

3464
Persh. b.
ESKILDSEN

Bent Bergsøe:

Havnekaptajn Erik Eskildsen

Havnekaptajn Erik Eskildsen.

I Københavns havns ældre historie steder man ofte på navnet Eskildsen.

Anders Eskildsen.

Den eldste var Anders Eskildsen med tilnavnet Tensberg. Han var søn af skipper Eskild Bessesen, hvis enke Inger fra 1722 til 1728 ejede ejendommen matr.nr. 355 Skt. Anns Vester kvarter, beliggende i Klerkegade eller - som den også kaldtes - Skolemesterlængden (1). Den nævnte skipper var rimeligvis nordmand og sønnen Anders - efter tilnavnet at dømmes - født i Tensberg. I årene fra 1728 - 1740 ejede ^{tømmermand} Anders E. Klerkegadeejendommen, og efter branden i 1728 boede han her med hustru og 1 barn samt moderen og 1 tjenestepige. Som logerende noteres søvskærer Jacob Clausens enke med 3 børn og 1 karl (2).

En halv snes år efter er den velstillede tømmermand, som velsagtens har været beskæftiget ved flådebyggeriet på Holmen, ansat som formand ved Holmens Modelkammer (3). Her forfærdigedes under hans opsyn efter konstruktionstegninger modeller til orlogsskibene. Man kan endnu i Orlogsmuseet i Nicolaj kirke bese skibsmodeller fra Anders Eskildsens tid (4). Han har dog tillige virket som skibsbygmester og skibskonstruktor. En model af Gallioten "Fortuna" er udført fornylig efter hans originale tegninger og udstillet på Handels- og Sefartsmuseet på Kronborg (5). I Marinens arkiv i Rigsarkivet findes flere skibstegninger fra Anders Eskildsens hånd, bl.a. en tegning fra 1760 af et orlogsskib på 60 kanoner (6).

Erik Eskildsen (d.s.)

I 1738 fødtes Anders Eskildsens søn Erik Eskildsen (d.s.). Moderens navn var Anna Birgitte Eriksdatter, og som faddere noteredes ved dåben i Holmens Kirke mester Anders Thurrøsen, Oluf Larsen mestersvend, skipper Bent Hansen. Barnet blev holdt over dåben af fru Commandeur Thurra på Holmen, Anna Hedvig ved Nye Bern holdt Christenhuen (7).

Erik Eskildsens uddannelse til skibsbygmester er utvivlsomt foregået på Holsen, men han søgte tidligt ud i det private skibsbyggerierhverv. I 1763-64 er han i Tensberg, hvor han bygger jagten "Den lybske Courier" og fregatten "Laurvig". - Han kalder sig i disse år jævnligt Tensberg, ligesom faderen havde gjort (8). Senere fik han arbejde som skibsbygmester i København, hvor den florissante handelsperiode nu kaldte på alle kræfter indenfor skibsbygningserhvervet. Skibsbyggerborgherskab i København fik han i 1766 (9).

Skibsbygmesteren, som vel ofte tillige var skibskonstrukter, havde fast tilknytning til en værftsvirksomhed, men var isærigt entreprenør, idet han for et givet vederlag med egne materialer og eget mandskab skulle besørge skibet færdigt til tiltaklingen. Koastede et skib således i sejlklar stand ca. 25.000 Rdl, kunne skibsbygmesterens andel være ca. 16.000 Rdl. (10).

Erik Eskildsen havde heldet med sig og kom til at høre til epokens fremtrædende skibsbyggere, som nød godt af statens stærke interesse for det nationale skibsbyggeris opblomstring. Værfterne støttedes bl.a. efter Fr. af 16/3 1776 med en kontant præmie pr. bygget Commerceløst, men der ydedes også kontante lån eller tilskud til de enkelte værfter. Udenlandsk købt tonnage beskattedes. Overskattedirektionen lod alene i København i årene 1775-79 bygge 137 skibe, som afhændedes til handelskompagnerne. På værfterne, Kompagnerne, Bodenhoffs, Applebyes og Eskildsens, beskæftigedes ca. 1.000 mand. (11).

I 1778 boede Eskildsen i eget hus nær Knippelsbro i Brogade (12). Samme år købte han ejendommen Kildevalde ved stranden nær Svanemøllen og anlagde her et bådebyggeri i stor stil med en vind-savmølle, den eneste i sin art i Danmark. Han lod tillige opføre boliger for håndværkere og arbejdere, hvorved hele anlægget fik karakter af en lille koloni. (13). Investeringerne i denne anledning var nok ved at tage vejret fra den driftige skibsbygger. Danske kancelli's chef Bolle Luxdorph noterer nemlig i sin dagbog d. 9/3 1779: "Kongen betaler skibsbygger Eskildsens gæld 60.000 Rdl." (14).

Eskildsen blev i 1776 medlem af Det kgl. Københavnske Skydeselskab og Danske Brøderskab (15).

Han var ejer af flere ejendomme i byen, havde en anpart i skibsværftet på den tidligere Islands Plads, og ejendommen Lille Vibenshus på Østerbro på hjørnet af Jagtvej og Strandvejen tilhørte ham også. (16). Efter hans død 17/4 1793 (17) solgtes ved auktion Kildevalde til en garver Carl Silchmüller og indbragte 2900 Rdl, savmøllen og bygninger hertil 3050 Rdl, Lille Vibenshus 1300 Rdl. og anparten i Islands Plads 6055 Rdl. (18). Han efterlod sig 3 børn, hvis moder Maren Christine Drachmann allerede var død i 1786 (19). Børnene var Analie Abigael E. (23/6 1772 - 26/7 1817) gift med den kendte søofficer Peter Norden Selling, Bombebessens stifter (20), endvidere den senere havnekaptajn Erik Eskildsen (d.Y.), f. 1776, ved faderens død på rejse i Ostindien med et af Asiatisk Kompagnis skibe, og endelig den 15 årige Peter Andreas E., senere skibsbygmester og skibsmåler (21). Der blev ingen arv til disse børn, da boets formue ca. 15.000 Rdl. kun kunne dække prioriteter og privilegerede fordringer, men ikke de øvrige betydelige fordringer på boet. (22).

Erik Eskildsen (d.y.)

Den senere havnekaptajn blev døbt i Vor Frelsera Kirke den 1/12 1776. Fadderne var Mad. Amalie Port, Jfr. Birgitte Tranberg, brygger Nicolaj Port, coffardikapt. Berg, Jens og Just Lüders samt skibsbygger Eskild Eskildsen - sidstnevnte vel en slægning af faderen.

Semandsår:

Den unge Eskildsen havde lyst til søen, og det var da nærliggende, at han søgte til Asiatisk Compagni, i hvis tjeneste hans ældre svoger, Peter Norden Selling, virkede som styrmand og kaptajn på Compagniets ekspeditioner til Ostindien (23). Hans første rejse som skibsdreng med $1\frac{1}{2}$ Rdl. i hyre pr. måned var med "Disco" til Tranquebar og Bengalen i 1772, altså i hans 17. år. (24). Allerede i 1796 har han fået styrmandsuddannelse og deltog som 4. styrmand i en ny ekspedition til Ostindien med "Juliane Marie" på dette skibs sidste rejse (25). "Juliane Marie" var bygget i Amerika i 1788-89, solgtes i Kanton 1790 til Asiatisk Compagni, hvorfra det i 1795 efter en auktion i København overgik til rederiet Blacks Enke & Co. (26). Den 20/4 1796 afgik "Juliane Marie" fra Københavns havn under kaptajn Christian Madsen, men den 23/8 s.å. gik det til grunde ved en brand i den bengalske havbugt. Størstedelen af mandskabet reddede sig i bådene og nåede efter 16 dages sejlads den indiske kyst. Den 30/9 1796 afholdtes seferher af byfoged Krefting i Frederiksnagore. I en dispacheprotokol, som opbevares i stadsarkivet, gives der en nærmere beskrivelse af forliset:

"Reder Blacks Enke & Co.'s skib "Juliane Marie" ført af kapt. Madsen forlist på rejse fra København til Ostindien.

Der er afholdt seferher den 30/9 1796 hos notarius publ. Krefting i Frederiksnagore. "Juliane Marie" afsejlede den 20/4 1796 fra København. Skibet var i bedste orden indtil 23/8 s.å. om morgenen kl. 5, da de med forskrækkelse hørte en knald som det største kanonskud og så i det samme forlugerne springe op, uagtet der var jern og lås, med en sådan force, at en trappe, som lå på lugen næsten fløj op under merssen. Tillige blev køkkens indmurede kedler slået op af kabysen. Der opkom en overmåde sterk og gennemtrængende reg, som lugtede af steenkul, olie og avovl. Man sprejtede straks vand ned i forlugen og gjorde samtidig båden, chaluppen og jollen klar til at sætte overbord. I båden kom noget proviant, 8 kasser med Piaastre samt en kasse Guldtråd.

Imod aften sagtnede regnen, og da det nedstyrtede vand stod 2 fod over kullens og ved skibets bevægelse skylledes fra den ene side til den anden, troede de at ilden var slukket. Ingen mand kunne være nede i lasten mere end et par minutter eftersom ilden var øver.

Kl. 6.30 opkom en meget sterk og sort røg, som lugtede af tjære, og derefter slog flammerne op af lugen, så de måtte nedtages til at stige i bådene. Luen sås endog gennem nåderne. $\frac{1}{2}$ time derefter gik rejningen over bord, og kl. 12 var skibets underpart sunken. De befandt sig da efter gisning på $1^{\circ}36$ sydlig bredde og $85^{\circ}10'$ østlig længde fra London.

De tog mandskabet fra jollen i båden og lod jollen drive. Næste dag kom challupen på siden af båden og fik en tende el og en pose brød. Om natten kom challuppen ud af sigte, uagtet båden mindskede sejl. I challuppen var 2. styrmand Hildebrandt og 7 mand, som formodes forlist, formedelst storm og uvejr med byger og regn, især var vejret slet den 28/8.

Den 7/9 om morgenen fik man land i sigte. Der blev bjergtet 57 mand, som ankom til Calcutta den 26/9 på en fragtet brig.(27).

En nærmere beskrivelse af forliset og mandskabets senere skæbne, forfattet et par år efter begivenhederne af kapt. Madsen selv, ligger i Commercekollegiets Ostindiske kontors indgåede breve 1798. Det hedder heri:

" Pro Memoria.

I anledning af Skibet Juliane Marie tilhørende D.Hr. C.F. Black's Enke & Co. førendes af Capitain Christian Madsen, som var destineret til Ostindien og på dens Udreise i Aaret 1796 i 1. Grad og 40^{de} Syder Breede og $85^{\frac{1}{2}}$ Grads Længde Ost London, uden at fornemme Røg, eller saadanne, ulykkeligvis opkom Ild i Skibet den 23. August om Morgenen kl. 5, uden at vide hvor fra Ilden var kommet; men lod sig tilkende give ved det forskrækkelige Knald, som det kunde være det sværeste Canon Skud, og ligesom det skulde have splittet Skibet fra hinanden, hvorved Forlugerne opsloges, endskent der var Jern og Laas for samme, og de underste Luger gandske i Splinter slagne, hvorved opkom en forskrækkelig Røg, som lugtede af Steenkul, Ollie og Svovl, og som var saa igiennem trængende, at mange af Folkene beovinte for at udfinde, hvor Ilden var, og for at optage et eller andet fra Tvarskandekket (?) og for at kappe Huller i Dækkene for at styrte Vand ned, for om det var muligt at dæmpe Ilden, men ulykkeligvis var ald vores Arbeide og alle optænkelige Anstrengelser (?) for at faae Ilden dæmpet forgiaaves.

Arbeidede saadanne med ald Mandskabet hele Dagen med at styrte Vand ned i Lasten og udsætte Partøjerne. - Imod Aften begyndte Regnen at sagnes og man troede, at Ilden var dæmpet, men Kl. $6^{\frac{1}{2}}$ opkom en forskrækkelig sort Tisrerøg, og strax derpaa opslog Luen; Kastede Provisionerne ned i Partøjerne, og maatte forlade Skibet med ald Mandskabet, som var mest nøgen i en Skiorte og et Par lange Boxer; og strax derpaa stoed Skibet i en Flamme, som vedvarede at brænde til kl. 12 om Natten, da Underdelen sank bort. Imidlertid fik reyst Masten i Baaden og tiltaklet saa godt som vi kunde efter Omstændighederne, hvorpaa fulgte om Natten en overmaade sterk Regn, hvorved Challup-

pen og Jollen kom os af Sigte og ald vores Bred blev vaadt og bedærvet.

Om Morgenen klarede det lidet op, fik Challupen og Jollen i Sigte og kom til/samme, tog Jollen paa Sløbetoug, og om Natten derpaa fornede Merke og tyk Luft med Regn Veyr kom Challupen os af Sigte, hvori var anden Styrmand og 7 Mand, men efter ald Formeening er bleven borte, da ingen Efterretning er indløben.

Den 20^{de} samme Maaned havde vi en sver Storm, saa at de Folk som vare i Jollen ikke kunde holde det ud, da de ej kunde holde samme løse, maatte altsaa kaste ud af Baaden 2 fader Vand af de sex fader, som vi havde fra Skibet overbord og overtog de 7 Mand og lod Jollen drive, saa vi vare ialt 60 Mand i Baaden, og vidste ikke hvad Øyeblik vi skulde gaa til Grunde, da vi havde bestandig Storm, stærk Regn og tyk Veyr, som var den 7^{de} Septbr. og den Tiid havde ikke det allermindeste af nogen Slags Levnets-Midler i Baaden og havde haft stor Mangel i de sidste Dage. Samme Tiid saa et Skib; men det lod til at være et Vrag, som var drevet ud fra Landet, fornede det havde ingen Seil til, men da vi kom paa Siden af samme erfarede, at det var en Snou, som havde forliet sin stormast, og var bemandet med sorte, hvoraf vi fik $1\frac{1}{2}$ Sek Riis, og nogle salte Fisk. Forlod samme strax, og holdte ind under Land.

Den 8 Septbr. om Aftenen kom paa Rehden af Vizagapatam, og gik til Ankers tæt ved Reveeret, der kom strax en Catmaroug ud til os, hvor vi tilkendegav paa en Seddel hvem vi vare, men fornede Drægget ikke vilde holde, da det kuelte haardt og sver See, saa vi vare nerved at komme ind i Branningen men kom vel under Seil igen med Baaden, og den maatte forblive der med det øvrige Mandskab Natten over, fordi der maatte oppebies høyt Vande. Jeg og Oberstyrmanden kom i Land og fik Logie hos Ekvipagemester Capt. Beam Natten over, og blev beværtet med god Spiise og Drikke, om Dagen derpaa kom Resident og Factor Hr. R. Malcolm ind til Byen, og tilbød sig ald Assistance, som vi maatte behøve og gav mig og Officererne Logie i Factoriet. Da det var høyt Vande, kom Baaden ind, og Mandskabet kom i Land, da det var et bedroveligt Syn at se de mange meest nøgne Mennesker. Hr. Malcolm lod dem strax give Bred og Brøndevin og General Forringham lod strax opsætte en stor Telt paa en grend Plads, og der indvendig blev lagte Matter paa Grunden, hvor de kunde ligge paa og lod strax kaage overflødig af forsk Suppe, Steg og Carri, og gav dem tillige Viin og Brøndevin samt Porter, saa meget de vilde drikke den Dag. Hr. Malcolm lod strax forfærdige 80 Skiorter og 80 Par lange Boxer, som blev uddelt til Mandskabet, og gav tillige hver af Officererne et stykke Linnet til

Skiorter, Trøyer og Boxer, og tillige betalte Skræderløn for samme og frit Lovemaade, saavel for Officerer som for ald Mandskabet i ald den Tiid vi opholdte os paa Stedet. Folkene havde 2 Gange forsk Suppe, Kied, Riis og Carri samt 2 Gange Brænde-vin og en halv boutellie Porter om Dagen, undtagen Proviant til Reysen til Bengalen samt var os behjelpelig i alle begivenheder, og fik en liden Brig fragtet til at bringe os til Bengalen, endskient Baaden var istandsat, dog satte Folkene sig derimod for ikke at gaae med den til Bengalen.

Det maa jeg herved tilkendegive til deres Berømmelse, at de viste en stor Medlidenhed over vores ulykkelige Skiebne og den Venskabelighed og Omsorg, som de meeste af de faae Europæer, som vare der paa Stedet var meere end man kunde have vendtet af en fremmed Nation.

Den 19^{de} Septbr. gik vi ombord i Brigen, som jeg havde fragtet med 53 Mand, de øvrige 7 forbleve paa Stedet.

Hr. Malcolm sendte os endnu 10 faar ombord, og samme dag gik Seil fra Vizagapatam. - Den 23^{de} kom ind i Bengals Reveer, hvor vi bekom en engelsk Lods. Om Natten derpaa kom atter i Livs fare formedelst stiv Kuling og stærk Strem knækkede vores bedste Anker Toug, og det andet var næsten ubrugbar, saa Lodsen maatte gaa under Seil og veylede sig med Loddet i Nattens Merke, saa vi slap lykkelig fri for Bankerne.

Den 26^{de} S.M. kom næsten op til Calcutta men kunde ikke avancere længere formedelst Vinden var imod og ingen flod paa den Aarsens tiid, andtog nogle smaa Baader for at bringe Mandskabet op til Frederichsnagor, og den 27^{de} om Morgenen tidlig andkom Folkene samme Sted, men jeg og Officererne kom ikke ferend om Eftermiddagen, og ved vores Andkomst omringet af alle mine Folk, og de beklagede dem for Hunger og Terst. Jeg meldte mig straks ved Regjeringen og Factorer derpaa Stedet og derefter leyede et Huus for Folkene og accorderede med en Mand for Kost og Underholdning, samt leyede et Huus for mig og mine Officerer. Efter at Skibets Mandskab havde aflagt Forklaring over Skibets Forliis blev den 2^{de} Octob. udbetalt 2^{de} Maaneders Gage af de biergede Piastre, som var deres Tilgodehavende til den Tiid at Skibet forulykkede og da opherte at give dem Underholdning. Hr. Oberst Lieutenant Bie tilbød mig og mine Officiere sidt Bord og gav de 2^{de} Styrmænd og Doctoren hver tolv nye Skioter.

Efter forlangende meddeles S.T. Hr. Justice Raad Schlegel det korte Indhold om Skibet Juliane Maries Forliis og dens Besætnings Imodtagelse paa Vizagapatam, hvor General Porrynham og Resident og Factor R. Malcolm, som tog saa stor deel i vores ulykkelige Skiebne, udbeder jeg derfor, at Hr. Justice Raad Schlegel, om det var Dem muligt, at De kunde bidrage ved vedkommende til en Erindring for det beviiste imod mig og det øvrige Skibs

Mandskab."

Deres erbedige Tjenner
C. MADSEN.

København, den 31. Octobr. 1798.

S.T. Hr. Justice Raad Schlegel. (28)

Forliset har utvivlsomt vakt opsigt i samtiden og er flere gange skildret i billeder. På Kronborgmuseet findes således både et usigneret maleri og en farvelagt tegning af marinemaleren Jacob Petersen. (29). Endvidere findes i borgmester L. Estrups eje et ligeledes usigneret maleri, som har tilhørt havnekaptajn Eskildsen. Også dette er muligvis udført af Jacob Petersen. Ifølge en påskrift på bagsiden af billedet har det været op-
hængt i de kongeliges aftredelsesværelse på Toldboden. Billedet opgives at være malet ca. 1826. Man kan da antage, at havnekaptajnen som øjenvidne til den da 30 år gamle begivenhed selv har forsynet maleren med de fornødne oplysninger.

Vi vender nu tilbage til Erik Eskildsens sømandsår. Efter forliset købte "Juliane Marie"s kaptajn ved hjælp af Blacks Enke & Co.'s forbindelser i Ostindien et andet skib til hjemrejsen. Han kaldte det ligeledes "Juliane Marie" og benyttede det gamle skibs søpaa og andre dokumenter, hvad der havde til følge, at det nyanskaffede fartøj på hjemrejsen blev erobret af en fransk kaper, fært til Nantes og prisedømt. (30).

Efter denne dramatiske rejse fortsatte Erik E. som styrmand i Asia-
tisk Kompagni og var på flere ekspeditioner til Ostindien således år 1800 -
1802 to gange med "Printzen af Augustenborg" og med "København" i 1804. (31).

Nu følte han imidlertid trang til at gå i land; han giftede sig i februar 1804 med Albertine Marcher, eneste barn af den velstillede sekaptajn Rasmus Marcher og hustru Louise Catrine Rehling (32). Ved den ældste søns - Erik Rasmus Peter E.'s - dåb den 20/12 1804 (Holmens K.) var bl.a. skibsbyg-
gestrene Lars Larsen og Peter Eskildsen faddere. Sidstnævnte kan have været barnets farbroder Peter Andreas E. (f.ca. 1778) og Lars Larsen er måske inde-
haveren af skibsbyggeriet på "Larsens Plads". Familien har i hvert fald stadig haft nær tilknytning til københavnske skibsbyggere.

Styrmand Eskildsen boede på dette tidspunkt - i 1804 - i Ll. Strand-
stræde, matr. nr. 64, hos svigerforeldrene, men flyttede få år efter til Amaliegade, matr. nr. 135 (33).

Lodsoldermand.

Forholdevis kort tid efter at Eskildsen havde forladt seen, åbnede der sig mulighed for en fast beskæftigelse i land. Pr. 1/10 1806 udnævntes den da kun 30-årige styrmand til lodsoldermand ved det kgl. priviligerede Lodsselskab i København. (34). Lodseriet var blevet grundlagt nogle år tidligere ved kgl. Anordn. 25/10 1799 og bestod af 1 oldermand, 3 faste og 4 reserve-lodser. Peter Norden Salling var i 1806 overlods og enrolleringschef i Frederikshalds distrikt i Norge og har måske haft en vis indflydelse på den yngre svogers placering.

Lodsoldermandsembedet var imidlertid ikke tilstrækkeligt for den virksomme Eskildsen. Skibefarten på København svandt naturligvis ind i krigsårene 1807-14 på grund af den engelske kapervirksomhed.

Kaperrøder.

Intet var da rimeligere end at Eskildsen, som så mange andre af søens folk i disse år, selv slog ind på kaperiet. I Kay Larsens bog "Danmarks Kapervæsen 1807-14" er der (s.41) gjort rede for Eskildsens kaperbåde. Det drejede sig om "Kammerherre Bille", "Jegeren Fritz", "Captain Jessen", "Ravnen", luggerne "General Milow" og "Admiral Steen Bille", samt "Maria" og "Poul Johnes". De her navnte fartøjer var hovedsagelig, som flertallet af kaperskibe, mindre enheder med 2 kanoner og en besætning bestående af kaptajn, styrmand, prisemester og en halv snes matroser (s.47). "Kammerherre Billes" besætning var dog på 27 mand og førte 5 kanoner. Med dette skib toges i 1810 fregatten "Devotion" (150 commercelaster) og briggen "Ceres", der prisedentes med sin ladning af 300 fade sukker, 150 fade kaffe, 20 fade rom m.v. Senere toges briggen "Neptunus" (s.57). Der blev både tjent og tabt mange penge af disse autoriserede søreverredere, navnlig i periodens slutning, men det ser ud til, at lodsoldermand Eskildsen har haft held med sin kapervirksomhed. Der meldes ikke om større tab af hans fartøjer, og gevinsterne placeredes fornuftigt i fast ejendom. I 1811 var han således ejer af en byggegrund i Frederiksborggade, hvorpå der havde stået en ejendom udbombet i 1807, og en ejendom i Ny Kongensgade. Han ejede tillige den ejendom i Amaliegade, matr.nr. 135, hvori han havde sin bolig. (35).

Havnekaptajn.

Vor lodsoldermand har dog været ganske klar over, at han burde sørge for en konsolidering af sin fremtid, og da han på sit embedskontor på Toldboden daglig havde Inderreden udenfor Toldbodensmen med dens forankrede fartøjer for sig, fik han den tanke, at der tiltrængtes en bedre havnepolitimæssig orden på disse forhold. Han indsendte derfor den 9/4 1811 en ansøgning til Admiralitetet, hvori han gjorde opmærksom på, hvor nyttigt for søfarten

det måtte være at have en mand til at ordne skibenes stilling, således at det ene ikke hindrede det andet i sin bestemmelse. Han kunne samtidigt sørge for at holde sejlløbet ("Reden" som man kaldte den) ryddeligt for orlogsskibene, opfiske gods og forhindre spild af ballast ved dennes ind- og udtagning af de ankerliggende skibe. Nogen lønning fordrede han ikke, blot passende distinktioner.

Allerede én halv snes dage efter afgav Admiralitetet en forestilling til Kongen om sagen. Man gjorde heri opmærksom på nødvendigheden af et havnepoliti på Reden. Den gældende ordning, hvorefter chefen på "Trekroner" (tidligere chefen på vagtskibet ved dette fort) og den landmilitære kommandant på Toldboden havde sørget for orden på Reden var uheldig, da disse to officerer havde adskillige andre og vigtigere funktioner. De var desuden på for lang afstand, når skibe i større mængde lå opankret mellem Bommen og Trekroner. En enkelt driftig ordenshåndhaver måtte anbefales, og hertil var Eskildsen vel skikket. I Norge var da også lodsoldermands- og havnemesterstillinger slået sammen. Eskildsen havde desuden tilbudt sig gratis, da han jo i forvejen havde løn som lodsoldermand. Han ville være tilfreds med at få 4 mand til sit havnekaptajnsfartøj, ret til at føre splitflag med havnepolititegn i midten. Hans uniform skulle fortsat være lodsoldermandsuniform, dog med trekantet hat som månedsløjtnanterne og med civile epauletter. Hans fortjenester som kaperreder anførtes som begrundelse for uniformsforslaget. Ingen for Bommen skulle de to eldste ekvipagemestre på Holmen fortsat fungere som havnemestre.

Udnevnelsen til havnekaptajn fulgte dagen efter og et par dage senere forelå Eskildsens instruks. Han skulle sortere under Admiralitetet og ansøge uorden og opstsigelse til politimesteren. Embedsområdet var fra Bommen til Trekroner, og hans pligter blev fastsat, som han selv havde foreslået. Han skulle således ordne og anvise ankerplads, forhindre ankring i sejlløbet, misbrug med ballast, vogte på ild og lys, inspicere farvandet 1 - 2 gange daglig samt altid være tilstede enten selv eller ved stedfortræder (36).

Denne ordning af havnepolitiet på Reden vedvarede indtil der i 1658 blev givet havnen en egentlig forfatningslov.

Eskildsens rang forbedredes flere gange, således at han sluttelig i 1622 fik rang med kaptajner af søetaten. Han havde i 1616 forgæves søgt om at erholde lønning som havnekaptajn - den trekantede hat var altså i længden utilstrækkelig - men 2 år efter i 1618 fik han som embedsløn tillagt 2½ sk. selv pr. Commerceløst, som passerede Bommen. Herved gjordes jo intet indgreb i statskassen. (37).

Privilegeret Fergeejer.

Parallelt hermed udestyrede staten i disse år Eskildsen personlig med samtlige fergeprivilegier i Københavns havn, hvad der henimod slutningen af hans levetid førte til den allersterste utilfredshed hos byens borgere. Ved kgl. Bev. af 7/9 1811 fik han således eneret på transport af personer mellem Nyhavn og Christianshavn samt af personer og rejsegods mellem Toldboden og skibene på Reden. Havnlig dette sidste privilegium var af stor værdi. Efter Generalpostdirektionens forestilling fik han endog ved kgl. Bev. af 2/4 1816 eneret på at befordre rejsende med deres rejsetøj fra Københavns havn til den skånske kyst mellem Helsingborg og Skanör (38). Godstransporten på Reden blev dog senere ved Pl. 18/11 1834 frigivet og fergefarten i en længere årrække faktisk opgivet (39). Han udnævntes til Ridder af Dbg. den 28/1 1813.

I et halvt århundrede havde Erik Eskildsen sit virke på Toldboden. Her var i 1780 - på den nuværende administrationsbygningens plads - opført en lille muret hvidkalket bygning med højt, rødt tag til brug for den landmilitære officersvagt, idet Toldboden var indgang til fastningen. Denne bygning udvidedes i 1821 med en tilbygning mod nord, hvori havnekaptajn Eskildsen havde sine kontorer, ligesom der var kontorer for lodsvæsenet og fergevæsenet, hvis chef, som vi har set, ligeledes var Erik Eskildsen. Man må således siges at have været en mægtig mand på Toldboden, hvad offentligheden ej heller var i tvivl om.

På sydsiden af vagtbygningen opførtes i 1826 dernæst endnu en tilbygning, som toldopsynet disponerede over. Her fandtes tillige et venteværelse med inventar for rejsende. Alle de nævnte 3 bygninger blev nedrevet omkr. 1867 i forbindelse med opførelsen af den nuværende administrationsbygning (40).

Havnekaptajnens privatbolig var som nævnt fra omkr. 1807 Amaliegade nr. 135, som ligger ganske tæt ved Toldboden, idet huset er nabo til hjørnejendommen Amaliegade/Toldbodvej. Begge disse bygninger, som opførtes i 1788-90 (arkitekt Hallander), er nu fredede (41). Omkring 1825 var Eskildsen flyttet til Lille Strandstræde, matr.nr. 64, som havde tilhørt hans svigerfar, sekaptajn Marcher (42). Ejendommen var nabo til hjørnehuset Ll. Strandstræde/St. Anne Plads og omdannedes i slutningen af århundredet til hotel (Hotel Stockholm). Det er nu forsvundet. I sine sidste år boede Eskildsen i en lejet lejlighed i Amaliegade matr.nr. 156 lige overfor Casino (43).

Eskildsens senere Ar.

Disse var ikke altid lige behagelige. Fra flere sider måtte han tåle alvorlig kritik. En til Commercekollegiet rettet kommissionsbetænkning af 24/11 1834 (i havnevæsenets arkiv, instrukser B) ang. de forskellige kommandoposter på Toldboden foreslog således, at den kommende havnekaptajn blev en mand af kraftfuld alder, af hvem det kunne forlanges, at han selv på Reden forvissede sig om, at alt var i orden. Kommissionen ville, henseet hertil, foretrække, at en tjenstgørende seofficer til sin tid blev beskikket, ikke fast, men for et noget længere tidsrum, hvorved man kunne undgå, at den beskikkede aldedes og blev svag. Havnekaptajnsagagen 2124 Rdl. kunne heretter spares og aflæses af et personligt tillæg til den pågældende seofficer på 500 - 1000 Rdl. Bag alt dette synes at ligge, at man fra officielt hold har ment, at den nu 60-årige Eskildsen gjorde for lidt ud af havnekaptajnstjenesten og måske for meget ud af sin private færgeforretning.

Ikke mindre kritisk var det publikum, som var henvist til Eskildsens monopoliserede fergeflåde. Navnlig eneretten til at befordre passagerer mellem Toldboden og skibene på Reden - dengang vandarealet mellem Toldboden og Trekroener - var folk en torn i øjet og gav anledning til stadige avisskriverier og beklagelser til myndighederne. Eskildsen vogtede strengt over sine rettigheder og fastholdt, at hans "røde joller" skulle besørge al persontrafik, - ingen måtte forlade skibene ad anden vej. Skibspassagererne blev sat af ved Bommen på en flydebro med risiko for et ufrivilligt fodbad. De samme passageres heste og rejsegods udskibedes derimod på normal vis ved Toldbodens belværk, hvad der i 1842 fik digteren J.L. Heiberg til "skinsygt at ønske sig at han var hest" (44).

"Fædrelandet" lagde ikke fingrene imellem. Den 20/9 1852 kaldes han en Kræsus i Indtægter og en Stormogul i Magt. Det hedder fremdeles: "Vor aller-nådigste Konge gav i 1848 afkald på sin enevoldsmagt, men ingen folkevilje har været i stand til at indskrenke havnekaptajnens uindskrænkede uansvarlige myndighed over havn og red. Når man i England synger: "Britannia rules the waves", kan her passende sættes Eskildsen i stedet for Britannia."

"Enhver anke over hans regering er ham ligegyldigere end om han hester een kartoffel mindre. Der er kun eet punkt, hvori havnekaptajnen forlanger sig respekteret, det er fergemonopolets opretholdelse uden ringeste forklei-nelse (45). "

Et mere personligt og lidt ynkværdigt billede af den ældre Eskildsen giver en klarejet dreng Vilh. Rohde, som i fyrrerne havde sin gang på Toldboden, hvor hans far var passkriver. Rohde skriver i sine erindringer:

"Den mest kendte mand på Toldboden var den gnavne havnekaptajn Eskildsen, der herskede uindskrænket på dens enemærker. Han havde fjernet nogle toppede brosten og i stedet lagt brædder, og her tog han af hensyn til sine knyeter og ligterne sin promenade. Gud hjælpe den stakkel, der uden hans specielle tilladelse vovede at betrede disse planker, de blev udskaldte således som kun han forstod at skælde ud. I ensom majestæt så man derfor Toldbodens Potentat med rystende ben og hoved vandre frem og tilbage i det uendelige, altid i sorte klæder og de stærke flipper, man vist nogensinde har set - uden måske hos Clownen i Circus - og stivede manchetter, der gik helt ud til fingerspidserne. Når så op ad formiddagen de gamle kinafarere og supercargoer på deres daglige tur kom ud på Toldboden for at spytte i vandet, forseste de aldrig at gøre deres reverens for havnekaptajnen, der, når han tilfældigvis var i nådigt lune kunne invitere en op til sig på brædderne sigende: "Kom kuns herop og lad os sludre lidt om gamle dage." Det var tydeligt, hvor smigret den således begunstigede var ved kaptajnens nedlædighed. - Da havnekaptajnen godt kunne lide min far "dryppede" det på mig, der undertiden fik lov at låne den "plategattede" til en rotur, den jeg fik med tilføjelsen: "Nå, du vil nok ud og drone". Men herligheden fik en ende, da han opdagede, at vi drenge satte sejl på den og ovenikebet havde neglet den på havnekontorets loft. Om samme mand fortælles det, at han var søn af en skibsbygmester på Larsens Plads, som stod i stor nåde hos Fr. VI. Sennen, som var styrmand, blev så ved den alsmægtige Konges påbud udnevnt til havnekaptajn og lodsoldermand i København og fik ovenikebet privilegium på livstid på al den daverende færgesfart. At han havde svære indtægter deraf, er vist mere end et sagn". (46).

Rohde beretter iøvrigt også, at Eskildsen havde en stor slup "Delfinen" i fart på Ålborg med passagerer og stykgods.

I 1852 opgav den nu 75 årige Eskildsen stillingen som havnekaptajn, men fortsatte som lodsoldermand og bestyrer af sin færgeforretning.

Han døde i maj 1856 efter et langt og travlt liv. Når man ser hen til, hvilke arbejdsområder han igennem et par menneskealdre formåede at forene under sit virke - havneembedsmændens, lodsoldermandens og færgesjersens - så man erkende, at han var en mand af usædvanlig administrativ dygtighed. At han tillige med stor kraft forstod at varetage sine forretningsmæssige interesser derom vidner, at han døde som en formuende mand. Dødsboets værdi var på ca. 100.000 Rdl. og indbefattede bl.a. en lystgård i Gentofte sogn, matr. nr. 19 og 31A.

Med Eskildsen døde en af enevældens sidste rester. Hans stilling som havnekaptajn på Reden blev nedlagt i forbindelse med Københavns havns nye forfatning ved lov af 30/12 1858. Men allerede forinden var det forældede og stærkt kritiserede færgemonopol bortfaldet og ved lov om færgesættet af

14/12 1857 aflest af den nugældende frikonkurrenceordning. (47).

Havnekaptajn Eskildsens søn Frantz E. fortsatte under de nye forhold som fergeentreprenør på lige fod med andre fergefolk, men døde allerede i 1864.

Herved sluttede den Eskildsenske epoke i vor havn. Det bør dog nævnes, at en anden af havnekaptajnens sønner Fr. Chr. Eskildsen gennem hele sit liv bevarede tilknytningen til søfarten, han døde i 1874 som departementschef i Marineministeriet. En tredje søn Ludvig E. var i 1856 intendant i Sæetaten, og en svigersøn var søkaptajn og proprietær Fr. Zvergius.

København, 8. januar 1965.

Paul Bergsøe.

Noter og henvisninger.

1. Ramsings kvarterbøger (manuskript)/^{Skt.A.}V.Kvt. S.A. ✓
2. Kbh. Muse og Indvaanere 1728, udg. G.L. Grove. ✓
3. Holm.K. dåbsprot. 3/2 1730. L.A. ✓
4. Velvilligst medd. af dir. Munthe af Morgenstjerne, Orlogsmuseet. ✓
5. Handels- og Sef.mus. Årsberetn. 1964, s. 142 og 147. ✓
6. Designation A-C. R.A. ✓
7. Se note 3) ✓
8. Velvilligst medd. af dir. Knud Klem, Handels- og Sef.mus. ✓
9. Borgerskabsprot. 1766 11/9. S.A. ✓
10. Hogens Løbech: Gamle Skibe Gamle Huse. s.138. ✓
11. Bruun: Kjøbenhavn III, s. 469-90, 825. ✓
12. Mandtal 1778. S.A. ✓
13. Bruun III, s. 792. ✓
14. Lurdorpha dagbøger II s.172. ✓
15. Foreningens Julilmunsskrift 1934 II, s. 302. ✓
E.s inposante medlemsbrev i arkivpakke v.Skiftet 1793. L.A.
16. Div. Mandtaller, Vejvisere samt skiftesag 1793. ✓
17. Se note 15) ✓
18. Skiftesag 1793 (Forsagl. prot. Regr.prot., Behandl.prot. arkivpakke samt Repartitionsprot. m.fuldst.boopgørelse. L.A.
19. Uskiftet bo, se Skiftesag 1793. L.A. ✓
20. Om Salling se bl.a. art. i Topsøe-Jensen og Marquard samt Fer og Nu suppl. II (Bombesøen). ✓
21. Skiftesag 1793. L.A. ✓
22. Se navalig repartitionsprot. 1792-93. L.A. ✓
23. As.Comp. Rullebog 1786-92. R.A. ✓
24. do Rullebog 1792-98. R.A. ✓
25. Påskrift bag på maleri tilh. borgm. L. Estrup. ✓
26. Medd. af dir. Knud Klem, Handels- og Sef.mus. ✓
27. Dispatcheprot. nr. 10, 1797-98, s. 370. S.A., citeret i uddrag.
28. Com.Coll. Ostind.Kont. 1798 nr. 414, skr. 31/10 1798 ✓
fra kapt. Chr. Madsen. R.A.
29. Medd. af dir. Knud Klem, Handels- og Sef.mus. ✓
30. Udferlig sag herom se Com.Coll.Ostind.Copibog 1797-98 med ind-
gåede skr. R.A. ✓
31. As.Comp. Rullebog 1798-1806. R.A. ✓
32. Nic.K. Vielsesprot. 23/2 1804, skifte efter E. (pakke). L.A. ✓
33. Mandtal 1807. ✓

34. Adm. og Com.Coll. Copibog 29/10 1866, s. 1268. R.A. ✓
35. Vejviser 181 ✓
36. Søkrigekans. kgl. Res. 1811 (nr. 227) ✓
37. Se Klingbergs Registre under H., her de enkelte resolutioner. ✓
38. Kbh. Mag. II Sekr. nr. 2966/1856 og Dep.tid. 1857 s. 1088. ✓
39. se note 38) ✓
40. Herm. Andersen: Kbh. Toldbod 1915, s. 68,80 og 110. ✓
41. Saml. af Best. vedr. Kbh. Komm. 1954, s. 1519. ✓
42. Vejviser 1825. ✓
43. do. 1855. ✓
44. Villads Christensen: Kbh. 1840-57, s.71 ff. og Louis E. Grandjean: Skibsfartens Hjælpetropper. s. 27-28. ✓
45. Uddraget efter Villads Christensen, se note 44).
46. Hist.Medd. om Kbh. I R.bind 4. En lign. karakteristik af E. findes i Rud. Sags rejse-kildring, hvor han kaldes "Toldbodes Ziir", se Memoirer og Breve udg. af Jul. Clausen og Rist XXXIV, s. 3 ff.
47. Se art. i Kbh. Havneblad 1957, s. 171 ved BB.