtrykkeligt med, uden at det dog ser ud til at få nogen praktisk effekt.

Har kongen og landets indvånere kunnet glæde sig over at leve i et retssamfund, hvor ihvertfald deres egne værdier ikke blot var overladt til kræfternes frie spil, så var det dog en ubarmhertig lovgivning. Ikke ét sted i teksterne er det pålagt nogen at hjælpe

den skibbrudne – alle, kongens ombudsmænd inklusive, var i deres gode ret til passivt at stå med hænderne i lommen og se på, til de frysende og udmattede skibbrudne måtte opgive deres ejendele. Og man fornemmer, at de skibbrudne såmænd endda skulle være glade, hvis de velbjærgede inde på stranden i det mindste holdt sig passive.

Rigslovene

Foruden de foran gennemgåede landskabslove behandler flere af de senere givne rigslove problemerne omkring forlis og vrage.

I de to forordninger, der går under fællesbetegnelsen Den Abel-Kristofferske Forordning, behandles således den skibbrudnes retsstilling, hvis hans gods bliver frataget ham. Disse to teksters indbyrdes afhængighed, datering og lovkraft har været meget diskuteret, men den fremherskende opfattelse er nu, at den korteste tekst stammer fra Abel og den længere fra Kristoffer d. 1. Det er tvivlsomt, om de overhovedet har været gældende love.¹⁹

Første del af de to teksters artikler om skibbrudnes gods lyder: (Abel § 21) Ligeledes, hvis en skibbruden anklager en bonde for at have fjernet hans gods, skal denne forsvare sig med herredsnævn, som skal udpeges af en hæderlig og ikke mistænkt mand.

(Kristoffer § 17) Hvis nogen, der har lidt skibbrud, anklager en bonde på grund af sit fjernede gods, da skal denne forsvare sig med herredsnævn, som vælges af en hæderlig og ikke mistænkt mand, der er udpeget til den skibbrudnes tilfredshed.²⁰

Nogen særlig betydning har denne forbedring næppe haft, især da den, som anført, måske ikke engang har været brugt. Men den viser dog en vis forståelse for den skibbrudnes vanskelige stilling, ligesom den antyder en holdningsændring mod det bedre, ihvertfald hos lovskriverne.

De skibbrudnes retsstilling behandles igen i den rigslov, som Erik Klipping gav i Vordingborg den 20. marts 1282:

Erik, af Guds nåde de danskes og venders konge, til alle, der ser dette brev, hilsen med Gud.

Vore elskede venner købmændene i vort rige og andre udenfor vort rige boende har over for os klaget over, at der, hver gang nogle lider skibbrud, på voldelig vis gøres dem stor uret af vore fogeder og deres officialer mod landets love. Idet vi derfor vil, at de love, der er givet om skibbrud af vor salig bedstefader kong Valdemar i lovbogen, skal overholdes ubeskårne over for alle og enhver, som lider skibbrud i vort rige, forbyder vi strengt, at nogen af vore fogeder eller deres of-

18. DGL II p. 221 f.

19. P.J. Jørgensen p. 73.

Th. Riis p. 55 ff.

20. Kroman: Rigslovgivning p. 43 ff.

ficialer eller nogen anden vover at hindre skibbrudne, som ved egen eller andres hjælp vil kunne bjærge deres ejendele. Hvis nogen i ubesindig forvovenhed forsøger dette mod vort forbud, skal han ikke undfly vor kongelige hævn på gods såvel som på liv. Til vidnesbyrd om dette har vi ladet vort segl hænge under dette brev. Givet i Vordingborg i det Herrens år 1282, fredagen før Palmesøndag, i nærværelse af herrerne Niels, gælker i Lund, Anders, hans broder, Jon Lille og Peder, vor drost.²¹

Ordene 'andre udenfor vor rige boende' og 'alle og enhver' har dog næppe omfattet alle udlændinge, men højst dem, der ved særlige breve havde fået samme ret som landets egne indbyggere.

Det er tankevækkende, at denne indskærpelse af landets gamle love hovedsageligt rettes til kongens egne fogeder og disses officialer; et lille halvt århundrede efter Jyske Lovs tilblivelse er ombudsmændenes optræden over for skibbrudne stadig så kritisabel, at der må lovgives specielt for dem. I denne nye lov lægges en skarpere kurs for at få uvæsenet til at høre op. Efter Jyske Lov skulle ombudsmanden, der forbrød sig, miste embedet og betale bøder. Nu gælder det gods og liv.

Fire måneder senere indskærpes lovbøgenes bestemmelser om skibbrudne endnu engang, idet Erik Klipping i sin håndfæstning af 29. juli 1282 lover, at disse skal overholdes.²²

22 år senere udsteder kong Erik Menved sin forordning af 13. marts 1304 omhandlende omlægningen af ledingen og meget andet. Og endnu engang holdes landets love op for fogederne:

(9) Om fogederne er det anordnet, at de ikke skal driste sig til at påføre noget menneske nogen uret; hvis de gør det, skal de yde den skadelidte, hvem det end er, oprejsning efter lovene, således som de vil, der skal gøres dem af ham i omvendt tilfælde, og som straf skal de for fremtiden miste deres fogedier.

Derudover opretholdes Erik Klippings rigslovs skærpelse over for fogederne ved overgreb på skibbrudne:

(12) Det er også forbudt alle, at ingen foged må driste sig til at forurette skibbrudne eller nogen af dem på deres gods eller person, såfremt han vil undgå at miste sit hoved.²³

Åbenbart stadig nødvendigt – blot seks år tidligere havde Erik Menved måttet give staden Kampen et privilegium, der ikke bare, som en række privilegiebreve fra tiden, gav dem ret til at bjærge deres gods ved skibbrud, men udtrykkeligt lovede, at det måtte ske uden indgreb fra hans egne fogeder.²⁴

Kong Kristoffer d. 2.s håndfæstning af 25. januar 1320 beskæftiger sig også med overgreb på skibbrudne:

21. DD 2:3, 19.

22. DD 2:3, 45.

23. DD 2:5, 310.

24. DD 2:4, 326.

25. DD 2:8, 176.

26. DD 2:9, 273.



Skæftet arbejdsøkse af jern fundet sammen med bl. a. skibsnagler, rorbeslag og mange forrustede jerndele samt et par meget smukke aquamaniler fra et ellers helt bortrånnet koggevrag. Fundet under ralsgravning ved Vigså i sommeren 1974. Foto: Nationalmuseet.

(32) Fremdeles skal de, der plyndrer skibbrudne, dømmes og straffes på samme måde som for landevejsrøveri.²⁵

Stykkets konsekvens for misdæderen er uforandret den samme, men formuleringen giver alligevel udtryk for en nytænkning, der klarere klassificerer forbrydelsen ved at sætte forbryderen i bås med andre stimænd.

Den 7. juni 1326 giver kong Valdemar d. 3. sin håndfæstning i Viborg. Eller lægger da ihvertfald navn til den. På baggrund af det allerede fremlagte materiale vil det næppe mere undre, at fogedernes forhold til skibbrudne også behandles her:

(25) Når fremdeles en foged eller en anden udplyndrer skibbrudne eller hindrer dem i at leje mænd til at redde deres gods fra skibbruddet, og han på lovlig vis bliver fældet herfor, skal han bøde klageren 40 mark og kongen lige så meget. Hvis han er foged, skal han miste sit embede og kan aldrig senere få et kongeligt fogedembede, og en sag af den art skal forfølges på tinge som hærværk, og det skal være de skibbrudne tilladt at tage en værge efter loven til at føre deres sag.²⁶

Denne bestemmelse er en afgjort mildnelse i forhold til de forudgående 44 års trussel om dødsstraf, men, og det er egentlig nok så vigtigt, den skadelidte stilles nu også bedre. Ham bliver det nu tilladt at tage en værge til at føre sin sag for retten. Denne bestemmelse må rette sig mod udlændinge, for danske borgere kunne selv føre deres sag for retten. Udlændingen er altså ikke mere helt retsløs og afhængig af, at andre følger loven, men har nu selv mulighed for at søge sin ret.

1294. Til evindelig ihukommelse. De følgende love er givet af Roskildebispen med hans kapitels samtykke, og vedtaget af Københavns borgere til nytte for indbyggerne i staden København og for dem, der gæster samme stad . . . (Original i Rigsarkivet. Ca. 41x56 cm).

Strandretsprivilegier

Forskelsbehandlingen af danske og udenlandske søfarende ved forlis var for de sidstnævnte en byrde og en risiko, som det var afgørende vigtigt at gøre sig fri af. I muligt omfang søgte disse at sikre sig herimod gennem de privilegier, som deres stæder opnåede hos skiftende danske konger. Privilegiebrevene dannede i vid udstrækning grundlaget for udlændinges handel på Danmark, og en gennemgang af dem gør det åbenbart, at en privilegeret stilling ved forlis var højt prioriteret.

For kongemagten må privilegieudstedelserne have været resultatet af en afvejning af omkostningerne ved at give afkald på nogle rettigheder, in casu vragnetægt, og den gavn man kunne vente at have af købmændene ved fremme af handel og deraf flydende toldindtægter. Samtidig var privilegiebrevene et politisk instrument, som kongemagten, især naturligvis i tider, hvor den var i en stærk position, kunne spille på ved at begunstige handelspartnerne forskelligt med hensyn til rettigheder.

En gennemgang af samtlige kendte danske diplomer, der indeholder bestemmelser om vragnet, viser, at sådanne så godt som udelukkende er givet til udenlandske byer. Fra tiden 1220 til fredsslutningen med Hansestæderne i 1365 kender vi 79 breve til 27 udenlandske byer – og kun 10 breve givet til 3 danske byer, Ribe, Halmstad og Åhus. 31 andre danske byer, heraf hovedparten beliggende ved vandet, har i samme periode fået omkring hundrede privilegiebreve, hvori vragnet ikke er nævnt. Den absolute hovedregel synes dermed at have været, at danskere, uanset hvor i riget de forliste, har været anset for tilstrækkeligt dækkede af de gældende love.

Danske byer

De tre nævnte danske byer, Ribe, Halmstad og Åhus, er altså atypiske, men det er nok så vanskeligt med fuld sikkerhed at afgøre, hvad der har skilt dem ud og ført til en særstilling på området.

Det første privilegium til Ribe, der fritager byen for kongens vragnet, er givet under kongenavn af hertug Abel den 20. februar 1250.²⁷ I diplomet erklærer Abel sine elskede borgere i Ribe for 'fri og i enhver henseende undtagne at være for betaling af told, torvegæld, forban og for vragnet'. Omtrent samme formulering findes i diplomer givet Ribe af de efterfølgende tre konger, Kristoffer d. 1. i 1252,²⁸ Erik Klipping i 1266²⁹ og Erik Menved i 1288.³⁰ Kong Kristoffer d. 2. stadfæster i 1320 Ribes hidtidige privilegier, idet han 'overlader dem alle privilegier, rettigheder, friheder og nådesbevisninger, som de med åbne breve vil kunne vise at have haft frit af vore forgængere, Danmarks konger – —'.³¹

27. DD 2:1, 1.

28. DD 2:1, 68.

29. DD 2:2, 3.

30. DD 2:3, 333.

31. DD 2:8, 268.

Denne formulering gentages af kong Valdemar d. 3. i august 1326.³² Samtidig giver Valdemar Ribeborgerne endnu et brev, hvori deres rettigheder nøjere specificeres. Det hedder her, at de 'til evig tid skal være fri for enhver told og alle andre tjenester og afgifter, ved hvilke andre navne de end betegnes, nemlig forban og torvegæld'.³³ Vragretten nævnes ikke, måske fordi man har ment, at der ikke mere for Ribe har været behov for en særstilling. Men hvad indebar denne særstilling, som byen ihvertfald indtil da havde haft, og hvorfor havde Ribe den igennem mindst trekvart århundrede? Den må have betydet, at kongens vragret ikke har kunnet gøres gældende over for Ribeborgers gods, uanset omstændighederne hvorunder det var forlist og bjærget. Grunden til at Ribe får denne særstilling må skyldes byens særlige geografiske beliggenhed og handelsmæssige betydning. På den tid, hvor danske skibe næppe i større omfang sejlede ummелands, var den, som vor eneste havn uden for Skagen, stedet, som praktisk talt al dansk handel med Vesteuropa, særlig Flandern og England, måtte over. Det må have været en åbenbar dansk interesse at holde denne vej åben, da handelsforbindelserne med Vesteuropa ellers enten måtte over Lybæk-Hamborg eller måske overgå til de nederlandske ummелandsfarere, der her i det 13. århundrede udstrakte deres virksomhed til Østersøområdet. De givne privilegier til Ribe kan derfor sandsynligvis opfattes som tidens statssubsidiering af en dansk handelsvej til det Europa, der ellers i det store og hele kun kunne nås over tysk område og på tyske købmænds betingelser.

For Halmstads vedkommende er strandretsfritagelsen en del af de lempelser, som kong Kristoffer d. 2. i 1322 gav den nyanlagte by Broktoorp, der blev lagt ved Nissanelvens munding, syd for det oprindelige Halmstad. Den nye by fik i to breve privilegier for fire år, antagelig for at lette den første svære tid.³⁴

Kristoffers privilegier er, som de nedennævnte fra Knud Porse, usikkert overleveret, da de kun kendes i godt hundrede år yngre oversættelser, og det er svært at se, hvad der præcis har været ment:

Fremdeles er det vor vilje og vort ønske, at vore borgere, dersom de lider skibbrud eller tager skade på deres gods ude på havet, frit og uhindret af alle vore fogeder og officialer selv skal kunne bjærge deres gods og omlade det omkring deres havn og i havnen for deres skipen, som ligger ved Knebilstorp.

Henvisningen til deres havn og Knebilstorp må dog betyde, at det kun har været et lokalt gode, begrænset til farvandet ud for Halmstad. Forklaringen på, at byen får dette gode, er måske at finde i samme Kristoffer-diplom, der også angiver, hvem der

skulle bygge kongens landingsbro, 'wor landabro'. Opfatter man denne bro som et havneanlæg, synes det rimeligt, at skibsfarten, der under byggetiden var henvist til at ligge på den åbne red med deraf følgende forøget risiko, har fået lempelser til den nye 'landabro' var færdig.

Fem år senere nedlagde Knud Porse, der nu var hertug over Halland og Samsø, det oprindelige Halmstad, flyttede de derværende beboere til den nye by og gav denne navnet Halmstad. Samme år, 1327, gav Knud Porse byen privilegier, herunder strandret:

Fremdeles under og giver vi fornævnte bymænd og alle, som søger til byen for købmandsskabs skyld, at sker det, at de lider skibbrud, så skal de nyde og frit for alle vore fogeder beholde alt deres gods og alle sager, som de selv kan bjærge og redde eller forvare.³⁵

Det synes stadig at have været et lokalt gode, og det kan ihvertfald ikke have været gældende længere, end Knud Porses magt rakte, dvs. kysten af Halland og Samsø.³⁶

Åhus var den tredje egentlige danske by, der fik tilstået vrægtigheder i et særligt brev. Det skete under kong Erik Menveds strid med ærkebiskop Jens Grand i en situation, der er velbelyst af samtidigt kildemateriale. Diplomet til Åhus blev givet af Erik Menved i byen Væ den 8. september 1299, og det gav, hverken mere eller mindre, Åhusborgerne de rettigheder, de som danske borgere i forvejen havde efter lovene, og det kunne altså umiddelbart synes inderlig overflødigt.³⁷

De nærmere omstændigheder belyses blandt andet i en klageskrivelse over kongen, som kapitlet i Lund otte dage efter, den 15. september 1299, skrev til pave Bonifacius d. 8.³⁸ Kapitlet redegør her for, hvordan kongen i dette efterår ved sin drost Niels Olufsen Bildt lagde hånd på ærkebiskoppens besiddelser i Skåne. Drostens var i Lund fra den 1. august, og her indfandt kongen sig selv den 21. og gentog drostens allerede meddelte påbud om, at ingen ydelser måtte indbetales til ærkebispem, og at ingen måtte drage til Bornholm og slutte sig til ham på Hammershus, hvor han befandt sig. Den 22. august eller kort derefter blev Jens Grands besiddelser i Lund beslaglagt, og den 27. blev en større sum penge beslaglagt hos ærkebispens mænd på Skanør marked.

Den 28. august var Niels Olufsen i Åhus, hvor han beslaglagde de af Jens Grand i kirken dér deponerede kontante midler samt lod optegne lister over ærkebispens rørlige gods. Indbyggerne i Åhus fik samtidigt ordre til at forsyne kongen med levnedsmidler, hvilket forekommer sandsynligt, for vi kan af Åhus-diplomet se, at kongen, man tør tro med passende styrker, der har haft behov for forplejning, har holdt sig i nærheden af be-

32. DD 2:9, 297.

33. DD 2:9, 298.

34. DD 2:8, 453-454.

35. DD 2:9, 390.

36. Om Halmstad-diplomerne se Mohlin p. 257 ff.

37. DD 2:5, 65.

38. DD 2:5, 66.

givenhederne. Diplomet til Åhus blev, som nævnt, givet i byen Væ, en snes kilometer fra Åhus, den 8. september, og allerede samme dag eller senest næste dags morgen rejste kongen tilbage til Lund, hvor han ifølge kapitlets skrivelse indfandt sig den 9. To dage efter, den 11. september, bød kongen, at ærkebiskoppens gårde og gods i Lund og Åhus skulle besættes af drosten.

Formålet med kongens rejse til Åhuseggen kan næppe have været andet end at sikre sig sin kirkelige modstanders undersåtters loyalitet inden beslaglæggelsen, og i lyset heraf skal Åhusdiplomet ses. Åhusborgerne var sejlende folk, der senere fik eget leje på Skånemarkedet,³⁹ og de har vel under mødet i Væ med Erik Menved udtrykt en forståelig frygt for, at deres hidtidige tilhørsforhold til ærkebiskop Jens Grand kunne komme dem til skade, hvis de f.eks. skulle lide skibbrud i andre dele af riget. Og for kongen kan det ikke have været noget stort offer at give dem brev på, at de i den situation havde samme rettigheder som landets øvrige indvånere.

I 1327 stadfæstede kong Valdemar d. 3. Åhusborgernes rettigheder, dog uden at vragretten særligt nævnes, men nu er det åbenbart, at det igen helt og fuldt er ærkebispens by, for der må ikke mindre end tre breve til, før det endelig lykkes at finde en formulering, der har passet ærkebispens. Det første har 'nærværende brevvisere, vore med Kristus kære bymænd i Åhus',⁴⁰ i det andet stryges det famøse 'vore', og der kommer blot til at stå 'nærværende brevvisere, borgerne i Åhus',⁴¹ men først det tredje brev 'nærværende brevvisere, hr. ærkebispens af Lunds borgere i Åhus' har åbenbart kunnet godtages.⁴²

Ovennævnte tre byer er, som nævnt, de eneste danske byer, der får breve på vragrettigheder, og for dem alle gælder, uanset om det her er lykkedes at afdække den fulde og hele sandhed, at de har fået dem under særlige vilkår og omstændigheder. Om andre byer har bedt om særrettigheder på området, kan vi naturligvis ikke vide, men ingen af dem har, så vidt vi kan konstatere, fået det.

Udenlandske byer

Det første kendte diplom til en by, der omhandler vragret, gives i 1220 af kong Valdemar d. 2. til Lybæk:

Valdemar, af Guds nåde de danskes og venders konge, til alle, der ser dette brev, hilsen i Herren.

Det skal være vitterligt, for nulevende så vel som tilkommende, at vi har tilstået Lybæks borgere denne frihed, at de, hvis de muligvis ved en eller anden ulykkelig hændelse skulle lide skibbrud i nogen del af vort rige, skal have det gods, som de ved egen møje og bekostning kan redde fra skibbruddet, frelst og uanfægtet og frit for hver mands krav. Vi befaler altså

under vor nådes fortabelse og påbyder alle strengt ikke at fordriste sig til at antaste denne frihed, der er tilstået nævnte borgere, med mindre de ønsker at pådrage sig vor vrede. For at der altså ikke fremtidigt skal rejse sig nogen trætte for dem angående dette, har vi bestemt til yderligere bekræftelse at stadfæste denne handling med vort segl.

Givet i Iumshosz år 1220 for Herrens menneskevorden den 12. juni.⁴³

Dette privilegium kan stå som prototypen for en lang række privilegier til udenlandske byer gennem de næste mere end hundrede år, der med varierende ordvalg giver de skibbrudne de samme rettigheder: hvad de selv kan redde, og hvad de mod betaling kan få andre til at redde for sig, det kan de beholde. Hvad de ikke således kan redde, det må de afskrive.

Der gives gode argumenter for at henregne dette diplom til rækken af diplomer udstedt til danske byer, da Lybæk i 1220 var under dansk styre. Når jeg alligevel vælger at placere det her, er det dels fordi det er det første af en lang række diplomer til Lybæk, og at det er brugt som ordret forlæg for senere diplomer (DD 2:1,20 og 2:1,288), hvor Lybæk ikke længere var på danske hænder, og dels fordi det i sit indhold ganske svarer til de diplomer, der i øvrigt blev givet til udenlandske byer.

I årene 1228-32 gav Valdemar d. 2. privilegier til byerne Bremen,⁴⁴ Stade,⁴⁵ Brunsvig⁴⁶ og Soest.⁴⁷ Privilegierne til de to førstnævnte er blevet tolket som et dansk forsøg på at få etableret et alternativ til handelsvejen over Lybæk.⁴⁸

Denne by, der af kejser Frederik d. 2. i 1226 var ophøjet til rigsstad, var nu uden for dansk kontrol, og efter nederlaget ved Bornhoved i 1227 var der ingen realistisk udsigt til, at de politiske forhold i området kunne ændres afgørende til dansk fordel i en overskuelig fremtid.

Ribe var og forblev en betydningsfuld udfaldsport mod vest, men noget virkeligt alternativ til ruten Hamborg-Lybæk kunne der ikke skabes tværs over Jylland ved Ribe, det forbød de geografiske forhold ganske enkelt. De vigtigste varer var i stigende grad grovvarer som salt, sild, tømmer og korn, og en rentabel transport heraf havde som forudsætning, at varerne kunne sejles, om ikke hele vejen, så dog den væsentligste del af vejen. Landtransport i større stil med tidens usle vognmateriel og dårlige veje forbød sig selv. Lybæk-Hamborg kunne her på den længste strækning bruge floderne Trave og Elben, der endda på et senere tidspunkt blev forbundet med en kanal, så al omladning kunne undgås. En sådan mulighed eksisterede ikke mellem Ribe og de østjyske byer, da Ribe Å næppe var sejlbart stort længere end til Ribe, og ingen vandløb af betydning løber østpå i dette område.

39. DD 3:2, 78.

40. DD 2:9, 296.

41. DD 2:9, 440.

42. DD 2:9, 443. (Den tredobbelte udfærdigelse skyldes måske, at kongens skriver i henhold til Vald. 3.s håndfæstning (DD 2:9, 273) § 31 var den eneste, der fik sælzer ved privilegiefornylse?)

43. DD 1:5, 171.

44. DD 1:6, 80.

45. DD 1:6, 81.

46. DD 1:6, 82.

47. DD 1:6, 144.

48. DD 1:6, 80 note.

Så det er nok mere end tvivlsomt, om Hugo Matthiessen har ret, når han hævder, at i disse år 'sprænger en vigtig tværvej gennem riget sig uimodståeligt bane fra vest til øst og lægger sig solidt i leje mellem Ribe og Skanør'.⁴⁹ At der var en vis øst-vestgående trafik i riget skal naturligvis ikke anfægtes, men den af Matthiessen trukne rute over Kolding, Middelfart, Odense, Nyborg, Korsør, Roskilde, København og Dragør kan kun have været en bekvem rejsevej for en mand på en hest – for varer, der således skulle krydse vandet tre gange og altså omlades seks gange, må den have været langsom, besværlig og ruinerende dyr.

Muligheden for alternativet til Lybæk-Hamborg lå ikke her, men snarere over vort gamle handelsstrøg ved Slien. Her var mulighed for flodtransport det meste af vejen ad Ejderen og Trene, og den nødvendige landtransport fra Hollingsted til Slesvig var ikke værre, end hvad konkurrenterne måtte døje med mellem Trave og Elben.

Hvis det er rigtigt at se strandretsprivilegierne til Bremen og Stade som et dansk forsøg på at lede en større del af handelen uden om Lybæk, så må privilegierne til Brunsvig og Soest sikkert ses i samme lys. I sidstnævnte refereres endda til et tidligere af Valdemar d. 2. givet privilegiebrev til Køln, der må gøre det berettiget at inddrage denne by i overvejelserne.

Diplomerne til Bremen og Stade er begge udstedt på opfordring af ærkebiskop Gerhard d. 2. af Bremen, hvilket jo skubber Valdemar d. 2. lidt i baggrunden som initiativtager. Men ærkebispens mellemkomst har måske været nødvendig for at få forhandlinger igang med de tidligere modstanderbyer. Det for sagen betydningsfulde er heller ikke så meget, hvem der formelt tog initiativet, som at Valdemar accepterer og giver privilegierne. Da han, som vi kan se i hans Jyske Lov, bestemt ingen planer havde om at afskaffe strandretten, kan hans motiv næppe have været andet end at tilskynde Bremen og Stade til at sejle på Danmark. At han regnede med disse byers aktive sejlads fremgår af brevenes ord om, at de må redde, hvad de kan fra havets bølger, 'hvad enten det er skibet eller selve godset'. For de indlandsboende købmænd fra Brunsvig og Soest gjaldt tilladelsen naturligvis kun deres gods, de havde ikke selv skibe, men var henvist til at sejle med andres, når de nåede kysten. Køln var derimod en betydelig søfartsby, hovedsageligt orienteret mod England, og det ville unægteligt have været interessant at se, om Valdemar ved formuleringen af det tabte Køln-diplom havde regnet med aktiv kølnsk skibsfart på Danmark.

Alle de her nævnte byer var klart orienteret mod Nordsøen, enten gennem beliggenhed nær ved havet eller på grund af de store floders løb i denne del af Tyskland, og var det lykkedes for

Valdemar d. 2. at få etableret en direkte samhandel af et vist omfang med disse byer, kunne det have fået en vidererækkende betydning for Danmark. Lybæk-Hamborglinien var blevet svækket, og det havde måske været muligt at opretholde en aktiv dansk andel i den europæiske storhandel.

Men det lykkedes som bekendt ikke, hvad man vel heller ikke kunne vente. Handelsveje flyttedes ikke blot ved at tillade folk at samle deres egne ejendele sammen, hvis de ved forlis på nye og farlige ruter sætter dem over styr. Der har skullet betydelig mere til, f.eks. anlæg af en by ved Ejderens munding og egentlige handelsprivilegier, der kunne gøre det afgørende fordelagtigt at handle netop her.

Alternativet til de vendiske stæders dominans skulle komme et helt andet sted fra, og det blev ikke Danmark, der kom til at bryde stædernes tiltagende monopol på Østersøhandelen. Det blev ummelandsfarerne fra den sydlige del af Nordsøområdet, vel først og fremmest fra de nederlandske stæder, men efterhånden også fra England, der engang i første halvdel af det 13. århundrede begyndte at sejle Skagen rundt og ned til Skåne og videre ind i Østersøen. Hvornår de optræder i et sådant tal, at de får betydning i den voksende handelsomsætning, kan vi ikke afgøre, men vi hører første gang om dem, da kong Abel giver dem to privilegiebreve i september 1251.⁵⁰ Det første og vigtigste brev er en aftale om told og ret til at bjærge ved forlis, det andet er en uvidet ret for ummelandsfarerne til at laste og losse deres skibe.

Men hvem var det egentlig, der indgik aftale, og under hvilke vilkår blev den indgået? Der bliver, som vi skal se, ved denne lejlighed indgået en aftale, der med senere fornyelser forbliver i kraft i over hundrede år, så når aftalens ene kontrahent slet og ret betegnes som ummelandsfarere (vmlandsfaræ), så må denne betegnelse her dække en organiseret og nogenlunde vel afgrænset personkreds, der har kunnet stille forhandlere, der var bemyndiget til at indgå bindende aftaler. Diplomernes proveniens gør det nogenlunde klart, hvem disse ummelandsfarere var. Hoveddiplomet var, som det på den tid synes almindeligt, udstedt i to eksemplarer, hvoraf det ene stadig ligger i Kampen, medens det andet, der er tabt, var deponeret hos Franciskanerne i Lund. Sidstnævnte kender vi gennem en vidisse, udfærdiget af samme Franciskanere, der nu befinder sig i Utrecht. Forekomsten af diplomerne i Kampen og Utrecht gør det rimeligt at antage, at begrebet ummelandsfarere i denne sammenhæng skal opfattes som købmænd fra de nederlandske stæder, hvoraf Kampen synes at have været den dominerende. Denne opfattelse bestyrkes ved, at samtlige senere privilegier, ialt 13, der stadfæster den her indgåede toldaftale for ummelandsfarere, undtagelsesfrit frem til

49. Matthiessen p. 109 f og 114.

50. DD 2:1, 50-52.

1364 er givet til nederlandske stæder.⁵¹ Først i 1364 aftales under fredsforhandlingerne med Hansestæderne told for andre skibe, der sejler 'ummeland'.

Engelske skibe må, efter den hyppighed, hvormed de optræder i kilderne at dømme, have været forholdsvis almindelige i danske farvande, ihvertfald fra omkring 1300, men de har altså næppe været omfattet af begrebet ummelandsfarere, ihvertfald i den betydning ordet får med 1251-diplomerne. Der kendes da heller ikke noget senere, eller for den sags skyld tidligere, privilegium til engelske købmænd, endsige til engelske ummelandsfarere.

Udstedelsen af privilegier til ummelandsfarerne fremtræder som en regulær handel med disse og er dermed en handling, der ikke umiddelbart falder i tråd med den omtrent samtidige privilegiegivning til de vendiske byer, som vil blive omtalt nedenfor. Af hoveddiplomet fremgår klart, at her er tale om en aftale: '– er der mellem os og dem med vor og deres billigelse efter moden overvejelse og med tanke på fremtiden truffet den overenskomst til evig tid –'. Intet andet privilegiebrev har denne aftalekarakter, alle de øvrige fremstår som kongelige gunstbevisninger, der ikke som dette lader forstå, at der har været tale om en afvejning af ydelser og modydelser – hvad der selvfølgelig som oftest var tilfældet.

Teksten er skrevet af bisp Esger af Ribe, endda indeholdende et citat af Aristoteles.⁵² Om det har været en fordel for ummelandsfarerne, hvis stæder jo havde gode handelsrelationer til denne by, eller om det tværtimod har været en tyngende omstændighed for dem, da Ribe jo ikke kunne være interesseret i, at for meget af handelen blev flyttet til Skanør, tør jeg ikke på det foreliggende grundlag tage stilling til.

Ummelandsfarerne fik to væsentlige rettigheder, i hoveddiplomet af 24. september ret til at bjærge ved forlis, og i diplommet af 25. september ret til at laste og losse deres skibe på tider, hvor det i øvrigt var forbudt. Prisen for disse rettigheder var accept af en toldsats, der var væsentlig højere end den i øvrigt gængse: 32 skilling god sterlingmønt for hver lastet kogge, der vendte hjemad.⁵³

Denne høje koggetold var i flere henseender usædvanlig. Anden skibstold, også for kogger, der ikke sejlede hjemad, men videre ind i Østersøen, blev beregnet pr. læst og varierede altså med lastmængden – denne var en fast skibsafgift.

Usædvanlig er også varigheden af denne toldaftale. I brevet står anført, at aftalen skulle gælde til evig tid, og for en gangs skyld var denne meget brugte frase ikke helt ved siden af. Toldsatsen på de 32 skilling sterling forblev uændret gennem hele den her behandlede periode. I 1364 aftales med Hansestæderne en told på skibe, der sejler ummelands på 10 skilling grot og 8 gro-

51. DD 2:7, 375, 385, 2:9, 281, 311-14, 3:1, 185, 249, 3:2, 81, 282, 3:6, 199, 385.
52. Venligst oplyst af prof. N. Skyum-Nielsen. Aristoteles: Phys. 4.11.: Tempus est mensura motus rerum mutabilium.

53. Anden skibstold var 2 ørtug = 2 sk. skånsk pr. læst. 32 sk. sterling = 134,4 sk. skånsk, dvs. at for et skib på 67,2 læster er der balance. Ummelandsfarerne var på omkring det halve, og koggetolden derfor ca. dobbelt så høj som anden told (Vogel p. 188).

ter, hvilket med vekselkursen 3 skilling sterling = 1 skilling grot tournois er det samme.⁵⁴

Ændres selve taksten ikke, så må koggetolden dog reelt være faldet gennem denne lange tid, da skibene efterhånden blev større, og pengene vel mindre.

Foruden til ummelfarerne nåede Abel, som nævnt, i sin korte regeringstid at give privilegiebreve til fire stæder, alle vendiske. Hamborg og Lybæk fik i november 1250 næsten enslydende breve på, at de måtte beholde, hvad de ved eget arbejde og på egen bekostning kunne bjærge ved forlis.⁵⁵ Herudover indeholdt brevet til Lybæk en stadfæstelse af tidligere under Valdemar d. 2. erhvervede rettigheder, 'så længe som de ikke bryder freden med os'.

I april 1251 gav Abel privilegier til borgerne i Rostock. De fik lov til at bjærge ved forlis, og de fik samme ret som Lybæk til at have egen foged i Skanør. Diplomets passus om bjærgeret er særlig interessant, for den siger præcis, hvad det var for en ret, stæderne fik gennem disse privilegier, nemlig ligestilling med rigets egne indbyggere:

Derfor skal I alle vide, at I, nårsomhelst I kommer til vort rige og hertugdømme med eders varer, vil nyde den samme fred og sikkerhed, som vort lands egne indbyggere nyder, således at – hvis I ved en ulykkelig hændelse måtte lide skibbrud – alt det gods, som I med eget arbejde og på egen bekostning kan bjærge, skal tilfalde eder frit for hver mands krav.⁵⁶

I august 1251 fik borgerne i Wismar privilegier med samme indhold som ovenomtalte til Rostock. Rettighederne ved forlis er de samme, men de begrundes anderledes:

— — — og lider skibbrud nogetsteds i vort rige, kan tilegne sig som ejendom alt det af deres gods, som de kan fravryste det barske og oprørte hav, og beholde det til egen brug og rådighed. Thi det ville synes umenneskeligt og ugudeligt, om fremmede mennesker begærligt og under tilsidesættelse af alle fromhedshensyn skulle røve det gods, der er erhvervet ved farefuldt arbejde.⁵⁷

De tilståede rettigheder for Rostock- og Wismarborgerne var de samme, men Rostock-diplomets udtrykkelige udsagn om samme ret som landets egne børn forekommer dog at have været bedre at støtte sig til end Wismar-diplomets mere almentmoralske udsagn.

Fra kong Kristoffer d. 1.s tid kendes kun to diplomer om vragret til udenlandske byer. En almindelig bekræftelse af Lybæks hidtidige rettigheder⁵⁸ og en ordret gentagelse af Abels Wismar-diplom.⁵⁹

54. DD 3:7, 124.

55. DD 2:1, 17, 20.

56. DD 2:1, 38.

57. DD 2:1, 47.

58. DD 2:1, 70.

59. DD 2:1, 100.

Disse to diplomer synes blot at være den normale fornyelse ved tronskifte, som der kendes en lang række eksempler på. De individuelt formulerede privilegier til de enkelte byer blev ofte fornyet med den gamle tekst, hvilket synes at vise, at fornyelsen tit fandt sted ved præsentation af det gamle privilegiebrev, der så blev brugt som forlæg for det nye. Dette viser, at kongens cancelli helt ind i 1300-tallet var svagt udviklet, siden man tilsyneladende ikke søgte at få nogenlunde ens rettigheder formuleret ens.

Kong Erik Klipping gav strandretsprivilegier til en række byer, bortset Riga alle vendiske. Lybæk fik stadfæstet sine rettigheder med samme ordlyd som i Kristoffers diplom til byen,⁶⁰ og den fik i øvrigt fem gange endnu breve på at måtte bjærge ved forlis, enten i ny formulering eller som gentagelse af tidligere breve.⁶¹ Seks breve til Lybæk, om hvis brug yderligere en række vidisser vidner,⁶² taler deres tydelige sprog om denne bys aktivitet og indflydelse. Med forlæg i Abels og Kristoffers privilegier til Wismar fik denne by igen privilegier i 1267.⁶³

Ti år senere, i 1277, får Stralsund og Greifswald breve på bl.a. strandret, hvilket sker med henvisning til de rettigheder, som de nød på kong Valdemar d. 2.s tid.⁶⁴ Privilegier fra Valdemar til disse to byer kendes ikke, og ihvertfald for Greifswalds vedkommende må man tvivle på, at de har eksisteret, da denne by først fik stadsret i 1250, ni år efter Valdemars død.⁶⁵ Riga får samme år, 1277, told- og strandretsprivilegier.⁶⁶

Så sent som i 1282 får Hamborg fornyet det strandretsprivilegium, som byen fik af Abel, næsten ordret gentaget.⁶⁷ Den sene fornyelse tyder ikke på, at byen har haft megen hast i denne sag, men hamborgsk skibsfart på Danmark ved denne tid har vel også indskrænket sig til et skib til Ribe i ny og næ.

Under Erik Menveds lange regeringstid udvides kredsen af byer, der får strandretsprivilegier. De vendiske Østersøbyer, bortset Greifswald får fornyet deres breve,⁶⁸ de estiske byer Tallin (Reval) og Rakvere (Wesenberg) får strandretsprivilegier,⁶⁹ og de nederlandske byer bliver nu begunstiget enkeltvis og ikke blot, som på Abels tid, under fællesbetegnelsen 'ummelandsfarere'.

Til gengæld er andre fællesbetegnelser ved at slå igennem: 'søstæderne' (civitates maritimae), 'de vendiske stæder' (civitates slaviae) og 'Hansen'. Søstæderne bruges omkring århundredskiftet i tre enslydende diplomer, der giver disse stæders købmænd, der vil drage over Østersøen, frit lejde over sø og land samt ret til at bjærge ved forlis. De tre breve er blevet til på foranledning af henholdsvis 'vore elskede borgere fra Lybæk og Gotland',⁷⁰ 'borgerne i Stralsund'⁷¹ og 'borgerne i Rostock'.⁷² På samme tid klager en række nederlandske stæder over, at 'de vendiske stæders købmænd og hansekøbmændene fra byerne i vort

60. DD 2:1, 288.

61. DD 2:1, 439, 2:2, 70, 294, 404, 2:3, 37.

62. DD 2:1, 288 vidimeret ved 2:1, 289-91.

DD 2:1, 439 vidimeret ved 2:1, 440-43.

DD 2:2, 294 vidimeret ved 2:2, 296.

63. DD 2:2, 78.

64. DD 2:2, 286, 287.

65. Vogel p. 168 note.

66. DD 2:2, 301.

67. DD 2:3, 54.

68. Lybæk: DD 2:3, 276, 2:6, 85.

Wismar: DD 2:3, 404.

Rostock: DD 2:7, 30.

Stralsund: DD 2:4, 112, 113, 2:7, 14.

69. Tallin: DD 2:4, 259, 2:7, 320.

Rakvere: DD 2:5, 205.

70. DD 2:4, 143.

71. DD 2:5, 365.

72. DD 2:5, 366.

grevskab Geldern og Utrecht stift' forulempes i Danmark under udøvelsen af deres handel.⁷³

Disse betegnelser er hverken præcise eller særlig logiske. Fra de her nævnte breve og en række andre kan dog sluttes, at 'søstæderne' normalt bruges om Hansestæderne i Østersøen og især om de fem vendiske, Lybæk, Wismar, Rostock, Stralsund og Greifswald (men i det her foreliggende eksempel udvidet med Lybæks allierede, Visby), medens 'de vendiske stæder' bruges om ovennævnte fem byer plus Hamborg og de mindre byer Anklam og Demmin, der var tæt forbundet med Greifswald. 'Hansen' er det overordnede begreb, der først anvendtes i vest og i løbet af det 14. århundrede trængte ind i Østersøområdet,⁷⁴ og som omfattede en meget varierende medlemskreds, der endog i lange perioder var i indbyrdes krig.

Som sagt får en række nederlandske stæder strandretsprivilegier af Erik Menved. Borgerne i Kampen får i 1298 ret til at bjærge deres varer ved forlis, 'når blot de, som fører varerne, er levende tilstede ved disse varers bjærgning og ikke lader dem ligge'.⁷⁵ Kampens rettigheder stadfæstes i 1307.⁷⁶ Nogen ændring i kongens opfattelse af strandretten er ikke at spore. Heller ikke i de næsten enslydende diplomer til Harderwijk og Zutphen fra 1316. Disse byers borgere får ret til, 'hvis de lever', ved egen eller andres hjælp at bjærge deres gods og varer, 'og det skal ikke tilfalde os, førend det er forladt af sådanne hjælpere'.⁷⁷ Et diplom til Deventer fra samme tid kendes i et udtog hos Hvitfeldt. Udtoget er meget sammentrængt, men omtaler som nævnte breve til Harderwijk og Zutphen todsatser i Nyborg, Tårnborg, Slagelse og Roskilde. Dette tyder på, at originalens tekst har svaret til disse breve, og i så fald har altså også Deventer haft strandretsprivilegier i Danmark.⁷⁸

Den fortsatte opretholdelse af kongens strandret har stæderne opfattet som en byrde, de måtte prøve at komme af med. Dette fremgår af det ene af to lybske udkast til privilegier, der nu almindeligt dateres til 1316.⁷⁹ Vragretten behandles i udkast 2 § 1:

Da vi mener, at det er i modstrid med Guds og menneskers love og al billigheds princip, at købmænd, der, efter at være kastet om på havets og stormens bølger og ved Guds revselse eller med hans tilladelse lider skibbruds farer, berøves eller formenes deres gods af alle, som kommer over det, når det endeligt driver i land, bestemmer vi med evig ret efter råd og samtykke af hele vort riges første mænd, såvel gejstlige som verdslige, bisper, prælater og de øvrige velbyrdige i vort rige, at i alle vort riges lande skal gods, hvordan det end er blevet skibbrudent, hvad enten det kaldes vrag eller ved andre betegnelser, med fuld ret tilhøre og blive hos dem, hvem det tilhørte før forliset, idet det ikke kan hindres af nogen modstå-

73. DD 2:5, 168-171.

74. Første gang brugt i Østersøområdet i 1343 (Dollinger p. 12).

75. DD 2:4, 36.

76. DD 2:6, 83. Brevet er en stadfæstelse af alle nådesbevisninger, friheder og immuniteter, som de kan bevise med breve fra kongens forgængere. Sådanne kendes – bortset Abels ummelandsfarerdiplom – ikke, derimod priv. fra Erik M. selv!

77. DD 2:7, 375, 385.

78. DD 2:7, 410.

79. DD 2:7, 373.

ende sædvane; og denne ret giver vi de lybske købmænd og andre købmænd, som det foran er sagt, og stadfæster den på det, at den skal vare evindelig.

Dette udkasts meget væsentlige indskrænkninger i kongens vragret tyder på en optimisme hos lybækkerne, der må forekomme urealistisk, da Erik Menved hidtil havde været yderst tilbageholdende med privilegier til denne by. Sagen kom da heller ikke videre før ti år senere, hvor Valdemar d. 3. gav Lybæk privilegier med dette udkast som forlæg. Det er da også uvist, om 1316-udkastet overhovedet har været forhandlet med Erik Menved.

Omkring samme tid, i november 1316, beviste Erik Menveds broder, den opportunistiske hertug Kristoffer af Halland endnu engang sin illoyalitet ved at give løfte til Stralsund, som kongen var i krig med, om privilegier, når han 'ved Guds gave' var blevet konge af Danmark.⁸⁰ De i løftet indeholdte strandretsprivilegier er dog de gammelkendte, og jeg kan bl.a. derfor ikke være enig med Mohlin, når han i Lybæk-udkastet, som han i øvrigt opfatter som hidrørende fra Erik Menved selv, ser forlægget for Kristoffers Stralsund-privilegium.⁸¹

Efter Erik Menveds død den 13. november 1319 arbejdede Kristoffer videre på at virkeliggøre sin drøm om kongemagten. I december stadfæstede han derfor Lybæks rettigheder under forudsætning af, at byen ville støtte ham,⁸² og han gav Stralsund et nyt løftebrev af omtrent samme ordlyd som 1316-brevet.⁸³

I sin første regeringsperiode gav Kristoffer d. 2. kun få privilegiebreve omhandlende vragret. Kampen får i to breve stadfæstet sine privilegier,⁸⁴ og Stralsund får privilegier i overensstemmelse med de ovenfor omtalte to løftebreve.⁸⁵ Nabobyen Greifswald får lignende privilegier,⁸⁶ og Tallin (Reval) får stadfæstet sine.⁸⁷

Endelig får Wismar i to breve strandretsprivilegier.⁸⁸ Den relevante tekst lyder i det første:

Hvis fremdeles noget skib fra Wismar nogetsteds i vort rige går til grunde ved forlis, er det vort ønske, at alt gods, som kan bjærges, uanset hvem der yder bistand til dette, ubeskåret skal forbeholdes borgerne fra Wismar, hvem det tilhørte, og deres arvinger.

Dette kan opfattes som en udvidelse af de skibbrudnes rettigheder i forhold til tidligere. Den skibbrudnes ejendomsret er ikke her begrænset til, hvad han selv eller ved hjælpere måtte være i stand til at bjærge, men bør efter teksten omfatte alt, hvad der overhovedet er bjærget – om det så er kongens ombudsmand selv, der har gjort det, efter at den skibbrudne selv har opgivet.

Denne udlægning kan dog næppe opretholdes i lyset af det andet diplom. I dette, der er udstedt 'efter bøn af vore kære rådmænd i Wismar', anvendes igen den gammelkendte formulering, der giver de skibbrudne ret til at 'besidde og nyde det gods, som de kan fravriste det barske hav og stormen og samle sammen og redde'. At Wismarborgerne selv skulle anmode om dårligere privilegier, end de allerede havde opnået, forekommer utænkeligt.

Meget kort tid efter tronskiftet i sommeren 1326 stadfæstede Valdemar d. 3. i ét diplom Stralsunds, Greifswalds, Anklams og Demmins privilegier.⁸⁹ Det fremgår dog ikke af bevarede kilder, at de to sidstnævnte byer tidligere havde haft privilegier i Danmark. En lille måned senere stadfæstede og udvidede Valdemar Greifswalds privilegier, stadig med strandretten formuleret på traditionel vis.⁹⁰

Midt i august 1326 gav Valdemar d. 3. – i realiteten grev Gerhard d. 3. af Holsten – lybækkerne privilegier.⁹¹ Det fremgår beskedent af diplommet, at det drejer sig om en fornyelse og stadfæstelse af Lybæks hidtidige rettigheder, men i virkeligheden fik Lybæk meget udvidede beføjelser, idet byen med dette brev fik så at sige alle de rettigheder, som var anført i privilegieudkastet fra 1316. Det er da også helt tydeligt, at det ti år gamle udkast har været forlæg.

Bestemmelsen om skibbrud, der ligesom i 1316-udkastet er diplomets første artikel, bryder afgørende med tidligere formuleringer, selv om den er knapt så vidtgående udformet som 1316-udkastet:

— — — at når købmændene lider skibbrud, må intet menneske i nogen af vort riges egne i vort navn røve eller tiltage sig deres gods, når det på en eller anden måde kommer i land, men vi vil og fastsætter, at alt det skibbrudne gods, hvad enten det kaldes vrag eller noget andet, efter skibbruddet med rette skal tilhøre dem, som det tilhørte forinden, idet vi forbyder ethvert misbrug deraf. Denne ret bekræfter vi for borgerne i Lybæk samt for alle andre købmænd med dette brev.

Lybækkerne har med denne tekst fået en formelt bedre stilling, end danske borgere havde i samme situation, for for disse gjaldt stadig landskabslovenes bestemmelse om, at hvad de måtte opgive at bjærge tilfaldt kronen.

Stykkets sidste sætning, 'quid jus burgensibus de Lybek et eciam ceteris omnibus mercatoribus presentibus litteris stabilimus', kan forstås som omfattende alle andre købmænd, der overhovedet sejlede på havet. Men det var absolut ikke meningen. Det fremgår klart af de i løbet af de næste to måneder udstedte privilegier til byerne Harderwijk, Zutphen, Stavern, Kampen⁹² og Stralsund.⁹³ Brevene til de fire første indeholder strand-

80. DD 2:7, 398.

81. Mohlin p. 136 ff.

82. DD 2:8, 159.

83. DD 2:8, 162.

84. DD 2:8, 244, 248.

85. DD 2:8, 256.

86. DD 2:8, 291.

87. DD 2:8, 352.

88. DD 2:9, 5, 92.

89. DD 2:9, 281.

90. DD 2:9, 290.

91. DD 2:9, 294.

92. DD 2:9, 311-14.

93. DD 2:9, 324.

retsprivilegier i den traditionelle affattelse, og i brevet til Stralsund er der blot en henvisning til de privilegier Valdemar d. 3.s forgængere havde givet byen. 'Ceteris omnibus mercatoribus' skal nok snarest forstås som købmænd, der handlede fra Lybæk uden at være borgere i byen.

Grev Gerhard havde her varetaget sin interesse i et godt forhold til Lybæk, og det skete igen, da han den 30. november 1328 sluttede forlig med den landflygtige Kristoffer i denne by. Borgerne i Lybæk fik ved denne lejlighed et privilegiebrev, der yderligere udvidede deres rettigheder ved forlis, så disse nu helt svarede til 1316-udkastet, og på andre punkter fik de endnu mere vidtgående beføjelser, end de selv havde formuleret i det 12 år gamle udkast, f.eks. jurisdiktion på Skånemarkedet omfattende hånd- og halsret.⁹⁴ I strandretsbestemmelsen fastslås nu, at deres gods om fornødent skal opbevares og udelt tilbagegives arvingerne, ligesom det udtrykkeligt anføres, at dette er en særlig ret, der udelukkende er forbeholdt lybækkerne. Et den 25. juli samme år givet privilegiebrev til Rostock⁹⁵ stadfæstes da også året efter af grev Johan d. 3. på Kristoffers vegne, stadig med den gamle formulering.⁹⁶

Sommeren 1329, og altså stadig inden sin tilbagevenden til tronen, gav Kristoffer privilegier til Kiel, der bl.a. omfattede retten til at bjærges ved forlis. Affattelsen her er atypisk:

--- når en af de samme borgere i Kiel ----- ved guddommelig tilskikkelse lider skibbrud, skal alle hans skibbrudne ejendele og gods, som han indenfor tre dage kan bringe i land eller som på en eller anden måde kastes eller driver i land, hvad enten den skibbrudne selv er til stede eller ikke, med fuld ret tilhøre ham, som besad det, før han led skibbrud.⁹⁷

Denne tredagesregel kendes ikke fra noget andet dansk diplom fra tiden. Dollinger omtaler den imidlertid som det normale: »War das Schiff ans Ufer geworfen worden, und die Mannschaft kam mit dem Leben davon, so durfte sie drei Tage lang bergen«. ⁹⁸

Yderligere strandretsdiplomer fra Kristoffers hånd kendes ikke, og altså ingen fra hans sidste regeringsperiode, om årene 1330-32 da overhovedet kan betegnes sådan.

Fra den kongeløse tid kendes en stadfæstelse af Kampens rettigheder, givet af grev Johan d. 3. af Holsten i 1332,⁹⁹ og en stadfæstelse af Lybæks privilegier, givet af grev Gerhard i 1338.¹⁰⁰ Ingen af disse stadfæstelser ændrer noget. Lybæk er stadig særligt privilegeret med hensyn til skibbrudent gods.

I 1338 fik byerne Anklam og Greifswald privilegiebreve af junker Valdemar.¹⁰¹ Anklam fik her stadfæstet sine rettigheder og herunder bekræftet sin besiddelse af et fed i Skåne. Greifswald fik en række rettigheder i Danmark og på Skånemarkedet samt ret til

94. DD 2:10, 76.

95. DD 2:10, 39.

96. DD 2:10, 135.

97. DD 2:10, 127.

98. For udenlandsk område har jeg ikke fundet 3-dagesreglen tidligere end 1459 (Wolgast, LUB XI, 496).

Under forhandlingerne i København i 1484 med Hansestæderne refereres imidlertid til reglen, som fra dansk side ønskes indskrænket. Jf. Niitemaa, p. 353 ff.

99. DD 2:10, 135.

100. DD 2:12, 65.

101. DD 2:12, 82, 92.

at bjærge ved forlis. Disse udstedelser må have virket lidt urealistiske på dette tidspunkt – Skåne var på svenske hænder, Danmark delt mellem Gerhard og Johan, og den unge junker Valdemar sad i Tyskland uden realistiske udsigter til den danske krone.

Mindre end to år efter var billedet totalt ændret. Takket være en beslutsom og tapper mands indsats var Gerhard ryddet af vejen, Valdemars kandidatur til tronen blev støttet både af hertug Valdemar af Slesvig og af de vendiske stæder, og med Spandau-traktaten lå vejen åben.¹⁰² Valdemar kvitterede overfor stæderne med privilegier. Stralsund og Lybæk fik privilegier i Skåne, som det dog varede tyve år, før Valdemar kunne indfri, ligesom de to byer fik stadfæstet deres gamle rettigheder.¹⁰³ Stralsund fik endda tilsagn om yderligere fordele, når Valdemar blev konge.

Lybæk var stadig den mest begunstigede by. Valdemars diplom til denne by er nemlig en ordret gentagelse af Kristoffers generøse diplom fra 1328,¹⁰⁴ ligesom brevet til Stralsund er en gentagelse af Kristoffers diplom fra 1320 til denne by.¹⁰⁵

Kort tid efter at Valdemar var blevet hyldet i Viborg, sluttede han forbund med Lybæk, Rostock, Wismar, Stralsund og Greifswald mod sørøvere, og det fremgår af diplommet, at stæderne med kongens tilladelse allerede havde sendt skibe til danske farvande for at bekæmpe uvæsenet.¹⁰⁶ I diplomet stadfæstes i øvrigt stædernes hidtidige rettigheder. Utvivlsomt har den prompte indsats mod sørøverne været en af stædernes betingelser for at støtte Valdemar.

I 1342 indfried Valdemar Atterdag løftet til Stralsund fra 1340 om yderligere begunstigelser, idet byen, foruden at få stadfæstet sine gamle rettigheder, nu får lov til at have foged både i Skanør og Dragør.¹⁰⁷ Retten til foged i Dragør skal ses som et udtryk for Valdemar Atterdags forsøg på at flytte så meget af Skånemarkedet som muligt fra Øresunds svenskkontrollerede østkyst til København og Amager. På samme tid får således Kampen stadfæstet sine rettigheder og nu lov til i København, i Dragør og på Refshaleøen at have egen jurisdiktion, 'som de tidligere har nydt den i Skåne'.¹⁰⁸ Disse bestræbelser falder helt i tråd med staden Københavns ønsker. I juli 1340 gav byen frit lejde til lybækkerne, der ville komme til København for handelens eller sildefangstens skyld under det tilstundende marked,¹⁰⁹ og året efter fik Kampen, Stavern og Harderwijk og 'alle andre vestlige stæder' en tilsvarende indbydelse til at komme til København.¹¹⁰

I juni 1344 blev Stig Andersen sendt til Estland med fuldmagt til at ordne forholdene dér, hvor der året før havde været opstand.¹¹¹ I tiden januar til september 1345 stadfæstede han på Valdemar Atterdags vegne Revals¹¹² og Wesenbergs¹¹³ privilegier og gav Narva¹¹⁴ tilsvarende.

Borgerne i Zutphen fik i oktober 1345 et fed på Amager med

102. DD 3:1, 25.

103. DD 3:1, 38, 42.

104. DD 2:10, 76.

105. DD 2:8, 256.

106. DD 3:1, 186.

107. DD 3:1, 246.

108. DD 3:1, 249.

109. DD 3:1, 56.

110. DD 3:1, 187.

111. DD 3:2, 62.

112. DD 3:2, 116, 185.

113. DD 3:2, 141.

114. DD 3:2, 171.

samme rettigheder, som de hidtil havde nydt dem på deres fed i Skanør, og privilegier i Danmark, bl.a. omfattende 'den ret ved skibbrud som de fra gammel tid plejede at nyde'.¹¹⁵

Det næste kendte diplom fra Valdemar Atterdag omfattende strandret gav kongen først i forbindelse med Gotlands erobring i sommeren 1361. Efter at have holdt sit indtog i Visby og brandskattet byen, stadfæstede Valdemar Atterdag dens privilegier og gav borgerne samme frihed på forstranden i Danmark, som kongens andre stæder havde.¹¹⁶

Erobringen af Gotland førte til den første krig med Hansestæderne. Militært gik det Hansestæderne og deres allierede Sveriges dårligt – nederlag i 1362 ved Helsingborg, der førte til Sveriges frafald – og allerede i maj 1363 udarbejdede stæderne et udkast til en fredsslutning.¹¹⁷ Udkastets artikel om vragnetten er en henvisning til 'den danske lov', in casu Skånske Lovs §§ 165-166, hvis indhold i store træk anføres.

Endnu et hanseatisk udkast kendes fra 1363.¹¹⁸ Det er fra november og har nærmest karakter af et hanseatisk pro memoria. Indholdsmæssigt viser det tilbage til et privilegiebrev, som stæderne fik i 1361 af kongerne Magnus og Håkon af Sverige og Norge.¹¹⁹ November-udkastets strandretsartikel overensstemmer dog i indhold med maj-udkastet.

I juni 1364 er der fredsforhandlinger i Stralsund. Disse fører til en præliminær våbenstilstandsftale den 21. juni, der er bemærkelsesværdig ved, skønt meget udførligt udført, ganske at mangle bestemmelser om strandret.¹²⁰ Den indgåede aftale er heller ikke, selv om det fremgår af teksten, besejlet af kong Valdemar, der på dette tidspunkt var i udlandet, og i en tillægsprotokol må de danske forhandlere love at arbejde for, at traktaten besejles og dermed ratificeres af kongen inden den 25. juli samme år.¹²¹

Det manglende tilsagn om strandret var for hanseaterne en alvorlig sag, og mægleren hertug Barnim d. 4. af Stettin gav disse tilsagn om, at han ville søge at få dette punkt med i den endelige fredsftale, ligesom han ville søge at udvirke mildere toldbestemmelser.¹²² Når Hansestæderne overhovedet har kunnet gå med til en aftale, der ikke omfattede vragnet, og som var utilfredsstillende med hensyn til toldbestemmelserne, må det skyldes, at de på dette tidspunkt har følt sig trængt. Så Arup har nok ikke ret, når han fremstiller sagen, som var det de danske forhandlere, der måtte give sig i Stralsund.¹²³

1364-aftalen blev ikke ratificeret, og i maj 1365 fortsatte forhandlingerne i Lybæk. Her fremlagde de tyske forhandlere et tillæg til 1364-aftalen omfattende bl.a. strandretten,¹²⁴ men dette og andre punkter nægtede de danske forhandlere at godtage og hensked det til kongens overvejelse.¹²⁵

115. DD 3:2, 281, 282.

116. DD 3:6, 69.

117. DD 3:6, 340.

118. DD 3:6, 398.

119. DD 3:6, 83.

120. DD 3:7, 116-117.

121. DD 3:7, 118.

122. DD 3:7, 125.

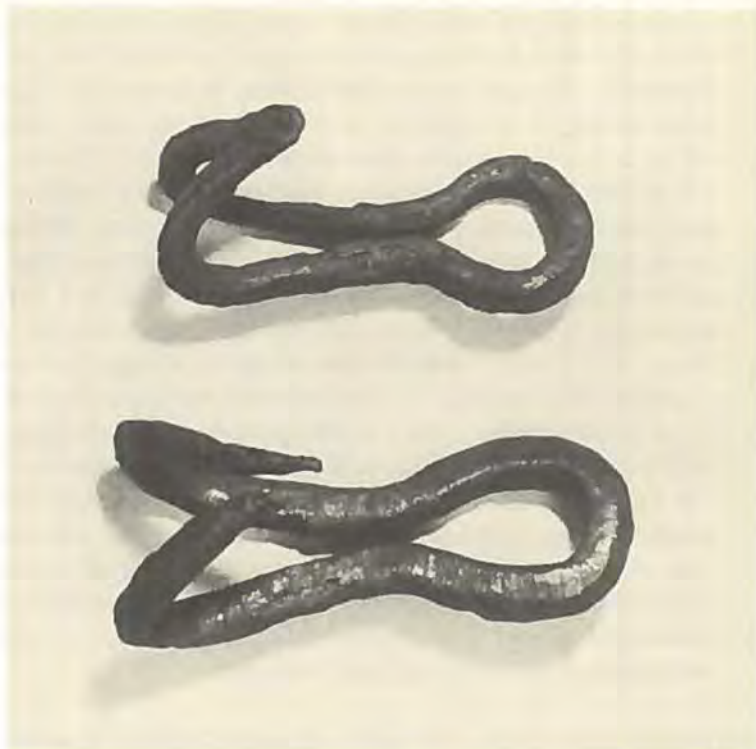
123. Arup II p. 149.

124. DD 3:7, 251.

125. DD 3:7, 252.

126. DD 3:7, 286, 328.

To jernkroge fra koggesundet
ved Vigsø i sommeren 1974.
De har muligvis indgået i riggen.
Fundet er dateret til ca. 1300.
Foto: Nationalmuseet.



I efteråret 1365 lykkedes det dog i Vordingborg at nå til enighed om fredsbetingelserne, og på trods af de forudgående vanskeligheder kom fredsslutningsaftalen til at indeholde de mest omfattende strandretsprivilegier, der nogensinde var givet af en dansk konge.¹²⁶ Man må undre sig over dette omslag, som hanseaterne dog ikke fik gratis. Bl.a. måtte de acceptere en forhøjelse af afgifterne i Skåne, så det er da muligt, at truslen om strandretsprivilegiernes bortfald blot har været forhandlingstaktik.

Fredsslutningsaftalens artikel om strandretten lyder:

Derfor har vi for fredens skyld med samtykke af de fyrster, herrer og riddere, der står opført herefter, og endvidere med samtykke af hele vort rigsråd i fællesskab givet og giver med dette nærværende brev disse fornævnte stæder og alle dem, der er med dem i deres ret, som kaldes den tyske hanse, havstranden evigt fri i alle vore riger og lande, som vi eller nogen på vore vegne har i vor besiddelse, for alt skibbrudent gods, hvad enten det hedder vrag eller havfund, eller hvad det hedder efter vor danske ret, der lyder sådan: Sker det, at nogen af disse fornævnte folk bliver skibbrudne i nogen del af vore lande og riger eller deres skibbrudne gods eller vrag, eller hvad det kaldes, driver ind eller kommer til vore riger eller dele af vore lande, må de selv bjærge det gods eller lade det

bjærge ved hjælp af andre folk og have rådighed over det efter deres vilje uden hindring. Sker det også, at de har brug for arbejdsfolk, så skal fogeden tillade dem, at de kan leje dem mod betaling, så at de hjælper dem med at bjærge godset. Sker det også, at sådant skibbrudent gods bliver slået eller driver ind på stranden i vore riger eller lande og folkene er omkommet eller druknet, skal den nærmeste foged eller den, der har myndighed der, lade det gods bjærge; og hvad der bliver bjerget deraf, det skal han med retskafne folks vidende lade indlægge i den nærmeste kirke og lade det skrive op, hvad der er af det; og han skal i troskab opbevare det til rådighed for arvingerne eller for dem, der kan kræve det med rette, hvis de inden år og dag med breve fra deres stad, hvor de er borgere, beviser, at de er rette arvinger til det samme gods, eller at de kan kræve det med rette. Til dem skal man overdrage det ubehindret, og de skal give arbejdsfolkene deres løn. Sker det også, at nogen af vore eller nogen, som er bosiddende i vore lande eller riger, ikke vil overholde disse forskrevne artikler på den måde, skal og vil vi i den anledning hjælpe klagerne i den udstrækning, som vi er pligtige til med rette.

Med denne formulering var kongens strandret i teorien afskaffet i forhold til Hansestæderne. Og stæderne havde nu på papiret langt bedre rettigheder end kongens egne undersåtter, for slet ikke at tale om udlændinge, der ikke var omfattet af aftalen.

Der skulle dog gå år, før Hansestæderne fik glæde af de her opnåede rettigheder. Man måtte igennem endnu en krig ved hvis fredsslutning strandretsfrigagelsen gentoges,¹²⁷ men også efter denne er der sikkert gået lang tid, før de nye bestemmelser blev effektive. Vi har i det foregående set, hvor langt der var mellem lovenes teori og ombudsmændenes praksis, men selv hvor den gode vilje måske har været til stede, må de praktiske vanskeligheder have været store. Vraggoods har vel i mange tilfælde været mere end vanskeligt at identificere – den ene sildetønde lignede den anden, og mange ladninger som korn, salt, tømmer og andet lod sig vel i praksis ikke afmærke. Og når en afskiber efter mandeders forløb opdagede, at skibet med hans varer ikke var nået frem, hvor skulle han så begynde at lede? I mange tilfælde har han vel opgivet på forhånd.

Kirkens holdning

Medfølelse med næsten sorterede, som vi har set, ikke under lovgivningsmagten, men under kirken. Og denne tog da også spørgsmålet op med mellemrum – samtidig med, at den som storgodsbesidder fik eller efterhånden tiltog sig den indbringende

vragret i store dele af landet, så det må være berettiget her at se lidt på kirkens forhold til spørgsmålet.

Roskilde kapitel fik allerede i sidste del af det 12. århundrede pave Lucius d. 3.s stadfæstelse af retten til skibbrudent gods, der blev kastet ind på stranden.¹²⁸ Vi kender ikke det gavebrev, der må være gået forud, og dermed heller ikke det præcise omfang af denne dotation, og vi ved således ikke, om kapitlets ret har omfattet alle stiftets kyster. Vi kan dog konstatere, at senere bisper disponerer over vragretten i farvandet omkring København. Det sker i et privilegiebrev fra bisp Peder d. 4. af Roskilde til borgerne i København, hvori det hedder:

Fremdeles vil vi, at skibe og alle andre ting, som ofte kommer i fare på grund af havets oprør og stormens styrke mellem København, Amager, Hvidovre og Skovshoved, ikke skal anses for ved skibbrud tabt gods, som på dansk hedder vrag.¹²⁹

Nogenlunde samme bestemmelse genfindes i Københavns stadsret fra 1294, stykke 105.¹³⁰ Denne dispositionsret kan være udøvet med henvisning til Københavns særlige status som bispens by, men snarere tror jeg, at det skete på grundlag af ovennævnte dotation. Ejendomsret til kystvendte landområder gav ikke i sig selv strandret, da forstranden var kongens.

I 1216 fik Århuskirken vragretten på den lille ø Tunø mellem Samsø og Jylland.¹³¹ Nogen begrundelse for overdragelsen kender vi desværre heller ikke her. Noget større gode har det dog næppe været. Lillebælt var heller ikke dengang et meget brugt gennemsejlingsfarvand, så det har vel i det store og hele kun været skibsfarten på Århus og de nærmeste byer, der har toldet her.¹³²

Så repræsenterede kong Kristoffer d. 1.s privilegier fra 1253 til Vitskøl kloster, der bl.a. omfattede retten til vrag på stranden mellem Gerå og Gåser, et økonomisk aktiv i en helt anden størrelsesorden.¹³³ Den pågældende kyststrækning er på 25 km, 15 km Kattegatskyst fra Hals og nordpå og 10 km af Limfjordens nordbred fra Hals og indefter. Det har utvivlsomt været et indbringende hjørne. Ålborg var en havn med international trafik, og indsejlingen til Limfjorden over Hals Barre har altid været regnet for et vanskeligt navigabelt farvand, så alene trafikken på Ålborg og de øvrige Limfjordsbyer må have ført til en del forlis i årenes løb. Hvortil så kommer, hvad der i øvrigt drev ind på Kattegatskysten.

Klostrets rettigheder gentages med praktisk talt de samme ord i en stadfæstelse fra Erik Klipping fra 1260.¹³⁴ I 1269 fornyes klostrets rettigheder igen, denne gang dog uden, at vragretten udtrykkeligt nævnes.¹³⁵

Om Vitskølmunkenes strandret hører vi først igen i et usikkert dateret diplom fra kong Kristoffer d. 2. Anledningen er, at kon-

127. HUB IV 343, 24. maj 1370, HUB IV 402, 27. oktober 1371.

128. DD 1:3, 18.

129. DD 2:2, 252. Jf. Eriks sjællandske Lov III § 59.

130. DD 2:4, 121.

131. DD 1:5, 95.

132. Denne skibstrafik fik Århuskirken også anden interesse i, da den i 1292 fik tilstået told og andre afgifter i Norsminde havn (DD 2:4, 68). Bisp Jens af Århus truede omgående enhver, der ville anfægte denne ret, med ban (DD 2:4, 74).

133. DD 2:1, 94.

134. DD 2:1, 310.

135. DD 2:2, 136.

gen som opmand i en trætte mellem Vitskøl og Vor klostre personligt har foretaget en åstedsforretning for at fastlægge grænsen mellem de to klostre.¹³⁶ Det i denne sammenhæng interessante er, at det 'markskele', der fastlægges, er midtfarvandslinien i 'Vededyb', og at kongen samtidig bestemmer, at det vartegn, der kaldes 'Vede Hals', fortsat skal holdes vedlige. De nævnte lokaliteter er sammen med den også nævnte Korsholm anført som uidentificerede i Danmarks Riges Breve, men det kan dog næppe dreje sig om andet end Limfjordens østlige del og farvandet omkring Hals Barre. Her findes en lille ø, der stadig hedder Korsholm, og sejløbet vest for Korsholm ind i Limfjorden kendes nu som Vejdyb. Sammenholder man yderligere alt dette med Vitskølmunkenes strandret netop i dette område, så kan der vist ikke være tvivl om fortolkningen.¹³⁷ Diplomet stadfæster i øvrigt Vitskøls strandret, idet det herom hedder, 'at de fornævnte munke på alle deres besiddelser ved havets kyst indtil midtvands til evig tid må hente sig alt, hvad der kan være til nytte og gavn'.

Men lad os foreløbig lade kirkens strandret hvile og i stedet se lidt på kirken i dens anden rolle, som den søfarendes beskytter.

I 1265 sendte pave Clemens d. 4. kardinalpræsbyteren Guido ved S. Lorenzo in Lucina til Norden som sin legat, for at han skulle mægle i striden mellem kong Erik Klipping og den fordrevne ærkebiskop Jacob Erlandsen. Denne mission fik Guido ikke skilt sig godt fra, vel både fordi opgaven var vanskelig, og fordi Guido hverken synes at have haft evner eller vilje til at føre sig frem med det diplomati, som opgaven krævede.¹³⁸ Indtrykket af Guido er en meget stejl og selvbevidst mand, der hjemmefra havde udstrakte beføjelser, og som til Clemens' tydelige bekymring tiltog sig flere og stadigt søgte at udvide sit legationsområde. I 1267 havde Clemens det største besvær med at kalde Guido hjem. To breve måtte der til. I maj 1267 hedder det bl.a.: »— Vi mener, at det nu er tid for dig at hvile ud fra dine anstrengelser, og at du nu skal vende tilbage — — «,¹³⁹ men Guido følte sig åbenbart ikke træt, så i oktober så Clemens ingen anden udvej for at få ham hjem, end at udpege en afløser og sende denne afsted: »— Derfor pålægger vi dig, vise broder, ved denne apostoliske skrivelse, at du skal tage hensyn til din egen ære og komme legatens ankomst i forkøbet, da det er mere ærefuldt, at han følger efter dig, end at du må vige for ham —«. ¹⁴⁰ Og så drog Guido omsider hjem.

Under sit ophold i Norden, hvor Guido rejste meget omkring, opholdt han sig i et par perioder i Lybæk. Det var derfor naturligt, at Lybæks borgere appellerede til denne mægtige mand for at få bedret kårene for deres vigtige skibsfart. De appellerede ikke forgæves, og for Guido har det sikkert været en kærkommen lej-

lighed til at optræde i sin fulde myndighed over for disse barbariske landes fyrster og herrer – og måske samtidig tage sig godt betalt.

Resultatet blev en forordning,¹⁴¹ som Guido i øvrigt kom let til, da han næsten ordret anvendte teksten fra en lignende, udstedt af ærkebiskop Albert d. 2. af Livland i 1256.¹⁴²

I forordningen tager Guido, som altså Albert ti år før, alle troende kristne, der besejler havet omkring egnene ved Vesterhavet og Nordsøen i hæderligt handelsøjemed, under pavestolens og sin beskyttelse. Hvilket sikkert også har været tiltrængt, for forordningen beskriver, hvordan

riddere og mægtige mænd fra de omliggende egne kommer til stede med væbnet følge, når de hører om dette Herrens svøbeslag, og tager hver efter evne alle de skibbrudnes ejendele op, idet de hævder, at det er deres ret, uden at vise medfølelse med dem, som Gud har tugtet, ja på umenneskelig vis fjører de fortvivelse til fortvivelse.

Guido pålægger derpå de omkringboende at komme skibbrudne til hjælp 'for Guds og den naturlige retfølelses skyld'. Straks efter går han ud over sine beføjelser og giver sig til at korrigere den verdslige ret, idet han hævder,

at det er fastsat med pavelig myndighed og kejserlig og kongelig magt, at alt det gods, der tilhører dem, der har lidt skibbrud uanset stedet, hvor det driver i land eller skylles op – hvad enten de skibbrudne er tilstede eller fraværende – rettelig skal tilhøre dem, der ejede det, førend de led et sådant skibbrud, og det samme gods skal tilhøre deres arvinger, hvis de selv har lidt døden, uanset sædvane af modsat art.

Tidsfristen for arvingernes efterlysning af godset, der f.eks. i Skånske Lovs § 166 var sat til 'dag og år', udvider Guido uden videre til to, ja tre år, hvis arvingerne kommer fra meget fjerntliggende egne.

Også menigmand skal hjælpe den nødstedte. Helst selvfølgelig uden betingelser, og gør han det, får han hundrede dages kirkebod eftergivet.¹⁴³ Det er dog ikke absolut galt at gøre det for verdslig vindings skyld, men så skal lønnen fastsættes efter gode mænds skøn. Men er nogen så forbryderisk og hildet i timeligheden, at han røver godset, pådrager han sig banlysningens dom, og gudstjenesten skal standse i hele det sogn, hvor godset tilbageholdes. Banlysningen truer også den dommer, der ikke bringer forholdet til rette, og ser den lokale biskop gennem fingre hermed, er hans embede i fare. Skulle den således banlyste dø, før han er løst af kirkens ban, så skal retfærdigheden fuldbyrdes ved, at han må undvære kirkelig begravelse, 'ja hans afsjælede legeme

136. DD 2:8, 192.

137. DD Mohlin p. 205 ff.

138. Skyum-Nielsen, p. 193 ff.

139. DD 2:2, 73.

140. DD 2:2, 94.

141. DD 2:2, 1.

142. LUB I 228.

143. Her er Guido mere påholdende end Albert, der havde fastsat eftergivelse af 1 år og 40 dage. Det er svært for et nutidsmenneske at vurdere, om 100 dages kirkebod var noget at sætte livet på spil for – der var ihvertfald lettere måder at 'tjene' dem på, for samme Guido bemyndigede bispem i Ribe til at eftergive alle dem, der hørte ham holde højmesse, 200 dages kirkebod! (DD 2:2, 56).

skal kastes i havet og lide sin velfortjente straf der, hvor misgerningen er begået'.

Året efter, i 1267, blev forordningen stadfæstet af Clemens d. 4.¹⁴⁴

Guidos forordning kan, som måske Alberts ti år før, have været båret af retfærdig indignation over de søfarendes usle vilkår ved forlis, men da den, ganske som Alberts, fremkom på opfordring af lybækkerne, er den tanke nærliggende, at det snarest var lybske økonomiske interesser, der skulle varetages. Forordningen var stilet til biskoppen af Ratzeburg, ikke langt fra Lybæk, hvem det pålagdes at påse, at den blev overholdt.

Ratzeburgbispens havde dog ikke travlt med at få forordningen ud. Måske fordi han realistisk erkendte, at Guido havde gjort sig så umulig i Danmark, bl.a. ved at banlyse kong Erik Klipping og dronning Margrete Sambiria, at en forordning fra denne mand på dette tidspunkt næppe ville få den ønskede virkning dér. Hvordan det nu forholder sig, så ser det ud til, at forordningen lige så stille er gledet ned i Ratzeburgbispens skuffe.

Vi hører ihvertfald først om den, da ærkebiskop Johannes af Livland i 1275 udsteder en forordning til beskyttelse af skibbrudne indenfor sin jurisdiktion og samtidig stadfæster Guidos forordning.¹⁴⁵ For indholdets skyld kunne han lige så godt have holdt sig til sin forgænger Alberts forordning fra 1256, der jo var forlæg for Guidos. Når det blev Guidos, han henviste til, skyldes det vel den større autoritet denne var forlenet med ved at være stadfæstet af paven.

Til Danmark når forordningen, som vi skal se, formodentlig først et par menneskealdre senere.

Den 15. november 1298 opnåede lybækkerne et strandretsprivilegium hos biskop Kristian d. 2. af Ribe.¹⁴⁶ Heri gav bispen borgere fra Lybæk, der måtte lide skibbrud ved de strande, hvor han havde de verdslige rettigheder, ret til at bjærge, hvad de selv eller andre kunne. Så langt er det et almindeligt strandretsprivilegium for tiden, men med den videre tekst foregribes en senere tids udvikling:

Hvis nogle af de sande ejere af dette gods omkommer ved skibbruddet eller på anden måde og noget af dette gods bliver reddet, skal det omhyggeligt opbevares for de sande arvinger i overensstemmelse med ovennævnte tidsfrist (år og dag). Der-
som fremdeles ved et skibbrud måske alle på skibet drukner, således at ingen overlever det, skal det overgives til arvingerne og til de sande ejere af godset, som ved lovlige dokumenter kan bevise, at det er deres. med forbehold i alle disse tilfælde af en rimelig arbejds løn til dem, som yder en hjælpende hånd til redning af sådant vragods.

Med denne formulering fik udlændinge for første gang her i landet strandrettigheder, der rakte ud over, hvad de i selve forlissituationen eller umiddelbart derefter var i stand til at redde.

Dette privilegium er blevet til i Lybæk på grundlag af et lybsk udkast, hvilket sidste fremgår af, at Lybæk næsten samtidig opnåede tilsvarende privilegier af hertug Vartislav af Polen og Pommeren (august 1298)¹⁴⁷ og af den livlandske landsmester for Den tyske Ridderorden Gotfred (6. januar 1299).¹⁴⁸ Der er en vis tekstlig overensstemmelse mellem disse tre breve, der kun kan forklares ved enslydende lybske forlæg, da en indbyrdes afhængighed mellem dem på grund af det korte tidsrum og de store afstande er usandsynlig.¹⁴⁹

Den 25. januar 1299 gav den landflygtige ærkebiskop Jens Grand Lybæk et privilegium, der, bortset de nødvendige ændringer i intitulation og datum, er ganske enslydende med bisp Kristians.¹⁵⁰ Udstedt af Jens Grand på dette tidspunkt kan det næppe opfattes som andet end en venlig gestus over for hans værtsfolk – og måske et bevidst drilleri af kongen, der da heller ikke undlod at reagere. Det blev brændsel til det allerede tændte bål. I sommeren 1299 forelå Erik Menveds anklageskrift mod ærkebiskoppen.¹⁵¹ Listen over anklagepunkter er lang – 24 punkter – og som punkt 20, umiddelbart efter en beskyldning for tyvagtigt at have hugget træ i kongens skove, kommer en anklage for uberettiget at have røgtet kongens strandret:

Fremdeles påstår vi, at skønt skibe og gods, som findes i dem og som hidrørende fra skibbrud, der af og til finder sted ved hans riges vande og strande, anses for opgivet, vides at henhøre til den herre kongens og rigets ret og ejendom ifølge en fra umindelige tider overholdt og foreskreven sædvane, beslaglægger og benytter omtalte ærkebiskop i fuldt kendskab hertil ikke destomindre dog hyppigt nævnte skibe og gods og har indtil nu beslaglagt og benyttet det mod kongens vilje og til hans og rigets store skade og tyng.

Punktet er skarpt og præcist formuleret – sikkert også til benefice for lybækkerne – og kan ikke have ladet nogen i tvivl om, hvordan kongen opfattede vrageretten og ærkebispens ret til at disponere over den.

Det var hverken første eller sidste gang kongen og kirken så forskelligt på vrageretten. I 1256 i Nyborg anklagede Kristoffer d. 1. blandt andet Jacob Erlandsen for at have optaget vrage på forstranden. Denne anklage tilbageviste Jacob på et senere møde i Lund, hvor han hævdede, at strandretten var kirkens gamle hævdevundne ret, der var frataget den på grund af de kongelige embedsmænds uforskammethed.¹⁵²

Trods sådanne gentagne kongelige forsøg på at fastholde eller

144. DD 2:2, 71.

145. DD 2:2, 255.

146. DD 2:4, 333.

147. LUB I 684.

148. LUB I 688.

149. Beckstaedt p. 57 f.

150. DD 2:5, 7.

151. DD 2:5, 42.

152. Skyum-Nielsen, p. 105 og 109.

generhverve strandretten i Skåne, så lykkedes det dog i det lange løb kirken at beholde den, for, som vi skal se, indehavde ærkebiskop Niels den stadig i 1360'erne, nu uden indvending fra kongens side.

I 1330 fremsatte kongen, nu Kristoffer d. 2., igen anklager mod en biskop, Tyge Klerk af Børglum.¹⁵³ I det 8. af anklageskriftets 20 punkter anklages Tyge for at have frataget kongen Børglum herred med alle dets kongelige frugter og herligheder, herunder gods fra skibbrud dér og andetsteds, 'der efter gammel sædvane tilkommer rigets krone og ikke nogen anden'. Men det bliver værre endnu. Tyge forgriber sig ikke bare på kongens vragret, men fører sig, hvis vi tør tro anklageskriftets punkt 10, frem som en gemen stimand og røver:

Ligeledes har samme broder Tyge voldeligt berøvet købmænd fra Rostock og Greifswald, vore støtter og venner, som havde lidt skibbrud ved hans stift, gods, som de med stor livsfare, anstrengelse og bekostning fik reddet og trukket på land, idet han personligt lagde hånd på værdier til 250 mark rent sølv af nedennævnte varer, mel, øl, malt, voks, tøj, vendiske penninge, flæsk og fødevarer samt værdifulde sager fra deres kister, som samme broder Tyge bevæbnet med egen hånd opbrød med økse for at røve nævnte ting, og med sin egen kniv afskar han de skibbrudnes punge fra deres bæltter og bukser for at få deres indhold, idet han bortkastede al gudsfrygt og tilsidesatte al retfærdighed og medlidenhed.

Den hårrejsende beretning fortsætter med en beskrivelse af, hvordan Tyge smed kannikerne ud af Børglum klostres dormitorium og forskansede sig i dette og kirken, idet han underholdt sig selv og sine folk af de skibbrudnes gods. Kongen begik herefter den fejl at fængsle Tyge, hvorved han på forhånd havde tabt sagen ved kurien, og landet blev da også lagt i interdikt i syv år, skønt Tyge slap fri allerede i 1332.

Under den kongeløse tid blev forholdene på havet så usikre som vel aldrig før, for ved siden af almindelige sørøvere udplyndrede mange stormænd nu ganske hæmningsløst de handelsskibe, som de og deres folk kunne komme over. Antageligt derfor fremdrog købmændene i Lybæk i 1337 Guidos gamle forordning, hvis indhold var så aktuelt som nogensinde, og fik biskop Volrad af Ratzeburg til at udfærdige en skrivelse til ærkebiskop Peder af Lund indeholdende en afskrift af forordningen og pave Clemens d. 4.s stadfæstelse heraf.¹⁵⁴ Denne skrivelse blev medgivet klerken Peder fra Sverige, der blev sendt til Lund som lybsk udsending og befuldmægtiget.

I Lund fik Peder af sin høje navnebroder ærkebispen et brev til de danske bisper, hvori det blev dem pålagt at offentliggøre

Guidos forordning og indføre den blandt deres øvrige vedtægter.¹⁵⁵ Med dette brev rejste Peder så rundt til de danske bispesæder og fik bispernes beseglede bekræftelse på, at de ville handle i overensstemmelse med pålægget. Volrads skrivelse findes stadig i Lybæk vedhængt bekræftelser fra bisperne af Roskilde, Odense, Ribe og Slesvig samt fra kapitlet i Århus.¹⁵⁶ Der skal ikke i silentio drages for vidtgående slutninger, men man noterer sig dog, at der ikke er nogen bekræftelse fra Børglumbispen!

Uanset forordninger og udstedte privilegiebreve fortsatte kirken dog selv med at hævde vragretten, hvor den kunne. I 1361 kvitterede udvalgt ærkebiskop Niels af Lund for forvaltningen af ærkebispens gods og indtægter, herunder told og vrage.¹⁵⁷

I forbindelse med fredsslutningen i 1365 udstedte ærkebiskop Niels i begyndelsen af 1366 et privilegiebrev til Hansestæderne.¹⁵⁸ I brevet fik Hansestæderne samme rettigheder på strandene under ærkebispens jurisdiktion, som de opnåede hos Valdemar Atterdag i riget i øvrigt. Udkast til fredsftalen og dette privilegium findes på samme ark papir, begge dateret i september 1365, så de har tilsyneladende været forhandlet samtidigt.¹⁵⁹ Medens fredsftalen af den 22. november 1365 ret nøje følger udkastet,¹⁶⁰ så afviger Niels' privilegium på væsentlige punkter herfra. Således er udkastets vage formulering 'strandbredden ----- inden for alle områder af vort herredømme eller bispedømme ----' skærpet til '----- strandbredder, på dansk kaldet forstrande, som hører under vor biskoppelige domsmyndighed og de facto tilhører os inden for alle grænser og områder i vort stift Lund'. Ærkebispesædet havde fra gammel tid en særstilling, jf. de tidligere omtalte privilegier til byen Århus, og Niels havde åbenbart til hensigt at understrege sine rettigheder i Skåne. Udkastets gyldighedstermin, 'at gælde til evig tid', ændrede Niels til 'skal vare i vor tid', en formulering som, foruden at være mere realistisk, gav en betydelig bedre udgangsposition under senere forhandlinger om fornyelse.

Om Guidos forordning hører vi i den her behandlede periode ikke mere, skønt den jo i teorien skulle overflødigdgøre privilegiebreve som de her foreliggende. Og, måske nok så mærkeligt, ikke én gang påberåbes den af lybækkerne, der var så ivrige for at få den indført.

153. DD 2:10, 243.

154. DD 2:12, 20.

155. DD 2:12, 36.

156. DD 2:12, 38, 39, 86, 96, 99.

157. DD 3:6, 30.

158. DD 3:7, 359.

159. DD 3:7, 286, 312.

160. DD 3:7, 328.

Konklusion

Strandretten synes, så langt tilbage vi kan føre begrebet, at have været et kongeligt prærogativ. Men lovgivningen, sikkert belagt ved de overleverede landskabslove fra omkring 1200, begrænsede kongens ret med hensyn til danske borgers gods, som disse

selv måtte beholde i det omfang de var i stand til at bjærge det ved forlis. Ligeledes skulle gods, der havde tilhørt danske borgere, der under forliset satte livet til, udleveres til arvingerne, når disse kunne legitimere deres ret og i øvrigt betalte de med bjærgningen forbundne omkostninger.

Det fremgår klart både af landskabslovene og den senere rigsgivning, at kongens lokale ombudsmænd, der åbenbart havde krav på en vis andel af, hvad der blev bjærget for kronen, ikke på nogen måde havde interesse i eller pligt til at hjælpe skibbrudne. Adskillige gange foreholdes det dem i lovgivningen, at de ikke må hindre de skibbrudne i at bjærge, endsige begå overgreb mod dem.

Først med udstedelsen af særlige privilegier til udlændinge får sådanne efterhånden, by for by, ret til på samme vilkår som danske at bjærge deres gods ved forlis, dog uden at udlændinges arvinger får rettigheder. Det fremhæves tværtimod i adskillige privilegiebreve, at det er en forudsætning, at de skibbrudne er levende til stede.

En række klager fra således privilegerede udenlandske byer gør det dog klart, at det i praksis ofte har været mere end vanskeligt for dem at få respekteret deres rettigheder, når de forliste på danske eller danskbeherskede kyster.

Kirken kom tidligt til at spille en rolle i spørgsmålet om strandret. Dens holdning var dog igennem hele perioden ret skismatisk, da den på den ene side fik eller tiltog sig strandretten i store dele af riget, især i Skåne og Nørrejylland, og på den anden side følte sig kaldet til – eller måske ikke kunne undslå sig for – at forkynde kristen næstekærlighed og barmhjertighed. Dette sidste skete i en række forordninger, der fordømte overgreb mod skibbrudne og deres gods. Forordninger, der ihvertfald for nogles vedkommende kan vises at være lybske bestillingarbejder.

Kirken kom dermed til at virke som murbrækker i Lybæks fremstød mod den forhadte strandret. Således med bisp Kristian Ribes privilegium til Lybæk fra 1298, hvori udlændinge første gang her i landet fik brev på, at også deres arvinger kunne gøre krav på forlist gods, et privilegium, der i begyndelsen af 1299 blev gentaget af Jens Grand.

I 1226 gav Valdemar d. 3. Lybæk privilegier, der stillede byens borgere bedre end danske borgere i selve forlissituationen, idet de nu fik ret til forlist gods, uanset hvordan det var bjærget. Arvingernes stilling er dog stadig usikker.

Ved fredsslutningen i 1365 skete der et afgørende brud med hidtidig praksis. I fredsslutningsaftalen, som Valdemar Atterdag indgik med 'den tyske hanse', gav han disse 'havstranden evigt fri i alle vore riger og lande', ligesom stæderne fik brev på, at hvis deres borgere var omkommet under forliset, så skulle bjærget

gods tages i regnskab, oplægges i den nærmeste kirke og udleveres til arvingerne.

Og dermed havde Hansestæderne i teorien opnået alt, hvad der vel i denne sag kunne opnås. Det er dog vigtigt endnu engang at understrege, at der kunne være langt mellem teori og praksis i dette anliggende. Strandretten forblev gennem mange år, ihvertfald frem til Christian d. 2.s vragforordning af den 26. maj 1521, et problem, som fortsat indtog en fremtrædende plads i tidens privilegier og breve.

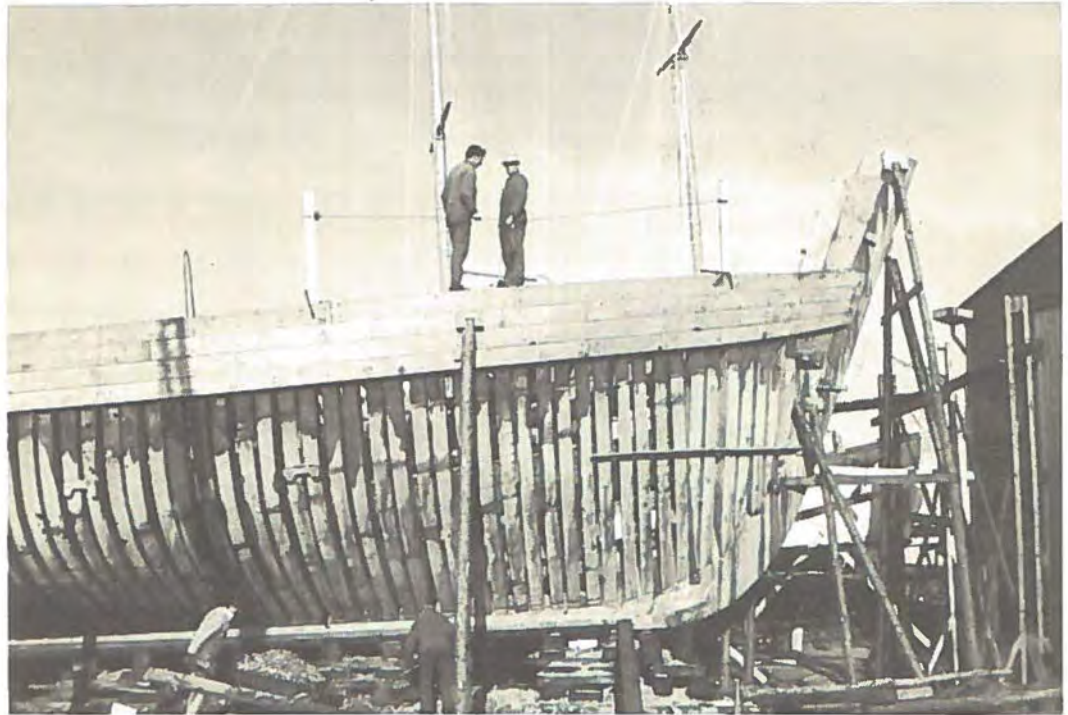
Kilder og litteratur

- Arup, E.: Danmarks Historie I-III. Kbh. 1925.
- Beckstaedt, A.: Die Bemühungen Lübecks als Vorort der Hanse um Aufhebung des Strandrechts in den Ostseegebieten bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts. Strassburg i.E. 1909.
- Den danske Rigslovgivning indtil 1400. Udg. E. Kroman. Kbh. 1971. (Det Danske Sprog- og Litteraturselskab).
- DD: Diplomatarium Danicum 1.-3. række. Udg. Det Danske Sprog- og Litteraturselskab. Kbh. 1938.
- DGL: Danmarks gamle Landskabslove I-III. Udg. E. Kroman og S. Juul. Kbh. 1945.
- Dollinger, P.: Die Hanse. Stuttgart 1966 (Orig.: La Hanse (XII^e-XVII^e siècles). Paris 1964).
- Heinrici Chronicon Livoniae. Udg. A. Bauer. Darmstadt 1959. (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters XXIV).
- Heinsius, P.: Das Schiff der hansischen Frühzeit. Weimar 1956. (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, neue Folge, Bd. XII).
- HUB: Hansisches urkundenbuch I-XI. Halle o.a. 1876-1939.
- Jørgensen, P.J.: Dansk Retshistorie. Kbh. 1940.
- LUB: Urkundenbuch der Stadt Lübeck. Lübeck 1843-. (Verein für Lübeckische Geschichte).
- Matthiessen, H.: Middelalderlige Byer. Kbh. 1927.
- Mohlin, A.: Kristoffer II af Danmark I. Lund 1960.
- Niitemaa, V.: Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter. Helsinki 1955. (Annales Academiæ Scientiarum Fennicæ, B.94).
- Riis, Th.: Les institutions politiques centrales du Danemark 1100-1332. Odense 1977.
- Skyum-Nielsen, N.: Kirkekampen i Danmark 1241-1290. Kbh. 1963.
- Techen, F.: Das Strandrecht an der Mecklenburgischen Küste. (Hansische Geschichtsblätter 1906, Heft 2).
- Vogel, W.: Geschichte der deutsche Seeschifffahrt I. Berlin 1915.



Kolen er lagt og agterstavnen er rejst.

Fire barkholtrange er påsat.



Børge Lind

KGH's lastmotorskib *Anders Olsen* · OXGZ

*Bygning og levering i Grønland af Holbæk Skibs- og Bådebyggeris
nybygning nr. 342*

I efteråret 1974 meddelte Den kongelige grønlandske handel (KGH), at man ønskede tilbud på et ca. 180 tons distriktsfartøj af træ til sejladsen i Julianehåbdistriktet.

Ved licitationen, der fandt sted i Ålborg den 1. oktober 1974, var der indkommet tilbud fra to værfter og tilbuddet fra Holbæk Skibs- og Bådebyggeri blev antaget. Prisen var ca. 4,5 millioner.

Den 8. november blev kontrakten underskrevet i Holbæk og inden nytår var kølen lagt.

Tegningerne til skibet var lige som til flere andre af KGH's skibe tegnet af skibsingeniør Jørgen Juel, som sidst i 1950'erne havde lært skibstømrerfaget i Holbæk.

Bygningen

I foråret 1975 blev spanterne rejst, skibet blev opplanket og dækket lagt i løbet af året. Den 20. december blev sidste planke – »skroget blev lukket«. Ifølge gammel tradition skulle dette ske med lidt festivitas, hvorunder de sidste spiger skulle slås i.

Det blev den ene af værftets ejere Erling Nielsen og undertegnede, der skulle slå spigerne i. Vi klædte os ud til lejligheden, med silkehat osv., spigerne var pyntet med silkebånd og ydermere tror jeg, at banen på hamrene var smurt ind i fedt! Det skulle jo gerne give anledning til lidt morskab. På nogle værfter har man den tradition, at det koster en omgang øl for hvert slag, indtil spigeret er i.

Nå, spigerne kom i og alle fik en omgang øl og dertil en betalt fridag før juleferien.

Skibet er af hensyn til dets fartområde meget svært bygget. Kølen er 13" x 14" bøg, Stævnene 13" x 20" eg, kølsvinet 13" x 12" eg og spanterne er dobbelte 7" x 9" eg. Klædningen er 4" (100 mm) eg og garneringen (inderklædningen) er 2" lærk. Ialt er der medgået ca. 2 1/2 tons galvaniserede spiger.

Efter opplankningen blev nybygningen forboltet med ialt ca. 3 tons galvaniserede bolte (19 og 22 mm) og efter at skroget var slettet af, blev det kalfatret med 4 værk, kølnåd og nåd i for- og agterstævn blev klamajet.

Derefter blev skroget isforstærket med ishudsplader fra køl til skandæk. I boven med 10 mm plader og med aftagende tykkelser agterover. Hertil medgik ialt 13 tons stålplader. Stævnene blev forstærket med svære stævnsko og under hele kølens længde blev fastboltet et svært U-jern med 1" bolte gennem køl, bundstokke og kølsvin.

Foran skruen blev påsat isfinner og på agterstævnen over roret en iskniv af 30 mm plade, alt fastsat med gennemgående bolte.

Den 2. april 1976 var nybygning nr. 342 klar til at blive søsat. Søsætningen eller stabelafløbningen af en nybygning har altid været en begivenhed, der har vakt opmærksomhed hos i første række bygherren, værftet og på havnen samt hos andre interesserede. Nybygningen var forsynet med flag og signalflag »over top«, platformen ved forstævnen til gudmoderen og gæster var pyntet med flag og champagneflasken pyntet med blomster og silkebånd var klar. Navnepladen var tildækket med sejldug og heri var fastgjort en line hvormed navnet blev afdækket efter dåben.

Julie Jensen fra Julianehåb – i grønlandsk nationaldragt – gav skibet navnet *Anders Olsen* og under hurraråb kom skibet smukt i søen, hvorefter det blev slæbt i havn ved monteringskajen.

Anders Olsen, som skibet er navngivet efter, var født på Loftøen i 1718 og i 1740 kom han til Godthåb. 1755 blev han bestyrer i Sukkertoppen, i 1765 hvalfangstleder i Holsteinsborg og i 1774 blev han pålagt at undersøge mulighederne for anlæggelse af en handelsplads længere mod syd. Den nye koloni Julianehåb var en realitet den 7. april 1775 og efter fem år tog Anders Olsen sin afsked som bestyrer i Julianehåb.

Efter søsætningen fulgte så den traditionelle frokost, hvor gudmoderen Julie Jensen fik overrakt et minde om dagen. Det var forøvrigt første gang, at Julie og hendes mand Enok var i Syd-danmark. Værftet sørgede for at hun blev fotograferet og for at billedet senere blev ophængt i agtersalonen.

Det var oprindeligt KGH's ønske, at nybygningen skulle have navnet *Nordlyset*, et navn med tradition indenfor grønlandsfarten. Et af de skibe, der har haft dette navn, var barkskibet *Nordlyset* på 265 brt., bygget i Helsingør 1852. Det sejlede 74 år i Grønlandsfarten, udførte ialt 111 rejser og blev ophugget i 1931.

Et andet skib med dette navn blev bygget i 1934 på Lilleø værft i Korsør af skibsbygmester Anton M. Nielsen, der i 1938 flyttede til Holbæk, hvor han grundlagde Holbæk Skibs- og Bådebyggeri. Det var galeasen *Nordlyset* på 59 brt., der sejlede på Grønlands kyst indtil først i 70'erne og idag ejes den af partederiet S.D. Davidsen i Jakobshavn under navnet *Arssarnerit*.

Der var imidlertid et stenfiskerfartøj hjemmehørende i Sjællands Odde og bygget i Rødvig 1894, der havde navnet *Nordlyset* og dette skibs ejer var ikke indstillet på at afgive navnet. Dette



*De sidste spigere slås i
– »skroget lukkes« – af
Børge Lind og Erling Nielsen.*

skib blev iøvrigt i 1978 solgt til Kalundborg Kommune, ombygget til lejrskoleskib, rigget som skonnert og i 1983 solgt til Tyskland.

Inden søsætningen af nybygningen var rorbrønd og ror, iskniv og isfinner, skruetøjet samt jordplade for de elektriske installationer blevet monteret. Nu skulle hovedmotoren sættes ombord og hjælpemotorer, tanke, hydraulik m.v. installeres. Overbygningen agter med saloner og styrehus, hvalbakken forude, alt af aluminium, skulle påbygges. Apterungen til saloner, kamre m.v. var i forvejen lavet klar på snedkerværkstedet og skulle nu monteres. Ombord skulle også master og rig med lossegrejer og spil, samt ankerspil og capstan. De elektriske installationer med alle instrumenter, radio og radiopejler, radar, ekkolod, el-log, ventilation, varme- og køleanlæg, brandslukning og lænsning blev monteret.

Alt gik som planlagt og den 9. juli var skibet færdigt og alt grej ombord. Prøveture med alle prøver var afholdt og godkendt af Statens Skibstilsyn. Vi følte det som lidt af en triumf for værftet, idet der i kontrakten af 8. november 1974 var aftalt levering den 15. juli 1976.

Afleveringen

Skibet skulle afleveres til KGH i Grønlandshavnen i Aalborg og den 10. juli var alt klaret. Der var sørget for proviant til sejladsen, forløren skildpadde med hvad dertil hører, brød og pålæg samt diverse drikkevarer. Vi var ialt 19 mennesker med på turen, så der skulle noget til.

Afsejlingen blev fastsat til søndag 11. juli kl. 15 og da det skønne sommervejr havde lokket mange af byens borgere på havnen blev det en festlig afsejling, da vi præcis kl. 15 lod fortøjningerne gå og stak til søs. Havnefogden i Holbæk Aa. Hyrup førte skibet til Aalborg.

Op gennem Isefjorden foretog teknikkerne retning af kompasser og radiopejler hvorefter de blev sat i land i Hundested. Vi andre havde skøn aften- og natsejlads op gennem Kattegat.

Kl. 5 var vi ved Hals Barre og gik ind i Limfjorden. Vi gjorde klar til at spule dæk, men da der skulle komme vand på spuleslangen, kom det i stedet op gennem skorstenen! Der var sprunget en manifold på hovedmotoren, som straks blev stoppet og vi gik til ankers uden for sejlrenden.

Der blev telefoneret til KGH og vi fik rekvireret en bugserbåd. Da ankeret skulle lattes blev der rigget taljer til og ankeret taget op med håndkraft; vi havde jo ingen kraft til det hydrauliske ankerspil. Kl. 11.30 fortøjede vi i Grønlandshavnen i Aalborg.

Der blev straks rekvireret en ny manifold med fly fra Norge og den lå på kajen samme aften og da motorfabrikens montører var ombord fik de hurtigt motoren klar igen.

Nu fik vi travlt med at få skibet gjort klar til opsejlingen, tankene blev fyldt op og vi fik ekstra brændselsolie i 20 tromler på dækket, vi fik mere grej ombord og gjorde rent til prøveturen om torsdagen.

Fredag morgen gik KGH's folk i gang med at laste skibet med ialt 93 paller dåseøl, på hver palle var der 60 kartoner à 24 dåser. Det blev til 133.920 dåser. (De kostede på det tidspunkt kr. 3,65 i Julianehåb, der var altså for ca. 1/2 million kroner.) Dertil kom containere med post, den sidste proviant samt toldvarer og afgangen blev fastsat til kl. 16.

Kl. 16.15 tog vi afsked med vore venner ved KGH og stod ud af havnen »bound for Julianehåb«.

Opsejlingen

Ombord var vi: skipperen Jørgen, der til daglig var overstyrmand i KGH's atlantskibe, Frederik fra Julianehåb, som skulle føre skibet, når det kom i fart på kysten, maskinpasseren Enok, Gamle Ras, der havde sejlet i KGH's skibe i en menneskealder og forhyret som matroser Lasse Lund og Børge Lind. Grunden, til at sidstnævnte kom med, var, at da vi i Holbæk i 1972 afleverede



Anders Olsen færdig ved kaj
i Holbæk.

Ejnar Mikkelsen på 185 brt., blev værkføreren på værftet Lasse Lund forhyret til opsejlingen til Angmagssalik. Da *Ejnar Mikkelsen* gik fra Holbæk, sejlede min kone og jeg med til Oslo, hvor skibet fik 125 tons salt i lasten. Derefter blev lodsens og vi sat i land i Horten. Da vi på værftet i 1974 skrev kontrakt om bygningen af nr. 342, blev Lund og jeg enige om, at vi måtte se at komme med på hele opsejlingen i 1976.

Da vi var kommet ud af Limfjorden fik vi en god »afsejlingsmiddag« og så gik det nordover. Da vi lørdag formiddag var kommet op under Norge, havde maskinpasseren Enok lidt besvær med en læsepumpe og det blev besluttet at gå til Kristianssand, hvortil vi med lodshjælp ankom kl. 11.30. Pumpen blev klaret og vi benyttede lejligheden medens vi lå ved kaj til at spise frokost og kl. 13.30 stak vi atter til søs.

Efter at vi havde passeret Lista sættes kursen mod Fair Isle for at gå mellem Orkney- og Shetlandsøerne, men på grund af vejret måtte kursen ændres, så vi gik norden om Shetlandsøerne.

Mandag formiddag havde vi landkending af North Unst, der er nordspidsen af Shetlandsøerne og vi kunne nu sætte kurs mod Færøerne, som vi sigtede tirsdag formiddag og kl. 14 var vi for-tøjet i Thorshavn. Her fyldte vi tanke med olie og vand, fik yderligere 10 tromler med brændselsolie på dækket og Lund og jeg

benyttede lejligheden til at se lidt på byen og havnen og til at telefonere hjem m.v. Kl. 21 afgang vi fra Thorshavn.

Det næste par dage gik det så over Atlanten mod Island, som vi fik landkending af torsdag ved 22-tiden. Fredag kl. 5 sigtede vi Vestmannaeyar og satte kurs mod Heimæi, hvor vi var i havn og fortøjet kl. 7.

Efter formalia var klaret med havnemester, tolder og politi, kørte havnemesteren Johan os en tur hele øen rundt i sin pick-up. Det blev en meget interessant tur, hvor vi så følgerne af vulkanudbruddet i januar 1973, hvorunder hele befolkningen i hast blev evakueret. Den udstrømmende lava og aske begravede store dele af byen og nu kørte vi ad nye veje, hvorunder der lå ca. 180 huse begravet. Den udstrømmende lava havde gjort øen 2,5 kvadratkilometer større og på dette areal var der anlagt veje, hvor det var som at køre i et månelandskab.

Under udbruddet var der fare for, at indsejlingen til havnen ville blive lukket af lavamasserne, men det blev afværget ved en stor indsats af pumper, der spulede søvand på lavaen for at afkøle den. Jorden var stadig så varm, at hvis man blot gravede 10 cm ned, kunne man ikke holde hånden der.

Varmeforsyningen til hele byen, sygehuset og en nybygget svømmehal klarer man ved boringer. 4 meter nede er vandet 80° celsius og 16 meter nede er dampen 600° varm.

Kl. 16 gik vi fra Heymæi og satte kursen mod Grønland.

Vi havde nu 4-5 dage uden landkending, men det gik støt opover med varierende vind og sø og farten viste ifølge el-loggen mellem 3 og 9 knob. Det kunne være en våd omgang, når man fra tromlerne på dækket skulle pumpe olie over i brændstoff-tankene.

På fjerdedagen ved 6-tiden mødte vi den første stori, men endnu var det kun spredte store isskoser. Det var en noget mere behagelig sejlads med nogen dønning, men ingen søgang. Der var nogen tåge om formiddagen og ved middagstid lå isen så tæt, at vi faktisk lå næsten stille. Vi fik os dog listet fremover og om aftenen fik vi første landkending af Grønland elleve dage efter afsejlingen fra Aalborg.

Ved 21-tiden fik vi fyret ved Prins Christianssund i sigte og næste morgen ved 3-tiden gik vi ind i sundet. De 8 timers sejlads gennem sundet var en meget betagende oplevelse. Sundet er på de smalleste steder kun få hundrede meter bredt og fjeldene på siderne er fra 1000 til 1700 meter høje. Der var megen vind og en del strømhvirvler og isskoser, som vi måtte liste os igennem, men vi var vel ude af sundet ved 11-tiden og nu gik det forbi Frederiksdal mod Julianehåb.

Der var stadig en del is, men vi var optimistiske og talte om, at vi kunne være i Julianehåb hen på aftenen eller måske ved midnat.



Mødet med storisen.

Men nej – der var stadig megen is, hvoraf en del var store isbjerge! Om eftermiddagen mødte vi *Taterak*, passagerskibet på 146 brt. som vi byggede i 1964 og det kæmpede også for at komme igennem.

Ved 18-tiden gik vi helt fast i isen og en time senere, ved Kap Egede, blev det besluttet at gå tilbage til Nanortalik for natten. Vi var i havn kl. 22 og loggen viste ca. 2000 sømil fra Holbæk.

Skipperen Jørgen, der havde ført skibet over Atlanten, gik i land her for at tage en helikopter til Narssarssuak for derfra at flyve hjem til Aalborg og den grønlandske skipper Frederik overtog nu skibet.

Om torsdagen var Lund og jeg i land i Nanortalik for at se på byen m.v. og vi var på telestationen for at sende telegram hjem til værftet, at vi var vel ankommet til Grønland.

Hen på eftermiddagen kom Frederik og meddelte os, at han fra KGH havde fået besked, at vi kl. 16 skulle afgå til Tassiussaq, et lille udsted ved Tasermiutfjorden. Der havde man 15 tons tørfisk, der skulle til fabrikken i Nanortalik og de havde ikke mere plads på deres tørrestativer. Vi fik en del varer med fra KGH samt en postsæk og således blev vi »kongelig postførende«.

Ved 20-tiden var vi fremme i øsende regnvejr. Der bor ca. 130 mennesker i Tassiussaq og alle, store og små, kom ombord for at se »deres nye skib«.

Langt om længe gik mændene igang med at få varer og kurve til tørfisken i land, så vi kunne blive lastet og ved 22-tiden kunne vi afgå tilbage mod Nanortalik.

Da vi skulle i havn, var denne så fyldt med is, at vi efter forgæves forsøg på at komme til kaj, ved midnatstid måtte gå udenfor havnen, hvor vi gik til ankers i læ af nogle øer, godt gennemblødte og trætte.

Næste morgen lettede vi anker og gik i havn, men det var stadig vanskeligt at komme til kaj, for at få losset. Ved 10-tiden kom vi dog så nogenlunde til kaj og fik losset, hvorefter vi fik lidt gods og 4 passagerer med til Julianehåb, vores endelige bestemmelsessted.

Det gik godt fremad, men kun til hen på eftermiddagen, hvor isen blev stadig værre at komme igennem, således at vi ved 18-tiden måtte ligge fast et par timer uden at kunne komme hverken frem eller tilbage. Atter så vi *Taterak*, der også havde vanskeligheder med at komme igennem isen, men ind imellem lettede det og næste morgen kl. 6 var vi fortøjet i Julianehåb. Turen fra Nanortalik havde taget 20 timer, med frit vand ville den have taget knapt 8 timer.

Rejsen var nu endt og *Anders Olsen* var kommet til sit bestemmelsessted, hvor den i forhåbentlig mange år vil få en travl tid med at betjene byer og udsteder i distriktet. Fra Aalborg tog turen ialt 23 døgn og vi var let i knapt 300 timer, så det skulle give en gennemsnitsfart på ca. 7 knob.

Straks efter ankomsten gik man igang med at få skibet udlosset, da der tilsyneladende var mangel på øl i byen og vi gik i land for at telegrafere hjem og se på by og omegn. Om aftenen var vi inviteret til middag hos skipper Frederik.

Da næste dag var søndag kom der mange besøgende ombord for at se skibet og der kom gang i kaffeserveringen, men Ras, Lund og jeg måtte igang med at gøre rent og få klaret op overalt, da der om mandagen skulle være en mere officiel præsentation af det nye distriksfartøj.

Til præsentationen kom KGH's handelschef, Julianehåbs borgmester, skibets gudmoder Julie Jensen, værftslederen, Frederiks forældre og mange flere. Frederiks far var i festdragt med fortjenstmedaillen på anorakken og han overrakte sin søn et billede af dæksbåden *Anders Olsen*, som han for år tilbage havde ført for KGH. Der blev skænket vin og spist småkager og der blev udvekslet taler og udtalt mange gode ønsker for skibet.

Senere på dagen fik vi besked at der var helikopterlejlighed til Narssarsuaq airport. Her fik vi på grund af vejret et par dage på hotellet, før vi med mellemlandning i Keflavik i Island fløj hjem til Kastrup. En stor oplevelse rigere!

Lidt om livet ombord

Man kunne tro, at tiden ville føles lang ombord og at det ville blive lidt ensformigt, men der kom snart en god rytme i de daglige gøremål.

På turen fra Aalborg til Heymaei tog skipper Jørgen, Frederik og Ras hver 4 timers vagt, Lund og jeg afløste lejlighedsvis ved roret. Fra Heymaei havde Jørgen, Lund og jeg vagten fra 6-12 og Frederik og Ras fra 12-6. Ellers tog vi os af hvad der kunne være på dækket osv. samt sørgede for det kulinariske. Det var en selvfølge, at der altid var fyldte termokander med kaffe på broen.

Morgenmaden i messen bød på alt hvad man kunne ønske, blødkogte æg, flere slags sild og meget mere. Med en let omskrivning af ordene hos Engströms præst sagde vi: »Brännvin finns inte ombord, men någongång tar' vi os en genever«.

For Ras var det største problem hver morgen, hvad vi ville finde på som varm ret til frokosten, og ved frokosten var det, hvad middagen ville bestå af og så fremdeles! Nå, der var ingen fare, skibet var godt udprovianteret, der kunne endda vanke vin til middagen. Der blev bagt franskbrød, stegt flæske- og oksestege, »hønsehvalpe« og meget mere.

Om formiddagen mødtes vi på broen og holdt en lille andagt, hvor vi fik en Gammel Dansk og en øl, ved særlige lejligheder tog vi een mere. Vi fejrede blandt andet skipperens bryllupsdag, arveprinsessens fødselsdag osv., og vi fandt, men for sent, ud af at hendes fødselsdag var i marts måned. Vi mindedes også den navnkundige Claus Sørensen fra Esbjerg, hvis død vi hørte om i Grønlands radio.

Efter frokost kunne opvasken være en besværlig og langvarig affære. Kabysbordet var anbragt tværskibs, så når skibet rullede, var det meget begrænsede mængder vand, der blev i vasken. Så det var een tallerken ad gangen, tørre af, åbne skabet, sætte på plads i stativet, lukke skabet og så den næste. Til tider var det heller ikke nemt at holde service og mad på bordet. Det skete, at det hele endte i skødet på den, der sad for bordenden. Våde lagener på bordet hjalp dog meget.

Sidst på eftermiddagen, når vi var gået igang med at forberede middagsmaden, plejede Jørgen at komme ned til os i kabyssen, hvor han så blandede en *Before* »af angenäm styrka och smak« som Evert Taube synger. Vi sludrede og hyggede os indtil middagsmaden var klar.

Uden på forhånd at kende noget til forholdene ved sejlads til Grønland, så tror jeg, at vi var heldige med vejr og vind på turen. Vinden var for det meste jævn til frisk, så skibet var i stadig og til tider stor bevægelse, men det vænnede vi os dog hurtigt til.

Selvom vi til søs kun mødte et enkelt skib, var der altid noget at se på. En nat i Nordsøen sejlede vi igennem oliefelterne, der

var afmærket med store orangerfarvede bøjler. Ellers var der de forskellige søfugle, flere mågearter, suler osv., der fulgte os i kortere eller længere tid. Da vi ved østkysten var kommet ind i storisen, så jeg en nat flere Klapmydser på isflagerne.

Vi fulgte også med interesse den elektriske log, der med digital-tal viste den øjeblikkelige sejlede fart. Den var forøvrigt det eneste, der svigtede i nogle få timer. I stedet blev Excelsior slæbeloggen omgående sat.

Ellers virkede alt ombord som det skulle på hele turen. Dertil havde vi det bedste forhold mellem fører og mandskab, så alt fungerede og var medvirkende til en helt igennem god, og for mig uforglemmelig tur.

Skibets dimensioner er:

Længde overalt: 31 meter

Bredde på spant: 7,5 meter

Dybde: 3,4 meter

Bruttotonnagen: 187

Nettonnagen: 98

Lastrummet: ca. 160 m³

Der er tanke for 8000 liter brændstof og
tanke for 3000 liter ferskvand.

Hovedmotoren er en 4-cyl. DAN-NORMO semi-diesel på 280 HK.

Under bakken forude er der isoleret kølerum med kompressorrum. Under dæk 3 lukafer for ialt 5 mands besætning. I overbygningen agter er der førerkaht agten for styrehus, på hoveddækket toilet- og baderum, embedsmandskammer med 2 køjer, kabys og messe samt agtersalon for passagerer. Under dæk 2 stk. 3-mands passagerkammer.

Denne beretning er skrevet af Børge Lind, som fra 1962 til 1982 var ansat på Holbæk Skibs- og Bådebyggeri, der i disse 20 år var et af de få værfter i Danmark, der til stadighed byggede træskibe på over 100 tons. Det var da også her i 1975/76, at det antagelig sidste lastskib af træ, blev bygget i Danmark, KGH's lastmotor-skib *Anders Olsen* på 187 BRT.

Beretningen er baseret på byggesagens akter, på optegnelser under bygning og aflevering og på dagbog ført under sejladsen til Grønland.

København-Kristiania

Fra Sejlpaket til Konferenceskib

Ingen ringere end H.C. Andersen har i sit eventyr »Elverhøi« givet et mageløst nøjagtigt signalement af de trafikale forbindelser mellem Norge og Danmark.¹

Situationen i eventyret er, at højen står på gloende pæle, alt er klart til fest, man mangler blot Troldgubben fra Dovre og hans uvorne og kæphøje sønner. Elverkongen bliver af en af de utålmodige – og giftefærdige – døtre spurgt om, hvornår de norske gæster kan ventes, og Elverkongens svar lyder som følger:

»Det kommer an på Vind og Veir! De reise oeconomisk! De komme herved med Skibslæilighed. Jeg ville, at de skulde gaae over Sverrige, men den Gamle helder endnu ikke til den Side! Han følger ikke med Tiderne, og det kan jeg ikke lide!«

Som sædvanligt er Andersen dobbeltbundet, så det er en fryd. At Dovregubben ikke ville tage over Sverige, fordi han ikke hældede til den side, er et lille aktuelt hip til nordmændene, som den skandinavistisk sindede Andersen ikke fandt skandinavistiske nok. Eventyret er fra 1845, og sammenligner man med H.C. Andersens erindringer, er der ikke tvivl om, hvad det ideologiske budskab går ud på. Nordmændene bliver i eventyret »Elverhøi« anbefalet at gå lidt mere ind for de dengang fremherskende strømninger, hvad de – i parentes bemærket – vel ikke var så tilbøjelige til, eftersom de allerede havde rigeligt op at gøre på denne front i kraft af unionen med Sverige.²

Men nu er det ikke H.C. Andersens politiske sympatier, der i denne sammenhæng har interesse, men derimod det *transport-økonomiske* indhold af Elverkongens udsagn. Nordmændene kom med skibslæilighed, selvom de kunne være taget over Sverige. Men de *sparede* ved at tage søvejen.

Hermed har Andersen uhyre præcist skitseret grundbetingelserne for forbindelserne mellem to nordiske hovedstæder – København og datidens Kristiania. Der var til enhver tid to muligheder. Man kunne enten tage over Helsingør-Helsingborg, videre op gennem Skåne, Halland, Gøteborg, Bohuslen og over Svinesund til Norge. Eller man kunne give sig elementerne i vold og forcere Kattegat og Skagerak med skib.

Eftertiden ved, hvad Dovregubben valgte. Men desværre har han ikke efterladt sig autentiske rejseberetninger, så hvad Dovregubben egentlig sejlede med, kan ikke direkte oplyses – så meget

1. H.C. Andersen: Samlede Eventyr og Historier, Gyldendal, Kbh. 1962, Bd. 1, p. 322-328. Nærværende artikel er bortset fra mindre redaktionelle ændringer identisk med et foredrag holdt ombord på Oslobåden under den 5. danske maritimhistoriske konference afholdt i dagene 16.-18. april 1982.

2. H.C. Andersen: Mit Livs Eventyr, København og Kristiania 1908, p. 226 samt for norgesrejsens vedkommende dagbogen for 1871 – H.C. Andersens dagbøger 1825-1875, udg. af Det danske sprog- og litteraturselskab, I-XII, 1971-77.

desto mere, som den nøjagtige dato for afholdelsen af festen ved Elverhøj ikke er kendt.

Endvidere kan man heller ikke, hvad søvejen til Norge angår, hente yderligere hjælp hos den gode Andersen. Han var nordpå een gang i sit liv – meget sent i øvrigt – og onde tunger påstår, at han i virkeligheden var bange for nordmænd. Og da han *kom* afsted, tog han desværre over Sverige. Men her kan den velkendte H.C. Andersenske glæde ved de skinnebundne dampdrager også have spillet ind.

Eventyrdigteren kan lægges tilside som repræsentant for de landværts rejsende, og man kan kaste sig over, hvad der i øvrigt kan findes frem om forholdene vedrørende trafikken tilsøs mellem de to hovedstæder igennem de sidste par hundrede år. Resultatet skulle fremgå af de følgende tre afsnit.

Under sejl om nødvendigt

I Adresseavisen for den 17. april 1782 kunne man læse følgende:

»Skipper Peder Nielsen agter om nogle Dage at seyle til Christiania; hvem som haver Gods didhen at sende, eller som Passagerer vil medfølge, vilde behage at melde sig ved Skibet, beliggende ved det gamle Qvæsthuus, eller hos Skipperen, boende i store Strandstræde, No. 137.«

Og den næste annonce:

»Skipper Rasmus Eskildsen agter om 6 a 8 Dage at afseyle til Christiania, hvorhen han medtager Fragtgods og Passagerer; Vedkommende behage at melde sig hos Skipperen, som boer i No 5 i Nyhavn paa Soelsiden.«

Samme dag var der i øvrigt også annoncer fra skippere, der agtede sig til Kristiansand og Arendal, til Kristiansund og Trondhjem – og der var fartøjer, der skulle til østersøhavne og til destinationer mod vest – Amsterdam og så videre. Alt dette stod i den københavnske Adresseavis under rubrikken »Skibslejlighed«, og det store antal annoncer uge efter uge illustrerer hele datidens system for søtransport af stykgods og passagerer, som så absolut foregik efter tid og lejlighed. Den første annoncør – Skipper Peder Nielsen – hævdede at ville afsejle »om nogle dage«, men eventuelle passagerer har måttet væbne sig med tålmodighed, idet samme skipper stadig annoncerede lidt ind i maj. Vind, vejr og ikke mindst ønsket om et fuldt lastrum har kunnet trække afsejlingstidspunktet ud. Tanken om præcise afgange har ligget disse skippere såvel som deres passagerer uhyre fjern.

Vrimlen af annoncer for to hundrede år siden kan forekomme forvirrende. Alle disse skippere og deres lejlighedsvis afsejlinger tyder ikke umiddelbart på, at man overhovedet kan tale om

nogen organiseret paketrute mellem dobbeltmonarkiets to hovedstæder – København og Kristiania. Men alligevel.

Studerer man trafikken over hele året 1782, vil man trods alt finde et mønster.³ Ganske vist tegnede mange skippere med fragt og passagerer sig kun for en enkelt tur, men et mindre antal møder man flere gange, således for eksempel den tidligere nævnte Rasmus Eskildsen, der boede på solsiden af Nyhavn. Han havde i 1782 tre ture på Kristiania med galeasen *Haabet* på 38 kommercelæster, mens en anden københavnerskipper tilsvarende var afsted to gange med *Jomfru Sophia*, 24 læster stor. Endelig havde en skipper fra Kristiania tre afgangse fra København, og eftersom hans brig på 22 læster simpelthen hed *Packetten*, siger dette dog lidt om, at man selv opfattede denne trafik som noget veletableret og regelmæssigt forekommende.

Man kan så undre sig over, at disse sejlpaketter ikke kunne nå mere end tre ture på en hel sæson fra april til oktober. Men netop tre ture var i 1700-tallet normen for fartøjer i norgesfart. Og der er grund til at pege på, at Københavns vareudveksling med Norge dengang ikke var særlig betydelig i forhold til provinsens. Fra de danske provinshavne gik korn og fedevare nordpå, hvor man til gengæld hentede trælast og jern. Ingen provinsbo har behøvet tage over København for at komme til norske havne – det kunne langt lettere klares på et lokalt fartøj med en lokal skipper, hvad enten man boede på Sjælland, på Fyn eller i Jylland.

Alene af den grund måtte paketfarten mellem København og Kristiania have et begrænset omfang, hvortil kommer, at man, hvis man skulle fra København til Arendal, Larvik, Bergen eller Trondhjem naturligvis fandt en skipper, der sejlede direkte *derhil*. Der var ingen grund til at tage over Kristiania, hvis man ikke netop skulle til den norske hovedstad.

Et særkende ved disse paketter var også, at der ikke forlyder noget om privilegier, som det f.eks. kendtes fra ruten København-Kiel, ej heller hører man om postbesørgelse. Begge dele skyldtes utvivlsomt alternativet, den landværts rejsemulighed gennem Sverige. Posten gik i alt fald den vej. Ganske spændende kan man i en »Norsk Vejviser for Reisende« udgivet af en dansker i 1774 læse side op og side ned om post- og rejsetakster. Altsammen for ruten over Helsingør-Helsingborg og videre op gennem Sverige med hest og vogn. Men der stod ikke eet eneste ord om sejlpaketterne.⁴

Dette kan kun have een forklaring, nemlig, at nok var det i stigende grad ved at blive fashionabelt at rejse til Norge, men det var absolut ikke fashionabelt at bruge søvejen. I slutningen af 1700-tallet var Norge ved at blive opdaget som turistland af datidens globetrottere, der næsten alle hørte til de højere sociale

3. RA, Søetaten XVII, Journal over udgående skippere fra København 1782. Fartøjerne endvidere identificeret i Søetaten, Admiraltetet, Ind. Sager, 1784, ADM 716/809 og Komm. koll., 1735-97, pk. nr. 911, Fort. over de fra København farende Koffardiskibe, 1779.
4. Norsk Veyviser for Reysende, Kbh. 1774 (udg. Agent Holck).

lag. Disse velsituerede rejsende havde endda for vane bagefter at skrive om veloverståede strabadser. Men man bliver skuffet, hvis man læser »Reise nach Norwegen« fra 1779 eller »Travels into Norway, Denmark etc.« fra 1792. De sejlede ikke. En tredje skribent fra denne tid – en tysker – meddelte ganske vist, at rejsen til søs gik hurtigere og var mindre kostbar, men også han foretrak de 42 mil landevej mellem Helsingborg og Frederikshald – og på vejen måtte man i øvrigt ikke undlade at bese Gøteborg.³ Man tør gætte på, at visse skræmmende aspekter ved transporten over Kattegat og Skagerak også gjorde sig gældende; i modsætning hertil fremhævedes stærkt de gode veje i Sverige.

Sejlpaketterne har derfor som passagerer medbragt de mere ydmyge rejsende – samt dovregubber – som *skulle* afsted så billigt som muligt. Og det var personer, der ikke i deres vildeste fantasi kunne forestille sig at skrive om det bagefter. Og dog. Studenter og yngre fattige akademikere kom let i den kategori, der nødvendigvis *måtte* under sejl.

Dette var eksempelvis tilfældet for en vis Jacob Baden – candidatus juris – som sejlede over Kattegat i 1799 og bagefter meddelte sine indtryk.⁶ Han bekendte forud, at hans forhold til Neptunus ikke var det bedste, men kunne dog hævde, at hans sørejse gik lykkelig og kun varede kort, thi som det hed i sangen:

»Vi sejled i Dage, vi sejled i tre
med alt vort hyrede Følge.
Den fjerde Morgen vi Norrig mon see.
Jeg vil det ikke fordølge.«

Således gik det også os, skrev Jacob Baden. »Vel havde vi som ubefarne Sømænd havt adskillige Boier, der af Førstningen kostede os en lille Hjertepikken, førend vi bleve alt mere og mere fortrolige med Skibets Styrke og saae, hvad det var i Stand til at udstaae, men det var efter vore ferne Søfolks Beretning ingen Ting. Jeg vil derfor ogsaa forbigaae det hele som noget almindeligt.« Mere får man ikke at vide hos Jacob Baden, som åbenbart ikke følte trang til at gå i enkeltheder, bortset fra naturindtryk – da Norges fjelde den fjerde morgen sig hævdede alt mere og mere op over havet, og så videre, og så videre.

For at få en bredere, men også nok så usædvanlig rejse-skildring fra en sejltur over Kattegat og Skagerak skal man helt frem til 1827, da en Henrik Krøyer den 14. marts sejlede fra København.⁷ Ganske vist var det Larvik, han havde fået skibslejlighed til, men skildringen kunne lige så vel gælde en Kristianipaket. Om Krøyers baggrund skal blot siges, at han af økonomiske grunde havde et særdeles stærkt behov for at tiltræde en stilling ved latinskolen i Stavanger.

Marts 1827 var en kold affære. Hele dækket forvandlede snart til en glidebane og Henrik Krøyer havde i kahytten svært ved at holde varmen, da man manglede brænde, og der kun sjældent og sparsomt blev fyret i kakkelovnen. Han krøb naturligvis til køjs, hvor han lå og hørte, hvordan stormen tiltog:

»Som følge heraf begyndte endeel Fajancetallerkener fra Livorno et Anfald paa et Fad af kjøbenhavnsk Porcelæn. Flere af dem opofrede sig forgæves, men endelig lykkedes det dem dog at faae Fadet knust, hvorpaa de rasede indbyrdes mod hverandre, indtil alle vare ødte. Neppe var dette Optrin forbi, før en tom Steendunk væltede sig ind på sin Nabo, en Flaske med dansk Brændeviin, og i dette Øieblik knækkede Halsen paa den; men nu styrtede den, hvad der angik mig nærmere, ind paa mit lille Forraad af Cognac og Viin, og tilintetgjorde som en usårlig Achilleus den ene Flaske efter den anden uden selv at tage mindste Skade.

Paa Grund af Søsysten bar jeg dette med megen Taalmodighed. Jeg havde intet andet Selskab i Kahytten end Skippers store hvide Puddel, som ogsaa var stærkt angreben af Søsyste og jamrede sig paa det Ynkeligste. Nu faldt Kakkelovnen om i Køien til mig, dog heldigvis uden at tilføje mig nogen Skade. Søen gik bestandig hulere, Skibets Slingringer bleve stærkere, Bølgerne sloge endog over Agterkastellet og sendte Vandstrømme ned i Kahytten gennem den Aabning, Kakkelovnsrøret havde indtaget. Efter den tredie Overskylning var Kahytten allerede rigeligt forsynet med Vand, da Skipperen heldigvis kom ned og raadede Bod paa Ødelæggelsen. Hullet blev tilstoppet, og Isen – thi Vandet var strax frosset paa Kahytsgulvet – blev derefter skuffet bort.«

Såvidt Henrik Krøyer, som dog kom til Larvik og efter ialt en måneds forløb endda også nåede frem til Stavanger. Hans beretning er drastisk, men næppe usandsynlig – især det lille træk med den søsyge skibshund virker meget overbevisende, og han kunne også citere skipper og søfolk for udtalelser om, at dette var noget af det værste, de havde været med til. Men det var ikke nogen typisk rejse.

Først og fremmest var årstiden usædvanlig. Traditionelt sejlede man først fra slutningen af marts/begyndelsen af april, og man havde i den anden ende af sæsonen en ikke ringe respekt for efterårsstorme. Alt i alt var sæsonen i det højeste ni måneder lang, og de forsigtigste rejsende har nok almindeligvis holdt sig til sommermånederne.

Således havde det været i 1700-tallet, men et stykke frem i det følgende århundrede synes det traditionelle mønster at have undergået ændringer. Ser man på paketterne mellem København og Christiania i året 1825, var der sket et og andet siden 1782.

5. Foruden Det kongelige Biblioteks kataloger er konsulteret Mogens Brøndsted: Danske i Norge, Kbh., Oslo 1953. Anbefalingen af Göteborg og rejsen over land ses i Nikolai Bendix Lange: Statistische Briefe über Dänemarck, Norwegen, Schleswig und Holstein, Altona 1793, p. 431-32.

6. Jacob Baden: Breve om Vesterkanten af Norge, Iris og Hebe, okt.-dec. 1799, p. 239 ff.

7. Erindringer af Henrik Krøyers Liv 1821-1838, Kbh. 1870, p. 201 f. Skibene i det følgende, jfr. RA, Søetaten XVII, Skipperjournal 1825.

Der var nu tale om to, begge hjemmehørende i Kristiania og begge med et langt større antal årlige ture. Skonnerten *Speculationen* sejlede med skipper Petersen hele ti gange det år i tiden fra februar til december, og jagten *Apollo* nåede under skipper Trepka seks. Ialt var der således tale om 16 dobbeltture med norske skibe, mens københavnerne på dette tidspunkt helt glimrede ved deres fravær.

Man tør gætte på, at dette forhold afspejler en norsk interesse i *ikke* at gå over Sverige, når man skulle sydpå til København og eventuelt videre til kontinentet. Man »hældede ikke til den side«, og dette gjorde sig også gældende, da dampskibene – og dermed digterne – gjorde deres indtog på Kattegat og Skagerak.

Digterne og dampskibene

Begyndelsen var prosaisk, men spændende. Ganske atypisk var der tale om dampskonnerter anskaffet for den norske stats regning, et ganske usædvanligt forhold, når det gælder de første dampskibe, hvor det ellers overvejende var private, der gik i spidsen.⁸

Den norske stat lagde altså vægt på selv at have hånd i hanke med forbindelsen til kontinentet, som således i en årrække kom til at gå over København. Posten kom nu til at spille en rolle – hidtil havde den, som nævnt, været ført gennem Sverige, under Napoleonskrigene tidvis i kraft af særlige aftaler. Men i 1820 fik man en nyordning, hvorefter den i en kortere årrække kom til at gå med sejlpacket over Frederikshavn, et forhold som også kan fortolkes som en norsk manifestation af uafhængighed overfor Sverige. Imidlertid bestilte man i 1825 dampskibe, og fra april 1827 var den norske statsrute en realitet. Man sejlede mellem København og Frederiksværn – lige syd for Larvik – og efter overenskomst med det danske postvæsen modtoges breve og pakker. Dog af gode grunde kun i dampskibssæsonen, som i disse tidlige år var yderst kortvarig. Den strakte sig kun over sommerhalvåret, april til september.⁹

Nordmændene rådede over to dampskibe, hvis navngivning var udtryk for en passende national balance. Det mindste sattes i fart mellem Kristiania og Kristiansand og bar navnet *Constitutionen* efter Eidsvollforfatningen fra 1814, som var grundlaget for den norske selvstændighed indenfor unionens rammer. Det største kaldtes *Prinds Carl* efter den da nyfødte arving til den svenske såvel som den norske trone, og det var *Prinds Carl*, der blev sat ind i trafikken på København – dog med anløb også af Göteborg. De to skibe korresponderede med hinanden i Frederiksværn, og man fik således ikke alene en lokal norsk kystrute mellem Kri-

8. Den Norske Sjøfarts Historie, II, 3, p. 230 ff.

9. RA, Generalpostdirektionen, Slesvigske, holstenske og lauenburgske Sekretariat, Akten betreffend die norwegischen Dampfschiffe 1816-1847.



Martinus Rørbye: »Skibsbroen paa Horten i Christiania Fiorden« malet efter Rørbyes rejse i Norge sommeren 1832. I baggrunden den norske stats hjuldampskib Prinds Carl, der siden 1827 havde besejlet ruten Kristiania-København. Olie på lærred, 33 x 43,5 cm. Privateje.

stiansand og hovedstaden, men samtidig også en føderute til den udenrigske forbindelse til Göteborg og København. Og fra den danske hovedstad var der yderligere korrespondance med dampskibsforbindelser længere sydpå til Lübeck og Kiel. Således kunne man fra nu af i sommerhalvåret komme fra Kristiania til Hamborg på fire dage.

Betydningen af dette blev hurtigt åbenbar. Nu blev søvejen ligefrem attraktiv selv for mere honette personer, som dog sørgede for at foretage rejsen om sommeren og stadig nok med visse betænkeligheder med hensyn til de vilde vover.

Dette gjaldt i alt fald den knap syttenårige Johanne Louise Pätges, ombøjlet, omsværmet og endnu uforlovet – siden bedre kendt som Johanne Louise Heiberg. I sommeren 1829 skulle hun optræde i Kristiania og gik med en vis ængstelse ombord i *Prinds Carl*. Sine forudgående bekymringer havde hun røbet for en vis Johan Ludvig Heiberg, som havde reageret med at overrække hende et digt, som skulle være et ufejlbarligt middel mod søsyge. Sådanne midler har alle dage været efterspurgt, men dette var temmelig specielt. Digtet skulle i bogstaveligste forstand lægges på hjerte. Tanken var, at Johanne Louise skulle placere det på

barmen, hvor det så antoges at kunne have en undergørende virkning. Digtet kendes, og det ville være en forbrydelse ikke at delagtiggøre en sen eftertid i dets pikante indhold. Johan Ludvig offentliggjorde selv følgende:¹⁰

Lille Hjerte! bliv ei sygt,
Lad ei Søen dig forskrække;
Dette Pandser vil dig dække,
Vær bag dette ganske trygt.
Hvis en Bølge slaer med Skummen
Over Bord i Kattegat,
Leger Østenvindens Brummen
Med den sorte Røg Tagfat, –
Lille Hjerte! bliv ei bange,
Stol paa disse Tryllesange,
Tab ei Modet, bliv ei mat.

Kunde Den, som Verset skrev,
Raade lidt for Veir og Vinde,
Skulde Sol og Maane skinne,
Himlen uformørket blev;
Hver en stridig Strøm blev stillet;
Havets hele Bølgeflok
Blev et Speil kun for det Billed,
Som man aldrig skuer nok;
Alle Storm-Dæmoner vege,
Kun en Zephyr skulde lege
Med Johannes brune Lok.

Turde Den, som Verset skrev,
Tanken det i Følge give,
Vilde Tanken svimmel blive,
Om den ikke søsyg blev,
Ikke just af Søen dukket,
Ei af Frygt for Storm og Skjær,
Men ved selv at blive vugget,
Lille Hjerte, dig saa nær,
At den kan til dig sig helde,
Hvert af dine Slag kan tælle,
Og tør drømme sig lidt kjær.

Vær dog helst din egen Vagt;
Thi vel skjærmer jeg paa Vandet,
Men saasart du staaer paa Landet,
Har jeg ikke længer Magt.
Tyndt Papiir kan ikke holde
Mod en Piil som har lidt Fart;
Derfor grib til bedre Skjolde,
For at være vel forvart.
Lad for Alting ei dig tage,
Husk at vende smukt tilbage,
Uforandret, og lidt snart.

Johan Ludvig synes at have været godt igang med selv at blive søsyg ved i tanken at følge digtet på dets videre vej over vandet. Og bortset fra denne barmfixering, spores også nogen ængstelse ved i det hele taget at sende Johanne Louise til Norge. Med rette, for rygtesvis blev hun forlovet deroppe indtil flere gange.

Men det virkelig relevante i denne sammenhæng turde være, om dette digt virkelig virkede forebyggende mod søsyge. Svaret er: Nej. Det gjorde det ikke af den simple grund, at jomfru Johanne Pätges ikke anbragte det på den foreskrevne måde. Hun var en æstetisk rejsende, og digtet var skrevet meget sirligt på postpapir, så hun nænnede ikke at krølle det. Æstetisk var hun også med hensyn til den søsyge, som naturligvis *måtte* blive resultatet af så megen finfølelse. Søsygen omtales blot som latterlig – ingen enkeltheder.¹¹

Heibergs raffinerede kur bør dog ikke skygge for den kendsgerning, at vi i denne sammenhæng får umådeligt lidt at vide om

dampskibet *Prinds Carl* og livet ombord. Johan Ludvig nævnte kun røgen – det var alt.

Langt mere udbytte kan hentes hos Oehlenschläger, som anno 1833 foretog en odysse til Norge, ligeledes med *Prinds Carl*. Det var fire år efter, at den nu ikke helt unge, elskværdige, men efterhånden noget magelige nordiske sangerkonge i Lund var blevet laurbærkranset af Tegnér. Det gjaldt nu en ny hyldestrejse, og intet mindre end hexametre kunne gøre det, da skjalden skildrede farten på Skagerak i digtet »Samlivet paa Dampskibet«. ¹²

Hvor forunderlig snart paa det snelthenilende Dampskib
Vorder den reisende Flok bekiendt, endskiøndt man tilforn ei
Kiendtes. Man deler den fælles Nød og de samtlige Glæder.
Een Familie fast er Sværmen. Der spises ved eet Bord
Frokost, Middags- og Aftensmad. Man klæder fortrolig
Sig i hinandens Nærværelse paa. Man morer hverandre
Tidt; Samtalen er lang, men Tiden er længer paa Reisen.
Naar den skulende Quind, som fisker i oprørte Vande,
Naar Havfruen, den blegeste Hex, mens Bølgerne vugge
Skibet, sig sniger ombord – og rækker de beskere Skaaler,
Hielper den Ene den Anden, som tumler fra gyngende
Skibsdæk

Ned i den lune Kahyt, til Køis. Men straalere igien Sol,
Boltrer sig Søverbølgen, og hielper de blide Favoner
Høit fra svulmende Seil Vulcan i det knærkende Værksted,
Hvor Jernhiulene gaae ved hans Damp – da glæde sig Alle;
Glasset da klinker i muntre Kahyt, og da drikker man Skaaler.
Næsten paa Skibet det gaaer, min Læser! som hisset
paa Fastland.

Men ikke nok med det. Sørejsen gav øjensynligt megen inspiration, og Oehlenschläger skrev endnu et digt, denne gang i et ganske anderledes abrupt versemål – dog ikke i knækprosa: »Søsygen«.

Ei Nogen vil just gjerne til
Forkyndelsen.
Enhver det gjerne skiule vil
I Begyndelsen.
Han sætter sig, alvorlig, stum,
Som i Tanker;
Mens Bølgen slaer med vældige Skum
Paa Planker.
Men endelig bliver hans Hemmelighed
Opdaget.

10. Johan Ludvig Heiberg:
Digte og Fortællinger, Før-
ste Bind, p. 79.

11. Johanne Louise Heiberg:
Et Liv gjenoplevet i Erin-
dringer, 4. rev. udg. I bd.,
p. 93. Kbh. 1944.

12. Adam Oehlenschläger:
Norgesrejsen. Poetiske Skrif-
ter XXI, 1833 p. 235 og
240-41.

Og det er Noget, som Alle veed
 af Faget.
 Man leer, imedens han lider grumt
 Og segner.
 Han finder naturligt, det saare dumt,
 Og blegner.
 Han kaster Kappen, og klæder sig
 I Trøien.
 Men neppe ligger han magelig
 I Køien,
 Før Svimmelheden i Hast forgaaer
 Paa Pude.
 Nu mærker han rolig, at Bølgen slaer
 Derude,
 Nu høres han ei med ængstligt Sind
 At sukke;
 Som lille Noer han slumrer ind
 I sin Vugge.
 Det har en rolig, en stille Nat
 I Følge
 Midt paa det brusende Kattegat
 Paa Bølge.
 En Spaan ham hen over Dybet bar
 I Taager.
 En lykkelig Morgen fulgte klar.
 Gud vaager!
 Nu springer han rask, til Kraft og Lyst
 Opvækket,
 At hilse den herlige norske Kyst
 Paa Dækket.
 Og Morgensolen en Vei saa skøn
 Sig Baner,
 Og Fieldet nikker til Dalenes Søn
 Med Graner.

I disse digte er »informationstæthed« langt større, når det gælder selve dampskibsfarten. *Prinds Carl* havde fået mange rosende ord med på vejen, da den blev indsat i farten. Men rejselivet medførte stadig, at folk kom hinanden nok så tæt ind på livet – også i forbindelse med den frygtede søsyge. Det kan endvidere tilføjes, at Oehlschläger i et følgende digt gjorde omhyggeligt og korrekt rede for ankomsten til Frederiksværn, skiftet til det andet norske dampskib, *Constitutionen*, og den afsluttende færd gennem Oslofjorden med anløb af Moss, Holmestrand, Drøbak og slutte- lig Kristiania. Og også den første kønne norske ungmø, man fik at se, gav vor Adam anledning til en kommentar.



Også C. W. Eckersberg var i 1832 på rejse med Prinds Carl. På oprejsen anløb man lørdag den 19. maj karantænestationen på Känö i skærgården sydvest for Göteborg, hvorfra Eckersberg hjembragte ovenstående lavede blyants-tegning. 17 × 32,5 cm. Den kgl. Kobberstiksamling.

Men, man bør ikke sluge alting råt. Ved en modstilling af de to digte rejser sig det spørgsmål, om Oehlenschläger nu også var søsyg. Svaret må nok blive et nej. Thi den forvirrede snak om favoner og svulmende sejl, om havfruer, Vulcan og hans damp, og om behovet for at komme ned fra dækket, og glas og skåler – alt dette kan vist nøgternt kun fortolkes således – begivenhederne faldt i følgende fem faser:

1. Man dampede trøstigt afsted under ivrig snakken.
2. Dønninger i Kattegat forårsagede imidlertid kvalme fornemmelser og bevirkede et hurtigt og hovedkuls tilbagetog til køjerne.
3. Kaptajnen, der vidste, hvad det drejede sig om, satte øjeblikkeligt støttesejl, thi disse hjuldampere var skonnertriggede.
4. Skibet gik følgelig mere roligt i søen og passagererne hoppede glade op igen og svingede pokalerne.
5. Siden sov alle godt.

Oehlenschlägers søsygedigt kan således afsløres at være et nummer. *Han* var ikke søsyg, og skrev derfor et helt digt om dette emne. Johanne Louise, som var søsyg fire år tidligere, følte derimod ingen trang til nærmere beskrivelse.

Med de Oehlenschlägerske digte må det lyriske højdepunkt siges at være passeret, når det gælder ruten København-Kristiania. Resten var ren prosa, mens de norske statsskibe støt sejlede videre. Nogle år senere erstattedes *Prinds Carl af Christiania* – dette skete i 1842-43, og man bemærker fortsat den neutrale

navngivning. Meget mere kunne siges om disse skibe og deres færd, ikke mindst om den norske taxtpolitik, som i alt fald i en enkelt henseende forekommer særdeles interessant. Bøger kunne sendes mellem København og Kristiania til halv taxt, et kulturpolitisk tiltag, som vist ikke er set magen til hverken før eller siden, og som kaster et ganske spændende lys over de dansk/norske relationer. I forvejen ved man jo, at der i realiteten eksisterede et fælles norsk-dansk bogmarked det 19. århundrede igennem.¹³

Men altfor mange bøger ad gangen kunne ikke sendes med dampskibene, hvis kapacitet var begrænset. Man medførte kun passagerer, post og pakker, mens egentligt stykgods stadig måtte befordres på anden måde. Her får man da forklaringen på, at sejl-paketterne endnu havde mange års virke foran sig. Hvis det for eksempel var i 1840'erne, at Dovregubben med samt afkom agtede sig til Elverhøj, er det overvejende sandsynligt, at det var under sejl alene. Det kom jo ifølge Andersen blot an på vind og vejr.

Men efterhånden udbyggedes dampskibenes rutenet, og alternative muligheder dukkede op. Det begyndte med en postrute Kristiania-Frederikshavn-Kiel i 1847, og i 1850'erne kom der yderligere en række norske ruter, som efterhånden forbandt norske havne direkte med kontinentet og England. Den tekniske udvikling gav dampskibene større aktionsradius, og alt dette var iøvrigt noget, som i Norge såvel som andetsteds udvikledes på privat initiativ.

Følgelig fik københavnruten efterhånden relativt mindre betydning, men tildeltes dog i 1856 endnu engang et nyt skib, *Kronprinsesse Louise*, som blev opkaldt efter den kommende svenske dronning, der var gift med Prins Carl. Eftersom Bernadotterne på dette tidspunkt var relativt populære i Norge, og eftersom der iøvrigt efterhånden var kommet så mange flere dampskibe, har man haft råd til at se bort fra den ellers så strengt afbalancerede navneskik.

Man nærmede sig nu afviklingsperioden for de norske statskibe. Den nævnte *Kronprinsesse Louise* fortsatte på københavnruten helt til 1871, men ellers betød en fremherskende økonomisk liberalisme, at statsrederier ikke mere var velsete. Slet ikke når private åbenbart sagtens kunne klare opgaverne. Og de statslige norske skibe fik da stille og roligt lov til at blive ældre og utidssvarende.

I en række overgangsår så man en del forskellige skibe på ruten – norske, danske og tidvis også svenske. Og standarden forbedredes, hvad komfort angik, hvad man har om ikke Dovregubbens, så Bjørnstjerne Bjørnsons ord for. Svenskerne havde i 1859 indsat *Excellencen Toll*, og Bjørnson var allerede året efter med dette fartøj. Han var begejstret, og skrev fra København til sin

13. jfr. note 9.

14. Bjørnstjerne Bjørnson: Breve til Karoline 1858-1907, utgitt av Dagny Bjørnson Sautreau, Oslo 1957, p. 3.



C. W. Eckersberg: Havnen ved Frederiksværn, mandag den 21. maj 1832. Eckersbergs rejse til Norge varede fra fredag den 18. til torsdag den 24. maj. Blyantstegning med grålig lavering, 247 × 346 mm. Den kgl. Kobberstiksamlng.

kone, Karoline, at han slet ikke havde været søsyg, og at det var det bedste dampskib, han nogensinde havde sejlet med. Karoline skulle senere følge efter, og den omsorgsfulde ægtemand beskrev skibets indretning:¹⁴

»Det ruller ikke stort, det har smaa Værelser istedet for Aflukker, en Seng paa hver Kant, ingen over hinanden, et Bord imellem, d.v.s. Vadskeservant, som du i Søsygens svangre Øjeblik kan aabne og lukke til, saa Værelset er fri den skrækkelige Stank, der er Hylder højt oppe til dit Tøj, Rum under Sengene, som om Dagen er Sofaer og en fortrinlig Opvartning . . .«

Vidnesbyrd om det sidste fremgik også klart af Bjørnsons brev, idet kaptajnen havde lovet ham at tage sig af Karoline – en nydelig service selv udfra vore dages høje standard. Og kahytjomfruen skulle Karoline bare minde om den mand, hvis knap hun syede fast. Også det sandelig et smukt udtryk for den højtudviklede professionalisme hos dem, der vist i dag kaldes stewardesser.

Een mangel havde dette fortrinlige skib dog, hvad Bjørnson ikke undlod at omtale. Der var en »stærk Olielugt, naar du holder dig altfor langt fremme, men een Kant er altid fri eftersom Vinden staar. Den Kant maa du søge«.

Bjørnson havde sin køjeplads, men slet så heldig var ikke Henrik Scharling – Jul i Nødebo Præstegård – da han nogle år senere

var med samme dampskib på hjemrejse fra Norge.¹⁵ Der var absolut ingen køje at få, og han måtte da først tage plads på dækket, indtil skibets slingringer blev så stærke, at man fik søer ind over dækket. »Så ilede jeg ned i Kahytten, kastede mig på Gulvet, lagde min Vadsæk under mit Hoved og trak Reisekappen over mig, og jeg tilbragte da Natten i en urolig Slummer, hvoraf jeg af og til foer op, vakt ved Maskinens Stampen og Bølgernes Brusen.«

Med en Scharling på dæksplads kan man slutte afsnittet om Digterne og Dampskibene. Det var den periode, da punktigheden holdt sit indtog på Kattegat og Skagerak, og da skibene endnu var noget nyt og spændende og derfor værd at digte eller skrive hjem om.

Grænsen går ved Larsens Plads

Det var Palle Lauring, der så rigtigt i sin tid fastslog, at »Norges grænse mod Danmark ligger ved Larsens Plads«. ¹⁶ Overskriften turde her være lidt af en tilsnigelse, for det var vistnok først fra 1906, at Larsens Plads udfor Amalienborg blev det faste udgangspunkt for Osloruten, og man flyttede derfra igen i begyndelsen af 70'erne. Men alligevel var Larsens Plads i generationer i den almindelige bevidsthed forbundet med Oslobåden med malteserkorset og dermed med DFDS.¹⁷

Ruten var noget af en arv fra H.P. Prior, som inden dannelsen af Det Forenede havde forsøgt sig her. I begyndelsen sejlede DFDS på de nord-sydgående ruter i konkurrence med norske og svenske skibe, men på længere sigt blev selskabet alene om strækningen København-Oslo, selvom der af og til også i nyeste tid har været andre, der har villet til.

Påfaldende var stadig navngivningen af skibene. Det første nye danske, specielt bygget til denne rute var *Christiania* efter byen, der endnu hed sådan i 1874. Stadig var der tale om en hjuldamper.

Følges navneskikken videre frem, møder man i 1906 skrue-damperne *Kong Haakon* og *Dronning Maud*. Tendensen var klart den, at man sørgede for høflige opkald af hensyn til nordmændene.

Det første motorskib kom i 1937 – *Kronprins Olav* – og kommentarerne var lidt forskellige. Johs. V. Jensen gav faktisk kronprinsen en karakteristik med på vejen. Han benævnte den »den nye hurtige rutebåd«, og i samme åndedrag sendte han en tanke til hedengangne *C.P.A. Koch* – en af de mange DFDS-dampere, der igennem tiderne havde været indsat på denne rute. Jensen

huskede den gamle damper som et skib, »hvormed man i sin tid luntede mellem kysterne«. Ingen tvivl om glæden ved fremskridtet hos samme Johs. V. Jensen.¹⁸

Derimod fandt Palle Lauring, at »der er noget irriterende ved Motorskibe, hvor mondænt de så er indrettet. Der er noget hysterisk ved Motorer, en lunatisk Rastløshed, der ligger fjernt fra en Dampers rolige Aandedræt, som den dybe Dunken af en Hvals Hjerte, et stort sundt Dyr. Der er en Tryghed i selve Lyden, der ikke hakker Tankevirkomheden i Stumper, men tvært imod fremmer den, mens man lader sig glide gennem Natten«. Såvidt Laurings afskedshilsen til damperne, for motorskibene var som bekendt kommet for at blive.¹⁹

Efter en snes år indsattes atter nybygninger, henholdsvis *Prinsesse Margrethe* og *Kong Olav V* – det var første sæt med denne nationalt så afbalancerede navngivning. Og disse to afløstes så over midten af 60'erne af de nuværende med samme navne. Siden er det gået stærkt, idet de sidstanskaffede allerede een gang har gennemgået en større ombygning og modernisering.

Ruten har blomstret ikke mindst i kraft af moderne turisme. Det er dog så som så med det »moderne«, for den velorganiserede rejsebureauvirksomhed har mange år på bagen. Går man præcis et århundrede tilbage, fandtes også dengang annonceret selskabs-ture til Norge.¹⁸

»Immanuel Reés Rejsebureau« arrangerede i sommeren 1882 en ugelang tur til en pris af kr. 157,00, idet alt var betalt undtagen maden ombord på DFDS *Christiania*. Man anløb på dette tidspunkt stadig Göteborg, og deltagerne havde her en til halvanden times ophold og således tid til at foretage en spadseretur gennem den smukke by. Iøvrigt har selskabet på den videre rejse været let kendeligt, for det betonedes i brochuren, at »det med Billetten følgende Tegn maa inden Ankomsten til Kristiania paa heftes Brystet paa tydelig Maade.«

I dette tilfælde var der end ikke tale om at nævne den anden vej over land op gennem Sverige. Men jernbanerne var forlængst bygget og udgjorde et alternativ, dog prismæssigt næppe særligt attraktivt. Et norsk rejsebureau anbefalede lige inden første verdenskrig så absolut dampskibet, hvis man skulle fra København til Oslo. Prisoplysninger viser, at det på det tidspunkt var noget nær dobbelt så dyrt med jernbane – og de, der ønskede denne »nokså trættende Jernbanerejse«, gjorde klogest i at sørge for et ophold undervejs.²⁰

Når man frem til mellemkrigstiden, dukkede vintersporten op, og der er næppe tvivl om, at kombinationen af den gamle sommersæson med en ny og ekspanderende vinterturisme har været et stort aktiv for ruten. Sejlads hele året var jo forlængst blevet mulig. Allerede fra tiden inden anden verdenskrig ses dette tyde-

15. Henrik Scharling: En Sommer i Norge, Kbh. 1867.

16. Palle Lauring: Rejse i Norge, Kbh. 1949, p. 7 f.

17. Julius Schovelin: Blade af den danske Dampskibsfarts Historie, Det forenede Dampskibs Selskab 1866-91. L.O. Normann: Det forenede Dampskibs-Selskab 1866-1926.

18. Johannes V. Jensen: Nordvejen, Kbh. 1939, p. 13.

19. Lauring, op.cit. p. 8.

20. Selskabsturen til Bornholm, Norge og Sverige 1882, Arrangeret fra Immanuel Reés Rejsebureau – brochure, KB. Jfr. også prisoplysninger i tilsvarende publikation: Rejser i Norge med F. Beyer's Billetter, F. Beyer's Turist-Bureau, Kbh. (1913).

ligt, man kan blot citere en DFDS-brochure, som fremhævede, at:

»Tusinder af danske Rejsende kender den herlige Tur med *Kronprins Olav* paa Vej til Ferielandet Norge, der særlig om Vinteren kalder paa danske Turister. Turen fra København til Oslo er en straalende indledning til Vintersportsferien. Afrejsen ved Larsens Plads er altid præget af Festivitas«.

Så må man bære over med, at brochuren kom i 1941, altså på et tidspunkt da nogen i forbløffende grad må have ladet som om ingenting var hændt.²¹

Efter krigen var der imidlertid igen festivitas, ikke mindst i forbindelse med visse specialtransporter. Dovregubbens uvorne og kæphøje sønner fik siden efterkommere i de berømmelige rød-russer, unge mennesker af begge køn, som på grund af et særegent norsk eksamenssystem havde nogle dage tilovers, som de tilbragte med at male skibet og Kongens København i en farve, der svarede til deres navn. Som passagerer betragtet var rød-russen noget af et problem, så man reagerede fra DFDS's side med at indsætte ældre, veltjente skibe på særlige rød-russeture – den gamle *Ålborghus* og siden *Kronprins Olav*; sidstnævnte på et tidspunkt, da den ellers var taget ud af ruten. Folk, der har været ombord ved ankomsten til København, hævder at skibenes udseende var uforglemmeligt, men ubeskriveligt.

Allerede *Kronprins Olav* var udstyret med et bildæk omend af beskeden størrelse. Dens efterfølgere har siden fået helt anderledes plads til de medbragte firhulede. Hvis disse altså overhovedet kom ombord. For mangen maritimt interesseret af passende alder har vel erindringer om dæksplads i 60'ernes begyndelse, hvor familiens hovedbeskæftigelse ud på aftenen var en febrilsk samlen hynder, akkompagneret af højrøstet tale fra sene bargæster. Og fornøjelsen var stor næste morgen, når forældre og sødskende sås klatøjede kravle frem fra hyndestablerne under bordene. Oplevelser som disse kan have givet stødet til, at mangen foretrak de gode svenske veje.

Men sådan er det ikke mere. Man kan måske undre sig over Oslo-rutens tilsyneladende fortsatte succes gennem 60'erne og 70'erne. Eller man skal vel netop se skibsanskaffelserne og moderniseringerne fra de sidste 20 år i lyset af konkurrencen fra landevejene – på det seneste nok godt hjulpet af benzinprisernes himmelflugt. Men hertil kommer så dette, at skibe, som allerede Oehlenschläger havde et sikkert blik for, har så store sociale fordele. Nok bliver man træt, ligesom på landeveje og med jernbane. Men på en anden måde.

Og endelig er der nok det aspekt, som kommer så tydeligt frem ved for eksempel afholdelsen af den 5. danske maritimhistoriske konference ombord på Oslobåden, nemlig rejsen for rejsens egen

21. Det Forenede Dampskibs-Selskab, 1866-11/12-1941, Kbh. 1941.

22. Statistisk Oversigt over de i Aaret 1895 for danske Skibe i danske og fremmede Farvande og for fremmede Skibe i danske Farvande indtrufne Søulykker, Kbh. 1897.

23. Dansk Søulykke-Statistik, 1950, udg. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, Kbh. 1951. En tak til Holger Munchaus Pedersen for lån af materiale og delagtiggørelse i erindringsstof af nyere dato.



Chr. Blache: *Larsens Plads i København med en af DFDS's Norgesdampere, Kong Haakon eller Dronning Maud.*
Olie på lærred, 33 x 56 cm.
Privateje.

skyld. De muligheder, der ligger i at lave noget helt andet, mens man bare lader sig transportere. På dette felt kan et konferenceskib mageligt konkurrere med både fly og biler – og så er det da endelig også så sikkert at sejle.

Det er en vane – sommetider en dårlig vane – udi søfartshistorien at beskæftige sig meget med dramatiske hændelser, såsom forlis, drastiske redningsaktioner o.s.v. Sådant kommer stærkt frem i presse, radio og TV, utvivlsomt til stor irritation for rederier, som meget hellere så, at offentligheden delagtiggjordes i glædesstrålende meddelelser om smukke nye skibe – der nu iøvrigt ikke altid er så pæne som forgængerne – og om den smagfulde indretning og gode service på nutidens sejlende kongrescentre. Men, det er *ikke* til at komme udenom Kullen, når det gælder DFDS og Osloruten.

I 1895, da Det Forenedes *M.G. Melchior* havde passeret Kullen for sydgående, blev det mere og mere tåget, og kort efter mødte man et par dampere. Den ene passerede lykkeligt og vel, men det gik galt med *Julia* af Flensborg, som man tørnede ind i. *Julia* sank siden, men uden tab af menneskeliv, idet besætningen velholdent kunne landsættes i Helsingør.²²

I 1950, da *Kronprins Olav* befandt sig 6 sømil nord for Kullen, opdagedes en brand i kabyssen. Ilden bredte sig, passagererne blev vækket, sendt på dækket, forsynet med redningsveste og beordret i bådene. Tililende skibe medvirkede i slukningsarbejdet, passagererne blev overført til et af disse skibe, mens *Kronprins Olav* siden blev transporteret i havn i Helsingør.²³

Og så var det – for ikke så mange år siden – at *Prinsesse Margrethe* fik en uønsket maritim nærkontakt med samme Kullen. Avisernes forsider ryddedes til en tekst og ikke mindst nogle billeder, som må være absolut ubrugelige i DFDS's reklameafdeling.

Den sobre historiker, der må standse op i øjeblikket, da nutid bliver til fortid, kan vel ikke undlade et skævt sideblik til det truende forbjerg. Men man må iøvrigt lægge hovedvægten på, at der ikke ved nogen af de nævnte begivenheder skete andet end materiel skade. Og det er ikke det ringeste at kunne sige om en rute, at her bliver man, når det kommer til stykket, erfaringsmæssigt *ikke* udsat for farefulde danske sørejser.

Femte Danske Maritimhistoriske Konferenc

16.-18. april 1982

Konferencerne for maritimhistorikere har altid været henlagt til steder med tilknytning til søfarten: navigationsskolen i København, maskinmesterskolen i Svendborg og så videre. Men denne femte gang fik Kontaktudvalget den glimrende idé at afholde mødet på Oslobåden. Og takket være generøs støtte fra DFDS kunne prisen holdes ganske lav. Resultatet blev da også, at de ialt 120 konferencepladser snart var optagne.

Fredag den 16. april 1982 klokken 17 afsejlede M/S England fra Kvæsthusbroen med kurs mod Oslo. Under de sædvanlige hyggelige former samledes konferencedeltagerne i Compass Bar, hvor man fik udleveret de uundværlige navneskilte, og hvor formand Jørgen Barfod bød velkommen.

I øvrigt gik deltagerne straks i tre forskellige grupper for at afvikle første runde *foredrag* inden middagen. Programmet var som følger, og det kunne være svært at bestemme sig for, hvilken gruppe der var aller mest spændende.

Gruppe A:

Ole L. Frantzen: Linieskibet Holstens historie

Mogens Schmidt: Kommandør Sølling, Bombebøssens stifter

Christian Lindbe: Fremstilling af søartilleri

Gruppe B:

Erik Gøbel: Sejladsen på Dansk Vestindien 1671-1807

Poul Olsen: Dansk-norsk fart på Middelhavet 1720-1807

Ole Ventegodt: To flensborgske rederiregnskaber 1783-1812

Gruppe C:

P.J. Bell: Verdens første turbinedrevne fartøj, Turbinia

Ove Hornby: Aspekter af overgangen fra sejl til damp i den danske handelsflåde

Peter Funch: Et videotilbageblik på Dansk Styrmandsforening 1907-1982

Som på tidligere konferencer var foredragene meget forskelligt lagt an: principielle overfor detailcentrerede, alvorlige overfor muntre, indledende sonderinger overfor afsluttede undersøgel-

ser, det talte ord overfor lyd- og lysshows og så fremdeles. Flere talere var dog noget handicappede som følge af, at lysbilledapparater og overheadprojectorer kun forefandt og fungerede i begrænset omfang. Hertil kom at konferencelokalerne ikke alle kunne afskærms lydligt fra de andre passagerer.

Eneste andet kiks indtraf, da man endelig klokken 20 indfandt sig i restauranten for at indtage den velfortjente aftensmad. Der blev næsten for god tid til at samtale med sine bordfæller; thi medens maverne knurrede mere og mere højlydt, lod hovedretten vente halvanden time på sig. De nævnte problemer hang dog sammen med, at den ordinære og mere veludstyrede oslobåd lå i dok.

Forsinkelsen medførte, at vi gav afkald på natmaden og udskød festforelæsningsen. I stedet fortsatte det faglige og sociale samvær i bar og discotek til sent på natten.

Lørdag morgen purrede der klokken 7, hvor båden allerede befandt sig langt inde i den smukke smalle Oslofjord. Til det betagende naturindtryk bidrog vejret, som viste sig fra sin gunstigste side i form af let sol og næsten vindstille.

På kajen i Oslo holdt busser parate til at køre konferencens deltagere over til *Bygdøy*. Første seværdighed her var den enkle kirkelignende vikingeskibshal med Oseberg-, Gokstad- og Tuneskibet. Arne Emil Christensen stod til rådighed for besvarelse af spørgsmål vedrørende de berømte fartøjer og genstandsfundene derfra.

Videre gik busturen til Norsk Sjøfartsmuseum, hvis leder Svein Molaug tog imod og introducerede os til samlingerne. For en førstegangsbesøgende var det en stor oplevelse at vandre gennem dette nye indbydende museum, hvis udstillingsbygning skærer sig som en skibsstævn ud i fjorden. Foruden de mange modeller, billeder, arkæologiske fund og mindre genstande præges udstillingen af midtskibssektionen i tre dæk fra natruteskibet M/S Sandnæs og af et stort sejlskibs agterdæk med rat, bestiklukaf og ruf. Hertil kommer så bådehallen, Gjøa, Fram, Kon Tiki og Ra.

Fra Bygdøy gik turen tilbage til båden, hvor frokosten blev serveret. Herefter holdt Anders Monrad Møller sin muntert causerende *festforelæsning* »København-Oslo. Fra sejlpacket til konferenceskib«. I sejlskibsperioden var turen til lands gennem Sverige den mest eksklusive. Men med dampernes fremkomst vovede også finere folk at prøve søruten, og ved en række litterære citater fik vi et morsomt indtryk af 1800-tallets rejsende. Endelig fortalte om den moderne rutefart mellem Oslo og København, og i den forbindelse var det naturligvis ikke til at komme uden om Kullen!

Herefter gik man til eftermiddagens *foredrag* i grupperne. Indlæggene var denne gang følgende.

Gruppe A:

Per Smed Philipsen: Foreløbig redegørelse for bådfund fra 3.300 f.Kr. på submarin ertebølleboplads ved Tybrind Vig

Michael Teisen: Orientering om undervandsarkæologiske udgravninger

Jørgen Skaarup: 1600-tals vrage og ladeplads ved Lundeberg

Christian Friis Damgaard: Bibliografier om vikingetidens maritime aspekter

Bernt Kure: Nyt om fregatten Jylland

Gruppe B:

Horst Meesenburg: Nye maritime aktiviteter på Fiskerimuseet i Esbjerg

Heine Jørgen Kisby: Marstals sidste sejlskibe, New Foundland, salt og klipfisk

Rolf Larsen: Agent Jørgen Bruhn. En skibsreder fra Åbenrå 1781-1858

Hanne Poulsen: Helsingør Værft 100 år

Henrik M. Jansen: Træskibsværfter på Sydfyn

Gruppe C:

Børge Nic. Lind: Med »Anders Olsen« fra Holbæk til Julianehåb. Bygning og levering af 187 BRT træskib til Grønland

Morten Gøthche: Sejlmageri

Niels Bech: Både i Den arabiske Havbugt

Peter Skanse: Båtdokumentation i södra Sverige

Henning Henningsen: Vagtordning, tidsmåling og andre uafklarede problemer indenfor middelalderens navigation

Hver gruppe havde kun tre timer til sin rådighed, og da talelysten var betydelig både hos foredragsholdere og menige deltagere, kom man desværre i kraftig tidnød mod slutningen af eftermiddagen.

Til slut var der sat et par timer af til *fællesmode*, også kaldet admiralforsamling. Her aflagde formand Jørgen Barfod beretning angående Kontaktudvalgets virksomhed siden konferencen i 1980. Det havde været et par gode og arbejdsfyldte år for Udvalget og dets underudvalg som for eksempel økonomiudvalget, bibliografiudvalget og tegningsudvalget. I 1981 havde man 229 betalende sympatisører; men publikationer som Maritim Kontakt I-IV kunne alligevel sælges i omtrent 600 eksemplarer hver. Kasserer Anders Monrad Møller foretog derefter sin vanlige virtuose gennemgang af regnskaberne for Kontaktudvalget og for Maritim Kontakt. Begge steder tiltager og trives den økonomiske aktivitet. Såvel formandens som kassererens beretning godkendtes uden videre.

Herefter drøftede forsamlingen Udvalgets videre virke. Der var almindelig enighed om det formålstjenlige i at udskille tidskriftet som en selvejende institution kaldet »Forlaget Maritim Kontakt«; denne vil nemlig kunne opnå dispensation for skattebetaling. Derimod udspandt der sig en længere diskussion vedrørende Holger Munchaus Petersens forslag om, at Kontaktudvalget bør lede og koordinere en kampagne, som skal indsamle og bevare så vidt muligt al dokumentation vedrørende en række udvalgte skibe, der således følges fra tegnebrædt til ophugning. Den overvejende stemning var, at der her forelå en interessant opgave at tage op, selv om projektet synes meget omfattende.

Sidste punkt på dagsordenen var valg. Liselotte Mygh, Hanne Poulsen samt Alan Hjorth Rasmussen ønskede ikke at modtage genvalg. Resten af Kontaktudvalget blev derimod genvalgt (Jørgen Barfod, Jørgen Burchardt, Ole Crumlin-Pedersen, Morten Gøthche, Erik Housted, Jens Lorentzen, Ulla Lund, Anders Monrad Møller, Holger Munchaus Petersen og Birger Thomsen); desuden indvalgte Ole Louis Frantzen, Erik Gøbel, Hans Jeppesen og Gunnar Olsen. Som revisorer pegede man på Liselotte Mygh og Benny Christensen.

Dermed var alt det alvorlige ovre, og efter omklædning med videre var alle parate til *festmiddagen*, der helt levede op til sit flotte navn. Medens solen sank i havet, steg stemningen inden borde, og først langt hen på natten krøb de sidste til køjs efter at have deltaget i bogauktion, nydt Barfods vikingekvad (se nedenfor) og frem for alt hyggesnakket.

Næste morgen stod båden Sundet ind og ankom til København klokken 9. Morgenbordet var altså foreløbig sidste chance for en inspirerende *dialog* mellem folk interesserede i søfart, men med forskellig baggrund: etnolog, dykker, historiker, sømand og så videre. Netop denne dialog er konferencernes pryd.

Erik Gøbel

Kvad

Tvende våde vintre og solrige somre var vandret siden vårvikinger sidst sås ved Svendborgs sunde. Atter havde lurer kaldt kampkåde kadrer til ordstrid på tinge. Freyadagen ved solfaldstid samledes bersærkerne.

For ej at røbe færdens rette mål bordedes båden for anglernes land og syvendedagen efter første fuldmåne efter vårens jævndøgn kastede kontaktvikinger kættingerne og under kuling fylkedes frænder med skrinfulde skrevne sagaer om søens særheder.

Prægtigt var skuet, da snekken rundede Lappegrundens lystønde og lagde ror Øst om Røde Banke og Fladen med seks snese sejge sagaskrivere og skjoldmøer.

Håndgange hirdmænd, skriftlærde snekkesnidere, fejdefro forskere og fladfiskefangstfolk fordrede orddyst og flokken fjernede sig til trende pauluner. Søen skvulpede med stiv Sydvest sønden mod skærene, mens sejge søulke sukkede over sagaskrevne skrøner.

Vikinger vekslede. Lutrede lyttede landnamsmænd til stridskarles saga om skipperen Søllings sælsomme stordåd. Vårfriske varsledes om vindens undergang for drabeligt drønende damp, og om ildelugtende ildvåbens indtrængen, mens salige syner sås om skrøner om storladne hærtog mod fjerne vestlige himmelstrøg med havguders hævn.

Færdens fjerne mål fejredes med bud om morgendagens gjalder og gny, sværds slag og sejr og varsling om Vikens vanheld. Ved kvælden kvægedes karske vikinger med mundgodt og mjød, mens dønnings duven lod mangan viking vende vom i sligt vejr.

Løverdagen purrede de prægtige hirdmænd ved skuet af Vikens våde fjelde. Vårvikinger vækkede Vikens vogtere, hvor seklers snekker og særegne syner skuedes i bygdens boliger. Sejrsberuste samledes bersærker atter ved snekken at høre frænders frejdige tale.

Mange var ordgydernes flok, og da bersærkerne atter var bugfyldte brød lærde Anders Langskæg vederkvægselsens vellevned og udlagde langfartens lidelser. Storsindet tolkede han seklers sejrige sejlads til Vikens vejrbidte vogtere.

Savlende syslede vikinger med saga om sælsomme sunkne snekker og skriftlærde hirdmænd harcelerede ihærdigt om bygge på bedding af knarrer, der barsk skulle besejre blånende bølger, mens sejsyningens sidste skriftfundne særheder tolkedes, og talen gik om snekkers sejge sejlen til Erik Rødes land.

Vantro valfarter vurderedes og voldsomt væmmedes man over »Jylland«s jammerfulde vanskæbne og nornernes navnløse kvaler. Stridsmænd ristede runer om taltydning, mens Henning Hærgrå henrykkede hirden med halsbrækkende sagn om styrekunstens stovte strabadser. Fremdeles fortaltes frydefuldt om forskningen med frodige flakkende fladfisk fra Esbjerg.

Imens lå Ole Snekkesnager og våndede sig i våningen i Roskilde og hirdmænd måtte gå glip af hans tolkning af ledingens kvaler i svundne sekler.

Luften lutredes af langfareres larmende liren om log og lig, luv og læg, luger, lukaf, lastevarer, låring, løjert, laber, lejder, lønning, latinersejl, lystønder, lanterner, lossebom, lastelinier, ladepladser og landgangsbrædder.

Tiden var inde til tingsager og skjoldmøer og stridsfolk sam-

ledes. Sorte Hans hunsede henrykt med hirdmænd og Jørgen Sagasnyder skvaldrede saligt om stridsfolks sejre, mens Birger Bundskraber og Holger Vinvrager brægede og buldrede om barske strandhugst som sjakaler hos segnede snekkelaug. Erik Talttyder forelagde fundglade fejdefrydende forskeres fejlslagne finter.

Minerne mørknedes hos manganen hirdmand, og ordflom opmuntrede omsider Jens Billedmager til barskbrægende at standse stridsfolks skvaldren og Fager Ulla faldt ham udi mælet, idet de mindedes tidligere tafler med mjød i spandervis, hvorefter de grådkvalte gurglede til gængen: »Nu må I, Loke annamme mig, standse skvalderen, at mjøden ej skal mugne i aldersstegne ankre. Lad nornerne fri os fra slig uvane.«

Slig glammen var som at gyde grøn sæbe i en geysir. Drømmen om dådrig dyst vækkede vårvikinger og de liggelune lærde gjaldrede gungrende, at tiden var inde at finde fadøl eller flæben ved faglig flom.

Gildeshallen fyldtes med stridsfolk og skjoldmøer, og bersærkerne bugfyldtes, mens mjøden døsede dannemænd og møer. Bænkede om bordene bællede de i sig af bradesteg, bankekød, bagværk, bederyg, bragebøf og brushøns.

»Blodpølser kildrer bugen på byfolk« brægede Birger Bundskraber, mens han klaskede kalveskindet i bordet og glammede: »Enhver får vel stride med de våben Thor giver, men I bør vide, at ringe stridsmand er den, der lader mjøden stå til den mugner.«

Og jeg vil gerne gøre hans ord til mine og bede jer drikke Kontaktvikingerens skål.

I serien *Maritim Kontakt* er hidtil udkommet:

Maritim Kontakt 1: *Jørgen H. Barfod*: Nyboderstudier. *Heine Jørgen Kisby*: Marstal-jagten – min hobby. *Ole Mortensen*: Sømandens dagbog. *Erling Pade*: Beretningen om A. C. Sparrevogns Loggeuhr. *A. Hjort Rasmussen*: Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870–80ernes danske indvandsfiskeri. *Birger Thomsen*: Det vestindiske Søkorps 1760–1769. *Morten Gøttsche*: Sluppen *Ruth* – rapport om restaureringen af Nationalmuseets slup. *Jens Schou Hansen*: Refleksions seismisk marinarkæologi. *Hanne Poulsen*: Falske kaptajnsbilleder.

Maritim Kontakt 2: *S. A. Saugmann*: Vikingernes tidsregning og kursmetode.

Maritim Kontakt 3: *Benny Boysen*: Søfarten omkring Struer. Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart. *Ole Louis Frantzen*: Den danske flådes karronader. *John Hackman*: Skonnertskebet *Sigyns* sejlads på Danmark 1927–1937. *Anders Monrad Møller*: Fra Galeoth til Galease – om en søfartshistorisk disputats. *Ulla Lund og Birger Thomsen*: *Lilla Dan* togtet 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologien. *Ole Ventegodt*: Skibe og søfart i danske farvande i det 12.–14. århundrede. *Benny Christensen*: Om den maritimhistoriske konference i Svendborg.

Maritim Kontakt 4: *Under sejl påny*. Træskibsejernes Sammenslutning 1971–1981. *Ole Crumlin-Pedersen*: Forhistorien. *Max. Vinner*: De første år. De næste år – Åge Larsen. *Sven Sand*: 1978–1981. *Morten Gøttsche*: Om at restaurere gamle træskibe. *Steen Siebken*: Skonnerten *Martba* af Vejle. *Birger Thomsen*: Baltimore-klipper-skonnerten. *Carl Frederik Garde*: Med brosten i lasten. *Knut von Trepka*: RS No. 1 *Colin Archer*. *Hans Jeppesen*: En skipperfamilie 1870–1931. *Christian Nielsen*: Sprydstagegiggen. *Henrik Hvass*: Ingenting med noget inden. Kerteminde havn. *Peter Skanse*: Bruksbåtar i Skåne. *Henning Henningsen*: Fatter Jahns Sølov. *Benny Christensen*: Skibstømmerlærning for 200 år siden. *Jens Lorentzen*: Snaubriggen *Hvalfisken*, ex. *Benoben*. *Bent Andersen, Erik Andersen, Anni Rønnow, Hans Toft og Inger Wagner*: Den sidste Viking. *Aksel Sandemose*: Marstal-Skonnerterne under Labrador. *Holger Munchaus Petersen*: Fra hjuldampere til tremastet sejlskonnerter. *Sven-Erik Ravn*: Syv år for *Jensine*. *Anders Monrad Møller*: Medens vi venter på vrag. *Kaj Lund*: Træskibene og tosseflugten.

Maritim Kontakt 5: *Jørgen H. Barfod*: Christian IV's Nyboder. Nyboders første 100 år.