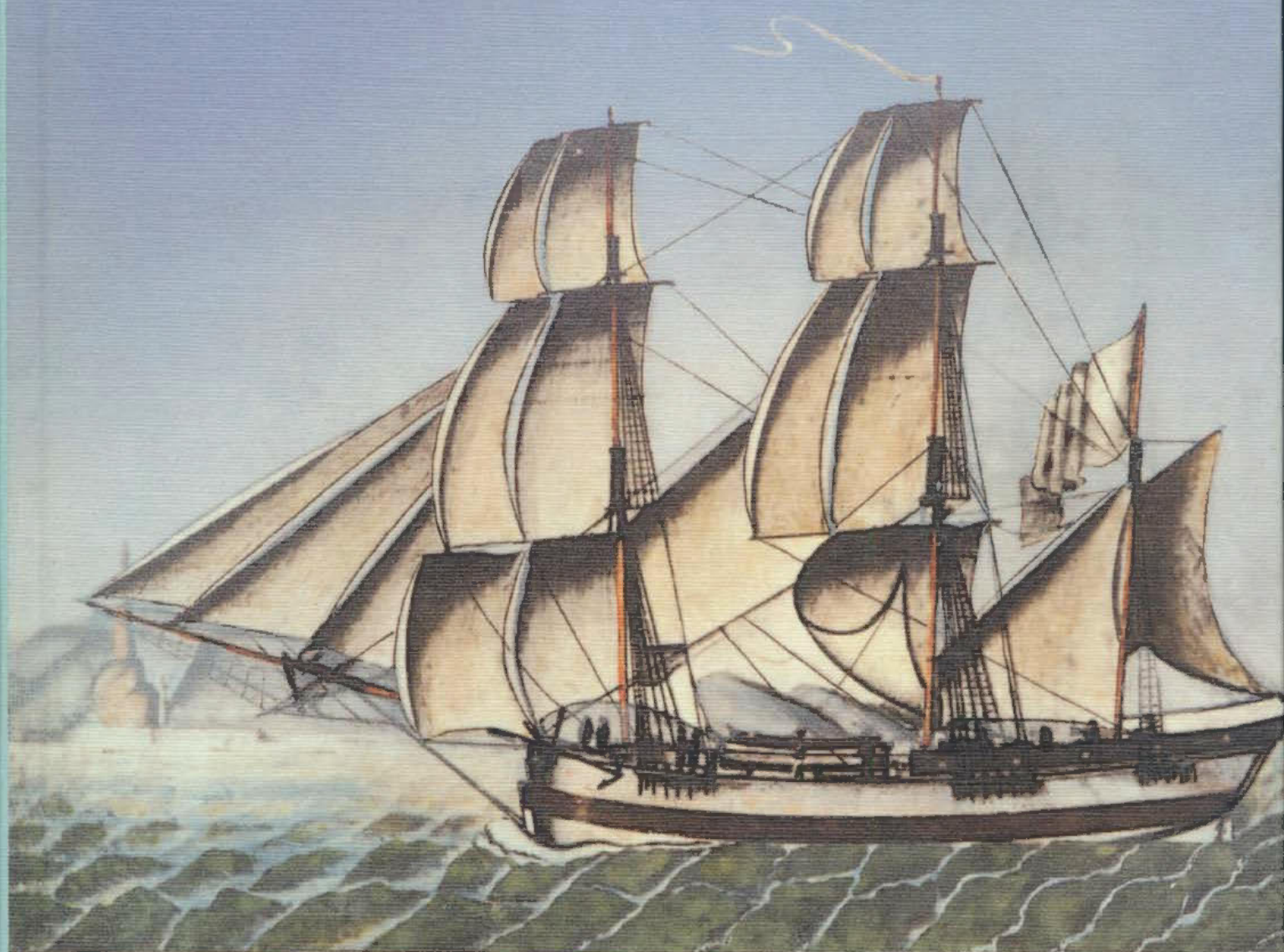


Ole Ventegodt

REDERE, REJSER og REGNSKABER



•BARCK•SCHIFF•HARMONIE•FLENSBURG•von CAPTEIN•ABRAHAM•JEBBS

REDERE, REJSER
og
REGNSKABER

OLE VENTEGODT

×

REDERE, REJSER og REGNSKABER

Et par flensborgske partrederiregnskaber
1783-1812

Udgivet af
Studieafdelingen ved Dansk Centralbibliotek
for Sydslesvig

FLENSBORG 1989

inbl.

09.65

Ole Ventegodt

Redere, rejser og regnskaber

Et par flensborgske partrederiregnskaber 1783-1812

Udgivet af Studieafdelingen ved Dansk Centralbibliotek
for Sydslesvig, Flensborg, 1989

Sats og tryk: Winds Bogtrykkeri ApS, 6100 Haderslev
Bogbinderarbejde: J.P. Møller bogbinderi, 6100 Haderslev

Bogens omslag: Helge Krempin

© Studieafdelingen ved Dansk Centralbibliotek
for Sydslesvig, Flensborg 1989

I kommission hos Padborg Boghandel
DK 6330 Padborg

ISBN 87-89178-03-3

Studieafdelingens udgivelser er redigeret af Johann Runge

Omslagsbillede:

Barkskibet Die Harmonie.

Dette billede er en tidlig kopi af det
på side 50 gengivne portræt af Die Harmonie.

Indhold

<i>Forord</i>	7
<i>Indledning</i>	9
<i>Baggrunden</i>	11
<i>Byen Flensborg</i>	15
<i>Partrederierne</i>	19
<i>Partrederiregnskaber</i>	29
Regnskabsbøgerne og deres indhold ...30	
<i>Rederiernes økonomi</i>	34
<i>Skibene</i>	40
<i>Rejserne</i>	51
<i>Der Junge Hinrich's rejser</i>	57
Østersøen-Middelhavet i 1873 ...57. En afstikker til Memel ...69.	
Til Middelhavet igen i 1785 ...73. En tur ad den nye Ejderkanal	
...80. Til Bilbao i 1787 ...83. Forsøg på salg af Der Junge Hinrich	
...87. Med hør til Norge ...89. Havari og økonomisk katastrofe	
...93	
<i>Der Junge Hinrich skiftes ud med Die Einigkeit</i>	99
<i>Die Einigkeits rejser</i>	105
Nyt skib og godt igang ...105. En rejse med kontrabande ...113.	
Island-Middelhavet – og Nordfyn ...119. Gyldne tider ...125	
<i>Reparation og salg af Die Einigkeit</i>	141
<i>Bygningen af fregatten Die Harmonie</i>	143
<i>Die Harmonies rejser</i>	149
En beskeden begyndelse ..149. Danzig-Lissabon og videre ...155.	
Farvel til Flensborg ...163. Slibrige tider ...175	
<i>Afslutning</i>	184
<i>Bilag</i>	188
Mål og vægt ...188. Regnskaber ...190. Oversigter over bevægelser,	
ladninger og økonomi ...221. Hyrer gennem perioden 1783-1807	
...237	
<i>Noter og henvisninger</i>	239
<i>Litteratur</i>	246
<i>Zusammenfassung</i>	249

Forord

I oktober 1980 fik jeg et stipendium ved Studieafdelingen, Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, med den opgave at gøre studier i Flensborgs handel og søfart i den florissante tid. Den oprindelige plan var et studieforløb på omkring tre år, men uforudseelige omstændigheder gjorde det nødvendigt at afbryde arbejdet i begyndelsen af 1982 efter godt et års ophold i Flensborg.

Det egentlige projekt blev således ikke gennemført efter planen, og jeg har hidtil måttet nøjes med at udmønte mine foreløbige resultater i kortere artikler og foredrag.

Under arbejdet i Flensborg stødte jeg i byens arkiv på et par unikke gamle regnskabsbøger, stammende fra et par af byens mange partrederier i perioden, der viste sig at rumme et sådant væld af oplysninger, at jeg fandt dem en nærmere analyse værd.

Resultatet heraf fremlægges i nærværende bog i det håb, at læseren vil finde samme fornøjelse i at følge tre flensborgske 1700-tals skibe på deres rejser, som jeg har haft.

Jeg har al mulig grund til at takke Studieafdelingen, der gennem stipendiet gav mig de bedst tænkelige muligheder for studiet - og den oplevelse det var for en inkarneret københavner at leve og bo i grænselandet. Der skal også lyde en tak til bibliotekets mange ansatte, der alle viste mig den største venlighed og hjælpsomhed. Endvidere en tak til de mange kolleger og venner i Flensborg og i Kongeriget, der har ydet mig værdifuld hjælp både i selve tolkningen af materialet og i forsøget på at fremstille det i overskuelig form.

Trods alle anstrengelser for at undgå det rummer bogen uden større tvivl fejl i både transkription, udregninger og fortolkning. Ansvarer herfor er naturligvis alene mit.

København, marts 1989

Ole Ventegodt

Indledning

I den gamle danske handels- og søfartsby Flensborg findes to originale regnskaber fra et par partrederier i byen, der kaster et spændende lys over rederivirksomhed i det gamle dansk-norsk-slesvig-holstenske monarki¹.

Det ene er fra perioden 1783-1801, hvor det pågældende partrederi først ejede galeoten *Der Junge Hinrich*, siden galeasen *Die Einigkeit*², det andet er for et partrederi, der i 1794 byggede fregatten *Die Harmonie*, som det sejlede til 1812, hvor skibet på grund af tidernes ugunst blev afhændet³.

De foreliggende regnskaber, der er enestående for denne periode, gør det muligt for os at følge vore tre skibe rundt i europæiske farvande gennem sammenlagt 36 år, men desværre med den begrænsning, at det kun er regnskabsbøgerne vi har. Heraf følger, at det i det store og hele kun er begivenheder, der har regnskabsmæssige konsekvenser, vi bliver indviet i. Det havde været lykkeligt, om også skibenes journaler havde været bevaret, for de ville selvsagt have givet os et langt mere præcist og detaljeret indblik i rejsernes forløb, ruter, vind og vejr, tildragelser ombord og meget andet, der ville have levendegjort skibets lille verden på en helt anderledes nærværende måde end tørre tal og posteringer i en regnskabsprotokol.

Alligevel kan der fås meget ud af tallene. Vi får et rimeligt indblik i skibenes hverdag og det sociale hierarki ombord gennem oplysninger om hyrer, proviantindkøb, udgifter til læger og enkelte gange begravelser. Og gennem udrustnings- og havneregnskaber, fragtrenskaber og havariopgørelser får vi overblik over, hvordan rejserne forløb, og hvordan rederiernes økonomi formede sig.

Det må dog understreges, at det *er* regnskaber, dvs. talkolonne på talkolonne, hvor de enkelte poster ofte er yderst sparsomt beskrevet. Det her fremlagte forsøg på at nå ind til virkeligheden bag tallene har vel nogenlunde samme udsigt til at lykkes, som hvis en optimist om et par hundrede år satte sig for at ville beskrive en dansk families tilværelse i 1980'erne udelukkende på grundlag af familiens lønsedler, opgørelser fra skattevæse-

net, regninger, kassebon'er fra supermarkedet og lignende talmateriale. Han kunne nok danne sig et billede af familiens økonomiske omstændigheder og ville vel også kunne registrere større begivenheder, men han ville naturligvis aldrig nå til en rimelig forståelse af de enkelte familiemedlemmer, deres opfattelse af verden og deres forhåbninger, glæder og sorger.

Når forsøget gøres her trods erkendelsen af de begrænsede muligheder, så er det ganske enkelt, fordi det foreliggende materiale med sine mangler nok er det bedste vi har om partrederidrift i 1700-tallets sidste del og i begyndelsen af 1800-tallet, og som helt ned i detailen belyser den daglige drift af ganske ordinære handelsskibe i udenrigsfart. Og søfartserhvervet var en af de økonomiske grundpiller i det gamle monarki, på sin højde med godt halvtredie tusinde skibe under Dannebrog. Denne samlede virksomhed og dens økonomiske og politiske betydning er naturligvis belyst i mange andre sammenhænge, det enkelte rederis lille verden er det derimod næsten ikke. Og da den store handelsflåde for størstedelens vedkommende jo netop bestod af et tusindtal små partrederier, må driftsform og vilkår for disse også have et vist krav på vor interesse.

Baggrunden

Den tid vi her beskæftiger os med, årene fra 1783 til 1812, rummer i sig alle de træk, der var karakteristiske for dansk handel og søfart gennem hele det 18. århundrede. Der var en fredsperiode med deraf følgende afmattede konjunkturer, og der var – til overmål – omvæltninger og krige. Men perioden betød også afslutningen på den glimrende handel, vi efterhånden var vant til, og som tilsyneladende steg til stedse større højder under hver ny krig. Da verden ved Wienerkongressen i 1814-15 igen faldt i et nogenlunde stabilt leje, var de gyldne tider definitivt forbi for os.

I 1783 sluttede Den amerikanske Frihedskrig, og derpå fulgte en halv snes relativt fredelige år, om man ser bort fra Den svensk-russiske Krig 1788-90, hvis indflydelse på den omliggende verden var ret begrænset.

Den franske Revolution i 1789, der vel var den uundgåelige følge af kollisionen mellem oplysningstidens nye tanker og forestillinger og et forældet styre, førte ikke bare til en midlertidig omvæltning af det franske samfund, men blev også tændsatsen til en verdenskrig, der med enkelte korte afbrydelser skulle komme til at rase gennem mere end tyve år.

De varige følger af krigen blev en dybtgående omstrukturering af Europa, men den ændring, der i det lange løb skulle få størst betydning, blev nok mindst bemærket, nemlig at De forenede Stater var trådt ind på scenen, et land, der med sine ressourcer meget snart skulle blive en betydende faktor i verdenspolitikken.

For vort eget dansk-norsk-tyske monarkis vedkommende kvalte Napoleonskrigene for stedse alle forestillinger om en stat, der kunne hævde sig blandt andre stater gennem magt og økonomisk indflydelse, og reducerede Danmark til en småstat, hvor kimen oven i købet var lagt til yderligere decimeringer.

Gennem denne urolige menneskealder syntes det ellers ikke bare, som tidligere europæiske krige havde vænnet os til, at gå godt for det danske

monarkis handel og søfart. Det gik, tør man hævde, mere end godt, for aldrig nogensinde, hverken før eller siden, har dansk handel og søfart oplevet en periode med en sådan fremgang og velstand. På sin højde talte handelsflåden under Dannebrog mere end 2500 skibe på over ti læster¹, hvoraf et meget stort antal, og langt den største del af tonnagen, var beskæftiget i udenrigsfart².

Ikke bare var konkurrenternes skibe i lange perioder sat ud af spillet, men deres havne var blokeret, så den gamle urealistiske drøm om København som Nordeuropas stabelplads blev faktisk for en tid til virkelighed.

Men rollen som neutral mellem kæmpende stormagter var og blev en æggedans, og den danske optræden blev ofte af de krigsførende, især England, opfattet som provokerende. Således søgte vi at opretholde forestillingen om, at frit flag giver fri ladning, hvad der både gav anledning til adskillige episoder, hvor danske orlogsmænd med konvojer under henvisning til deres instruks søgte at afvise engelsk visitation, og til vedvarende diplomatiske trakasserier³.

Set med engelske øjne var det dog værre, at vi udgjorde en latent trussel ved at optræde i forbund med andre stater, først og fremmest Sverige og Rusland, for at hævde vore principper for den neutrale handels udøvelse. Resultatet af at ligge på kollisionskurs med verdens stærkeste sømagt var uundgåeligt, og det erfarede vi den 2. april 1801 med Slaget på Reden, hvor de tvivlsomme principper måtte bøje sig for magtens realitet, hvorved Danmark blev tvunget ud af Det væbnede Neutralitetsforbund⁴.

Men tordenvejret drev tilsyneladende over, og snart var monarkiets skibe så travlt beskæftiget som nogensinde, og de gyldne tider fortsatte i endnu en årrække.

Situationen spidsede imidlertid til igen med den af Napoleon etablerede fastlandsspærring, og i 1807 havde den udviklet sig sådan, at Danmark blev tvunget til at tage parti i konflikten. Det ulykkelige resultat blev, ikke mindst på grund af kluntet engelsk diplomati, at Danmark valgte forkert og sluttede sig til Frankrig.

Den krig, der fulgte, blev en katastrofe. København blev ødelagt ved historiens første større missilangreb, flåden – monarkiets stolthed – blev taget, og danske skibe var med ét slag fredløse på verdenshavene. Alene i

krigens første måned opbragte engelske krigsskibe og kapere næsten 400 skibe under dansk flag, og snart lå resten ubeskæftiget, hvor de nu befandt sig.

Da krigen sluttede syv år senere, var Norge tabt, Danmark gået fallit, pakhusene tomme og resterne af den forhen så prægtige handelsflåde lå for størstedelen som frønnede vrage i pælene i vore havne. Og den dag skulle aldrig komme igen, hvor man på én og samme tid kunne tælle 42 danske flag på Livornos red⁵.

Da handelsflåden var på sit højeste i årene omkring århundredeskiftet, bestod den, som nævnt, af mere end 2500 søgående skibe. Cirka halvdelen af denne flåde, målt i tonnager, var hjemmehørende i Norge, cirka en fjerdedel i Kongeriget, og den sidste fjerdedel i Hertugdømmerne.

Den norske del af flåden var væsentligst beskæftiget med monarkiets hovedeksport, træ og fisk fra Norge til Vest- og Sydeuropa, og i anden fragtfart på Vesteuropa.

Den kongerigske del af handelsflåden, der hovedsagligst havde hjemme i København, hvor de oktroyerede kompagnier og en række meget store handelshuse disponerede over de store skibe, var især beskæftiget i transoceanisk fart, dvs. i fart på Kina og på vore oversøiske besiddelser i Indien, Afrika og Vestindien. Det var kolonifartens gyldne år, for efter at handelen var givet fri, først på Vestindien i 1755 og siden på Asien med undtagelse af Kina i 1772, engagerede de private handelshuse sig i stigende grad på disse rige markeder⁶.

I Hertugdømmerne havde købmændene, især i Flensborg, også blik for kolonihandelens muligheder, især på Vestindien, men den solide grundpille i deres foretagsomhed var og forblev farten mellem Østersøen og Sydeuropa⁷.

De dominerende søfartsbyer i Hertugdømmerne var Altona og Flensborg, hver med omkring to femtedele af den dér hjemmehørende flåde, hvoraf resten var fordelt på en række mindre betydende stæder. Forholdene i Altona var imidlertid i meget høj grad underkastet ikke bare de handelsmæssige, men også de politiske konjunkturer. Vi kan konstatere, at handelsflåden med hjemsted i denne by blev drastisk reduceret i de perioder, hvor f.eks. Elben var under blokade⁸, man fristes til at tro til »normal«

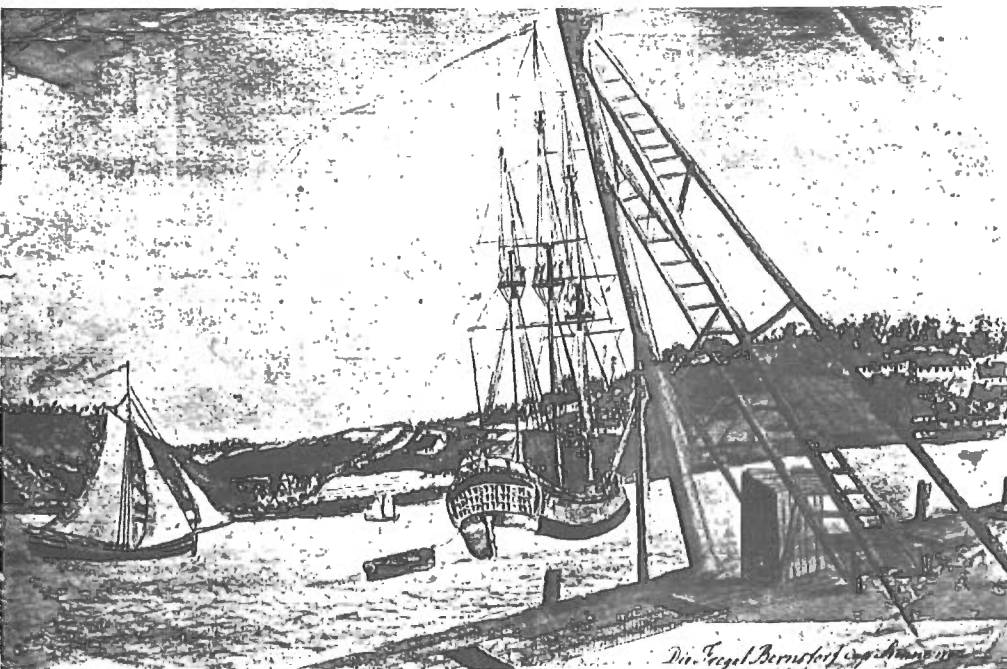
størrelse, for det er et spørgsmål, om de meget høje tonnagetal, der til tider kunne konstateres registreret i Altona, ikke for en stor dels vedkommende blot skyldtes, at fremmede skibe, især hollandske, i perioder brugte netop denne by, der jo lå bekvemt for deres sædvanlige aktiviteter, som neutralt dække for deres fortsatte virksomhed. Det havde man i hvert fald gjort under tidligere krige⁹, og Nathanson konstaterer på grundlag af afgiften på indkøbte udenlandske skibe, at Altona fra 1796 til 1801 havde købt skibe på i alt 11357 læster – altså langt mere end byens egne fastboende købmænd kan have anskaffet til egen brug¹⁰.

I Flensborg var forholdene anderledes stabile. Flåden voksede støt gennem årene¹¹, og den var, for alt hvad vi kan se, i det store og hele finansieret af lokale redere og købmænd. Der er således ikke, mig bekendt, fremdraget eksempler på, at fremmede skibe er blevet »pro forma« indregistrerede her.

Byen Flensborg

Den gamle købstad Flensborg, der altid havde været en vigtig handels- og søfartsby, oplevede gennem sidste del af det 18. århundrede og de første år af det 19. århundrede en blomstringsperiode, der stadig sætter sit præg på byen.

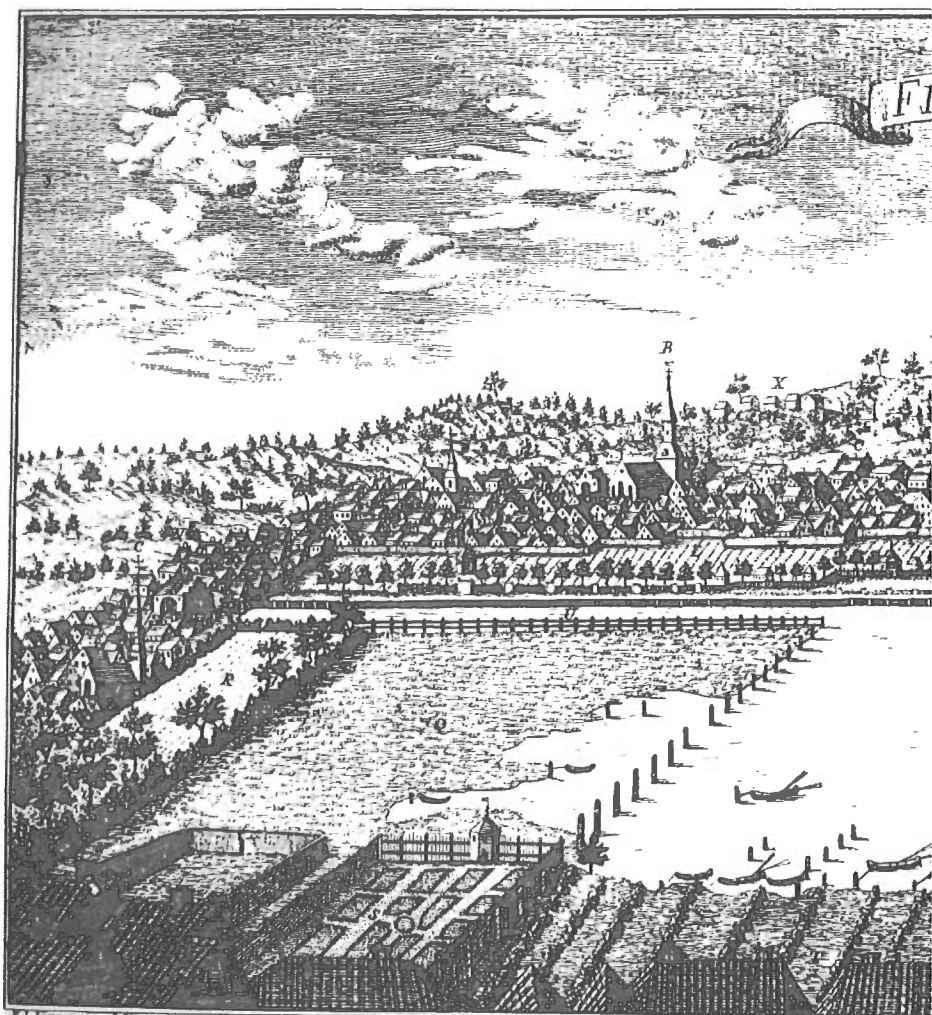
Handelsflåden, der altid havde været betydelig, voksede gennem disse år frem til at blive monarkiets næststørste, væsentligt større end flåden fra



(Schiffahrtsmuseum Flensburg).

Kranen på Flensborg havn. Enhver havn, hvor man byggede og håndterede søgående skibe, måtte have en mastekran, for i større skibe var undermasterne så tunge, at det var nødvendigt at bruge en kran til at sætte dem i og tage dem ud af skibene. Var undermasterne først i, kunne besætningen selv klare at få stængerne og resten af rigningen op.

Tegningen er af N. H. Lorck, en søn af korr. reder N. H. Lorck, partrederiet Der Junge Hinrich.



K. J. Vergen sen delin.
 a. S. Marie Kirke. b. S. Nicolai Kirke. c. S. L. annis Kirke. d. Latinck Skole. e. Helligaistes Kirke. f. Fattiges Kirkegaard. g. Cempa
 q. Plankermæ. r. Blegdamme. s. Lands dommerhaven. t. S. Kirgens by. u. Millebek

Flensborgs travle havn med et mylder af skibe fremtræder tydeligt på dette prospekt af byen i 1770'erne.

nogen enkelt norsk by, og betydeligt større end den samlede flåde fra alle de kongerigske provinsbyer tilsammen¹.

Flådens vækst var selvsagt ikke uden sammenhæng med konjunkturerne for søfart, men alligevel tør man her tale om en stabil vækst, der vel kun var mulig, fordi byen, foruden at være stabelplads for en betydelig handel, også



*Anatomisk korter. i. Weisenhavn. k. Nörre Port. l. Røde Port. m. Frefiske Port. n. Mølle Port. o. Raadhuus. p. Træbroen
dera. af Slottet. x. Reberbaner. y. gamle Stadsmure. z. Haver.*

(Pontoppidans Danske Atlas bd. 7 -1781.)

selv og i sit opland havde en stor produktion af efterspurgte eksportartikler. Der var med andre ord også i tider, hvor fragtfarten var dårlig, fortsat grundlag for handel, sejlads og eksport.

Ved siden af landbrugsvarer var nogle af byens vigtigste eksportvarer brændevin og teglsten. Alene af brændevinsbrænderier skal der ifølge en samti-

dig kilde have været 200 i 1797, »die kleinern ungerechnet«². Hovedparten af den stadigt stigende produktion blev eksporteret, især til Norge³. Som et biprodukt til brænderiet kunne man ifølge samme kilde opfodre 4000 stykker hornkvæg og lige så mange svin på masken, hvilket for hornkvæggets vedkommende gav en landværts eksport sydpå.

Et stort antal teglværker langs Flensborg Fjord producerede årligt sten i milliontal, hvoraf en meget væsentlig del gik til København og en mindre del ind i Østersøen⁴.

I og omkring selve byen var der andre betydelige manufakturer, som oliemøller, kobbermølle, papirmølle, tobaksfabrikker m.m.

En af de største industrier, og nok så væsentlig for vort emne, var byens skibsbyggeri og de deraf afledte håndværk og produktioner. Skibsbyggeriet var af meget betydeligt omfang, for ikke alene blev størstedelen af byens egne skibe bygget i byen og på fjorden, men der var endda et betydeligt byggeri for fremmed regning⁵.

Den flensborgske flåde var altså ikke bare ejet i byen, men for størstedelens vedkommende også bygget i byen eller på pladser i byens nære opland. I gennemsnit blev der bygget en halv snes skibe om året, kulminerende i året 1797 med 33 skibe på tilsammen mere end 2400 læster, heraf alene de 21 for flensborgsk regning. Denne betydelige industri gav arbejde til mange hænder, men efter flensborgernes mening bestemt ikke til for mange⁶.

Men det var ikke bare med selve bygningen, at mange var beskæftiget, men også med forfærdigelse af skibstilbehør som ankre, master, tovværk og sejldug, hvoraf byen også i en periode havde en betydelig produktion⁷.

Tager man i betragtning, at ved år 1800 havde Flensborg kun en befolkning på omkring 10.000 sjæle, så bliver det klart, at med en flåde i søen på små 300 skibe, der ikke bare for størstedelen var bygget i byen, men for en stor del også bemandede med folk fra byen og dens opland, så var skibsfart ikke bare et hovederhverv, men *hovederhvervet*.

Med den betydning søfarten havde for Flensborg, måtte krigen i 1807 naturligvis ramme særlig hårdt. Ikke mindre end 137 flensborgske skibe blev opbragt under krigen, de fleste naturligvis i dens første måneder⁸, og byen noterede sig uoprettelige tab i millionklassen⁹. Men man måtte jo klare sig, som man kunne, og det lykkedes da også, som vi siden skal se, for i hvert fald nogle flensborgske redere at holde nogle af deres skibe beskæftiget i udenrigsfart under krigen.

Partrederierne

Når vi bortser fra de oktroyerede kompagnier, der jo var semistatslige handelsforetagender, og de store handelshuse i København, så var datidens overvejende rederiform partrederiet.

Der fandtes naturligvis også udenfor den ovennævnte kreds eneredere, dvs. personer, der alene ejede et eller flere skibe, og dem træffer vi som oftest i yderenderne af rederierhvervets sociale skala: I den ene ende de helt store købmænd, der havde råd til selv at have et eller flere skibe i søen, og som var villige til at bære den dermed forbundne risiko alene – og i den anden ende skipperen, der selv ejede sit lille skib og hovedsagligt fandt sin fragt i nærfarten.

Men det var kun relativt få skibe, der var eneejede, og den almindelige form var partrederiet. Et sådant blev etableret ved, at en personkreds – parthaverne – hver især indskød brøkdele af den kapital, der skulle til for at erhverve et skib. Brøkdelenes størrelser blev normalt fastsat ved simpel deling, dvs. at de enkelte parter kunne være en halvdel, en fjerdedel, en ottendedel, en sekstendedel eller endda mindre, men altså som oftest beregnet efter halveringsprincippet. Med skibet i drift blev over- og under-skud derefter delt i samme forhold.

Parthaverne i det gængse partrederi bør dog ikke over en bank opfattes som folk, hvis økonomiske formåen var indskrænket til en lille part i et enkelt skib. Sådanne fandtes naturligvis, måske især i danske provinsbyer, hvor familie, slægt og venner fandt sammen i bestræbelserne på at få en søn eller svigersøn etableret med eget skib, men ser vi på de her foreliggende eksempler, er det professionelle redere og købmænd, vi har med at gøre. Det vil sige folk, der handlede og disponerede med stor faglig dygtighed og ud fra en nøje vurdering af handelens og fragtmarkedets konjunkturer og fremtidsudsigter.

Den økonomiske formåen var der heller ikke noget i vejen med, det er tværtimod Flensborgs store hartkorn, vi her møder. En personkreds, der på partbasis var engageret i en betragtelig del af byens store handelsflåde, og

som talte navne blandt byens rådmænd og største skatteydere¹. Betegnelsen købmand har på dansk skiftet karakter, så det er måske også på sin plads at påpege, at en købmand i datidens forstand ikke bare var en mand, der stod bag en disk og handlede en detail², men vel nærmere var, hvad vi i dag ville kalde grosserer³.

I handels- og søfartsbyen Flensborg var de større købmænd, dvs. købmænd med en formue på over 9.000 mark, ikke alene indplaceret i den officielle rangforordnings første klasse, men de havde også det politiske monopol, idet det ved kgl. reskript af 10. februar 1730 var bestemt, at byens deputerede (hvor iblandt byens borgmester og råd valgtes) skulle vælges »aus den verständigsten ... vernünftigsten ... geschicktesten Kaufleuten«⁴.

Men hvorfor så nøjes med små parter i et eller flere rederier? Var det så ikke bedre at have sit eget eller sine egne skibe, som man kunne disponere over, som man nu fandt for godt uden at skulle tage hensyn til andre? Nogle – også i Flensborg – *havde* den opfattelse og havde egne skibe i søen (hvad der ikke betød, at de ikke samtidig kunne være engageret i partrederidrift), men de har også været fuldt vidende om, at de dermed løb en betydelig risiko. Der var en betragtelig mulighed for totalt eller partielt havari, vind og vejr kunne være éns skib imod og sinke det gennem lange tider og forventningerne til lønnende fragt kunne skuffes. Nogle af disse risici kunne man naturligvis forsikre sig imod, men præmien var dyr og selvfølgelig dyrere end den blotte risikodækning, da den naturligvis også skulle give assurandørerne en passende fortjeneste. Der var derfor god mening i at lægge sine æg i flere kurve. Den reder, der investerede i mindre parter i en række forskellige skibe, måtte naturligvis regne med, at en eller flere af investeringerne viste sig mindre heldige, men det burde rigeligt kunne opvejes af de forehavender, der gik godt. Med kapitalen spredt over et passende antal parter kunne man jo også begynde at reflektere over, om det overhovedet var pengene værd at forsikre, eller om man turde spare præmien og tage risikoen selv? Det ses i hvert fald af de her foreliggende regnskaber, at det var en afgørelse, den enkelte selv måtte træffe, for rederiet havde ingen samlet forsikring tegnet for skibet – ville den enkelte parthaver dække *sin* risiko, blev det hans egen sag og var rederiet uvedkommende.

En anden fordel ved partrederiet var, at de »passive« deltagere, dvs. dem, der blot skød penge i foretagendet uden at lægge sig i rederiets praktiske drift, og dem var der selvfølgelig flest af, var fri for alle de praktiske

gøremål, der følger med at drive et skib. De havde ingen problemer med myndigheder, med vedligeholdelse og udrustning af skib, med at skaffe folk, med at finde fragt, med korrespondance og med regnskaber. Hvad de i bedste fald havde at gøre, var at vente på afkastet – og i værste fald at bidrage med yderligere tilskud.

Alle de praktiske problemer faldt på en eller to af parthaverne, der stod som hovedredere eller korresponderende redere, dvs. personer, der tegnede rederiet i forretningsanliggender og over for offentlige myndigheder. Oftest var det de aktive storkøbmænd, der havde egne kontorer og bank- og handelsforbindelser ude i den store verden, og som i deres ungdom havde fået en grundig og alsidig handelsuddannelse, der tit omfattede læreår hos handelsforbindelser i udlandet⁵. Man kunne have ventet, at disse beregnede sig et passende honorar for alt det merarbejde, der blev læsset over på dem, men det er faktisk ikke tilfældet i vore to rederier. Der blev nok debiteret lidt porto og lignende, men der beregnedes ikke egentlige omkostninger. Ofte stod hovedrederne endda gennem lange tider med ret betragtelige udlæg for de øvrige parthavere, men kun i få tilfælde beregnede de sig rente af udlæggene.

Man kan så spørge sig, om de virkelig påtog sig alt det besvær for intet – og det gjorde de nu nok heller ikke. De fik sikkert rigeligt dækket deres udgifter gennem den fordel, der lå i at kunne bestemme, hvem der skulle have leverancerne af stores og proviant – og som de naturligvis i muligt omfang selv tog. Den tillid og kreditværdighed, som et veldrevet rederi nød ude omkring, og de forbindelser hovedrederne gennem rederivirksomheden fik med handelshuse og banker i det store udland, var sikkert også af betydelig, omend vanskeligt målelig værdi.

De øvrige parthavere kunne være købmænd efter en mere beskeden målestok, men købmænd var de næsten alle, og det ser efter det foreliggende og andet materiale ikke ud til, at skibsparter i større omfang har været brugt som investeringsobjekter uden for handelens kreds, i hvert fald i Flensborg. Betegnelsen »passive« skal også tages med et gran salt, for nok var den største del af arbejdet og ansvaret læsset over på den korresponderende reder, men det er også helt klart, at de øvrige både fulgte med i, hvad der skete, og at de fik deres del af kagen gennem leverancer til skibet. De foreliggende udrustningsregnskaber giver tydeligt indtryk af, at de enkelte parthavere leverede, hvad de havde på lager eller kunne skaffe, før man accepterede leverancer og tjenesteydelser fra anden side.

(S. 1.)

In Nomine Dei. —
 Continuitet
 Schiff = Buch
 zu 1769, 9. Kaufte
 Galiot der junge Hinrich
 Cap. Asmus Petersen
 des Interpenten
 Herr Rostockermeister Knud Andersen 6 1/2
 Paul Paulsen 1 1/2
 Joh. Chr. Prodebertz 1 1/2
 Peter Privesell 1 1/2
 J. J. Nicolay Mt. Lortz 1 1/2
 J. J. Nicolay Cap. 1 1/2

En undtagelse fra de egentlige købmænd var dog kaptajnerne, der ofte, men langt fra altid, havde part i skibet, de førte. Således vor kaptajn Asmus Petersen med en ottendepart i galeoten Der Junge Hinrich. Men fordelene ved, at kaptajnen havde personlig interesse i skibet og dets drift er jo også åbenbar. Var kaptajnerne ikke købmænd, så var det på den anden side ikke usædvanligt, at de blev det, for adskillige af dem løste borgerbrev som købmænd på deres ældre dage – hvad der ofte affødte nogen misfornøjelse blandt de »rigtige« købmænd.

Personkredsen og dens indbyrdes andele varierede, som naturligt er, i løbet af rederiets levetid. Andelene kunne handles eller arves, de kunne lægges sammen eller yderligere deles. Stort set var der dog – i hvert fald i de her foreliggende to regnskaber, der begge dækker en periode på atten år – forbløffende god kontinuitet i partnerskabet, og det er bemærkelsesværdigt, at da galeoten Der Junge Hinrich, bygget i Rostock i 1756 eller -58, i

1791 befandt i så slet tilstand, at man ikke ville reparere yderligere på den, så opløste man ikke partrederiet, men afhændede skibet som delvis betaling på en nybygning, galeasen Die Einigkeit, som partrederiet derefter fortsatte virksomheden med.

Det var med andre ord i dette tilfælde ikke skibet i sig selv, der var basis for partrederiet, men åbenbart parthavernes indbyrdes gode forhold og gensidige tillid, der da også afspejles i det nye skibs navn.

Men det var ikke bare gensidig tillid og gammel vane, der bandt partrederiet sammen, men også, som vi skal se, stærke familiebånd. I partrederiet Der Junge Hinrich/Die Einigkeit var der følgende parthavere fra 1783 til 1801:

Der Junge Hinrich	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
Knud Andersen	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4
Paul Paulsen	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8
J.P.C. Rodebertz	1/8										
Rodebertz's enke		1/8	1/8	1/8	1/8						
Asmus Andersen						1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8
Peter Rivesell	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8
Peter Jensen jr.						1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8
Nicolay H. Lorck	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	
Andreas Andersen											1/8
Asmus Petersen	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8

Die Einigkeit	93	93	95	96	97	98	99	00	01
Knud Andersen	1/4								
K.A.s arvinger		1/4							
P.B. Matthiesen			1/16	1/16				1/16	1/16
P.B. Möller			1/16	1/16				1/16	1/16
Paul Paulsen	1/8	1/8							
Chr.Deth. Paulsen			1/8	1/8				1/8	1/8?
Asmus Andersen	1/8	1/8	1/8	1/8				1/8	1/8
Peter Rivesell	1/8	1/8	1/8	1/8				1/8	1/8?
Peter Jensen jr.	1/8	1/8	1/8	1/8				1/8	1/8
Andreas Andersen	1/4	1/4	1/4	1/4				3/8	3/8?
samme			1/8?	1/8?					

(Spørgsmålstegnene antyder ikke større tvivl om ejerforholdet, blot at det ikke har kunnet dokumenteres for det pågældende år.)

Ejerforholdene i rederiet Die Harmonie er ganske tilsvarende og viser det samme stabile billede:

Die Harmonie	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03
Andreas Andersen	1/4			1/4			1/4	1/4		
H.C. Feldstedt	1/8			1/8			1/8	1/8		
Volq. Volquardsen	1/8									
H.C. Feldstedt jr.				1/8			1/8	1/8		
P.B. Matthiesen	1/8			1/8			1/8	1/8		
Asmus Andersen	1/16			1/16			1/16	1/16		
P.B. Möller	1/8			1/8			1/8	1/8		
Nicolai Braack	1/16			1/16			1/16	1/16		
Lor. Dethleffsen	1/16			1/16			1/16	1/16		
Chr. Jensen	1/16			1/16			1/16	1/16		

Die Harmonie	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13
Andreas Andersen	1/4			1/4		1/4	1/4	1/4		1/4
H.C. Feldstedt	1/8									
J.C. Feldstedt				1/16		1/16	1/16	1/16		1/16
Volq. Volquardsen				1/16						
V.V.s arvinger						1/16	1/16	1/16		1/16
H.C. Feldstedt jr.	1/8			1/8		1/8	1/8	1/8		1/8
P.B. Matth.s enke	1/8			1/8		1/8	1/8	1/8?		1/8
Asmus Andersen	1/16			1/16		1/16	1/16	1/16		1/16
P.B. Möller	1/8			1/8		1/8	1/8	1/8		1/8
Nicolai Braack	1/16			1/16		1/16	1/16	1/16		1/16
Lor. Dethleffsen	1/16			1/16		1/16	1/16	1/16		1/16
Chr. Jensen	1/16			1/16		1/16	1/16	1/16?	1/16	

Disse to partrederier var begge i virksomhed gennem det meste af en snes år, og det er umiddelbart bemærkelsesværdigt, at personkredsene var så stabile, og at omsætningen af skibsparter var så ubetydelig. Man beholdt sin part gennem gode og dårlige tider (hvor det vel heller ikke var let at slippe af med posten), og i alt væsentligt skiftede parterne kun ejer ved dødsfald.

En nærmere betragtning af parthaverne kan nok være på sin plads og kaster i hvert fald yderligere lys over rederiernes stabilitet og indbyrdes sammenhold. Følgende personer var gennem perioden 1783-1813 parthavere i vore to rederier (parter i de to rederier er markeret med (*) for Der Junge Hinrich/Die Einigkeit og (#) for Die Harmonie):

*# **Andreas Andersen** (1749-1814), købmand. Deputeret 1792. Vaisenhusforstander 1795, hospitalsforstander 1799. Søn af **Knud Andersen**, gift 1783 med sin halvkusine **Anna Margaretha**, datter af **N.H. Lorck**. Overtog svigerfaderens forretning i 1793. Korresponderende reder for *Die Einigkeit* og for *Die Harmonie* gennem hele rederiets levetid. **Andreas Andersen** var byens største reder, og han disponerede i 1798 over 17 skibe på tilsammen 901 kommercelæster, i 1804 over 16 skibe på 1077.5 læster⁶.

*# **Asmus Andersen** (1747-1826), købmand. Deputeret 1796. Rådmand 1802. Gift 1788 med **J.P.C. Rodebertz**s enke.

* **Knud Andersen** (1712-1794), købmand. Deputeret 1749. Hospitalsforstander 1762. Rådmand 1772. Gift 1) 1744 med **N.H. Lorcks** kusine **Catharina Lorck**, 2) 1760 med dennes søster **Anna Margretha Lorck**. Korresponderende reder for *Der Junge Hinrich* fra 1793.

Nicolai Braack (1760-1844), købmand. Valgt til deputeret 1793, men frikøbt sig. Gift med **N.H. Lorcks** halvkusine **Brigitte Lorck**.

Lorentz Dethleffsen (1752-1825), købmand. Deputeret 1802.

Hinrich Carstensen Feldstedt (1726-1804), købmand. Deputeret 1763. Hospitalsforstander 1785. Rådmand 1797. Hans datter **Helene** 1784 gift med **N.H. Lorcks** søn **Nicolay**.

Jürgen Carstensen Feldstedt (1762- ?), købmand. Søn af **H.C. Feldstedt**.

Hinrich Carstensen Feldstedt jr. (1768-1811), købmand. Valgt til deputeret 1802, men frikøbt sig. Søn af **H.C. Feldstedt**.

Christian Jensen (1759-1831), købmand. Valgt til deputeret 1799, men frikøbt sig.

* **Peter Jensen jr.** (1748-1807), købmand. Deputeret 1784.

* **Nicolay Hansen Lorck** (1710-1797), købmand. Deputeret 1742. Korresponderende reder for *Der Junge Hinrich* til 1793.

*# **Peter Bennick Matthiesen** (1743-1800), købmand. Deputeret 1772. Hospitalsforstander 1790. Rådmand 1799. **Knud Andersens** svigersøn. **H.C. Feldstedts** fætter. Efter **P.B. Matthiesens** død forblev enken parthaver rederiets tid ud.

*# **Peter Bendixen Möller** (1752-1829), købmand. Deputeret 1787. **Knud Andersens** svigersøn.

* **Paul Paulsen** (1720-1794), købmand. Deputeret 1760.

* **Christian Dethlev Paulsen** (1765-1805), købmand. Søn af **Paul Paulsen**.

* **Asmus Petersen** (? - ?), kaptajn. Førte *Der Junge Hinrich* fra 1770 og *Die Einigkeit* til 1797.

* **Peter Rivesell** (1756-1842), Købmand. Forfatter til »*Versuch einer Beschreibung der Stadt Flensburg*«, Altona 1817.



(Stadtarchiv Flensburg).

Andreas Andersen (1749-1814). Storkøbmand og Flensborgs største reder, der ved begyndelsen af 1800-tallet selv disponerede en lille snes skibe og havde interesser i yderligere flere. Fra 1793 var han korresponderende reder for begge vore partredier.

* **J.P.C. Rodebertz** (? -1784), købmand. Deputeret 1763. Gift 1) 1756 med **N.H. Lorcks** søster **Anna Maria Lorck**, gift 2) med **Nicolai Braacks** søster **Botilla Braack**, der efter Rodebertz død giftede sig med **Asmus Andersen**.

Volquard Volquardsen (1754-1807), købmand. Deputeret 1787. Efter Volquardsens død beholdt arvingerne parten i rederiet. Byens næststørste hovedreder med i 1798 4 skibe på 398.5 læster, i 1804 8 skibe på 830.5 læster.

Valg som en af byens 24 deputerede var et vigtigt trin på den sociale stige – eller skridt ad den *cursum honorum*, som samtiden talte om⁷. Og det var forudsætningen for at kunne blive valgt til rådmand, af hvilke der var seks, eller i sidste ende til borgmester. Hvervet som hospitalsforstander var et andet trin på stigen, der forlenede sin indehaver med social status. Men man kunne, som det fremgår af ovenstående liste, købe sig fri for disse borgerlige ombud.

Vore parthaveres placering i byens øverste sociale lag vil fremgå af, at af disse nitten blev ikke færre end femten valgte som deputerede borgere (hvad dog tre af dem takkede nej til, hvilket kostede dem mellem 1.000 og 1.500 mark⁸), fire blev hospitalsforstandere og fire blev rådmænd.

De stærke familiemæssige bindinger springer i øjnene, og det bør endda understreges, at de her påviste relationer ikke baserer sig på indgående genealogiske studier, men i det væsentlige er, hvad der fremgår af umiddelbart tilgængeligt publiceret materiale⁹. Der kan næppe være tvivl om, at nettet kunne knyttes endnu tættere ved en tilbundsående undersøgelse, men her må det række med at konstatere den klare tendens.

De nære slægtsforhold afspejlede sig naturligvis også i byens råd, der jo, som vi har set, var rekrutteret fra samme købmandsstand. Det gav på et tidspunkt en bekymret amtmand, der for sig så nepotismen florere, anledning til at bede om en undersøgelse af slægtskabet mellem magistratens medlemmer. Hertil svarede rådet lakonisk, »at mange familier, især inden for købmandsstanden, ved Guds velsignelse var blevet bevaret fra gammel tid og var efterkommere efter de samme forfædre«¹⁰.

Man lægger endelig mærke til, at ikke mindre end fire personer, **Andreas Andersen**, **Asmus Andersen**, **P.B. Matthiesen** og **P.B. Möller** optræder i begge partrederier. Men det bør ikke undre. Flensborg havde ved denne tid mellem 200 og 300 skibe i søen, den overvejende del på partsbasis, og størsteparten af kapitalen var koncentreret hos mindre end et halvt hun-

drede storkøbmænd, der ikke alene økonomisk, men altså også politisk og socialt var toneangivende, og som stort set alle boede i Storegades og Holmens patricierejendomme¹¹.

Også kunst og kultur kunne påregne købmændenes bevågenhed. Da man i 1795 byggede teater i Flensborg, var det byens større købmænd, der tegnede sig for de store bidrag, således ikke færre end ni af vore redere med beløb på mellem 30 og 75 mark. Teatret kvitterede da også på det nydeligste, idet tæppet var prydet med et prospekt af Flensborg havn, hvor man så et fuldlastet skib vende hjem¹².

I foråret 1803 sendte en tyveårig ung mand en ansøgning til en række af byens honoratiores for at bede om hjælp til at komme videre. »Flensburgs wohlthätige Menchenfreunde haben so oft einen Jüngling der Wissenschaften unterstützt« skrev han optimistisk, og det gjorde Flensborgs velgørende menneskevenner da også denne gang, for tolv af dem bidrog med tilsammen 153 mark, der satte det unge menneske i stand til at rejse til København og søge »die Vaterlandsschule der heiligen Kunst«. Vel den investering vi har mest grund til at være de flensborgske købmænd taknemmelige for, thi knøsens navn var Christoffer Wilhelm Eckersberg¹³.

Partrederiregnskaberne

De to regnskaber er meget ensartede i deres opbygning, og da vore redere tilsammen var engageret i en betragtelig del af den flensborgske handelsflåde (Andreas Andersen var således korresponderende reder for ikke mindre end 17 skibe i 1798 og for 16 skibe i 1804, ligesom flere af de øvrige parthavere selv stod som korresponderende redere for andre skibe) er det vist rimeligt at opfatte dem som repræsentative for datidens private rederiregnskaber, i hvert fald som de blev ført i Flensborg. Men de er dog ikke ganske lette at tolke, hvis man vil ned under overfladen i et forsøg på at få indblik i virksomhedernes vilkår, drift og resultater. Dette hænger sammen med flere forhold.

For det første det ret banale problem, at de er skrevet af mange hænder og naturligvis under anvendelse af almindelig indforstået faglig jargon, i mange tilfælde i form af forkortelser, der kan være nok så vanskelige at gennemskue under helt ændrede vilkår et par hundrede år efter.

De mange hænder, ofte inden for samme periode og mellem hinanden, gør det også svært at komme til umiddelbar klarhed over regnskabernes tilblivelsesomstændigheder. Den oprindelige antagelse var, at de var ført om bord, og at skiftende mæglere selv havde indført deres afregninger på deres respektive kontorer, men karakteren af en række indførelser udelukker dette – f.eks. løbende oplysninger om rederiets berigtigelse af værdipapirer over den sædvanlige bankforbindelse i Hamborg, foretaget mens skibet var i Middelhavet.

Protokollerne må ganske enkelt være ført på rederiets, dvs. den korresponderende reders kontor på grundlag af rederiets egne dispositioner og skibets indsendte regnskaber fra de enkelte havne. Og de mange hænder, der måske blev til »flere« end der virkelig var, fordi mæglerregnskaber og andet på fremmede sprog oftest blev indført med latinsk skrift i modsætning til den sædvanlige gotiske, må have tilhørt rederne selv og deres betjente på kontoret.

For det andet er regnskaberne ført i en form, der selvfølgelig var fuldt tilstrækkelig for dem, der i forvejen var inde i tingene, og som kendte skibet, forholdene og forudsætningerne ud og ind. Således var der naturligvis ingen grund til at nedfælde, hvad alle parthaverne udmærket enten selv vidste i forvejen eller selv kunne regne ud, hvis de havde brug for det. F.eks. hvem, der på et hvilket som helst givet tidspunkt overhovedet var parthaver, hvor stor en andel parthaverne havde hver især, skibets destinationer og afgangs- og ankomstdatoer, grunden til anløb af havne, hvor der hverken skulle lastes eller losses, ladningens art, skibets værdi og tilstand, den indskudte kapitals forrentning, afskrivninger osv.

Endelig kommer dertil, at trods ovenanførte mangler er det faktisk oftest ret komplicerede regnskaber (i hvert fald for en ikke-regnskabskyndig), der dels – og tilsyneladende uden større problemer for de implicerede – jonglerede med en lang række europæiske valutaer, hvis indbyrdes kurser bestemt ikke lå fast i disse urolige år, dels omfatter juridiske og økonomiske spørgsmål som assuranceforhold, havarioppgørelser, fragtbetingelser, internationale pengetransaktioner og andre forhold, der ikke altid umiddelbart lader sig interpretere ud fra kendskab til nutidige forhold.

Sammenfattende må det siges, at regnskaberne giver indtryk af en meget høj grad af professionalisme, og at datidens redere, i langt højere grad end man måske umiddelbart ville tro, kunne gøre brug af et tæt net af bank- og vekselererhuse, hvis håndtering af pengetransaktioner fra den ene ende af Europa til den anden virker præget af sikker rutine. Ligeledes at skibsmæglervirksomheden, ikke bare i de store internationale havne, men også på mere ydmyge steder, allerede dengang stort set var udviklet til det niveau, vi kender i nutiden, hvor den gode mægler håndterer det indkomne skibs forretninger, varetager dets interesser og lodser kaptajnen sikkert gennem den jungle af forordninger og bestemmelser samt den skik og brug, der nu engang er gældende på stedet.

Regnskabsbøgerne og deres indhold.

De to regnskabsbøger er begge i folioformat og med hhv. 134 og 156 som oftest tæt beskrevne sider samt enkelte løse bilag. De er skrevet på et hyggeligt tysk, ikke bare præget af deres 1700-tals oprindelse og skrivers tvangsfrie ortografi, især hvor det gælder udenlandske stednavne og begreber, men også farvet af isprængte danske og plattyske ord og vendinger.



Regnskabsprotokollen for Der Junge Hinrich, indkøbt som ny »Schiffbuch« i 1783 for 1 mark 7 skilling. Protokollen holdt partrederiets tid ud, nemlig til 1801, hvor rederiet solgte Hinrichs afløser, Die Einigkeit.

Protokollen er den ene af vore to hovedkilder og rummer den helt overvejende hovedpart af de faktiske oplysninger, der her præsenteres om skibene Der Junge Hinrich og Die Eingikeit.

Den anden hovedkilde, protokollen for partrederiet Die Harmonie, er af nogenlunde samme format og med tilsvarende indhold.

Posteringsne dækker i princippet rederiets og skibets samtlige udgifter, samtlige indtægter og de enkelte parthaveres indskud og udbetalinger. Det er dog helt klart, at vi mangler alle løse regnskabsbilag, dvs. specificerede regninger fra de enkelte håndværkere og leverandører, og som oftest må vi nøje os med et »I.r.«, dvs. »laut Rechnung«.

Udgifterne falder først og fremmest på selve skibet, med klargørings- og udrustningsomkostninger ved rejsens begyndelse (rejse her normalt forstået som skibets sejlads fra det forlod Flensborg, til det igen var tilbage i Flensborg), med udgifter i den enkelte havn såsom omkostninger ved havneanløbet, udgifter til ladningens og ballastens lastning og losning, udgifter til offentlige myndigheder, reparations- og vedligeholdelsesomkostninger og udgifter til forbrugsgods og proviant.

Endvidere mandskabsudgifter som hyre til besætningen, beregnet for den enkelte mand om bord for nøjagtigt det antal dage, han var påmønstret, kostpenge, udgifter til læge, medicin og i værste fald begravelser i det fremmede.

Og endelig udgifter i forbindelse med indgåede fragtaftaler og pengetransaktioner mellem afskibere, modtagere, skib, mæglere, rederi og bankforbindelser, det meste som oftest indeholdt i mæglernes ret klart opstillede regnskaber, der sædvanligvis er anført i deres helhed og på regnskabernes originale sprog.

Pengetransaktionerne mellem rederiet i Flensborg og dets forretningsforbindelser på fremmede steder fortjener et par ord her. For det første skal det siges, at enhver forestilling om »primitiv« handel – at f.eks. skipperen sejlede hjemmefra med en pose penge til afholdelse af udgifter på fremmede steder – må opgives som et længst overstået stadium i europæisk varehandel og fragtfart. Den handel og befragtning, vi møder her i 1700-tallets sidste del, sker efter et fuldt udviklet system, der følger ganske faste og alment accepterede regler, og det er helt »nutidigt« i den forstand, at det ikke er rede penge, der cirkulerer, men værdipapirer, som regel i form af vekslers.

Vi møder i det følgende især to typer, nemlig tratten og rimessen. Tratten er en veksler, der er trukket eller trasseret på en anden, i vort tilfælde normalt udstedt af kaptajnen og trukket på rederiet til dækning af skibets gæld. Systemet har naturligvis nogle forudsætninger for at virke. For det første, at kaptajnen havde fuldmagt til at trassere på rederiet, og for det andet, at kreditor ville modtage tratten, hvad der synes at være gået gnidningsløst selv på de mest afsides steder, hvor man næppe kan have kendt firmaet i Flensborg. I enkelte tilfælde, især hvor kaptajnen var velkendt, kunne han nøjes med at udstede en assignation, dvs. en pengeanvisning, på hovedrederen.

En rimesse (eller remisse) var en pengeanvisning, normalt også i form af en veksler, enten trukket på debitor selv eller på et anerkendt pengehus, sædvanligvis i Amsterdam eller Hamborg. Her blev den almindeligvis udstedt af det lokale mæglerfirma til dækning af fragtoverskuddet, dvs. fragten minus omkostninger, og så sendt enten direkte til rederiet eller til dets bankforbindelse, hvor den blev krediteret parthavernes konti¹.

Indtægterne hidrører naturligvis i det store og hele fra fragterne, og de optræder normalt også i mæglerregnskaberne, desværre ofte nok så lapidarisk anført, dvs. blot med angivelse af så og så mange læster à så og så meget + 5 eller 10% tillæg til dækning eller delvis dækning af »ordinært havari«, hvorved man forstår omkostninger ved havneanløb såsom lods-penge, havneafgifter, laste- og losseomkostninger m.m. (det kunne dog også være aftalt, at de faktiske omkostninger blev delt mellem befragter og bortfragter, dvs. ladningsejer og rederi). De anførte oplysninger var naturligvis tilstrækkelige for regnskabet, mens de nærmere betingelser, som især kaptajn, afskiber og modtager havde brug for, fremgik af fragtaftalen eller certepartiet. Certepartierne for vore rejser har imidlertid ingen fundet på at gemme eller skrive af, hvad der gør f.eks. de anførte groshavariopgørelser meget svære at trænge til bunds i.

Afregningerne med parthaverne skete i princippet hver gang, de skulle indbetale eller have udbetalt beløb. Tit kvitterede de selv både ved ind- og udbetalinger (og det er her, vi har lejlighed til at konstatere, hvem der stadig er med), men lige så ofte anførte hovedrederen blot, at der var kommet det og det beløb ind, der så var blevet »repareret«, dvs. fordelt.

Princippet for regnskaberne er således ret klare, men desværre står udførelsen ikke altid mål med de gode intentioner. Posterne kommer langtfra altid kronologisk, men findes tit klemt ind, hvor der nu har været plads. Rene regnefejl forekommer også ret hyppigt, ikke bare, hvad man udmærket forstår, ved regnskabsførernes hoppen rundt mellem syv-otte forskellige valutaer, procenttillæg og -fradrag samt kurant og banko, men også i simple sammentællinger, så revisionen kan ikke have været særlig effektiv og indskrænkede sig vel også til de øvrige parthaveres kiggen i protokollen, når de skrev under på deres afregning.

Hovedmønten, som vore regnskaber er ført i, er mark lybsk, som den brugtes i Hertugdømmerne, og 3 mark kurant à 16 skilling svarede til en dansk rigsdaler. Mønten var normalt i pari med Hamborg, og fra 1788 var forholdet mellem banko og kurant 100:125, hvor det tidligere havde været 100:122,5. I biføjede regnskabsoversigter er beløb i banko regnet om til kurant for at lette sammenligneligheden mellem de forskellige poster.

Rederiernes økonomi

Det er selvsagt væsentligt at prøve at danne sig et billede af rederiernes økonomi gennem årene. Hvad kostede det at have skib i søen, og hvad var afkastet? Vi kan på grundlag af det her foreliggende materiale, de to regnskabsbøger, få et rimeligt indtryk heraf for perioden 1783 til 1806, hvorimod Die Harmonies sejlads fra 1807 unddrager sig analyse, dels fordi vi ikke bliver oplyst om fragttænderne for sejladsene under krigen (der utvivlsomt var høje), dels fordi vi her var inde i en periode med en stærk og tiltagende inflation, der ville gøre sammenligninger år for år meningsløse.

Det er nok også rigtigt at understrege, at de regnskaber, vi har her, er enkeltstående tilfælde, der nok meget langt afspejler tidens almindelige tendens, men trods alt ikke tillader almenlydige slutninger for den flensborgske skibsfart som helhed i perioden.

Et forsøg på en regnskabsmæssig analyse støder på flere vanskeligheder. For det første kender vi kun anskaffelses- og salgspris på to af vore tre skibe, Die Einigkeit og Die Harmonie. Salgsprisen på Die Harmonie i 1812 er endda så inflationsoppustet – om læseren tillader denne pleonasme – at den ikke giver et realistisk udgangspunkt for en beregning.

For det andet kan man ikke se, hvordan rederne forholdt sig til spørgsmålene forrentning af den kapital, der var anbragt i skibet, og *afskrivning* af skibet, der jo, alt andet lige, måtte blive mindre og mindre værd år for år.

For det tredje er det åbenbart, at regnskaberne er *rejseregnskaber*, dvs. uanset om rejsen var lang eller kort, så omfattede regnskabsperioden typisk udrustningen af skibet, selve rejsen og slutafregningen ved skibets hjemkomst. Årsregnskaber, som vi er vant til dem, lader sig ikke opstille, og de ville, om man alligevel prøvede, give så store udsving, at der næppe kunne sluttes noget fra dem.

I bilag 4a-c præsenteres sammendrag af de enkelte rejseregnskaber om-

fattende redernes ind- og udbetalinger i forbindelse med den enkelte rejse, rejsens bruttofragtindtægter og på grundlag heraf rejsens direkte omkostninger og resultat, men *uden* at tage hensyn til forrentning og afskrivning. Nedenfor gives et sammendrag af resultaterne under disse forudsætninger:

Der Junge Hinrichs syv rejser 1783-1791:

1. rejse	+	1.042 mark
2. rejse	+	398 mark
3. rejse	+	2.482 mark
4. mark	+	243 mark
5. rejse	+	1.158 mark
6. rejse	-	1.513 mark
7. rejse	-	7.904 mark
<hr/>		
i alt	-	4.094 mark

Die Einigkeits fire rejser 1793-1800:

1. rejse	+	5.941 mark
2. rejse	+	1.556 mark
3. rejse	+	5.665 mark
4. rejse	+	20.568 mark
<hr/>		
i alt	+	33.730 mark

Die Harmonies tre rejser 1794-1806:

1. rejse	+	17.928 mark
2. rejse	+	21.949 mark
3. rejse	+	36.085 mark
<hr/>		
i alt	+	75.962 mark

Det her givne billede er det, der umiddelbart viser sig i regnskaberne, men det er imidlertid ikke realistisk, for i bedømmelsen af en forretning må der nødvendigvis også tages hensyn til de investerede midler. Som vi har kunnet konstatere, var det ikke en sag, rederiet skøttede om, for det blev ganske overladt til den enkelte parthaver, hvordan han financierede sin andel og hvilke overvejelser, han kan have gjort sig i den anledning.

Hvordan parthaverne nu kan have set på det, så er det dog et faktum, at penge har deres pris og også havde det i 1700-tallet, så vore parthavere, der jo var drevne forretningsfolk, må ganske enkelt have næret visse forestillinger om et afkast af deres investerede kapital. F.eks. kunne de jo, i stedet for at anskaffe og seje egne skibe, have købt aktier i Asiatisk

Kompagni eller et andet tillidvækkende foretagende i forhåbning om, at aktierne i det mindste ville holde deres værdi og løbende give et rimeligt udbytte.

Nedenfor gøres derfor et forsøg på at nå til et mere realistisk billede af økonomien i vore rederier end gennem en blot og bar konstatering af, hvad parthaverne løbende skød ind og fik igen. Forsøget nødvendiggør imidlertid, at vi, i mangel af faktiske oplysninger, selv opstiller nogle forudsætninger:

1. Vi kender hverken anskaffelses- eller salgspris på Der Junge Hinrich. Her er derfor anslået, at skibet i 1783 havde en værdi af 10.000 mark, og at det i 1791 blev afhændet til den nedskrevne værdi, dvs. uden hverken gevinst eller tab, jf. pkt. 2.

2. Forrentning og afskrivning er begge ansat til 5% p.a. Til støtte for denne ret arbitrære ansættelse er den faktiske anskaffelses- og salgspris på Die Einigkeit, nemlig hhv. 22.000 mark i 1793 og 14.000 mark i 1801. En 5% afskrivning ville have givet en nedskrevet værdi i 1800 (sidste fulde år rederiet ejede skibet) på 14.595 mark, hvilket giver god overensstemmelse med salgsprisen i foråret 1801.

3. Et par steder sejlede rederiet for egen regning, hvorfor der ikke gives oplysninger om fragten. Den umiddelbare tanke var i disse tilfælde i stedet at kreditere rederiet for salgsprovenuet af ladningen, men det ville næppe være en rigtig fremgangsmåde i et forsøg på at analysere udelukkende *rederivirksomheden*. Man må jo huske, at vore folk var *både* redere og købmænd, og køb og salg af en saltladning må så afgjort skulle rubriceres under sidstnævnte funktion. Der er derfor i disse tilfælde brugt en anslået fragt baseret på sammenlignelige fragter.

Endelig er, som tidligere nævnt, at bemærke, at i disse opstillinger er alle beløb regnet om til mark kurant, uanset at fragterne som oftest, men ikke altid, blev aftalt og afregnet banko.

Nu er forudsætningerne kendt, og det vil være forholdsvis let for læseren at ændre dem efter eget skøn, hvis han måtte finde, at de her givne er urealistiske.

Der Junge Hinrich:

5% afskrivning + 5% forrentning 1783-1791	–	7.395 mark
Driftsresultat 1.-7. rejse	–	4.094 mark
Samlet resultat	–	11.489 mark

Die Einigkeit:

5% afskrivning + 5% forrentning 1793-1800	–	14.809 mark
Skibet solgt i 1801 for 14.000 mark, her nedskrevet til 14.595 mark	–	595 mark
Driftsresultat 1.-4. rejse	+	33.730 mark
Samlet resultat	+	18.326 mark

Die Harmonie:

5% afskrivning + 5% forrentning 1794-1806	–	28.226 mark
Driftsresultat 1.-3. rejse	+	75.962 mark
Samlet resultat	+	47.736 mark

Dette korrigerede billede kommer vel sandheden nærmere, men viser trods alt kun, hvordan det samlede resultat blev, da løbet *var kørt*. Vore skibe sejlede jo imidlertid allesammen gennem en længere årrække, og det er derfor fristende at forsøge at nå til en eller anden form for løbende status gennem driftsperioden. Årsregnskaber lader sig, som nævnt, næppe opstille, så vi må prøve at gøre det på redernes eget grundlag, nemlig rejseregnskabet.

I efterfølgende opstillinger er de samme forudsætninger som nævnt ovenfor lagt til grund, men afskrivning og forrentning er beregnet ud fra den enkelte rejses faktiske varighed *tillagt* den tid, skibet lå ubeskæftiget siden afslutningen af den foregående rejse.

Der Junge Hinrich:

Rejse				Drift	afskr.+f.rntn.	i alt
jan	1783	- aug	1784	1.042	– 1.602	– 560
sep	1784	- jan	1785	398	– 380	18
feb	1785	- jul	1786	2.482	– 1.305	1.177
aug	1786	- dec	1786	243	– 345	– 102
jan	1787	- feb	1788	1.158	– 929	229
mar	1788	- dec	1788	– 1.513	– 631	– 2.144
jan	1789	- sep	1791	7.9042	– 1.906	– 9.810
Total				– 4.094	– 7.098	– 11.192

Die Einigkeit:

	Rejse			Drift	afskr. + f.rntn.	i alt
jan	1793	- sep	1794	5.941	- 3.847	2.094
okt	1794	- okt	1795	1.556	- 2.211	- 655
nov	1795	- maj	1797	5.665	- 3.015	2.650
jun	1797	- dec	1800	20.568	- 6.427	14.141
Total				33.730	- 15.500	18.230

Die Harmonie:

	Rejse			Drift	afskr. + f.rntn.	i alt
jan	1794	- jul	1797	17.928	- 9.910	8.018
aug	1797	- dec	1800	21.949	- 7.868	14.081
jan	1801	- sep	1806	36.085	- 10.444	25.641
Total				75.962	- 28.222	47.740

Dette er naturligvis en højst usikker måde at regne på, forudsætningerne er i sig selv usikre, og der er hverken taget hensyn til omkostninger i byggeperioderne eller til forrentning af løbende ind- og udbetalinger og meget andet. Spøgen skal da heller ikke drives for vidt, men blot tjene til at illustrere, hvordan parthaverne løbende *kan* have vurderet forehavendet.

Det er åbenbart, uanset hvilke kriterier man lægger til grund, at sejladsen med gamle Hinrich ikke var nogen økonomisk succes, hvilket naturligvis skyldtes både det forhold, at det var et gammelt, udslidt skib og de i fredsperioden 1783-1792 fremherskende lavkonjunkturer. Man må vel nærmest undre sig over, at rederne overhovedet holdt skibet sejlede efter 1788 (hvor de jo faktisk også prøvede at sælge det), for nogen realistisk udsigt til gevinst kan der ikke have været med de da gældende fragtrater.

Det er måske en overvejelse værd, om man, da man altså ikke kunne slippe af med skibet til en acceptabel pris, på dette tidspunkt faktisk lod det sejle med en velkalkuleret udsigt til økonomisk tab (som man dog naturligvis søgte at begrænse mest muligt), blot for overhovedet at holde sig på markedet, til tiderne bedrede sig? Var man først ude, var det svært at komme ind igen. Det var en erfaring, de udenlandske konkurrenter havde måttet gøre efter hver krigsperiode, hvor de havde været sat ud af spillet i kortere eller længere tidsrum, og det havde man næppe forsømt at notere sig i Flensborg.

Skibene Die Einigkeit og Die Harmonie må have mere end indfriet rederens forventninger. Det var tidssvarende skibe, der yderligere fik forrygende medvind i de gode tider, der rådede for dansk fragtfart i årene 1793-1807. Tider, der var så gode, at resultaterne end ikke kunne spoleres af de uheld, som vore skibe også fik deres rundelige del af.

Die Einigkeit og Die Harmonie sejlede begge i perioden 1794-1800, og der er egentlig rigtig god overensstemmelse i deres nettoresultater for denne periode, hvor Die Einigkeit i gennemsnit sejlede godt 2.000 mark ind om året og Die Harmonie, der jo var væsentligt større, godt 3.000 mark. Men set i bagklogskabens skarpe lys var det jo nok lidt forhastet, at man skilte sig af med Die Einigkeit i foråret 1801, for i de følgende seks år sejlede Die Harmonie årligt godt 4.000 mark netto hjem. Det var virkelig florissante tider.

Skibene

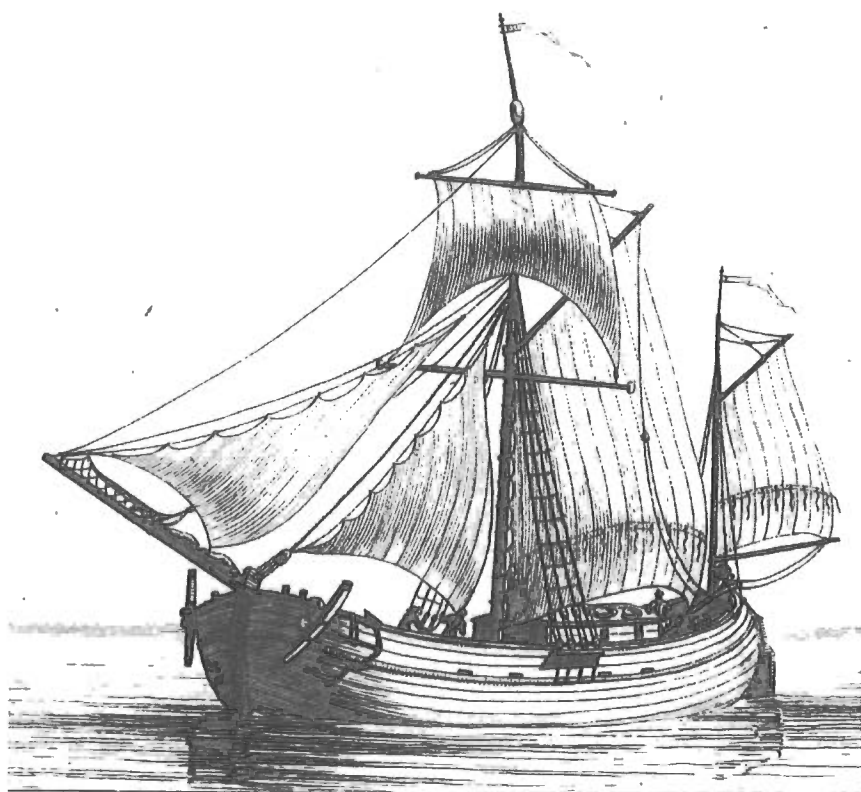
De tre skibe, vi her beskæftiger os med, er typiske både for byen og for tiden, og de afspejler nøje den karakteristiske udvikling, der skete med Flensborgs handelsflåde gennem sidste halvdel af det attende århundrede.

Det ældste skib er galeoten Der Junge Hinrich, bygget i Rostock i 1756 eller -58. Oplysningerne i byens skibsliste varierer på dette punkt¹, og det gør de også, når det drejer sig om størrelsen af skibet, der, hvis vi holder os til den mest vedholdende påstand, har været 34 kommercelæster.

Det oplyses på regnskabets titelblad, at partrederiet anskaffede Der Junge Hinrich i 1769, men det figurerer allerede i byens skibsliste fra 1760, under hvilket år vi oplyses om den daværende skippers navn, Engelbrecht Lorentzen, men ikke om skibets ejerforhold.

En galeot var et rundgattet, tomastet fartøj i »mellemstørrelse« af umiskendelig hollandsk oprindelse, dvs. et fyldigt, fladbundet skib med stærkt indfaldende sider, der lastede godt i forhold til sine ydre dimensioner, men som bestemt ikke var nogen hurtigsejler. Typen havde været kendt og brugt i mere end hundrede år, tilsyneladende uden større ændringer, og på anskaffelsestidspunktet var det stadig en af de almindeligste skibstyper i Flensborgs handelsflåde. Det var imidlertid allerede på dette tidspunkt en forældet type, og gennem sidste halvdel af 1700-tallet forsvandt galeoten efterhånden helt og aldeles – til fordel for galeasen, et spejlgattet fartøj med næsten samme rig og af nogenlunde samme størrelse².

Den successive udskiftning af galeoterne med galeaser kan næppe tolkes anderledes, end at galeasen var væsentligt mere velsejlende og krævede mindre besætning. Den første påstand er selvsagt svær at dokumentere uden materiale, der direkte sammenligner skibenes sejlegenskaber, og sådant findes ikke, men må begrundes i de to typers skrogformer. Den anden påstand underbygges af det her foreliggende materiale, der, som vi senere skal se, gennem bemandingslisterne viser et klart forbedret forhold mellem lasteevne og mandskabsbehov.



Galeot. Som det ses, er skroget bredt og fyldigt. Typen var rummelig, men besad afgjort også kun mædelige sejlegenskaber. Da kravene til øget fart og sødygtighed voksede, blev den efterhånden afløst af den nogenlunde tilsvarende riggede galease.

(M. Lescallier: Vocabulaire des termes de marine anglois et françois. London 1783. Fig. 115.)

Da rederiet i 1793 skiftede galeoten *Der Junge Hinrich* ud med galeasen *Die Einigkeit*, handlede det i bedste overensstemmelse med tendensen i tiden. I 1750 var der 60 galeoter og ingen galeaser hjemmehørende i Flensborg, i 1800 var forholdet det omvendte; der var ikke flere galeoter tilbage, men nu ikke færre end 78 galeaser, der havde Flensborg som hjemsted.

Galeasen viste sig at være en livskraftig type, særdeles egnet til fart i vore farvande og på vore havne. Typen holdt sig næsten helt op til vor egen tid, og endnu i årene efter Den anden Verdenskrig bestod en væsentlig del af

vor småskibsflåde af galeaser, nu ganske vist med ilagt hjælpemotor og noget reduceret sejlføring. Men tendensen, at henvføre galeasen til de mindre skibe og henvise den til den mere indskrænkede fart, kan vi konstatere allerede i 1700-tallets sidste del.

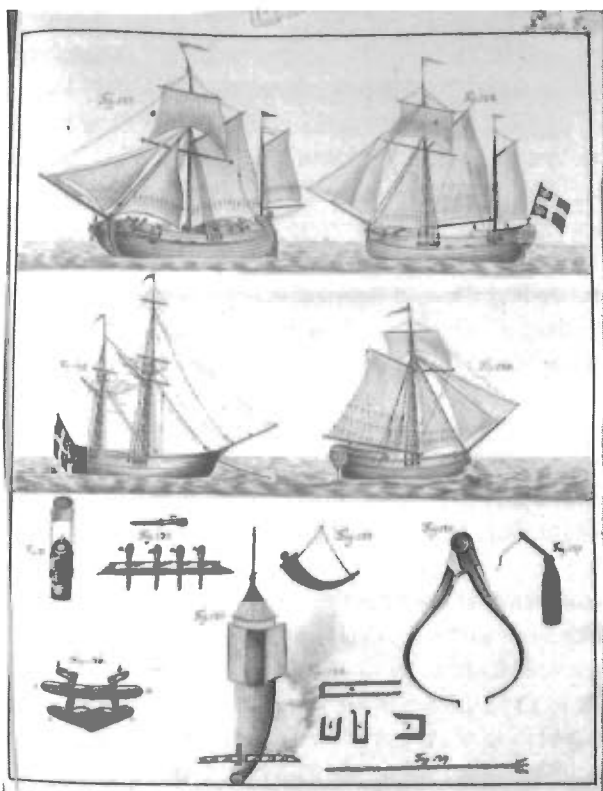
Antallet til trods må det nemlig også konstateres, at galeasen ved århundredeskiftet ikke havde den dominerende placering i byens handelsflåde, som galeoten havde haft halvtreds år tidligere. I midten af 1700-tallet var galeoten så at sige ryggraden i flåden med 47% af den totale tonnage, i 1800 repræsenterede byens 78 galeaser »kun« 22% af tonnagen.

Tyngdepunktet i tonnagesammensætningen lå nu på omkring et hundrede råsejlere – fregatter, barkskibe, snauer og brigger – i året 1800 101 skibe, der tilsammen dækkede ikke mindre end 53% af den samlede tonnage.

Fregatten Die Harmonie, som vort andet partrederi lod bygge i 1794, var en typisk eksponent for byens store skibsfart her i slutningen af 1700-tallet. Det var et fuldrigget skib, dvs. et skib med tre master, der alle var rigget med mæse- og bramstænger og råsejl. Det havde endvidere et ekstra dæk, dvs. at lastrummet var delt, hvilket gav mulighed for en bedre stuvning af lasten end i de gamle skibe, hvor lastrummet var ét stort rum, som man nødvendigvis måtte fylde fra bunden. Kort sagt, en type, der var bygget til »world-wide-trade«, og som kunne bruges, hvorsomhelst rederiet kunne skaffe fragt.

Die Harmonie forblev imidlertid ikke fregatrigget, for allerede i 1801 blev den agterste mast, krydsmasten, skiftet ud med en mesanmast, en skonertrigget mast med bomsejl og gaffelsejl, hvorved skibet nu var blevet et barkskib. Også dette helt i tråd med den almindelige udvikling, for barkskibets let reducerede rig og sejlføring er billigere at vedligeholde og kræver knapt så mange hænder. Halvtreds år senere var det da også barkskibet, der var dominerende, og det fuldriggede skib var fortrinsvis henvist til orlogsflåderne, hvor kravene til fart og manøvreevne vejede tungere end økonomien.

Men hvordan var datidens skibe egentlig, hvis man her tænker på sødygtighed og driftssikkerhed? Skibe er jo rederierhvervets værktøj, og vi er i dag så nogenlunde vant til, at skibe, som andet professionelt anvendt værktøj, er i orden og fungerer forholdsvis problemfrit mellem de normale eftersyn. En umiddelbar formodning ud fra nutidige forhold om, at sådan har det nok



Den gamle galeot og dens afløser galeasen ses her sammen øverst på plade 8 i søofficeren G. A. Koefoeds manuskript til en dansk marinebog. En sammenligning med illustrationen før viser tydeligt, hvor Koefoed havde forlæggert til sin galeot, men han var nu ikke den eneste, der »stjal« fra Lescaillier – det havde Röding også gjort til sin »Wörterbuch der Marine«, der kom i 1790'erne. Den danske galease (og jagten under den) kan Koefoed til gengæld selv tage æren for.

(Manuskript i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.)

altid været, lader sig dog ikke opretholde på grundlag af det her foreliggende materiale, hvis vi tør holde det for repræsentativt.

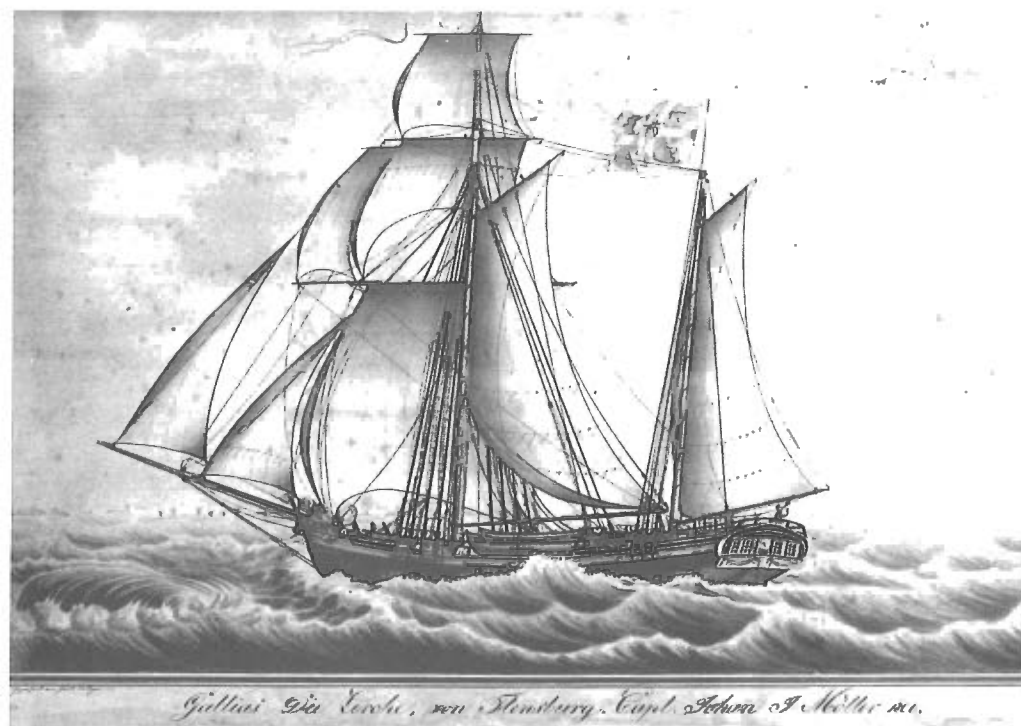
At den gamle galeot Der Junge Hinrich, der i 1793 blev skiftet ud på grund af slid og ælde, havde givet problemer, kan naturligvis ikke undre. Skibet var på dette tidspunkt 35 eller 37 år gammelt og havde givet kendt sin bedste tid, selvom det forblev i fart i endnu en årrække på andre hænder.

Det er derimod forbavsende, at Die Einigkeit og Die Harmonie, der ikke bare var nybygninger, men for den førstes vedkommende blev bygget af en af tidens mest anerkendte skibsbygmestre overhovedet, Johannes Sørensen Halkjær³, og for den andens vedkommende blev bygget af partrederiet selv, under dettes tilsyn og for en stor del af materialer, som parthaverne selv leverede, viste sig at være så lidet driftsikre, som tilfældet var.

Af regnskaberne fremgår nemlig med al ønskelig tydelighed, at det snarere var reglen end undtagelsen, at man måtte have assistance fra håndværkere i land, så snart man nåede i havn. Selv når man ser bort fra egentlige større havarier forårsaget ved storm, stranding, kollision og lignende, og dem var der nok af, er det bemærkelsesværdigt så meget, der hele tiden skulle udbedres. Det kan for de to sidste skibes vedkommende ikke have drejet sig om ælde og normalt slid, og almindelig vanrøgt kan man vist heller ikke skyldte rederierne for, når man ser de store udgifter, der blev afholdt under forårets normale klargøring og udrustning hjemme i Flensborg.

Faktum er imidlertid, at der hele tiden var udgifter til udbedring af småhavarier og andre opståede defekter. Der var jævnt og konstant noget at ordne, der krævede assistance udefra, og her må man jo huske, at søfolkene om bord, der jo i vid udstrækning var vant til at måtte klare sig selv, nok også har været i stand til selv at klare de mere banale ting. Alligevel måtte man have kvalificeret arbejdskraft fra land. Opståede lækager skulle tætnes, sprængte rundholter udskiftes, nye blokke og beslag leveres, sejl repareres eller fornyes, knuste vinduesglas erstattes – var der ikke det ene, så var der det andet. Og vi tør vist roligt gå ud fra, at skibets besætning ikke fik lov til at stå med hænderne i lommen og kigge på, mens dyr arbejdskraft fra land ordnede tingene, så der har åbenbart været nok at rive i.

Nu kunne man jo lave fortræffeligt håndværk i 1700-tallet, så det må jo umiddelbart undre, at der hele tiden var så meget at udbedre. En del af forklaringen skal måske findes i forholdet mellem materialepriser og arbejds løn, der på den tid var et ganske andet end nu. F.eks. hamp var meget dyrt, og af specificerede regninger i regnskaberne fremgår, at prisen på slået tovværk fordelte sig med ca. 90% eller endda mere på hamp og kun ca. 10% på arbejds lønnen, hvor vi i dag vist er mere vant til den modsatte fordeling mellem materialepriser og arbejds løn. Dette forhold *kan* have betydet, at man knappede på materialedimensionerne ud fra en betragtning om, at det i givet fald trods alt ville være væsentligt billigere at reparere.



(Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.)

Galeasen Die Lerche af Flensburg. Et samtidigt skib af samme størrelse og type som Die Einigkeit.

Hvormed naturligvis ikke er sagt, at den tids skibe var usselt byggede, blot at man ikke drømte om at dimensionere med de tre eller fire gange sikkerhed, som vi i dag finder naturligt.

Medvirkende til de mange havarier var naturligvis også, at målt med en nutidig alen var de flensborgske skibe, som de fleste andre handelsskibe dengang, små skibe. Byens »store« skibe var på mellem 100 og 150 kommercelæster, hvilket vil sige, at de var omkring 30 meter lange og 7-8 meter brede og kunne medføre ca. 250-350 tons gods. Men mange skibe var langt mindre, hvilket ikke forhindrede, at man sendte dem på langfart. Selv jagter på 20-30 kommercelæster kunne man finde i Vestindiefarten – dog ikke fra Flensburg.

Indretningen af skibene, der for hovedpartens vedkommende var bygget af

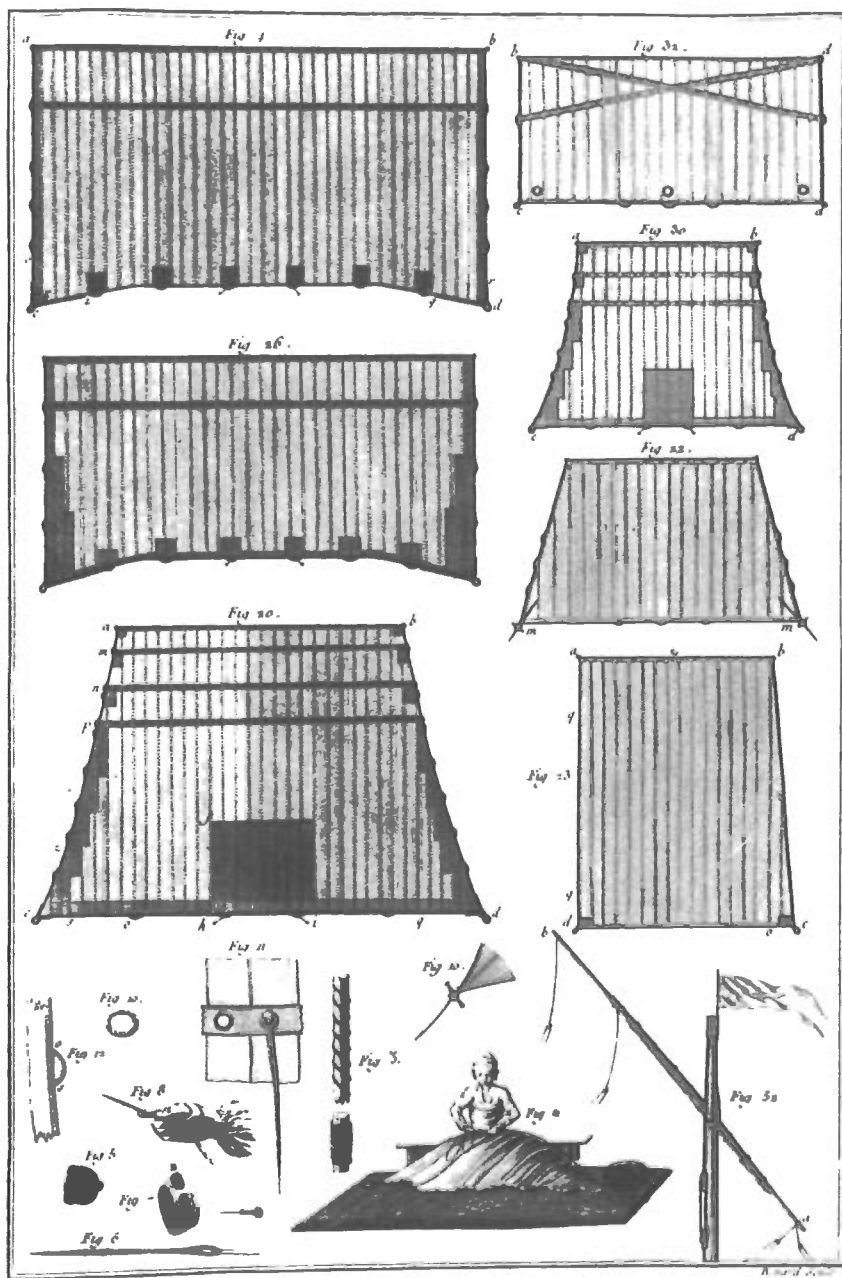
eg, var enkel. Ude i skarpen af forskibet var der kabelrum til ankertovene, sejlkøje og rum til stores, og lige agten herfor var der lukaf til folkene, i de mindre skibe endda ofte ikke engang adskilt fra kabelrum og sejlkøje. I større skibe kunne folkene bo i et dækshus, der så normalt var anbragt lige agten for fokkemasten eller med masten gående ned igennem. Udstyret var mere end primitivt. En simpel trækøje pr. mand, et bord og måske en bæk, og det var det. Folkenes personlige ejendele – om de havde nogen – havde de i skibskister, der var deres egne, og som også tjente til at sidde på.

Den store og regulære del af skroget indeholdt lastrummet, der i mindre skibe var ét stort rum. I større skibe kunne det være delt ved et mellemdæk, der gjorde det muligt at fordele ladningen på to »etager«, hvorved man dels havde mere styr på vægtfordelingen, dels bedre kunne adskille forskellige ladningspartier. Adgangen til lastrummet skete gennem to-tre luger i dækket, der af hensyn til skrogkonstruktionens stivhed og styrke var ret små, hvilket selvsagt gjorde ind og udtagning af ladningen vanskeligere.

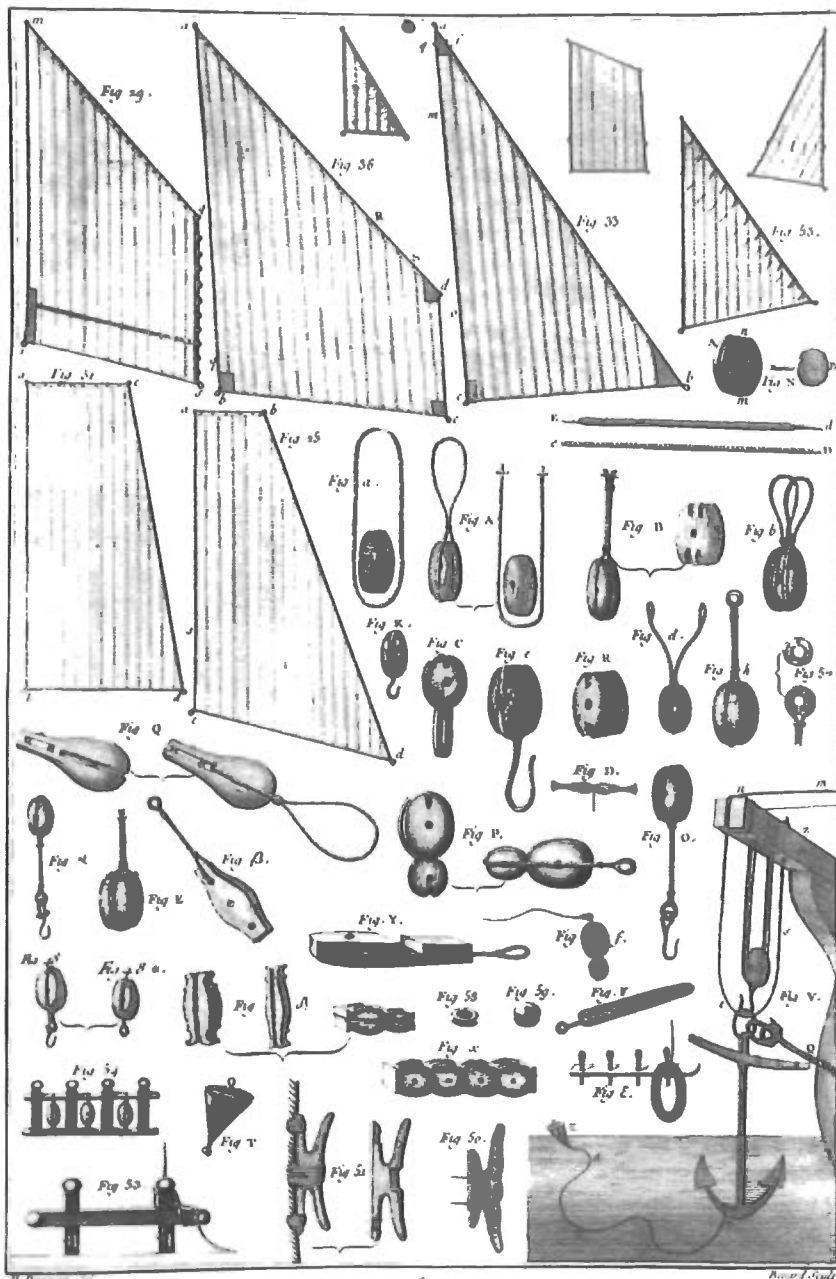
I den agterste del af skibet var rummet oftest gjort højere ved, at dækket, det såkaldte halvdek, var hævet omkring en fod over det øvrige dæk. Herunder havde styrmanden sit lukaf og kaptajnen sin kahyt. Sidstnævnte rum, der så absolut var skibets bedste, kunne have firkantede vinduer i agterspejlet, og det var normalt indrettet og udstyret med en vis luksus, der dels understregede kaptajnens status, dels gjorde det egnet til at vække tillid til rederiets soliditet hos de forretningsforbindelser og offentlige personer, der havde ærinde om bord.

Proviantkælderen med beholdningerne af mel, gryn, sukker osv. lå også agterude, hvor man kunne holde et vist øje med den, mens fadene med saltet kød og fisk var forude eller på dækket ligesom vandfadene. De lugtede bestemt ikke godt, og der var ingen større risiko for, at nogen skulle forgribe sig på dem, da kødet var absolut uspiseligt uden forudgående udvanding og kogning. Kabysen, der blot var et muret ildsted, var placeret i et mindre dækshus, og vejret skulle ikke være ret dårligt, før det var umuligt at koge dér.

Rigningen var en kompliceret og til det yderste raffineret konstruktion. Masterne, der var sammensat af en undermast og en eller to stænger, var fast forstøttet med stag i det langskibs plan og tværskibs med vanter, der var sat an med »jomfruer«, runde træblokke med huller, hvorigennem der var skåret et taljereb, så systemet virkede som en talje. Forude fandt man



Råsejl med forsterkninger til rebning. Forneden ses en sejmager, der er i færd med at sy et tovværkslig på et sejl, samt sejmagerhandske og -nål.
 (M. Romme: L'art de la voileure. Paris 1781. Pl. 3.)



Øverst ses en række mindre sejl – gaffelsejl, stagsejl og læsejl. Nederst en række forskellige blokke o.a., der antyder, hvor specialiseret og raffineret rigningens enkelte dele var udført.

(M. Romme: L'art de la voilure. Paris 1781. Pl. 4.)

bovsprydet, der på tilsvarende vis var forlænget med en såkaldt jagerbom til en konstruktion, der kunne have en længde på mellem halvdelen og to trediedel af selve skibsskrogets længde. Dette var den stående rig, hvortil kom de løse rundholter som ræer og bomme samt sejlene, der var befæstet hertil. Det hele kunne stilles og regeres med et sindrigt system af taljer, blokke og tove, så sejlføringen kunne varieres efter behov og omstændigheder, og så vinden kunne udnyttes maksimalt. Var det, som antydet ovenfor, forholdsvis spinkelt dimensioneret, så var det alligevel særdeles tunge grejer at bakse med, og alt arbejde skete naturligvis med håndkraft.

Så besætningerne, der af økonomiske grunde bestemt ikke har været større end absolut nødvendigt, har haft hænderne fulde, ikke bare med sejlernes regering, men måske nok så meget med den nødvendige løbende vedligeholdelse af rigning og sejl, som skibets og mandskabets egen sikkerhed jo i den sidste ende afhang af.

Skibenes navne fortjener også et ord med på vejen, for vore tre skibe er også i denne henseende typiske for Flensborg. Gennem i hvert fald sidste halvdel af 1700-tallet var navnene Die Hoffnung og Die Einigkeit absolut førende med ikke mindre end 48 Hoffnung'er og 31 Einigkeit'er. Ikke særlig originalt, men utvivlsomt afspejlende redernes forhåbninger og partrederiets vigtigste forudsætning. Pigenavne var også dengang yndede, og de afspejler smukt tidens skiftende smag på dette område. Ved århundredets midte var det Anna, Maria, Catharina og Elsabe, der var på mode – ved århundredets slutning blev pigebørnene, og dermed skibene, kaldt Agatha, Lauretha og Dorothea.

Hvor vi omkring 1750 har byens gamle helgener, St. Nicolaj, Frau Maria, Johannis og den ikke let gennemskuelige Der Ringende Jacob, er det hen mod slutningen af århundredet den klassiske mytologi, der må holde for med Jupiter, Apollo, Hercules, Neptunus, Protheus og Venus, for blot at nævne nogle af dem. Endelig får dyderne et opsving fra tidligere tiders beskedne Demuth til Laboureux, Valeur, Affectatio, Amicitia, Caritas og Fortitudo. Men dyderne fås stadig på tysk: Aufrichtigkeit, Vertrauen og Wohltätigkeit. Og fliden udtrykt i Ameise, Bienenstock og det lidt mere aggressive Bienenschwarm! Og dyd og flid giver som bekendt Vergnüglichkeit, som vi da også finder.

Denne voksende brug af navne fra den klassiske mytologi og den stadige fremhæven af gode dyder på både fransk, latin og tysk afspejler vel op-



(Privateje.)

Barkskibet Die Harmonie af Flensborg, nybygget og taget i brug i 1794. Skibet var oprindelig fuldrigget, men fremtræder her med den barkrigning, der blev isat i 1801. Man må iøvrigt spørge sig, om billedet virkelig, som skrevet står under det, kan være malet i Genova i 1804, for Die Harmonie kom overhovedet ikke til Genova gennem de 8 år, vi kan følge skibet, og kaptajn Abraham Jepsen var allerede ved nytår 1800 gået i land for godt.

Da kombinationen Harmonie/Jepsen udelukker enhver tvivl om, at det faktisk er vort skib, må der være en forklaring. Har svigersønnen kaptajn Jürgen Jürgensen fået malet det et eller andet sted med Genovas af enhver søfarende kendte fyrtårn som staffage – måske for at glæde den gamle? I så fald kom han for sent, for Jepsen døde i oktober 1803.

lysningstiden, men også – og måske nok så meget – et selvbevidst borgerskab, der har arbejdet sig ud af provinsmilieuet og nu føler sig som verdensborgere – med understregning af, at deres succes hviler netop på de anførte dyder. Eller for at bruge Axel Linvalds ord om tidens store handelsmænd: »– deres Kraft og Selvtillid traadte frem paa Baggrund af den forknytte Jevnhed, som gennem Størstedelen af det 18de Aarhundrede havde præget Borgerskabet –«⁴.

Rejserne

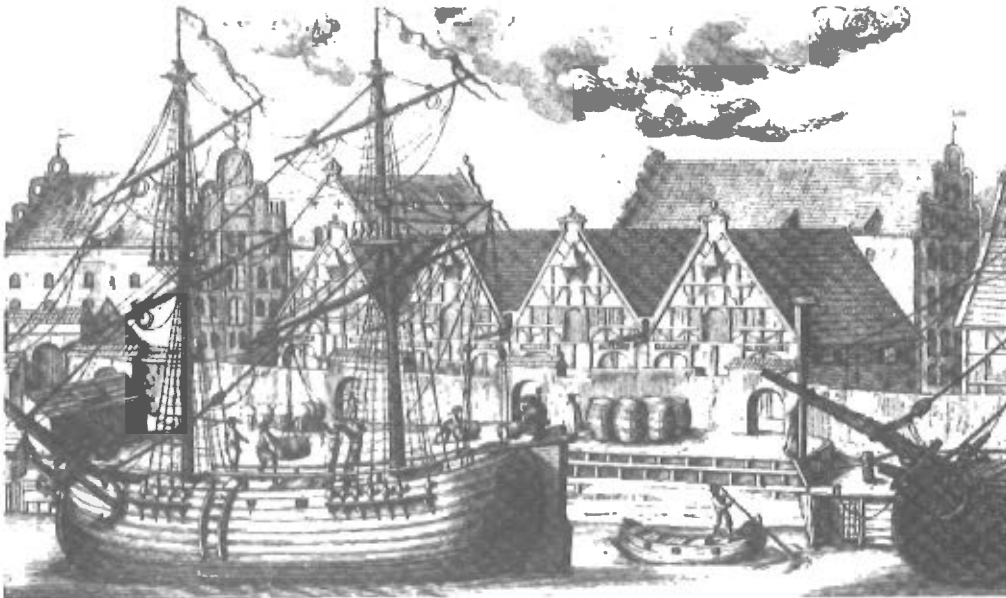
Rejserne – ikke bare for vore tre skibe, men for byens handelsflåde som helhed – udgik traditionelt fra Flensborg, hvor de selvsagt også normalt afsluttedes. De kunne være meget forskellige i længde, både med hensyn til medgået tid og med hensyn til udsejlet distance, men der er dog nogle fællestræk, der er karakteristiske for flertallet af dem.

Det var således typisk for de større skibe – her forstået som skibe på omkring 30 læster eller mere – at de som oftest forlod Flensborg i ballast eller i hvert fald kun med en mindre ladning, som regel mursten, der i realiteten gjorde det ud for ballast på rejsen til den første egentlige la-stehavn.

Dette kan umiddelbart undre, for Flensborg var en betydelig stabelplads ikke alene for byens og oplandets egne produkter, først og fremmest landbrugsprodukter, brændevin og mursten, men byen havde også et betydeligt oplag ikke bare af »de fire species«, fransk vin, fransk brændevin, tobak og salt, men også af svedsker og sirup¹. Udskipningen af disse varer, der fortrinsvis var bestemt til Kongeriget, Norge eller videre ind i Østersøen, skete dog, hvad der klart fremgår af byens bevarede toldregnskaber², hovedsagligt på mindre skibe, der åbenbart i størrelse – jagter på 10-20 læster – har været vel tilpassede til omsætningsmønstret for disse varer, dvs. afsætningstakt og sædvanlig størrelse på varepartier.

De større skibe fandt hovedsagligt beskæftigelse i udenrigsfarten. Helt karakteristisk tog de deres første ladning om bord i en østersøhavn, som oftest træ, hør, hamp eller korn, hvormed de så gik til en sydeuropæisk havn i eller udenfor Middelhavet. Kommet så langt tog man, hvad der viste sig, hvilket kunne medføre en eller flere rejser mellem syd- og vesteuropæiske havne, til det på et eller andet tidspunkt lykkedes at få sluttet skibet til en nord- eller østersøhavn, hvorfra man så bekvemt kunne vende hjem til Flensborg igen.

Den overvejende beskæftigelse var fragtfart, dvs. transport af andres varer,



Hukkertgaleot i Danzig 1770.

(Efter E. Keyser: Die Baugeschichte der Stadt Danzig. Köln 1972.)

men en ikke helt ubetydelig del var dog for flensborgsk regning. Som det vil være fremgået, var byens redere ikke bare redere, men først og fremmest købmænd, og de hjemtog naturligvis i muligt omfang deres varer på egen køl. Hertil kom, at byen gennem sit oplag af »de fire species« for disse varers vedkommende havde, hvad man kunne betegne som en slags frihavnsstatus, dvs. at de flensborgske købmænd kunne hjemtage disse varer, lægge dem på pakhus og reeksportere dem igen uden at skulle svare told heraf.

Gennem den periode vi kan følge vore tre skibe – fra 1783 til 1812 – blev det ovenfor skitserede sejladsmonster brudt. Man bemærker sig således, at rejserne efterhånden blev af længere og længere varighed, selvsagt ikke uden sammenhæng med vore tre skibes tiltagende størrelse, men vist nok så meget et udtryk for, at rejserne ved denne tid skiftede karakter.

Tidligere havde rejserne sydpå karakter af, hvad man kunne kalde ekspeditioner. Man klargjorde og udrustede skibet hjemme i Flensborg sidst på vinteren og i det tidlige forår, hvorefter skibet afgik, så snart issituationen i Østersøen tillod det, og så gjaldt det om hurtigt at få last på kølen og

komme sydpå. Et par mindre rejser dernede kunne pynte på regnskabet, men hovedsagen var at få last hjemover så betids, at man kunne nå hjem og vinteroplægge skibet, før isen måske igen lukkede farvandet. Kort og godt, rejsen eller ekspeditionen udgik fra Flensborg i det tidlige forår og burde ende i Flensborg igen i det sene efterår eller først på vinteren.

Intentionen bag dette skema passer helt tydeligt på Der Junge Hinrichs rejser, blot lykkedes det faktisk aldrig at overholde planen. Konsekvenserne af, at skibet først nåede hjem engang ind i det påfølgende år, blev flere: For det første påvirkede det naturligvis regnskabet for den afsluttede rejse i negativ retning, at man havde måttet udrede de faste daglige udgifter gennem de ekstra påløbne måneder, for det andet kom skibet så at sige »ud af takt« med det normale sejlmønster, ja var det gået helt galt, er der endda eksempler på, at det har været for sent at få skibet afsted til Sydeuropa overhovedet, og man har måttet lade sig nøje med et par mindre rejser i hjemlige farvande.

Gennem de syv år, vi kan følge rederiets næste skib, Die Einigkeit, blev denne praksis ændret. De første tre rejser ligner i deres struktur, hvad vi var vant til fra Der Junge Hinrich, men i juni 1797 forlod Die Einigkeit Flensborg for ikke at gense byen de næste tre et halvt år. Hvilket vel at mærke ikke var en følge af havarier eller andre uforudseelige hændelser, men fordi skibet blev disponeret anderledes end tidligere. Her er ikke mere tale om en udrejse og en derpå følgende hjemrejse, men derimod om, at skibet nu blev beskæftiget i, hvad en senere tid kender som trampfart. Hvilket vil sige, at man nu tog ladning, hvor man kunne få den og accepterede destinationen, og efter udlosning så sig om efter ny ladning – stadig uden skæven til årstid og om den nye rejse ville bringe en i nærheden af Flensborg³. Gennem disse tre og et halvt år havde Die Einigkeit last på kølen i alt ni gange, hvad der ikke lyder af meget, men som, hvad der fremgår af de senere refererede regnskaber, var tilstrækkeligt til at sikre rederiet et smukt afkast af de investerede midler.

Med Die Harmonie blev den gamle praksis definitivt forladt. Efter at skibet engang i maj 1794 var sejlet fra Flensborg på sin jomfrurejse, kom det kun to gange senere tilbage til hjemby – i 1797 og i 1800 – skønt det sejlede for det samme partrederi helt frem til 1812.

Det er helt åbenbart, at partrederiet Die Harmonie søgte at holde skibet i konstant fart uden hensyn til årstiden, og om regelmæssige vinteroplæg-

ninger med påfølgende udrustning om foråret var der ikke mere tale. Skibet blev faktisk kun tre gange vinteroplagt gennem disse atten år, en gang i Bremen vinteren 1799-1800, en gang i Flensborg vinteren 1800-01, hvor der efter seks års forholdsvis uafbrudt drift også var behov for et gennemgribende eftersyn, og hvor skibet blev omrigget, og endelig en gang i Hamborg vinteren 1806-07. En vinteroplægning med last på kølen i København i januar 1799 var på tale, men da vinteren åbenbart ikke blev så slem som først antaget, kom Die Harmonie alligevel afsted omkring den 1. februar.

Om tidligere tiders »pendulfart« mellem Nord- og Sydeuropa var der heller ikke mere tale. Die Harmonie sejlede nu ganske enkelt, hvor der var lønnende fragt. Et par gange sejlede skibet dog for rederiets egen regning, idet man begge gange købte en ladning salt, der blev afsat i hhv. Riga og København. Og endelig benyttede rederiet lejligheden, da skibet i efteråret 1800 var sluttet til Flensborg, til at hjemtage et parti citroner og rosiner, der ser ud til at være blevet solgt med god fortjeneste.

Det kan være stedet her at gøre op med myten om Vestindiefarten som den fart, der i 1700-tallet var basis for Flensborgs storhedsperiode som handels- og søfartsby. Ganske vist var det nogle af byens største skibe, der gik på Vestindien, og ganske vist førte de for en stor del last for flensborgsk regning, men målt med byens øvrige søfartsaktiviteter var og blev Vestindiefarten marginal, ganske som hvalfangsten var det⁴. Fra 1755, hvor handelen på de danske øer blev givet fri, og indtil krigen i 1807 satte en foreløbig stopper for den oversøiske fragtfart og handel, foretog flensborgske skibe i alt 135 rejser på de danske øer i Vestindien – eller i gennemsnit godt to om året⁵. I samme periode havde byen 100-200 skibe beskæftiget i europæisk fragtfart, hvert skib med et par fragtrejser om året og som vore tre skibe fortrinsvis i fart på Østersøen, Vesteuropa og Middelhavet. Endelig var der også, ved siden af skibene i egentlig udenrigsfart, et stort antal mindre skibe, der var beskæftiget i den ikke spor romantiske, men nødvendige nær⁶, og som sikkert gennem deres daglige, men mere upåagtede slid skaffede flere penge og arbejde til flere hænder end den illustre sukker- og romfart, der først blev af større betydning *efter* 1814⁷.

I de efterfølgende afsnit følger vi vore tre skibe på deres rejser rundt i europæiske farvande fra 1783 til 1812. Rejserne er beskrevet én for én hovedsagligt på grundlag af de oplysninger, der kan udledes af de to regnskabsbøger. Der vil være oplysninger om skibenes bevægelser, ophold

i de forskellige havne, lastninger og losninger, relationer til myndigheder og mæglere, havarier og uheld og i det hele taget om de forhold, som ganske almindelige handelsskibe under dansk flag mødte ude i verden i disse år.

Hvor oplysningerne gør det naturligt, er enkelte emner taget op til nærmere belysning, dog kun i begrænset omfang under inddragelse af andet materiale.

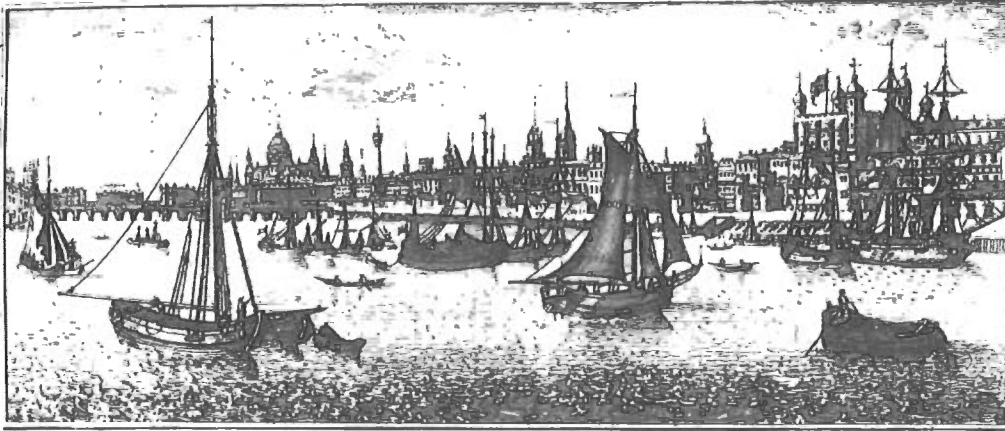
Det kan næppe være andet, end at læseren vil finde en vis monotoni i beskrivelserne. Det ene havneanløb ligner det andet, og om selve rejserne, tiden i søen, hører vi meget lidt. Dertil er blot at sige, at det nok *var* en monoton tilværelse. Den lange tid i søen var, når tingene gik, som de skulle, lagt i faste rammer med toskiftet vagt, måske med yderligere et par timers dagligt arbejde på frivagten, ensformig kost og få adspredelser.

I havn har vi indtryk af, at kaptajnerne hyggede sig, men for besætningerne har tilværelsen også dér været ret trivial. Som oftest lå skibet til ankers på redan, og mulighederne for at komme en tur i land i den sparsomt afmålte fritid har været begrænsede. Pengene var heller ikke store, og det var ganske overladt til kaptajnens for godt befindende, om folkene overhovedet kunne få et »forskud«, for afregningen havde de først krav på ved hjemkomsten.

De afbræk, der opstod i den daglige rutine, havde de fleste nok også helst været foruden, for de skyldtes som oftest dårligt vejr, havarier og andre ubehagelige foreteelser, der i bedste fald var ubehagelige med yderligere hårdt arbejde under vanskelige vilkår, og som i værste fald kunne være livstruende.

Men tilværelsen havde da også sine lysere sider. Sommersejlad på Middelhavet må ind imellem have været en fornøjelse, der kunne få en til at glemme manganen hård tårn, og de fremmede steder og folk, man mødte, en oplevelse, der nok kunne give stof til at spinde en ende, når man engang var vel hjemme hos sine egne igen. Vin, og lad den så have været nok så ordinær, må også sammen med frugter, grøntsager og nye, ukendte spiser have været en oplevelse oven på de foregående måneders halvraadne ferskvand, dovent skibsl, mugne beskjøter og slimet saltkød.

I bilag 2a-d findes regnskaberne for Der Junge Hinrichs fire første rejser i sammentrængt og kommenteret form, så det er muligt både at se systemet i



Vue de Londres vers le Sud Est.

London. (Efter Essai géographique sur les isles Britanniques. Paris 1757.)

regnskabsførelsen, at få et indtryk af udgifter og indtægter og se, hvordan omkostningerne fordelte sig. Disse fire regnskaber dækker en sammenhængende periode på tre et halvt år, og de er typiske for samtlige rejseregnskaber, der ville sprænge alle rammer, hvis de skulle lægges frem på samme vis.

I bilag 4a-c er givet resumeer af regnskaberne for samtlige rejser, der er omfattet af dette materiale. Her gives en oversigt over skibets havneanløb under rejsen, ligesom man, så vidt det er oplyst, kan se, hvad ladningerne bestod af, hvad de enkelte fragter indbragte brutto, hvad de samlede omkostninger i forbindelse med rejsen var, og hvad rederne løbende indbetalte og fik udbetalt.

Der Junge Hinrich's rejser

Østersøen-Middelhavet i 1783 (Der Junge Hinrich's 1. rejse)

I foråret 1783 blev galeoten Der Junge Hinrich gjort klar til sin forestående rejse til Riga og derfra videre til Livorno.

Rejsen er den første af de syv rejser, som skibet udførte mellem 1783 og 1791 og som vi gennem regnskabsprotokollen har nærmere kendskab til, men for partrederiet, der jo anskaffede skibet allerede i 1769, må det vel have været den tiende rejse eller så¹. Arbejdet med at få skibet klargjort, udrustet og ekspederet afsted var altså en tilbagevendende rutine for Nicolay Hansen Lorck, der som korresponderende reder førte regnskabet, og for kaptajn Asmus Petersen, der havde ført skibet siden 1770.

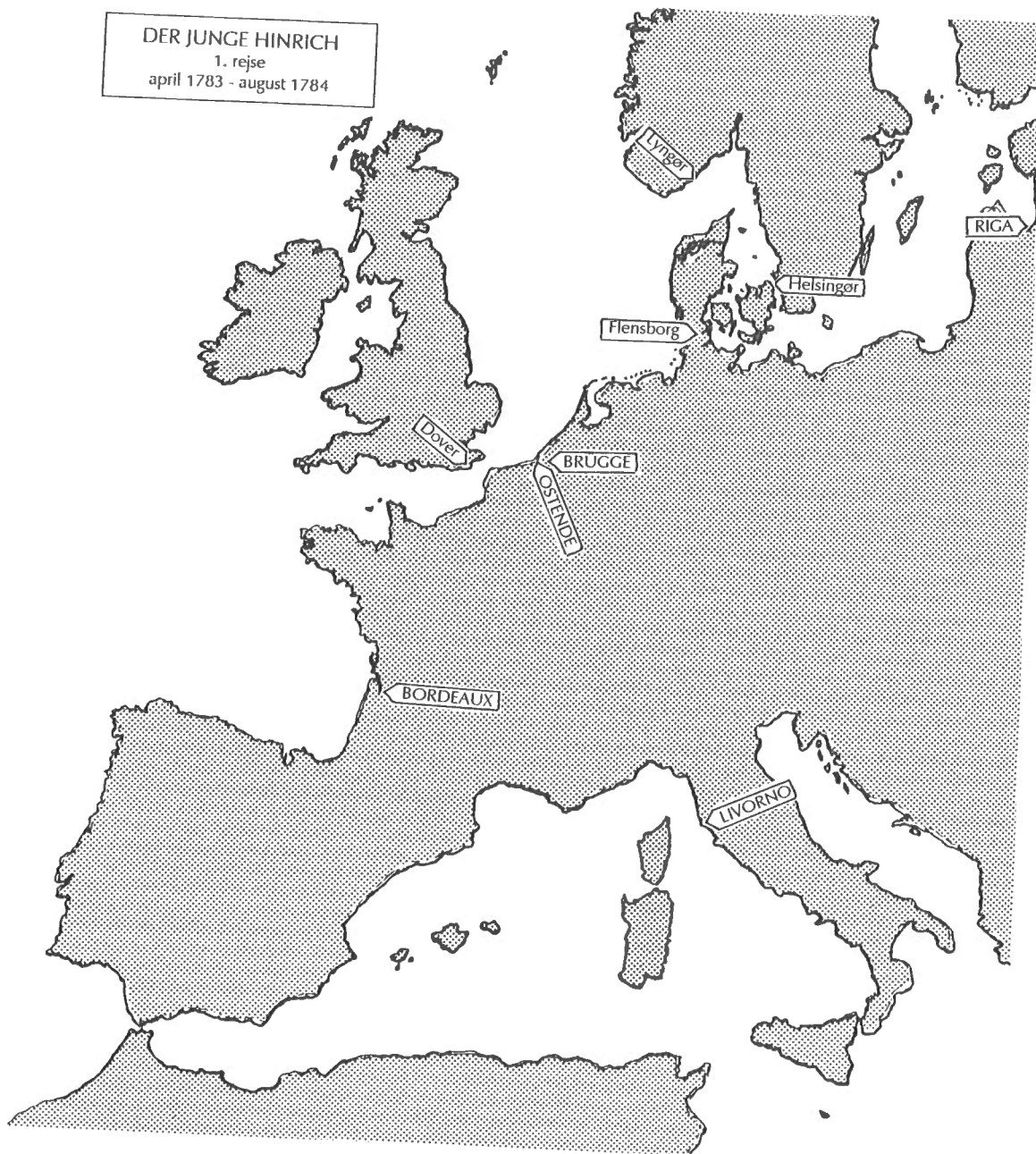
Da Lorck afsluttede udrustningsregnskabet, var udgifterne i alt på 2998 mark, der straks blev indbetalt af parthaverne med 374.12 mark pr. ottendedel, idet Lorck dog lagde ud for kaptajnen.

Hvad havde parthaverne så fået for dette beløb?

For det første ses det, at skibet – sikkert tiltrængt – havde fået en ordentlig overhaling. Det var blevet kølhalet, der var foretaget omfattende udskiftninger og reparationer og der var leveret nye sejl og presenninger. Endelig var skibet blevet malet og tjæret og der var leveret sejldug, malervarer og anden nødvendig udrustning til den forestående rejse.

Dernæst var der forhyret besætning fra den 3. maj 1783, og alle havde i overensstemmelse med sædvanlig praksis fået to måneders hyre på hånden, dvs. på forskud, så de havde mulighed for at afvikle eventuelle gældsforpligtelser og skaffe sig det nødvendige udstyr til rejsen. Om det lykkedes for dem alle, eller om nogle blot slog pengene på pelsen før afrejsen, får stå hen, og det har sikkert heller ikke interesseret rederne. Var der problemer med folkene, så var det kaptajn Petersens hovedpine – og under alle omstændigheder ville problemerne snart være langt borte fra Flensborg.

DER JUNGE HINRICH
1. rejse
april 1783 - august 1784



Besætningen bestod af følgende:

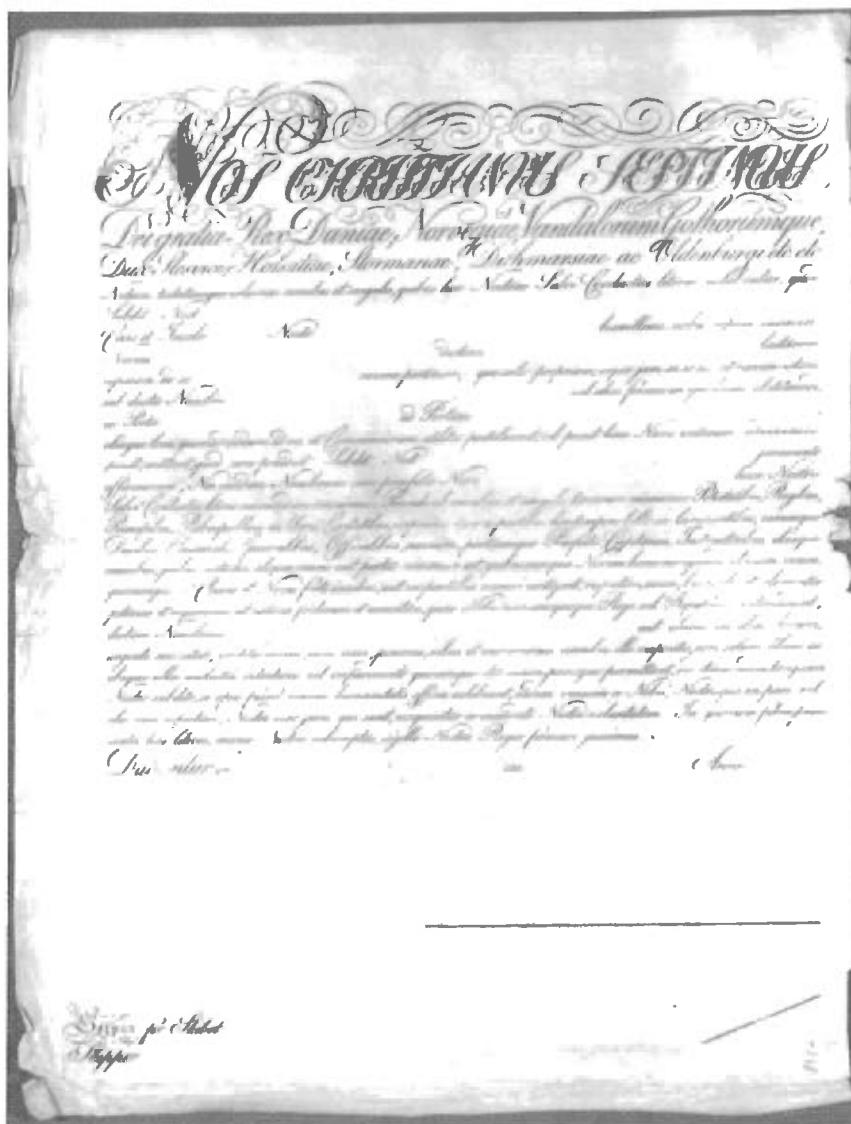
kaptajn Asmus Petersen	månedlig hyre	60	mark
styrmand J. Vogt	månedlig hyre	42	mark
matros H.P. Falk	månedlig hyre	27	mark
matros Johannes Sonneksen	månedlig hyre	27	mark
ungmand H.H. Jürgensen	månedlig hyre	24	mark
kokkedreng Ludvig Petersen	månedlig hyre	15	mark

Videre var der ydet et forskud til kaptajnen på kostpengene, som han førte særskilt regnskab over i en såkaldt »Proviandbuch«, der kedeligt nok ikke findes mere. Kostpengene var fastsat til 3 mark pr. mand pr. uge, altså i alt 18 mark pr. uge, hvortil kom ekstra 29 mark pr. kvartal til kahytten, hvor kaptajnen og styrmanden spiste for sig selv, og hvor der i havn kunne være en vis repræsentation.

Der var også bragt en fragtaftale i stand for rejsen. Det fremgår, at skibet denne gang var sluttet gennem firmaet Burchard i Hamborg for en ladning hør fra Riga til Livorno, og skibet var dermed sikret den udgående rejse fra Østersøen til Middelhavet, eller sagt på en anden måde, halvdelen af rejsen var nu sikret, hvis ellers tingene flaskede sig, hvad der bestemt ikke var garanti for. Det var naturligvis væsentligt at have fragtaftalen i orden allerede inden afgang hjemmefra, og det var da også det normale. Disse aftaler kom som regel i stand gennem mæglerfirmaer og bankforbindelser i Hamborg, men også lokale mæglere skaffede nu og da en fragt.

Den senere hjemrejse fra Middelhavet var i højere grad et chancen spil. Det kunne lykkes at få truffet en aftale gennem rederiets sædvanlige nordeuropæiske forbindelser, og så gjaldt det naturligvis om at få adviseret kaptajnen, enten ved at skrive til hans udgående destination eller poste restante til en havn, som man i forvejen vidste, at han ville anløbe. Lykkedes det ikke, var initiativet kaptajnens, og så gjaldt det for ham om at udnytte sine mæglerforbindelser i det sydlige. Men ofte måtte skibet sejle fra havn til havn i søgen efter fragt, og en så åbenbar sult var naturligvis ikke det bedste udgangspunkt for en forhandling om fragts størrelse.

Endvidere havde rederen brugt 44.12 mark på et latinsk søpas og 163.8 mark på et »tyrkisk« ditto. Det latinske søpas, kaldet sådan fordi det faktisk var affattet på latin, var den officielle danske garanti for, at skibets ejere var den danske konges undersåtter, at skibsføreren og mindst halvdelen af besætningen var danske, og at ladning og destination var i faktisk over-



Latinsk søpas. Sådanne blev udstedt i krigstid og borgede for, at skibet tilhørte den danske konges undersåtter, at skibsføreren var dansk, og at ladningen ikke var kontrabande. Passet var skrevet på latin (heraf navnet), datidens dannede internationale sprog, som man altså formodede, at de krigsførende magters inspektions-officerer magtede. Det gjorde de næppe, men de kendte sikkert passet og var nok i stand til at udfylde de nødvendige informationer af de udfyldte felter.

(Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.)

ensstemmelse med, hvad der fremgik af skibets papirer. Som vi siden skal se, blev denne garanti brugt til det yderste og ind imellem også misbrugt.

Det »tyrkiske« eller algerske pas var en bekræftelse af, at skib, besætning og ladning var omfattet af det frie lejde, som den danske konge ved en pudsigt blanding af kanonbådsdiplomati og årlige gaver forskaffede sine undersåtter i forholdet til sørøverne fra »Barbaresk-staterne«, dvs. de muslimske lande langs den nordafrikanske kyst².

Som hel eller delvis ballast var der indtaget 21.000 mursten for rederiets egen regning. Disse mursten blev siden solgt i Riga med en lille fortjeneste, hvad der naturligvis var bedre end blot og bar udgift til værdiløs ballast.

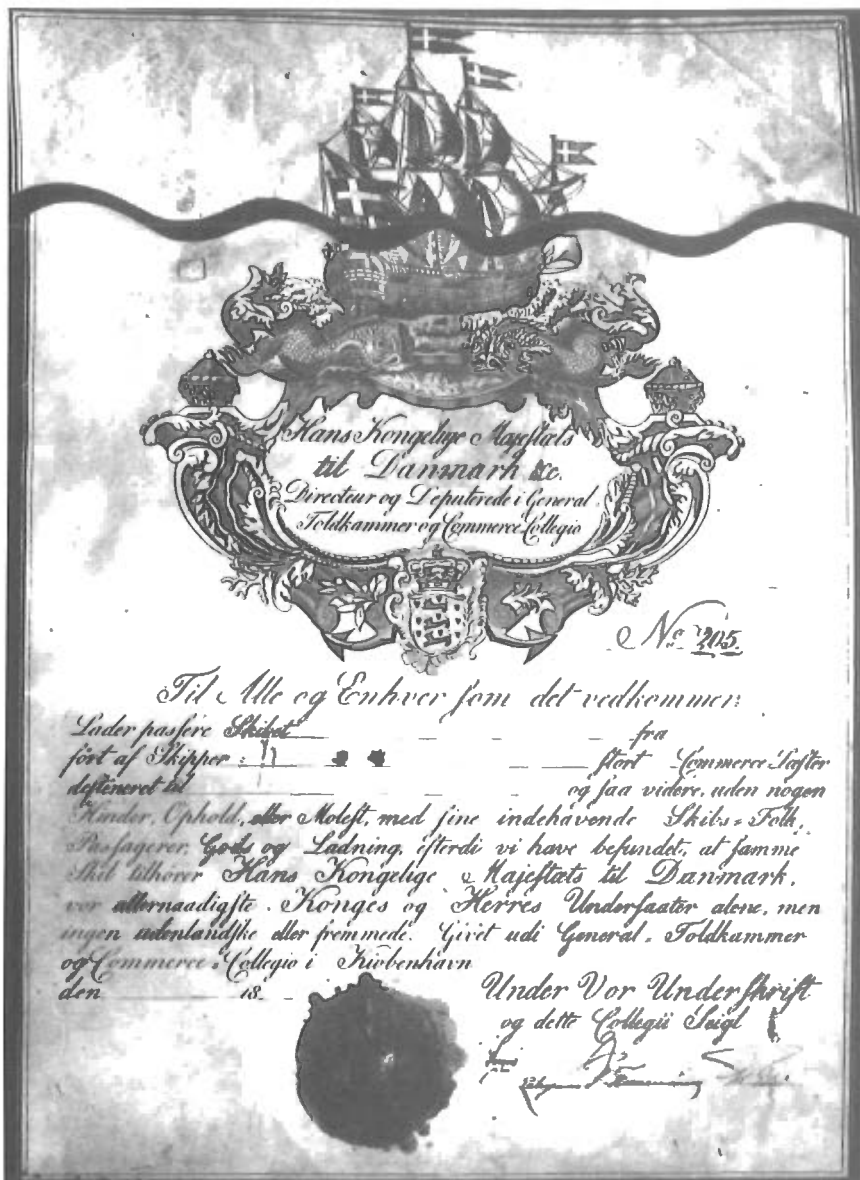
Foruden murstenene havde skibet i sidste øjeblik også fået fire fustager østers med – oven i købet så sent, at de ikke var kommet med i udrustningsregnskabet, men først blev debiteret ved regnskabets afslutning. Disse østers, der kom fra vestkysten, var særdeles værdsat i de bedre huse i de baltiske stæder og indbragte et ret betydeligt beløb, hvis det lykkedes at få dem friske frem. Men det var selvsagt chancen for at laste østers i et sejlskib, for selv om man naturligvis gjorde, hvad man kunne for at holde de små dyr i live, må man vel regne med, at anstrengelserne i mange tilfælde havde været forgæves, hvis rejsen trak ud.

Og endelig var der så en række småudgifter, fortrinsvis sportler og gebyrer til en række officielle og halvofficielle embedsmænd og skrivere, der attesterede og berigtigede hyreaftaler, toldklarering m.m. Altsammen småposter, der alligevel løb op.

Så da Der Junge Hinrich en dag i begyndelsen af maj 1783 – formentlig den 3., da hyrerne løb fra denne dag – forlod Flensborg, var skibet, tør vi formode, rimelig sødygtigt og i orden, hyre og kostpenge var betalt for et par måneder, og kaptajn Petersen havde en fragtaftale og de nødvendige papirer til den forestående rejse.

Den 18. maj ankom Der Junge Hinrich til Bolderaa ved Dynaflodens munding, hvorfra der er en halv snes kilometer op til selve Riga. Her tog man lods, der førte skibet op til selve byen.

Skibets mægler i Riga var rederiets sædvanlige forbindelse gennem en årrække, firmaet Sosat & Rodde, der tog sig af skibets forhold til myndig-



Algiersk (eller »tyrkisk«) søpas. Som følge af den i 1746 sluttede fred med deyen af Algier blev danske skibe, der sejlede syd for Finisterre, udstyret med et såkaldt algiersk søpas, der skulle sikre skibene mod at blive overfaldet og plyndret af deyens undersåtter. Passet var, som det ses, skrevet på dansk, hvad der ikke spillede nogen rolle, da søroverne alligevel næppe kunne læse. Ægtheden af passet kontrolleredes ved, at øverste halvdel af passet blev klippet af efter den bølgede linie og sendt til Algier, mens nederste del blev medgivet skibet. Ved møde med devens folk kunne man så konstatere, om de to dele passede sammen.

(Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.)

heder, afregning med lodsens folk til forhaling, ladningspapirer, forbindelsen med afskiberen og hvad der ellers kan have været at ordne for kaptajn Petersen. Kaptajnen måtte også en tur op til den danske konsul, Carl Fr. Nissen, for at få udstedt sundhedspas for skibet³.

Til losningen af de medbragte mursten og lastningen af hørladningen skaffede kaptajnen dog selv arbejdskraft, vel folk, der har holdt sig til på havnen i håb om en tjans. I forbindelse med indtagelsen af hørladningen købte kaptajnen en del stuvetræ, der dog siden kunne sælges igen.

Der var ret betydelige omkostninger forbundet med at få hørladningen om bord. Ikke alene skulle der bruges en del stuvetræ under lastningen, men der blev også ansat en særlig stuver, foruden de almindelige »sjovere«, dvs. havnearbejdere. Stuveren skulle sikre, at hørladningen kom til at ligge rigtigt i lastrummet, og det var meget vigtigt, fordi hør, som en række andre vegetabiliske ladninger, kan udvikle så megen varme ved gæring, at der kan være risiko for selvantændelse. Den skulle derfor stuves på en sådan måde, at der var ventilation, og det var i øvrigt her, det dyre stuvetræ kom ind i billedet.

Allerede her i Riga var der lidt småreparationer, skønt skibet kom lige hjemmefra. Udgiftssiden blev endelig belastet ved, at besætningen hævede lidt penge, nemlig en albertusdaler hver, kokkedrengen dog kun en halv. Den sidste post antyder nok, at kaptajn Petersen var tilfreds med sine folk, for med to måneders udbetalt forskud i Flensborg kan besætningen endnu intet have haft til gode på dette tidspunkt! De havde i øvrigt overhovedet ikke krav på udbetalinger under rejsen, men i praksis fik de det som oftest.

De totale omkostninger under opholdet blev delvis dækket ved salget af de 21.000 mursten og salget af fire fustager østers.

Differencen mellem indtægter og udgifter måtte kaptajnen dække på sædvanlig måde, nemlig ved at acceptere en tratte på hr. Nicolai H. Lorck hjemme i Flensborg.

Dette system fungerede, som vi skal se, uden problemer i næsten alle de havne, skibet kom til. Men det havde naturligvis som forudsætning, at den lokale mægler enten kendte huset Lorck eller gennem sine forbindelser blev overbevist om, at Lorck var et firma, man kunne regne med ville svare til sine forpligtelser. At det fungerede i Riga, hvor de flensborgske huse var

kendt, kan naturligvis ikke undre, men mere imponerende er det, at systemet tilsyneladende også fungerede friktionsfrit i de mindste afkroge af Middelhavet. På den anden side – et firma, der svigtede sine forpligtelser, ville vel hurtigt have været »out of business«. Vi ser da også kun systemet svigte ganske få gange, f.eks. da skibet senere i havareret tilstand måtte søge nødhavn i England.

Der Junge Hinrich må være gået fra Riga omkring den 1. juli, for den 12. juli lod kaptajnen ankeret gå på Helsingør red. Her var kaptajn Petersen i land, hvor han udklarerede og erlagde fyrpenge for skib og ladning⁴, sendte brev hjem og betalte porto for det »tyrkiske« søpas, der åbenbart lå klar til ham hos mæglerfirmaet Arent van Deur's Enke. Til dækning af omkostningerne udstedte han en assignation til van Deur eller Ordre, trukket på hr. Lorck.

Op så gik rejsen videre. Ti dage senere anløb Der Junge Hinrich Lyngør i Norge, hvorfra kaptajnen igen sendte brev hjem og indkøbte træ, formentlig komfurbrænde til kabysen.

Der Junge Hinrich nåede destinationen Livorno den 24. september, altså efter en rejse på godt to måneder fra Lyngør. Vi ved ikke, hvordan rejsen var gået, men skibet kan have mødt hårdt vejr, for ved ankomsten indgav kaptajn Petersen søprotest. På den anden side skal vi måske heller ikke lægge for meget i det, for indgivelse af søprotest, dvs. officielt forbehold med hensyn til, hvad der måtte være overgået ladningen af skibet på grund af utilregnelige årsager, f.eks. dårligt vejr, var et meget almindeligt skridt, hvormed rederi og kaptajn i videst muligt omfang fralagde sig ansvaret for mulige skader.

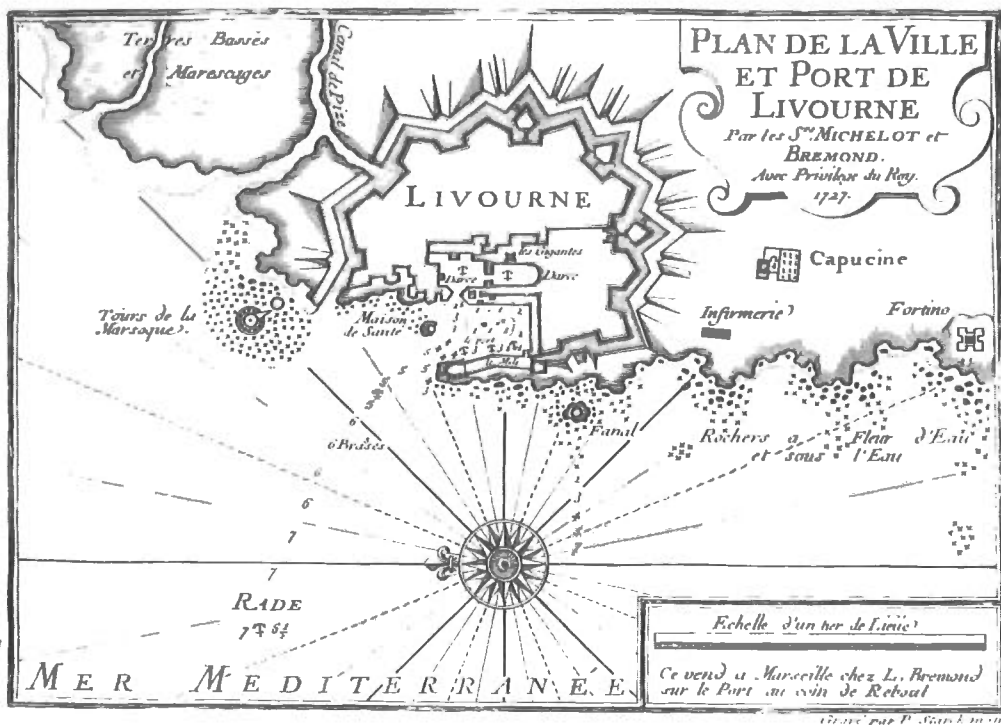
Her var igen en del reparationsarbejder, hvor den dominerende post var en tømmerregning på godt 43 zecchiner og den mest beskedne post var forfinning af en kødgryde.

Hørladningen fra Riga, i alt 477 skippund, blev losset, og til dette arbejde antog kaptajnen i fire dage arbejdskraft fra land. Det synes dog at have været en billig fornøjelse, for ganske vist kan vi ikke se, hvor mange mand, der blev antaget, men den samlede regning var kun på 16 paoli, hvilket svarede til 6 mark.

Mæglerfirmaet Wienholt & Tiedeman tog sig af de offentlige myndigheder

og indgav således søprotesten og skaffede skibet fri praktika. Det forstrakte kaptajnen med de nødvendige kontanter og indkasserede fragten for hør-ladningen hos ladningsmodtagerne. For det overskud, der blev, når skibets og firmaets omkostninger var dækket, udstedte firmaet rimesser, her på et hus i Amsterdam, og de blev sendt hjem til rederiet i Flensborg, der indløste dem gennem sin bankforbindelse i Hamborg og fordelte dem til parthaverne.

Wienholt & Tiedemans regnskab blev ikke aflagt i den lokale møntsort, zecchiner, men i den i Middelhavsområdet meget brugte regnemønt realer, også kendt som pieces-of-eight eller Stück-von-achten og altså her som pezze – en valuta, der stod i fast omsætningsforhold til sølv og dermed ikke var underkastet normale korttidsfluktuationer, og som let lod sig omregne til tidens hovedhandelsmønt, hollandske gylden eller hamburgske mark.



Livorno.

(Efter Michelot: Recueil de plusieurs plans des ports et rades de la Méditerranée. 1700-tallet.)

I Livorno havde kaptajn Petersen det held at få fragt hjemover, idet skibet blev sluttet for en last marmorblokke til Ostende og Brügge. Så hvis tingene magede sig, skulle der være udsigt til en relativt hurtig og lukrativ rundrejse med forventet hjemkomst omkring nytår eller så.

Men kaptajnen har næppe været overdrevent begejstret for de tunge marmorblokke, der i dette gamle skib uden mellemdæk nødvendigvis måtte stuves i bunden af skibet, hvilket ville give et meget lavt tyngdepunkt og dermed et stift skib, der ville arbejde voldsomt og ubehageligt i søen. Hvis han nærede sådanne betænkeligheder, så var de, som vi skal se, velbegrundede.

Af næste indførsel i protokollen, ført under datoen den 26. februar 1784, fremgår, at Der Junge Hinrich og kaptajn Asmus Petersen nu var i Dover, hvor der blev købt kabysbrænde og proviant og sendt brev.

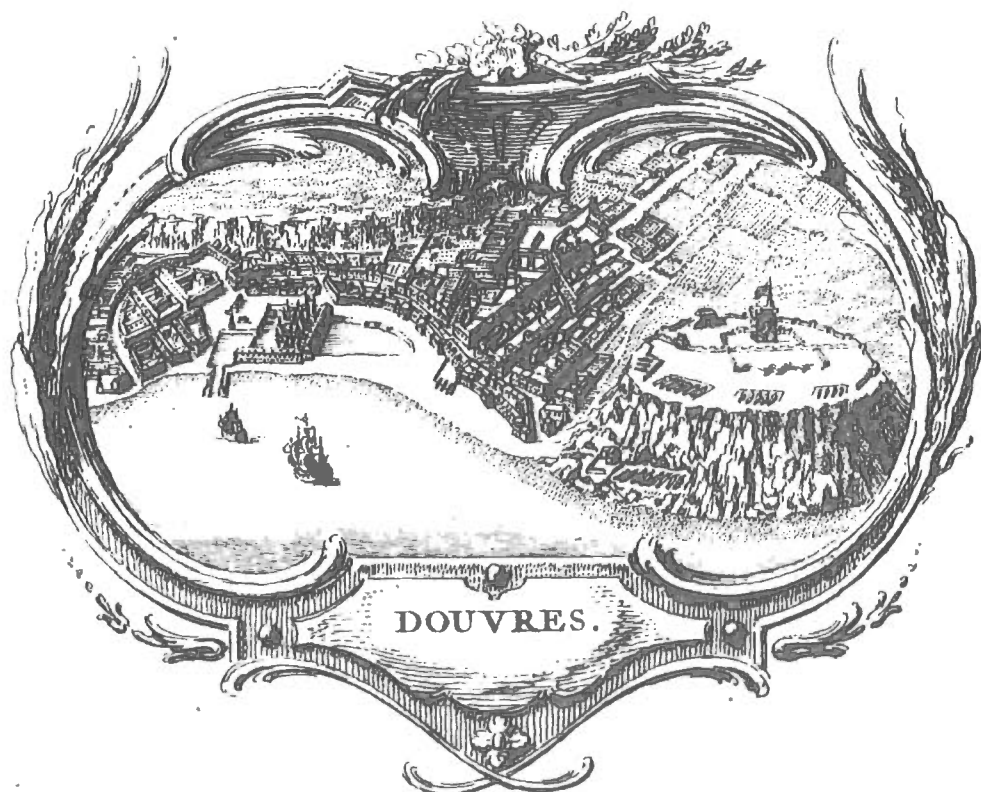
Dernæst følger en regning fra den lokale mægler Hector & Minet, dels på omkostninger for indbjærgning af Der Junge Hinrich, dels på ret betydelige reparationsudgifter. Regningen blev trasseret på van Ravestyn & Co., Ostende.

De følgende par sider i regnskabsbogen er en groshavariopgørelse, der er beregnet af H. de Wael Veydt van Ravestyn. Indledningen lader os forstå, hvad der var sket:

»Avarie Grosse des Schifs de jonge Hendrick Cap. A. Petersen von Livorno nach Ostende & Brughen gezwungen wegen erlittene Schade Leck und verlohre Boot nebst Wasserfasser durch Lootz Hülfe zu Dover einzulauffen d. 24. feb. zufolge Protest v. 2 Marty und nach hochnötigst reparatur und Taxirung ist solche davon abgesegelt d. 2 zu Ostend arrivt. d. 6 Apr«

Vort skib var kort og godt blevet bjærget ind til Dover i særdeles medtaget tilstand. Båd og vandfåde, dvs. de træfåde man havde ferskvand i, var slået over bord og skibet var læk og havde andre betydelige skader.

Der blev – sikkert højst tiltrængt – købt proviant og brænde, og skibet blev gennem den næste månedstid underkastet en nødtørfdig reparation, hvorefter det omsider i begyndelsen af april kunne fortsætte til sin første lossehavn, Ostende.



Dover. (Efter *Essai géographique sur les isles Britanniques.* Paris 1757.)

Her blev skib og ladning besigtiget, og der blev foretaget en groshavariopgørelse over de omkostninger, der nu skulle fordeles på skib, fragt og ladning.

Ved groshavari forstår man et havari (egentlig en forsætlig opofrelse af værdier), hvor skaden, uanset om den har ramt skib eller ladning eller begge dele, dækkes gennem bidrag fra både skib, ladning og fragt, og i forhold til disse posters værdier. Betragtningen er, at hvad der opofres til fælles frelse, må man også bære fælles, og så er det i princippet ligegyldigt, om det er ladningen, der kastes overbord for at frelse skibet, eller det er skibet, det går ud over, mens ladningen er uskadt.

Det er åbenbart, at man også den gang kendte reglerne om »nyt for gammelt«, for skønt skaderne på skibet og omkostningerne ved den fore-

løbige udbedring beløb sig til 455 Pund Sterling, medregnedes kun 149 af disse i opgørelsen – resten måtte skibet selv bære. Men det 25 år gamle skib har vel også båret umiskendelige spor af »tear and wear«.

Efter udlosning af en del af ladningen i Ostende fortsatte skibet de tyve kilometer ad kanalen op til Brugge, hvor resten af ladningen skulle losses. På både op- og nedturen i øvrigt assisteret af et par heste som trækdyr.

Her blev regnskabet gjort endeligt op af mæglerfirmaet F. Serweyten, der også skaffede skibet en mindre ladning til næste egentlige lastehavn, Bordeaux. Vi ved ikke, hvad den bestod af, kun at det drejede sig om 8360 pund plus »Kleinigkeit Fracht«, så det var nødvendigt yderligere at ballaste skibet før turen til Bordeaux.

I juni-juli 1784 lå Der Junge Hinrich så i Bordeaux og lastede til Flensborg⁵. Ladningen var for størstedelen vin og fransk brændevin, resten eddike, terpentiner, olie m.m., alt i fade, og fragten var da også aftalt pr. fad. De tunge fade skulle naturligvis sikres forsvarligt, hvortil der blev indkøbt et betragteligt parti stuvetræ.

Efter en hjemrejse, der synes både hurtig og begivenhedsløs (hvad ingen om bord sikkert havde noget imod på dette tidspunkt), ankrede Der Junge Hinrich på Helsingør red den 1. august 1784, og den 14. august ankom skibet til Flensborg.

Her forestod nu et betydeligt arbejde både om bord og på hr. Lorcks kontor.

Skibet skulle naturligvis losses og dernæst gøres klart til endnu en rejse i efteråret 1784, da det var sluttet for en rejse fra Memel til Flensborg med hør, korn og frø.

Endvidere skulle hele regnskabet for den afsluttede rejse gøres op. Besætningen skulle afregnes, kostregnskabet afstemmes, de mindre differencer i de enkelte havne – løbende anført som et mellemværende mellem kaptajnen og skibet – afregnes med kaptajnen, og endvidere skulle hr. Lorck gøre de tratter og assignationer op, der var trukket på rederiet, og de rimesser op, der var tilgået rederiet (og som normalt blev indløst i Hamborg). Hvorefter rejsens resultat kunne gøres endeligt op, og overskuddet, her godt tusind mark, fordeles på parthaverne, der slutteligt signerede protokollen.

En afstikker til Memel

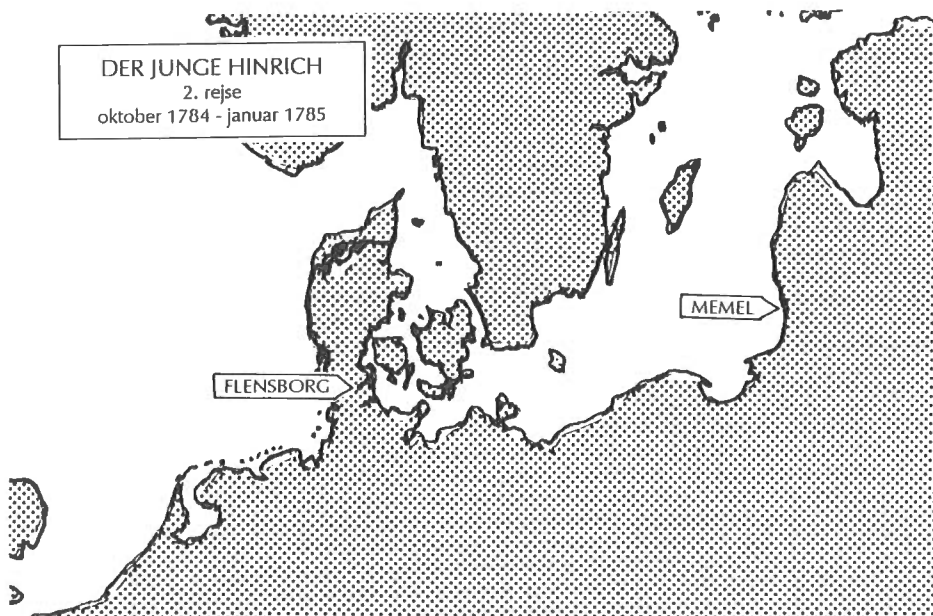
(Der Junge Hinrich's 2. rejse)

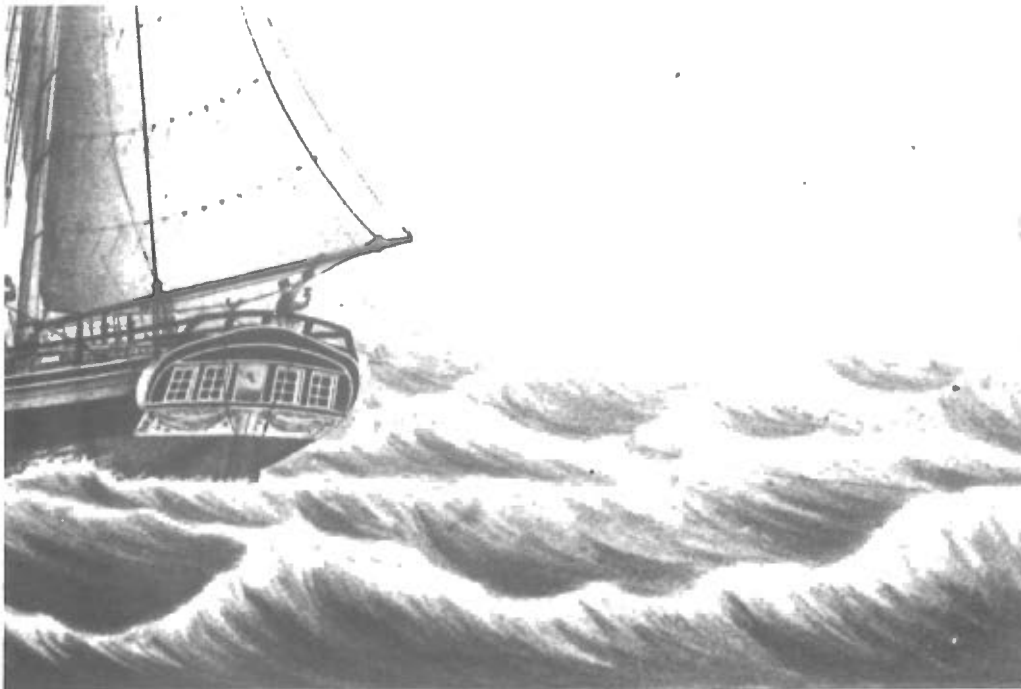
På grund af det halve års forsinkelse, Der Junge Hinrich kom hjem med, var det naturligvis udelukket at nå en længere rejse endnu i året 1784, men på den anden side også vel tidligt at vinterplæge skibet.

Det blev da heldigvis heller ikke nødvendigt, for det lykkedes, som allerede nævnt, at slutte skibet for en ladning korn m.m. fra Memel til Flensborg, og denne rejse, der burde kunne nås før isen eventuelt lukkede farvandene, kunne så tjene til at reparere lidt på den foregående rejses relativt dårlige resultat.

Der blev ikke gjort de store anstalter til denne korte rejse. Der blev repareret eller udskiftet nogle blokke, og der var en smule klejnsmede- og riggerarbejde, og så var Der Junge Hinrich klar til rejsen.

Skipperen fik et forskud på otte ugers kostpenge à 18 mark, hvilket jo skulle give 144 mark – et tal der da også indgår i den senere afregning, men rent faktisk fik han kun udbetalt 128 mark, hvilket formentligt må betyde, at han overtog overskydende proviant fra sidste rejse til en værdi af 16 mark.





Styrmanden logger farten ombord i galeasen Die Lerche. Håndloggen bestod af en lang linie med en trekantet træskive i enden. Når der skulle logges, blev trekanten kastet ud agter, og linen fik lov til at løbe ud i 28 sekunder, der blev målt ved hjælp af et lille sandglas. Når sandet var løbet ud, blev der holdt igen på linen og man konstaterede, hvor meget, der var løbet ud. For hver ca. 14 m var der en knude eller »knob«, og man kunne således direkte aflæse farten i den stadig brugte betegnelse, knob (= sm/time).

Udrustningsomkostningerne blev i alt 295.14.6 mark, og den 19. oktober 1784 afsejlede Der Junge Hinrich.

Udgifterne i Memel var beherskede. Der var lidt småreparationer, og der blev indkøbt fem træskovle, utvivlsomt til at lempe korn med. Om den femte skovl var en reserve, eller om styrmanden også måtte arbejde i lasten, kan vi naturligvis ikke se af regnskabet. Den største post var stuve træ, der blev indkøbt i en sådan mængde, at man får indtryk af, at der er blevet bygget en eller anden form for kornskot eller måske en fødekasse, så man kunne være sikker på at undgå alvorlige forskydninger i kornladningen på vej hjem. I grunden mærkeligt, for da skibet blev lastet med både rug og byg foruden mindre partier hørfrø og ærter, må man gå ud fra, at i hvert fald

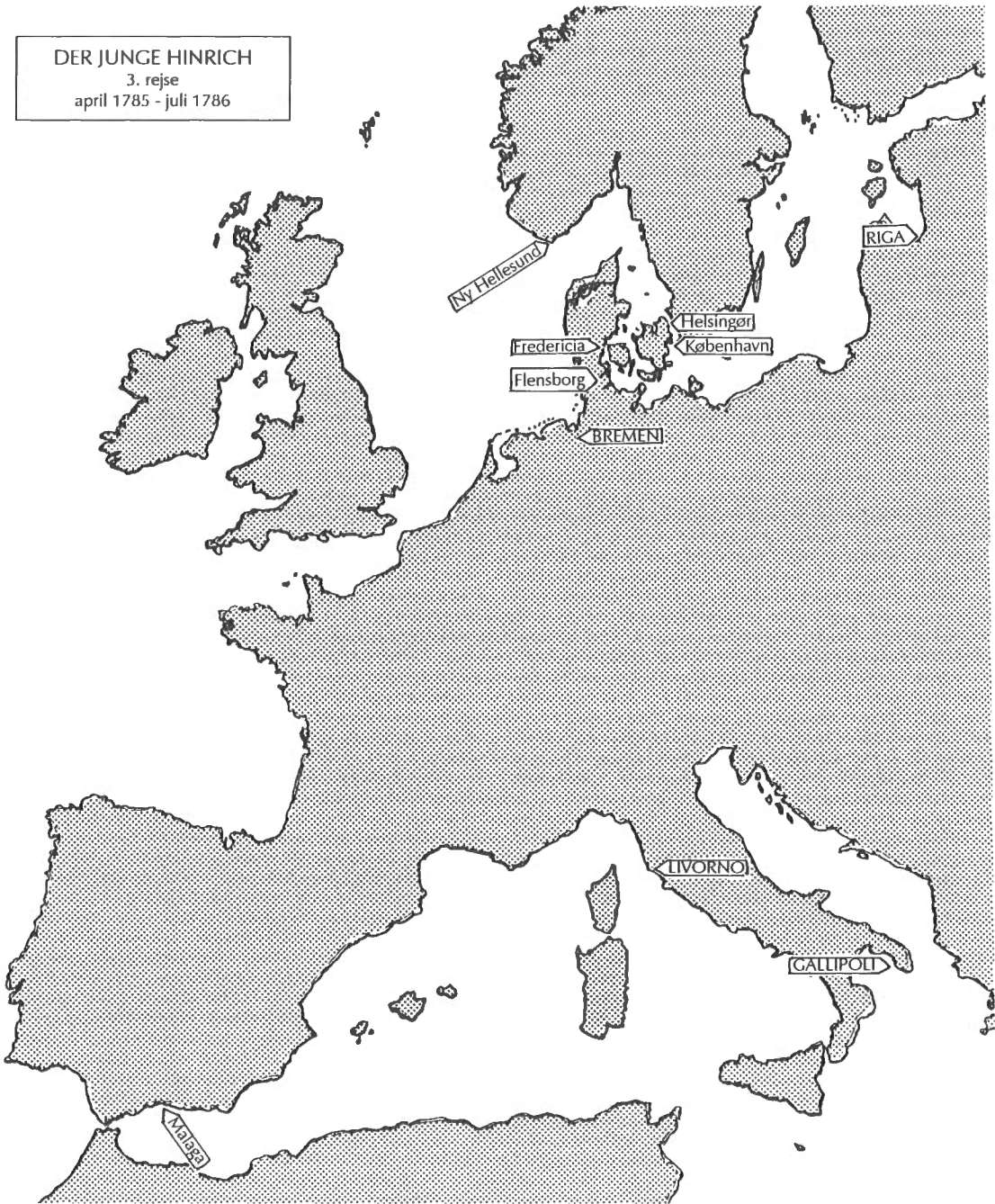
nogle af sorterne har været i sække, da det jo ellers ikke var muligt at holde dem adskilt i skibets udelte lastrum. Hvordan det nu forholder sig, så meddeltes det til beroligelse for parthaverne, at træet skulle blive om bord og bruges på næste rejse.

Vel tilbage i Flensborg den 8. januar 1785 kunne regnskabet gøres op. Største udgift var hyre til besætningen, der ikke havde fået forskud før rejsen, og som i øvrigt måtte tage til takke med væsentligt mindre hyrer end ellers sædvanligt, vel fordi rejsen faldt på et tidspunkt, hvor der var ledige folk nok at få.

Fragtindtægten dækkede rigeligt udgifterne, og tidligere rejsers problemer og bekymringer lyser ud af Nic. H. Lorcks bemærkning til resultatet: »Ist Gott dank übrig M. 624.6«!

Der blev dog ikke noget at slå til søren med for interessenterne, for beløbet blev lagt hen til det kommende forårs udrustning.

DER JUNGE HINRICH
3. rejse
april 1785 - juli 1786



Til Middelhavet igen i 1785 (Der Junge Hinrich's 3. rejse)

I foråret 1785 blev Der Junge Hinrich igen udrustet til den da forestående »in Gottes Nahme beschlossene Reiss nach Riga und Livorno mit Flachs à 6 f. – 10 pC.«

Udrustningsmønstrer ligner det fra 1. rejse allerede kendte. Skibet blev skrabet udvendigt, og der blev foretaget de nødvendige reparationer og fornyelser.

De store poster var som sædvanligt rigningen og sejlene, idet der blev leveret nyt tovværk for 120 mark af rebslagermester J. Knudt, mens sejlma-germester H. Lorentzen leverede en ny fok, en ny stormklyver, reparerede gamle sejl og leverede St. Petersborgsejldug, alt i alt en post på 131.7 mark, og endelig krediteredes blokdrejer Schlichting 12.11 mark for diverse nye blokke og reparationer.

Men der var naturligvis også tømmer- og smedearbejder, den første post uspecificeret på 46.8 mark, den sidste 11.10.6 mark for diverse beslag, nye bånd til vandfadene og reparation af en pumpe. Endelig leverede partha-verne selv tjære, søm, olie, malerverer og bølgebrænde.

Som ballast indtog man de sædvanlige mursten, denne gang 20.000 stykker, der blev leveret af J. Møller for 12.12 mark pr. 1000.

Besætningen var, bortset fra kaptajnen, ny:

Kaptajn A. Petersen	mdl.	60 mark
styrmand Klint	mdl.	33 mark
matros Steffen Jürgens	mdl.	14 mark
matros Jürgen Hansen	mdl.	17 mark
matros Jürgen Christensen	mdl.	16 mark
dreng Hans Hansen	mdl.	8 mark

Sammenligner man hyrerne med hyrerne på rejse 1, ses det, at hyrerne nu var lavere. Kaptajnen fik stadig sine 60 mark om måneden, men de øvrige måtte i gennemsnit acceptere en nedgang i hyren på 35% i forhold til, hvad deres forgængere fik i 1783, altså to år tidligere.

Det er de afmattede fragtkonjunkturer, der kan aflæses her. I 1783 red man

stadig på den af Den amerikanske Frihedskrig skabte højkonjunktur, hvor skibe og folk til at sejle dem var en mangelvare, men i 1785 var der fred i verden med deraf følgende mindre fragtbody og større konkurrence. At kaptajn Petersen havde kunnet holde sin hyre, må nok i første omgang tilskrives, at han som parthaver selv havde et vist ord i sagen!

Fragten Riga-Livorno var da også kun 6 gylden pr. skippund mod 7 1/2 to år tidligere.

Der blev også knuppet på kostpengene. På 1. rejse var der 3 mark pr. mand pr. uge, nu kun 2.8 mark, dog fik skipperen det samme forskud, nemlig 389 mark.

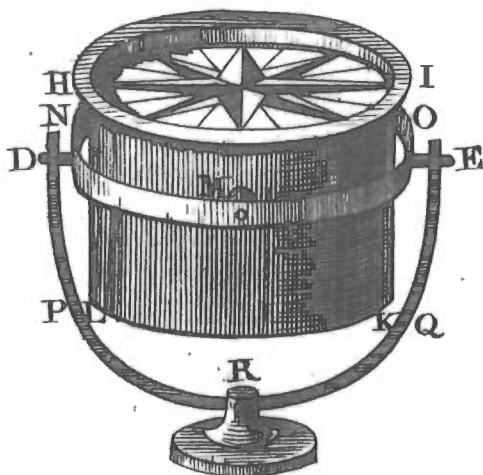
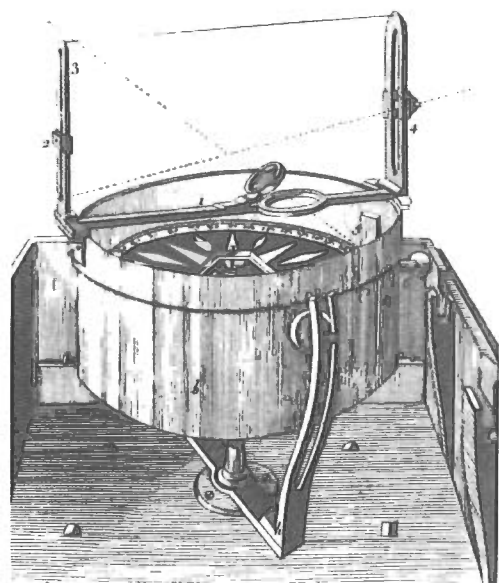
De samlede udrustningsomkostninger blev betydelige, nemlig i alt 1624 mark, men parthaverne slap denne gang lidt billigere. Dels var der jo henlagt 624 mark fra rejse 2, dels blev der solgt et gammelt ankertov til briggen Hercules⁶ for 124 mark, hvilket i alt betød, at parthaverne kun skulle udrede 875 mark kontant, da udrustningsregnskabet blev gjort op den 30. april 1785. Hertil kom dog yderligere en regning på befragtningsomkostninger, der bragte beløbet op på 951 mark i alt.

Regnskabet for Riga er ført under den 10. maj, der synes at være ankomstdagen, selv om det ikke fremgår klart.

Skibet brugte samme mæglerfirma som sidste gang, Sosat & Rodde, og som sidst blev udgifterne i Riga klaret dels ved salget af de medbragte mursten, dels ved at skipperen accepterede en tratte på rederiet, der blev afregnet med Lorent am Ende i Hamborg den 15. juli samme år.

Skønt skibet kom lige fra Flensborg og en omfattende istandsættelse, var der allerede lidt småreparationer, som man måtte have en smed og en bloddrejer til at ordne. Skibet fik også leveret et nyt topsejl, en spilstok og to læsejlspar, men det kan naturligvis også have drejet sig om udskudte anskaffelser.

På vej fra Riga gik Der Junge Hinrich op gennem Sundet og havde samkvem med land både i København og Helsingør. Vi er uden datoer for anløbene, men de har næppe været af længere varighed, for der har tilsyneladende kun skullet ordnes rene rutiner som sundhedspas, et besøg hos waterscouten, den embedsmand i København, der berigtigede mønstrin-



Tørkompasser. Kompasset til højre er kardansk ophængt, hvilket tillader kompasset at hænge vandret, uanset hvordan skibet bevæger sig. Kompasset til venstre er forsynet med et pejldiopter, så man dels kan bestemme et himmellegemes azimut, dels pejle objekter i land.

(J. H. Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine, bd. 4. Hamburg 1798. Fig. 686 og 687.)

ger, afhentning af et tyrkisk pas, vandfyldning og brevbesørgelse. Om evt. erlagt sundtold hører vi intet her.

I juli anløb Der Junge Hinrich Rannesund og Ny Hellesund i Norge. Anledningen fremgår ikke, men kan jo have været kontrære vindforhold. Der indkøbtes to fade brænde, to par årer, sejlgarn og lidt sejldug, men disse småting kunne næppe i sig selv have berettiget anløbene.

Derefter gik det sydpå, og 30. september 1785 nåede skibet Livorno. Om selve den lange rejse hører vi intet, for der havde selvsagt ikke været anledning til regnskabsmæssige posteringer i søen.

I Livorno lossedes hørlasten, i hvert fald delvis ved hjælp af folk fra land, og der var igen lidt reparationsarbejde, der krævede en glarmester, en tømrer, en blikkenslager og en smed.

Mægleren, denne gang firmaet Peter Dupony & Co., skaffede ikke alene

skibet hjemgående ladning fra Gallipoli i Syditalien, men også en ladning brænde fra Livorno til Gallipoli.

Hurtigt gik det imidlertid ikke. Skibet kom som anført til Livorno sidst i september, men kom først derfra i december, og i hvert fald januar og februar blev tilbragt i Gallipoli, hvor den hjemgående ladning, olie i fade til enten Brake, Bremen, Hamborg eller Stettin blev indlastet.

I alt omkring fem måneder i italienske havne kan næppe forstås anderledes, end at der har været betydelig ventetid først på en fragtaftale og siden på ladningen.

Selve lastningen i Gallipoli har vel taget omkring en uge, for af regnskabet fremgår, at skibet ikke alene havde betalt »Öhlträgers« og »Stauers«, men også to mand i seks en halv dag til lastningen. Kaptajn Petersen indgav i øvrigt protest her i Gallipoli på grund af jernbåndene på fadene, om det så skyldtes, at de ikke virkede solide nok eller måske var sådan udformede, at de kunne gøre skade.

Og – man havde nær sagt selvfølgelig – også her i Gallipoli lidt småudgifter til blokdrejer, bødker og smed.

Omsider, vel engang i marts 1786, kom Der Junge Hinrich afsted, og sidst i marts anløb man Malaga. Her døde styrmand Klint den 31. marts, tilsyneladende efter forudgående sygdom. Det vakte åbenbart noget postyr hos myndighederne, for skibet sattes i karantæne, hvad man så udmærket forstår, for ankommende skibe med syge og døde om bord kunne jo let være begyndelsen på en epidemi, hvis følger ikke kunne overskues.

Omkostningerne måtte skibet bære. Der skulle betales 192 realer til sundhedsmyndighederne og til vagter, 12 realer til medicin og 41 realer for en »Leich Kiste«. »In alles den Steuerman Wegen R. 245.-« hedder det næsten bebrejdende i regnskabet.

Skibets eneste styrmand kunne naturligvis dårligt undværes, men her var skipperen heldig, for allerede den 3. april kunne han forhyre styrmand Jørgen Larsen Boldt fra Hobro. Hvorfor Boldt gik rundt i Malaga uden skib, forlyder der intet om. Han fik imidlertid 15 mark mere i hyre, end Klint havde haft, så det ser ud til, at skibet har haft mere brug for ham, end han havde for skibet.

Ellers blev der sendt post og provianteret. Der blev købt brød for de fleste penge, nemlig for 236.8 realer, men dog også frisk kød og grønt for 79.28 samt et anker eddike. Her er dog ikke tale om de »tunge« Stück-von-achten, men om lokale realer, som der gik syv af på en mark. For skibets samlede udgifter, 910 realer, accepterede skipperen en tratte på 130 mark banco på Lorent am Ende i Hamborg, der lod den gå videre til firmaet L. Klentze Hope & Co., til hvem rederne betalte.

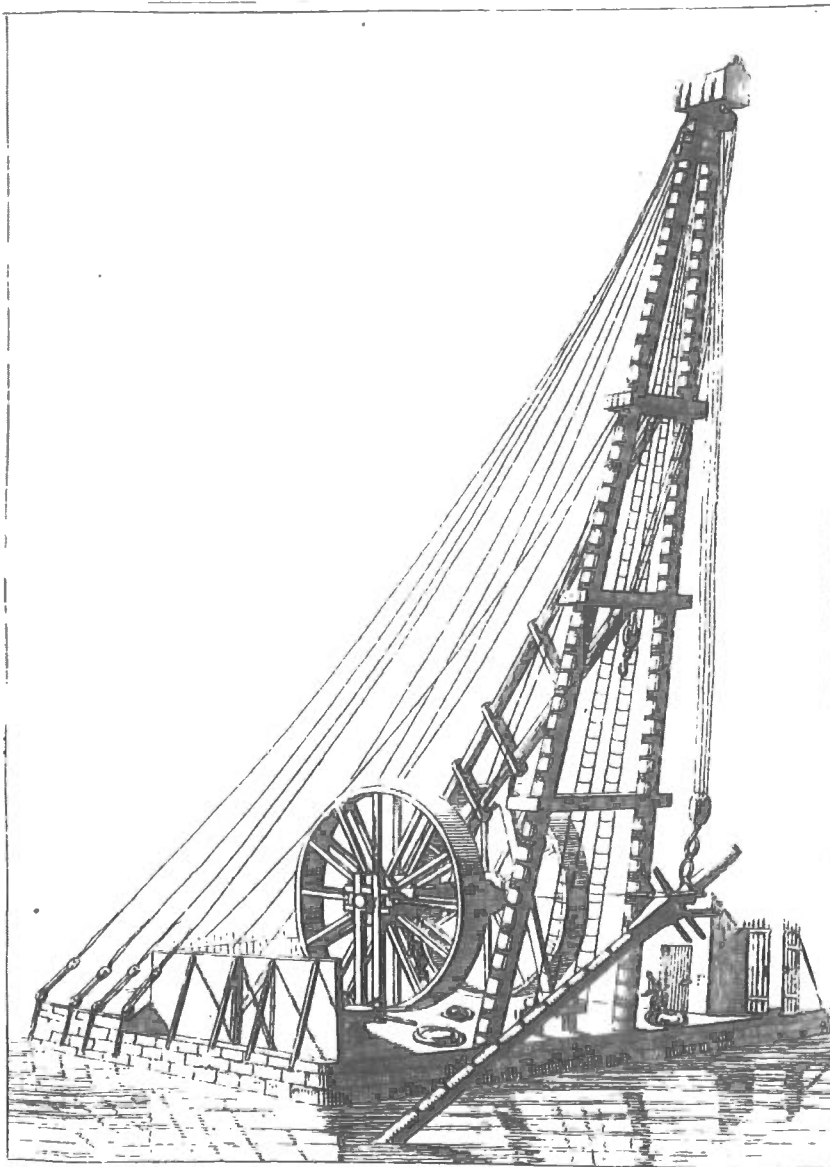
Og så gik det omsider ud i Atlanten og nordpå. I maj 1786 ankom skibet til Brake, der ligger midtvejs mellem Bremen og Weserflodens munding. De nordvesttyske floder er vanskelige at anduve og besejle for ikke-stedkendte, så det er forståeligt, at skipperen gik op under Helgoland og tog lods der. Det gjorde mange andre, der skulle til Weseren og Elben, også, og for helgolænderne var lodseriet et hovederhverv.

Brake var den første af de lossehavne, der var option på, men om kaptajn Petersen havde fået besked allerede i Malaga eller blot gik ind her for at høre, hvor han egentlig skulle losse, kan vi ikke se. Men ladningen skulle faktisk losses i Brake, hvor skipperen dog ikke kunne ordne sine forretninger. Han måtte først en tur helt til Hannover, og en »sitz« i postvognen kostede ham en daler. På hjemturen til Bremen tog han dog ikke postvognen, men lejede en hest for 2.36 daler – enten har postvognen ikke passet, eller han har måske trængt til at se lidt forårsgrønt efter alt det vand. Hvad han i grunden skulle helt til Hannover efter, ved vi ikke – måske har ladningsdisponenten haft til huse dér.

Han tog yderligere to gange til Bremen, hvor han hver gang slog sig ned i en halv snes dage. Det er i det hele taget et karakteristisk træk i disse regnskaber, at kaptajnerne indlogerede sig i land, når de kunne komme afsted med det, og det var åbenbart en accepteret ret, for udgifterne hertil blev blot debiteret skibets regnskab.

Mens den gamle slappede af i Bremen, blev skibet losset. Hertil tog man tre mand til hjælp, dog kun i fire dage, så hovedparten af de 660 oliefade har besætningen selv måttet bakse med. Efter endt udlosning blev der taget ballast ind, regnskabet med mægleren i Bremen, Joh. Math. Lameyes, afsluttet, og på vej tilbage til skibet udklarerede kaptajn Petersen i toldbyen Elfsfleth, hvorefter skibet var klar til den sidste tur hjem til Flensborg.

Ruten lagdes gennem Lillebælt, og i Fredericia måtte kaptajnen den 2. juli



Mastekran med trædemølle. Trædemøllen var en ikke ualmindelig kraftkilde endnu i 1700-tallet. F.eks. blev muddermaskinerne i Københavns havn drevet med trædemølle – muskelkraften blev leveret af livstidsfangerne på Bremerholm.

(M. Lescallier: *Vocabulaire des termes de marine anglois et françois*. London 1783. Fig. 151.)

1786 afregne med Strømtolden. Han måtte her betale fyrpenge for Skagen og Lindesnæs Fyr samt afgifter til toldskriver, inspektør, kontrollør og toldforvalter. Og alt skulle naturligvis ordnes på stemplet papir.

Den 9. juli 1786 eller måske et par dage før var Der Junge Hinrich atter hjemme i Flensborg, hvor folkene blev afmønstret og rejsens regnskab gjort op.

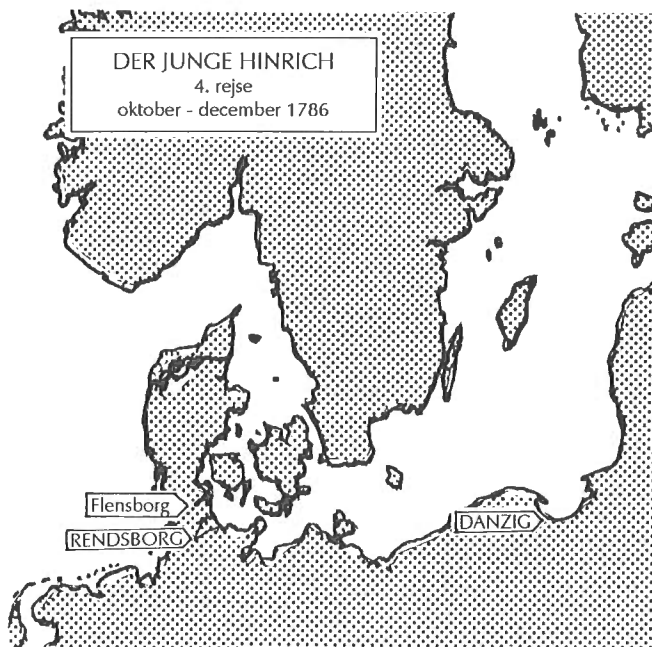
Skønt der denne gang kunne konstateres et rimelig pænt overskud, nemlig næsten 2.500 mark, kan rejsen dog næppe karakteriseres som ganske vellykket. Dertil havde den varet aldeles for længe, så nu måtte man opgive, hvad man eventuelt havde haft af planer om længere rejser i 1786. En kortere rejse i Østersøen var, hvad man i bedste fald kunne nå.

En tur ad den nye Ejderkanal (Der Junge Hinrich's 4. rejse)

Var det blevet for sent at tænke på en middelhavsrejse i året 1786, så lykkedes det dog at få en Østersørejse, idet skibet gennem Andreas Axen, Flensborg, blev sluttet for en rugladning fra Danzig til Rendsborg.

Inden var der dog forskellige reparationer og fornyelser, der altså ikke kunne udskydes til den store forårsklargøring, men den 28. september 1786 afgik Der Junge Hinrich igen. Det er dog klart, at der blev kalkuleret med en hurtig rejse, for der blev kun givet kostpengeforskud for otte uger, og – måske nok så sigende – besætningen var ikke forhyret på de sædvanlige vilkår, dvs. med en bestemt månedshyre og et passende beløb på hånden, men derimod med et fast akkorderet beløb for rejsen Flensborg-Danzig-Rendsborg.

Skibet var i Danzig fra den 16. til den 28. oktober. Bortset fra, at der købtes noget nyt tovværk, er udgifterne minimale – en tjærekost, fire kornskovle og to mand til at lempe korn i lastrummet.



For at anløbe Rendsborg måtte Der Junge Hinrich sejle ad den nye Ejderkanal, der var åbnet året før⁷. For indgående synes skibet at have klaret sig nogenlunde ved egen hjælp, for der er kun en udgift på 1.8 mark til to mand med en båd, der hjalp med at forhale til slusen i selve Rendsborg. Da skibet siden forlod Rendsborg igen, var det derimod nødvendigt med seks heste til at slæbe det til slusen ved Kluvensiek og derpå andre seks heste for at komme derfra og ud til Holtenau.

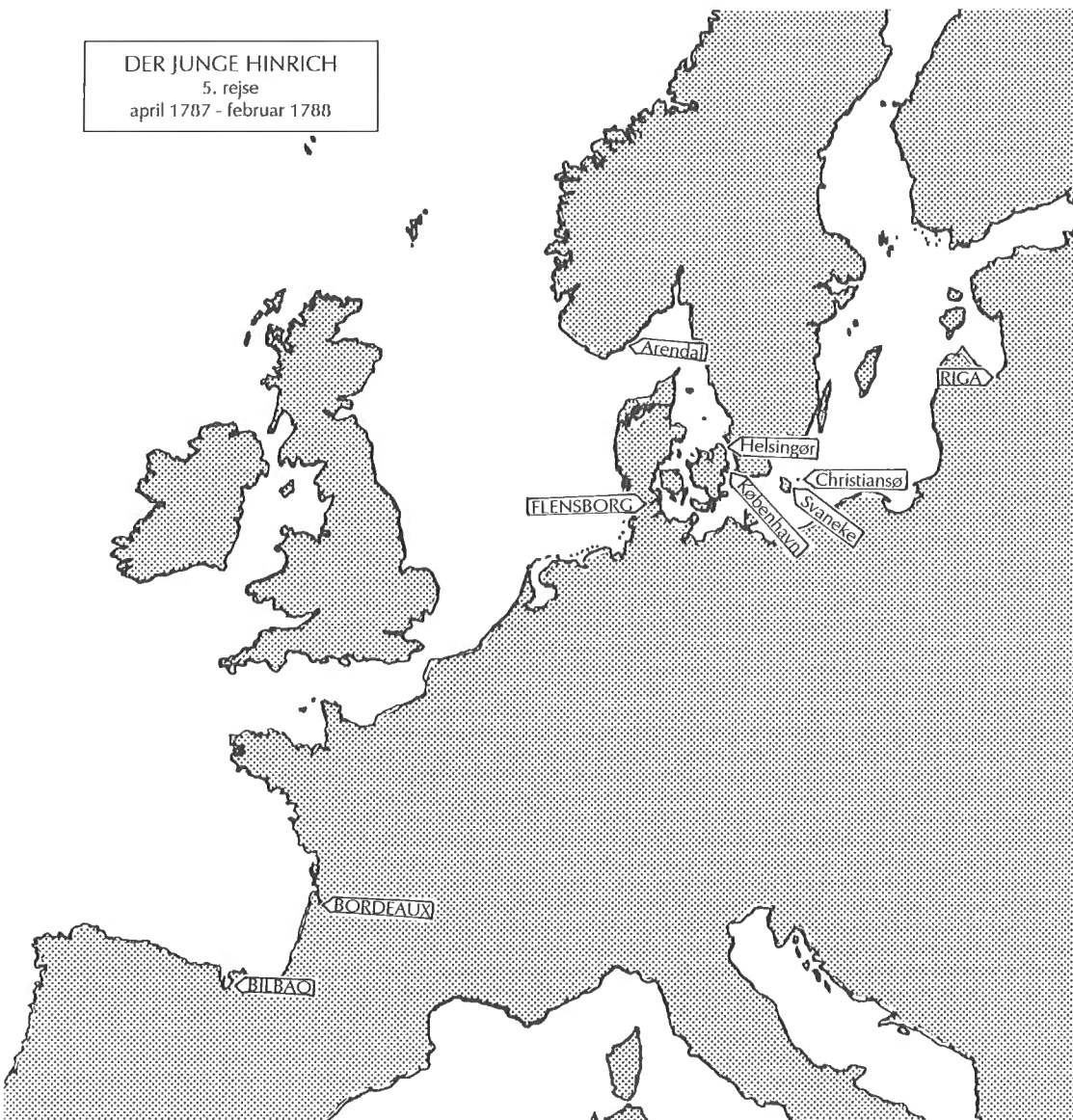
I Rendsborg var man så heldig at få last til Flensborg, hvad der jo næsten var ren gevinst, da skibet jo under alle omstændigheder skulle hjem. Så da man – vel engang midt i december – var lastet og søklar, blev der igen forhyret folk, måske de samme, der bare havde gået og ventet. En fire-fem dage før julen 1786 var Der Junge Hinrich atter hjemme i Flensborg.

Afregningen rummer et lille problem, men det kan jo være, at det blot er en lapsus. Skønt folkene blev »abgedanckede« i Rendsborg, hvilket klart fremgår af regnskabet, er der alligevel beregnet kostpenge med 18 mark pr. uge ubrudt fra den 28. september til den 20. december. Er det ingen lapsus, kan der næppe være anden forklaring, end at besætningen har affundet sig med at blive om bord i Rendsborg og at arbejde blot for kosten og udsigten til at tjene en skilling igen på vejen hjem.

Der var ikke denne gang ydet forskud på de sædvanlige ekstrapenge til kaptajnens bordhold, men han fik dog sine sædvanlige 29 mark med i afregningen under »Cahytspendage für den Schiffer wie gewöhnlich«. Det skulle da også bare mangle, for med det rend af toldere, kontrollører, skrivere og havneofficialer, der var faste gæster under hvert eneste havneanløb, og som sikkert alle forventede at blive trakteret, har der været udgifter nok på repræsentationskontoen. Det har under ingen omstændigheder været et klogt sted at spare, da de fleste af dem var folk med indflydelse, der kunne få tingene til at glide let og ubesværet, men som på den anden side også kunne skabe mange bryderier, hvis der ikke blev gjort notits nok af dem.

Overskuddet på denne korte rejse blev på 243 mark, der dog ikke denne gang blev henlagt til senere brug, men fordelt blandt parthaverne.

DER JUNGE HINRICH
5. rejse
april 1787 - februar 1788



Til Bilbao i 1787

(Der Junge Hinrich's 5. rejse)

I det tidlige forår 1787 blev Der Junge Hinrich sluttet for en ladning hør m.m. fra Riga til Bilbao, hvad der gav anledning til den sædvanlige travlhed med at få skibet gjort klart til den forestående rejse.

Det gav arbejde til de sædvanlige håndværksmestre – rebslagermester Joh. Knudt, blokdrejer P. Schlichting, skibstømrermester Chr. C. Böttger, mastemager C. Clausen og andre – og det var det sædvanlige arbejde: Skibet blev skrabet, gået efter i kalfatringen og tjæret, rigningen blev overhalet, sejl repareret og udskiftet, og der skiftedes et par planker og nogle nagler.

Der blev mønstret folk, men hyren var lavere end tidligere:

Kaptajn A. Petersen	mdl.	54	mark
styrmand J Jürgensen	mdl.	30	mark
tømmermand Math. Mathiesen	mdl.	15	mark
matros Jens Christensen	mdl.	13.8	mark
matros Peter Petersen	mdl.	13.8	mark
koksdreng Jes Larsen	mdl.	7.8	mark

Det måtte være blevet endnu strammere tider, når selv kaptajn og ottende-delsparthaver Asmus Petersen måtte acceptere 10% lønnedgang, og det får vi da også en fornemmelse af gennem en ny post i udrustningsregnskabet, der hedder »Briefporto nach div. Platzen um Fracht – M. 22.8«. Så det har åbenbart været svært nok overhovedet at få en fragtaftale i stand⁶.

Men det lykkedes altså, og den 13. april 1787 kan parthaverne vinke farvel til Der Junge Hinrich, 1484 mark fattigere. Skibet var i Riga fra begyndelsen af april til omkring den 5. juni, og som sædvanligt blev udgifterne dér i det store og hele dækket gennem salg af de mursten, der havde tjent som ballast, denne gang 26.000 sten, samt ikke mindre end 11 fustager østers, der åbenbart har været højt værdsat i Riga. En lille difference i mæglerens favør blev dækket gennem en tratte på Nic. H. Lorck.

Helsingør blev anløbet den 12. juni, og der var skipperen som sædvanligt i land for at bringe forholdene til told og vagtskib i orden. Den 17 juni anløb Der Junge Hinrich Hammersund (?), hvor der blev indkøbt lidt tømmer,

men det er ubetydelige og næppe uopsættelige anskaffelser, der næppe i sig selv berettigede anløbet. Men man kan jo gætte på kontrære vejrforhold.

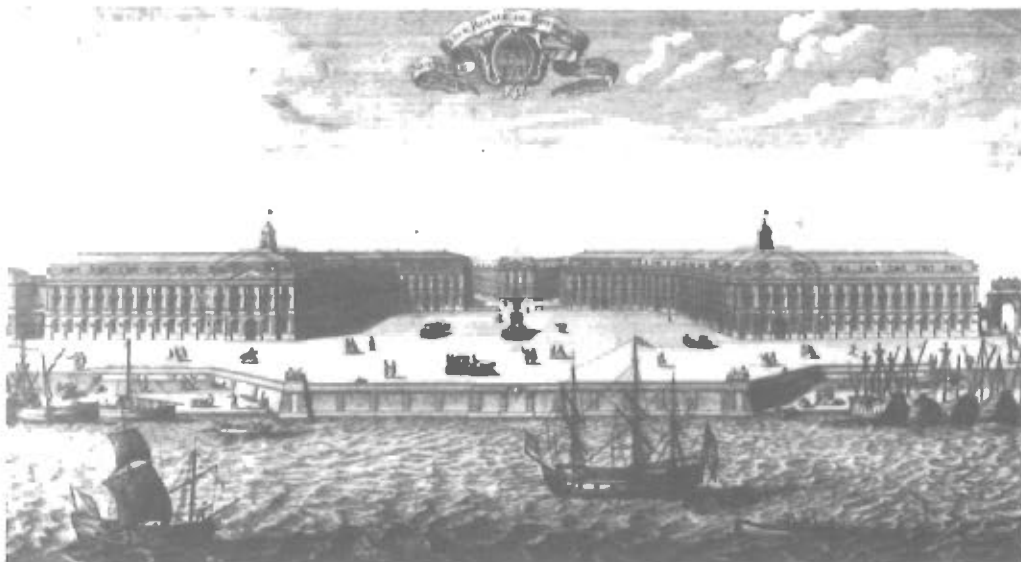
Efter indførelsen under den 17. juni 1787 oplyser regnskabet næsten intet om datoer, før skibet ankommer til Flensborg den 14. februar 1788. Den eneste dato, vi får gennem denne periode på næsten otte måneder, er regningen fra mæglerfirmaet Domingo de Gordea y Gallaria i Bilbao, der er dateret den 31. august 1787, formentlig umiddelbart før Der Junge Hinrich forlod Bilbao.

Hvordan det nu forholdt sig, så må vi gå ud fra, at Der Junge Hinrich nåede frem til Bilbao engang midt på sommeren. Rejsen må være gået godt, for der er for engangs skyld ikke noget, der skal repareres! Det eneste, der blev anskaffet til skibet, var to pund sejlgarn og 8 3/4 alen sejdug, resten af udgifterne i Bilbao gik til losning, havneomkostninger samt en ret rigelig proviantering. Sidstnævnte omfattede et anker vin (som må have været en behagelig forandring fra det efterhånden vel mere end halvrådne vand i skibets trævandfade), eddike, friske grøntsager og kål, 28 1/2 pund kød, ikke mindre end 350 pund »Hartbrodt« og endelig et beskedent kvantum »Weichbrodt« – det sidste vel til bordet i kahytten. Besætningen fik 100 realer i forskud, så der må også være blevet til en glad aften eller to i land.

Efter at have indtaget fire pramme ballast i det nu tomme skib gjorde kaptajn Petersen op med mægleren, og Der Junge Hinrich afgik til sin næste lastehavn, Bordeaux, hvor der igen skulle lastes til Flensborg.

I Bordeaux skulle der lastes vin i fade, og det gjorde det nødvendigt at indkøbe en del stuvetræ, så de tunge vintønder kunne sikres forsvarligt i lastrummet. Men stuvetræ var dyrt – her købtes egetræ for 24 livres, mens et nyt læsejlsspir kun kostede 1 1/2 livre – hvorfor det egentlig må undre, at stuvetræet, som det gang på gang fremgår af regnskaberne, efter udlosning blev solgt for næsten ingen penge. Man skulle tro, det havde været værd at tage vare på til senere brug.

I Bordeaux blev der også provianteret til hjemrejsen: 30 pund kød, et ikke nærmere bestemt kvantum hvidkål, grøntsager, to ankre vin, et halvt anker eddike og 75 pund »Hartbrodt« til supplement af de 350 pund, der blev indkøbt i Bilbao. Visens ord om »beskøjterne han tærer, de glider ned så småt« kan vist have været en meget træffende beskrivelse af forplejningen om bord i Der Junge Hinrich. Der blev dog også købt bedre sager, tre dusin



Havnen i Bordeaux med Place Royale i baggrunden.

(Efter M. Girouard: *Cities and People*. London 1985.)

æg og seks pund puddersukker, men hvem der har fået del i dem, kan vi ikke se. Det er måske at gøre kaptajn Petersen uret, men mon ikke sukkeret har været til rødvinstoddyen i kahytten?⁹

Og der har nok også været behov for en varm toddy på hjemrejsen, for vi aner af regnskabet, at den ikke har været rar. Vi ved som sagt ikke, hvornår kaptajn Petersen gik fra Bordeaux, men er han, som antaget, gået fra Bilbao den 31. august, så burde han vel have kunnet være færdig i det nærliggende Bordeaux i hvert fald et par måneder senere, dvs. omkring den 1. november. Skibet nåede imidlertid først til Flensborg den 14. februar 1788, og på vejen hjem havde det anløbet ikke bare Arendal i Sydnorge, men også Christiansø og Svaneke på Bornholm!

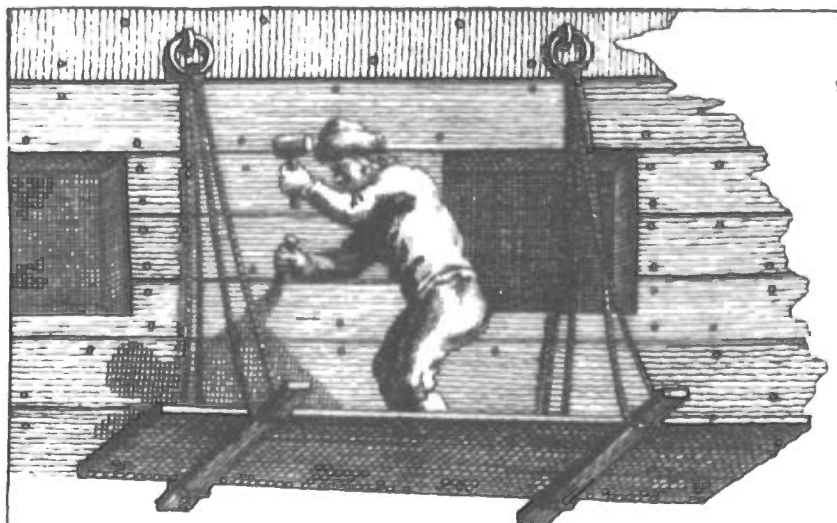
I Arendal havde skibet – foruden lods båden – haft tre både til at bugsere det ind, så det har åbenbart været et både besværligt og dyrt anløb. Her – en uge eller to, før man kunne vente at være hjemme – blev der provianteret i den helt store stil. En tønne ærter, en tønne gryn, 171 pund røget flæsk, 3/8 tønne smør, 1/4 tønne salt kød, 218 pund hårdt brød, frisk kød og 50 pund blødt brød. I alt en proviantregning på 62.31 daler eller 187.15 mark,

hvilket svarede til godt 10 uger af de stipulerede 18 mark pr. uge. Som vi skal se, syntes rederne tilsyneladende heller ikke om dispositionen.

Efter at have indklareret i Helsingør anløb Der Junge Hinrich København, hvor skibet fik leveret et nyt anker. Det ligger derfor nær at antage, at skibet havde mistet et. Andet ærinde ses skibet ikke at have haft i København, så nu kunne kursen sættes mod Flensborg.

Det er den måske også blevet, men så har vejret ude i Østersøen været for meget for Der Junge Hinrich, for skibets næste kontakt med land blev Christiansø og Svaneke. Her blev der indkøbt en stump sejldug, lidt sejlgarn og andre småtteri samt et halvt fad kabysbrænde, hvad der naturligvis ikke ændrer ved opfattelsen af Christiansø og Svaneke som nødhavne.

Omsider nåede Der Junge Hinrich dog hjem, ladningen blev losset, besætningen afmønstret og regnskabet gjort op. I afregningen er der en post, »übrig behaltene Proviant so der Sr. zu sich nimt –«, nemlig 100 pund røget flæsk, 100 pund hårdt brød, 26 pund smør, 4 skippund ærter, 4 skippund gryn og 1/4 tønne salt kød. Han blev debiteret herfor med de



Skibstømrer, stående på en stilling, i færd med at kalfatre, dvs. drive værk ind i nådderne mellem skibets planker.

(J. H. Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine, bd. 4. Hamburg 1798. Fig. 128.)

samme priser, som han havde givet for varerne i Arendal, så det har næppe været nogen god forretning for ham, men vel snarere en meget kontant påmindelse om at købe fornuftigere ind! Man har helt ondt af den stakkels mand, der i endnu et par måneder har måttet spise Hartbrodt og saltkød.

Antagelsen om dårligt vejr på hjemrejsen bekræftes ved, at der i Flensborg blev indgivet søprotest og afholdt syn på »luger og tovværk«, hvorefter der blev indgået akkord med befragterne om yderligere 150 mark i ekstraordinær groshavarigodtgørelse.

Resultatet af rejsen blev i øvrigt godt 1100 mark, som parthaverne måske burde have sat større pris på, end de tilsyneladende gjorde, for det var sidste gang, Der Junge Hinrich overhovedet gav et overskud til vore parthavere.

Forsøg på salg af Der Junge Hinrich.

I februar 1788 lå Der Junge Hinrich altså igen i Flensborg, så vidt vi kan skønne i ret ramponeret tilstand efter den sidste og anstrengende rejse, og det er et spørgsmål, om parthaverne ikke var ved at tabe modet. Gennem de forudgående fem år havde de haft et samlet udbytte på godt fem tusinde mark – eller i gennemsnit godt tusind mark om året, der imidlertid ikke bare var fortjenesten på deres egne årlige indbetalinger, men som også skulle dække afskrivning og forrentning af den kapital, de havde stående i skibet.

Tiderne var også blevet dårligere. Fragterne var støt faldet, i 1783 havde de fået 5.400 mark for en hørladning, i 1785 4.500 mark og i 1787 kun 2.400 mark, og der var ingen udsigt til bedring af fragtmarkedet. Skibet blev også ældre og ældre, så det var måske et spørgsmål, om man ikke burde stoppe med gamle Hinrich, mens legen endnu var god?

Af regnskabsprotokollens side 40 fremgår i hvert fald, at skibet i april måned blev udbudt på auktion, og at auktionen faktisk blev afholdt. Der er således konteret udgifter til bekendtgørelse af auktionen, der er debiteret fortæring under auktionen, og der er endelig et salær på 3 mark til auktionarius, hr. Carstensen.

Skibet blev imidlertid ikke solgt, vel fordi der ikke fremkom et antageligt bud. Hvordan det nu forholdt sig, så kan vi konstatere, at der dette forår

ikke var den sædvanlige klargøringstravlhed. Efter udlosningen i februar var skibet blevet lagt ud i pælene, og først engang i april blev det forhalet hen under kranen, hvor det indtil videre fik lov til at ligge. Den eneste aktivitet, vi kan spore, er et par mand til at pumpe læns engang i maj.

Men skibet blev som sagt ikke solgt, og først på sommeren besluttede parthaverne åbenbart i stedet at lade det udbedre til fortsat egen brug.

Der var ret omfattende tømrerarbejder, der dog i regnskabet er sammenfattet under »Verzimmerung«, så vi kan ikke se, hvad der er foretaget, kun at skibstømrermester Chr.C. Böttgers regning omfattede materialer for 74 mark og arbejds løn for seks uger med 157 mark.

Sejlmager H. Lorentzen leverede ny mesan og fok og foretog fornødne reparationer, og en række af byens øvrige mestre var beskæftiget med større og mindre arbejder.

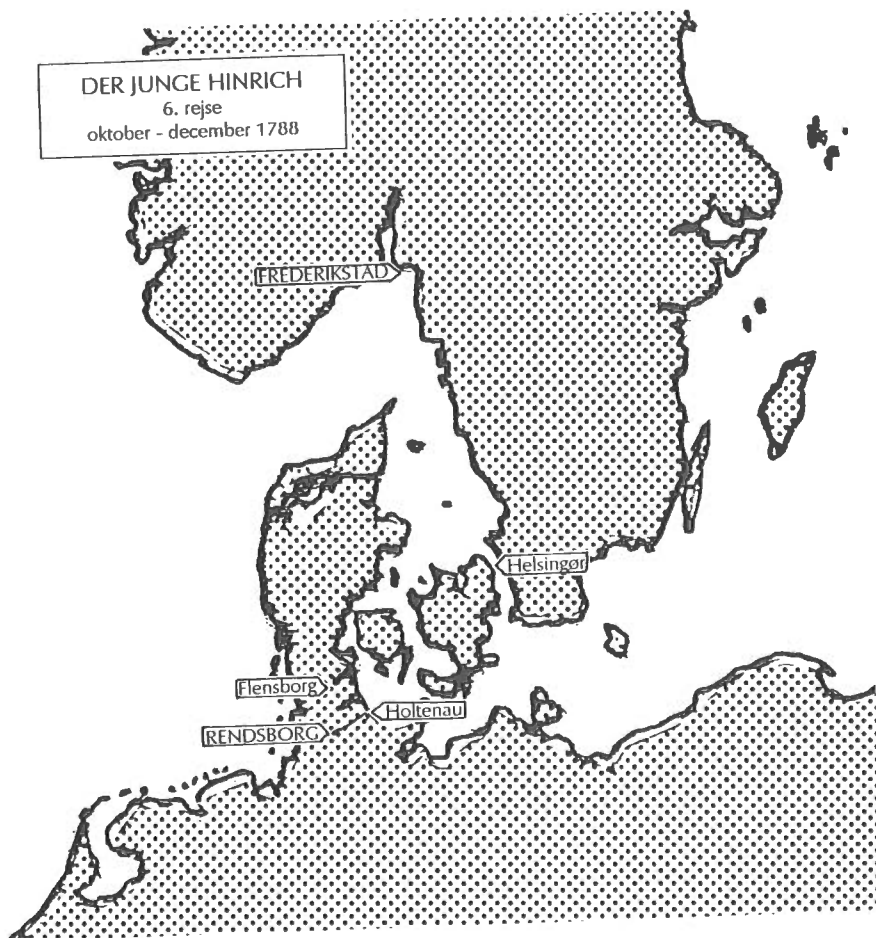
En af de største leverancer gik til N. H. Lorck jun., en søn af vor hovedreder, der havde etableret sig som selvstændig købmand i 1784¹⁰. Det var ikke første gang, sønnen fik en ordre, for det havde han også fået ved udrustningerne til 3. og 4. rejse. Under udrustningsregnskabet for 2. rejse finder vi som tømmerleverandør endvidere Lorenz Lorck, en halvfætter til Nic. H. Lorck, der var gift med dennes svigerinde¹¹. Ingen tvivl om, at forretningerne i muligt omfang blev i familien!

Den 18. juli 1788 afsluttedes dette ekstraordinære reparationsregnskab med, at parthaverne måtte indbetale 850 mark, et beløb, der dog indeholdt en post på 135 mark, som Nic. H. Lorck havde glemt at få med i regnskabet for 5. rejse.

Med hø til Norge (Der Junge Hinrich's 6. rejse)

Skønt færdig i juli 1788 blev skibet først sluttet for en rejse i oktober. Rejse er endda så meget sagt, for det drejede sig »kun« om en ladning hø fra Rendsborg til Frederiksstad i Norge, og Lorck betegnede det da også kun som en »Tour«.

Skibet burde jo nu have været i orden, men det blev alligevel en dyr udrustningsregning, parthaverne fik, nemlig 1440 mark, her kun et par måneder efter, at de havde måttet punge ud med 850 mark til reparationen.



Grunden var hovedsageligt, at skibet skulle have et nyt ankertov, så det gamle var måske gået tabt med det anker, der blev fornyet i København, eller måske kunne det bare ikke mere (man havde åbenbart lige tidligt nok fået solgt det gamle kabeltov til Hercules). Et sådant tov var så langt det dyreste stykke enkeltinventar, der fandtes om bord, men det var også et tov af imponerende dimensioner. Dette nye hampetov vejede 8 skippund 2 lispund og 10 pund, eller i nutidig vægt ca. 1300 kg, og her må man jo huske, at Der Junge Hinrich kun var et skib af beskeden størrelse. Sammen med tre trosser på godt ét skippund kostede det 957 mark – et beløb, der svarede til godt syv måneders hyre til hele besætningen!

Rebsslagermester Knudts regning er i øvrigt interessant, fordi den oplyser os om, hvor dyr hamp i grunden var. Prisen på hampen var nemlig 881.14 mark, mens arbejdslønnen for at forarbejde hampen og slå tovet kun var på 75.4 mark.

En anden stor post var 126 mark for 21.000 mursten, der skulle tjene som ballast. Ballasten var nødvendig i hvert fald til Frederiksstad, for høet, der uden tvivl også har været stuvet højt på dækket, vejede kun 14 tons og var ganske ude af stand til at skaffe Der Junge Hinrich den fornødne stabilitet.

Noget tyder på, at man havde håbet at få last i Norge, for der var løst »tyrkisk« søpas til skibet, så kaptajnen i givet fald havde været klar til at tage en bræddelast til Vesteuropa, eller hvad der nu kunne have vist sig. Det lykkedes imidlertid ikke, og ved hjemkomsten i december blev søpasset returneret, og Lorck konstaterede i regnskabet, at de 21.000 mursten »sind unverkauft im Schif«.

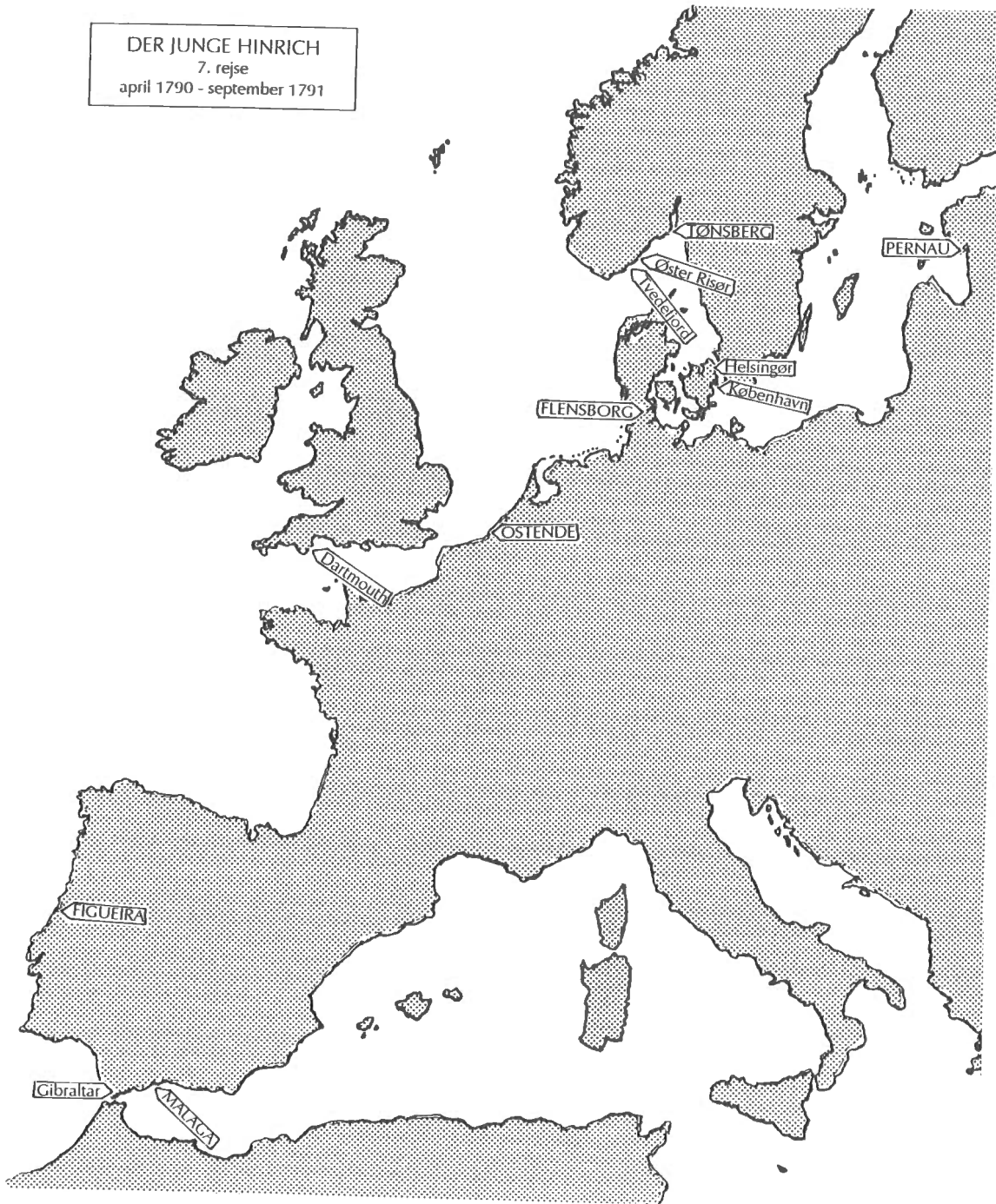
De 14 tons hø kostede alene i fragt små 100 mark pr. ton, hvorfor vi vist trygt kan gå ud fra, at det ikke var norske bønder, der på denne måde supplerede beholdningerne.

Forklaringen på transporten skal sikkert findes i de politiske forhold, idet Danmark som bekendt i sommeren 1788 af omstændighederne blev presset til at støtte sin forbundsfælle Rusland med et militært indfald i Sverige fra Norge¹². Den norske hær, ledet af Kronprinsen og prins Carl af Hessen, var ret stor, men slet udrustet, og den har haft et betydeligt behov for forsyninger. Så der er vist næppe tvivl om, at der her var tale om en militær leverance fra fæstningsbyen Rendsborg til fæstningsbyen Frederiksstad. Kaptajn Petersen måtte da også op og melde sin ankomst hos kommandan-

ten, og han blev her geleitet af en soldat af hovedvagten, hvilket kostede ham 2 sk.

Vel tilbage i Flensborg blev skibet lagt op for vinteren og regnskabet afsluttet. Og her viste det sig naturligvis, at et læs hø til Norge ikke var tilstrækkeligt til at dække reparations- og udrustningsomkostninger på mere end to tusinde mark. Rederne måtte notere et tab på godt 1.500 mark.

DER JUNGE HINRICH
7. rejse
april 1790 - september 1791



Havari og økonomisk katastrofe (Der Junge Hinrich's 7. rejse)

Der Junge Hinrich kom slet ikke ud at sejle i 1789, men forblev liggende i pælene i Flensborg havn det meste af året. På et tidspunkt blev skibet halet hen under kranen, hvor stormasten blev taget ud, dog uden at man umiddelbart isatte en ny.

Da der åbenbart heller ikke var udsigt til en snarlig tur ind i Østersøen, blev de ombordværende 21.000 mursten losset og solgt med en beskedent fortjeneste. Salget af stenene og den gamle mast dækkede de småudgifter, der var ved det uvirksomme skib, og det hele blev ført på en enkelt regnskabs-side i protokollen, der balancerede med 169.4 mark.

Denne side er ført med en anden hånd end de foregående. Forklaringen herpå er, at rådmand Knud Andersen ved denne tid overtog hvervet som korresponderende reder for partrederiet efter den da næsten 80-årige Nicolai Hansen Lorck. En detaille giver os et fingerpeg om, hvorfor gamle Lorck havde måttet slippe tøjlerne. Da han sidste gang signerede regnskabet i den protokol, han hidtil havde ført – den 28. februar 1789 – røbede hans håndskrift på ingen måde hans fremskredne alder. Skriften er fast og regelmæssig og giver indtryk af en mand, hvis åndsevner, helbred og sanser tjener ham fuldt og helt. Da han i april 1790 underskrev regnskabet sammen med de øvrige parthavere, var det en rystende gammelmandshånd, der førte pennen. Man kan gætte på, at den gamle herre er blevet truffet af et slagtilfælde mellem februar 1789 og april 1790, men det får vi jo næppe opklaret. Det faktiske er, at han levede til den 13. juli 1797¹³, men altså allerede her omkring 1790 blev aflastet for det vel til tider ret brydsomme hverv at forestå driften af partrederiet Der Junge Hinrich. Da regnskabet for Der Junge Hinrichs sidste rejse blev endeligt afsluttet i 1793, var det svigersønnen Andreas Andersen, der kvitterede på Nic. H. Lorcks vegne.

I foråret 1790 blev skibet omsider igen sluttet for en rejse, der skulle blive dets sidste for dette partrederi. Skibet blev sluttet gennem hr. Gradau i Lybæk for en ladning hør fra Pernau til Portugal til en fragt af 2000 hollandske gylden kurant plus 10% havarie ordinaire.

Efter godt et års oplægning og med den gamle stormast udtaget og kasseret forestod der selvsagt et ret betydeligt klargøringsarbejde, før Der Junge Hinrich igen var søklar. Dette omfattede kølhaling, naturligvis en ny stor-

der skulle faktisk sejles både heldigt og hurtigt, hvis enderne blot skulle mødes. Men det kom de, som vi skal se, da heller ikke til.

Der gik et par måneder i Pernau med lastningen – eller vel snarere med at vente på ladningen. Hvordan det nu forholdt sig, så nåede Der Junge Hinrich først den 8. juli til København, hvor skibet provianterede. Derpå udklareredes i Helsingør og skibet fortsatte derefter til Tvedefjord i Norge, som blev anløbet den 20. juli. Her indkøbte skipperen nogle planker og to fade brænde, og han måtte åbenbart have været utilfreds med skibets stabilitet, for han købte også en bådfuld ballaststen til at supplere den ret lette ladning på 400 skippund hør.

Langt om længe, den 24. september, nåede Der Junge Hinrich Figueira i Portugal. Byen ligger ved Mondegoflodens munding, og i 1790 har der næppe været nogen egentlig havn. I hvert fald måtte Der Junge Hinrich ligge til ankers ude på strømmen og losse i pramme, og skipperen måtte den ene gang efter den anden have en båd, når han havde ærinde i land.

Skønt Figueira var en stor udskibningshavn for vin og olie lykkedes det ikke at få last her, så efter endt udlosning fortsatte Der Junge Hinrich videre sydpå til Malaga, der nåedes allerede den 8. oktober. Her var kaptajn Petersen heldigere. Gennem firmaet Klintze Hoppe & Compagnie fik skibet last til Ostende. Der blev antaget folk til at losse de fem pramme ballast, der var taget ind i Figueira – og de norske sten er vel røget ud ved samme lejlighed – hvorefter de samme »Schauers« fortsatte med lastearbejdet.

I Malaga rømmede matrosen Jes Lundsten. Kaptajnen brugte 40 realer »für Nachfrage des entlauffenden Junge«, men Jes var og blev væk. Om det var en lokal sortøjet skønhed eller en bedre hyre, der havde fristet ham, finder vi jo næppe ud af.

40 realer synes at have været prisen på ærgrelser i Malaga, for det var også, hvad skipperen måtte betale »ein fremder Schiffer mit seine Leute und Boht« for at hjælpe med at få Der Junge Hinrichs anker, der åbenbart havde fisket i et eller andet, op.

På månedsdagen for ankomsten, den 8. november, var Der Junge Hinrich lastet og søklar og satte ud på hjemrejsen. Syv år tidligere, i 1783, havde kaptajnen, som læseren vil erindre, en meget ubehagelig rejse netop til

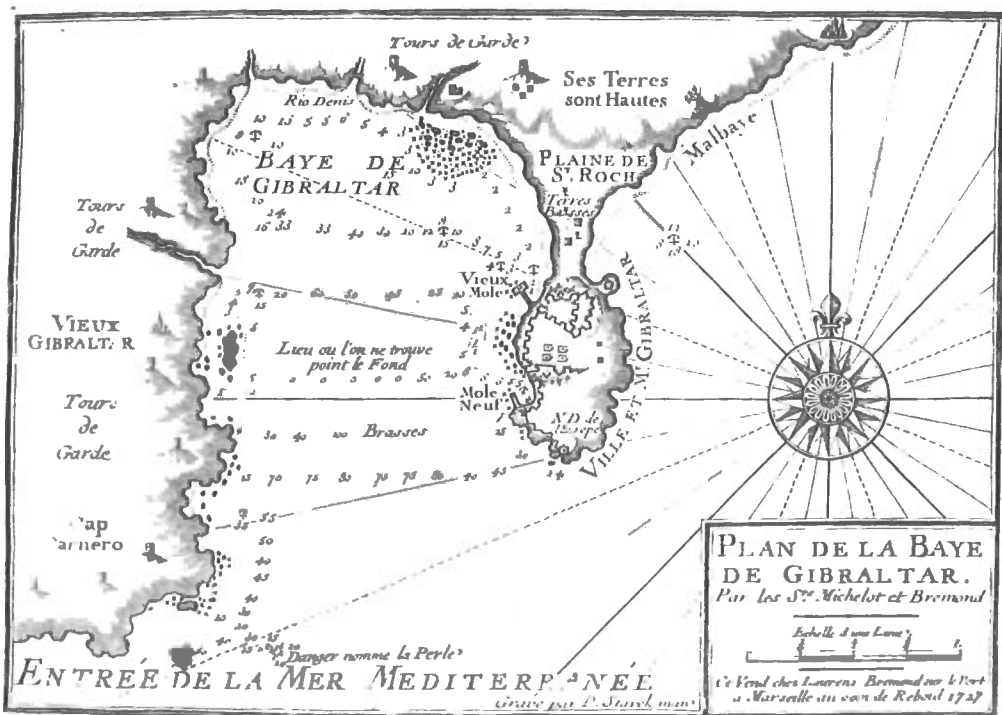
Ostende på samme årstid, og det kan vel ikke have været andet, end at tanken herom må have strejft ham. Eventuelle bange anelser skulle i hvert fald vise sig at være berettigede i dette tilfælde.

Der er kun et halvt hundrede sømil fra Malaga til Gibraltar, men først en uge senere var Der Junge Hinrich kommet så langt og måtte opgive yderligere forsøg på at komme ud gennem Strædet, før vejret havde bedret sig. Hele tre uger lå skibet indeblæst i Gibraltar, før kaptajnen anså det for rådeligt at fortsætte rejsen. Og godt vejr var det åbenbart stadig ikke, for afgang fra Gibraltar synes præget af nogen panik. Her havde kaptajn Petersen ifølge regnskabsbogen den »malheur« at måtte kappe et tov (vel en af de nye trosser, der var indkøbt i dyre domme året før) samt lidt nogen skade på sejlene, men hvad der egentlig var sket, får vi desværre ikke at vide.

Det lykkedes dog at komme ud gennem Gibraltarstrædet, og nu gik det stærkt i det stormende vejr op mod Den engelske Kanal. Altfor stærkt, men den portugisiske og spanske Atlanterhavs-kyst har ikke indbudt til nærmere bekendtskab, så der har ikke været andet at gøre end at holde på. Kun en uge senere bjærgedes Der Junge Hinrich i miserabel forfatning ind til Dartmouth af lokale lodser – det første sted, hvor det har været muligt at komme i læ for den vestlige vinterstorm.

I Dartmouth vendte skipperen sig til den danske konsul, agent Archibal Giesler, på hvis foranledning skib og ladning blev besigtiget. Skibet blev her fundet i så slet forfatning, at det ikke var i stand til at fortsætte rejsen, men måtte opløses og repareres.

Dertil skulle der bruges penge – mange penge – og da partrederiet ikke plejede at sejle på England, havde kaptajn Petersen åbenbart ikke mulighed for at trække på et engelsk hus, men måtte i sin nød udstede et bodmeribrev, dvs. give søpanteret i skib og ladning til en långiver, i dette tilfælde firmaet Wettoa Soltans & Co., London. Lånet blev senere berigtiget gennem mæglerfirmaet Johs. de Vette, Ostende, der forestod den endelige groshaverioppgørelse. Et sådant bodmeribrev, som kaptajnen måtte udstede her i Dartmouth, var i mere end en forstand en dyr måde at rejse penge på, for ikke alene måtte han acceptere en risikopræmie på 7% af pålydende, men det havde også den kedelige effekt, at skibet måtte blive liggende i Ostende, til kreditorerne var fyldestgjorte.



Gibraltar.

(Efter Michelot: Recueil de plusieurs plans des ports et rades de la Mediterranée. 1700-tallet.)

Udbedringsarbejderne i Dartmouth må have været omfattende, for først den 18. april 1791 nåede Der Junge Hinrich sin destination Ostende. Da regnskabet efterhånden blev gjort op her, var både fragtindtægt og ladingsejernes havaribidrag gået med, og yderligere måtte rederiet hjemme i Flensborg betale 4.584 mark banco eller 5.730 mark kurant via Lorent am Ende i Hamborg. Humøret hos de seks parthavere har nok stået temmelig lavt. Som et plaster på såret fik parthaverne dog 452 mark kurant tilbage ved regnskabets endelige afslutning, hvilket selvfølgelig ikke var i stand til at rokke ved den kendsgerning, at denne rejses resultat blev en øretæve af de store.

Der Junge Hinrich kom først fra Ostende engang i begyndelsen af august, og for rederiet har det naturligvis stået klart, at muligheden for en ny rejse

det år for længst var forpasset. For at bedre lidt på regnskabet blev skibet derfor dirigeret til Norge for at tage en ladning brædder med hjem for rederiets egen regning.

Skibet anløb derfor den 27. august Risør, hvorfra det tog lods videre til Tønsberg, hvor skipperen indkøbte og lastede brædder i september.

Den 20. september havde Der Junge Hinrich Kronborg om styrbord, og den 26. kunne kaptajn Asmus Petersen omsider lade ankeret gå i Flensborg havn efter en rejse, der næppe indbragte ham komplimenter fra de øvrige parthavere.

Resultatet af rejsen var katastrofalt. Da alt var gjort op, måtte parthaverne konstatere et samlet underskud på ikke mindre end 7.900 mark kurant, hvad der nok har kunnet ryste de økonomisk svagest funderede af dem.

Der Junge Hinrich skiftes ud med Die Einigkeit.

Som det vil huskes, prøvede parthaverne i april 1788 forgæves at sælge Der Junge Hinrich. Da det ikke lykkedes, sejlede de videre med den og måtte her i efteråret 1791 konstatere, at de siden da forløbne tre et halvt år havde kostet dem den nette sum af ca. 9.400 mark i direkte udgifter. Man kan næppe fortænke dem i, at de nu tog hele situationen op til overvejelse.

Vi har desværre ikke noget mødereferat, men drøftelserne på rådmand Knud Andersens kontor – eller hvor de nu er foregået – har utvivlsomt drejet sig både om de afmattede konjunkturer, der prægede sidste del af 1780'erne og om Der Junge Hinrichs fortsatte egnethed til den fart, som rederne ønskede at beskæftige skibet i.

De afmattede konjunkturer var d'herrer interessenter naturligvis ikke i stand til at gøre noget ved, men som erfarne købmænd og redere har de selvsagt været ganske klar over, at i stramme tider, hvor spillerummet mellem omkostninger og indtægter indsnævres, bliver der også mindre plads til uforudsete udgifter forårsaget af havari og skader på utidssvarende og udslidt materiel. Ligeledes, at det under sådanne vilkår er væsentligt at kunne nedbringe de faste omkostninger i forhold til indtjeningsgrundlaget – i hovedsagen altså her et spørgsmål om at forbedre forholdet mellem udgifterne til hyre og kostpenge og fragtindtægterne, der jo er et produkt af den på markedet opnåelige fragtrate og skibets kapacitet.

Den sidste rejse havde naturligvis slået hovedet på sømmet med et under-skud på omkring 8.000 mark, men det var jo ikke første gang skibet var blevet ramt af alvorlige uheld. Den tidligere rejse fra Middelhavet til Ostende havde også medført omfattende havarier på skibet, selv om rederne økonomisk slap bedre fra det, og de evindelige reparationsarbejder, vi har kunnet konstatere for hvert eller hvert andet havneanløb, taler jo også deres tydelige sprog om et skib, der havde kendt bedre dage, men som nu var plaget af alderdommens skrøbeligheder.

Hvordan snakken nu er gået over bordet, så kender vi i hvert fald partha-

vernes konklusion, der fremgår af regnskabsprotokollen: » Da die alte Galliace gantz elend und schlecht im Boden befunden wurde und keine(r) Reparation würdig –«, så blev enden på det, at parthaverne besluttede at afhænde Der Junge Hinrich.

At gamle Hinrich har været slet i bunden, behøver vi vist ikke at betvivle, men der har trods alt været tømmer nok i skibet til, at det kunne holdes i fart i endnu en årrække. Det blev nemlig først solgt til et andet flensborgsk partrederi, hvori endda deltog en af vore parthavere, nemlig den kommende hovedreder Andreas Andersen, og under navnet Die Liebe sejlede det i endnu syv år for flensborgsk regning¹. I 1798 blev skibet solgt til København, og her taber vi gamle Junge Hinrich af syne. Det er vel sandsynligt, at de nye ejere holdt skibet i mere indskrænket fart end den krævende fart på Sydeuropa, og det er i hvert fald sikkert, at fragtkonjunkturerne gav dem forrygende medvind efter 1793, hvor den nye europæiske krig atter skabte et boom for den neutrale skibsfart.

Den krig kunne rådmand Knud Andersen og konsorter imidlertid ikke vide noget om i 1791. Men de må dog have haft optimismen og troen på fremtiden og hinanden i behold, for i stedet for at opløse partrederiet besluttede de tværtimod at opretholde det og at lade et nyt skib bygge. Deres samdrægtighed lyser da også ud af det nye skibs navn, Die Einigkeit. Ganske vist, som tidligere nævnt, ikke noget særlig originalt påfund, for i de nærmest forudgående 40 år havde ikke mindre end 29 flensborgske skibe ført navnet, men vel trods alt en ydre manifestation af redernes indbyrdes gode relationer.

En enkelt parthaver trådte dog tilbage, nemlig kaptajn Asmus Petersen. Ikke at der var nogen uoverensstemmelse mellem ham og de øvrige parthavere, for han kom også til at føre nybygningen, men vel sandsynligere fordi han ikke økonomisk magtede det. Han havde med sin ottendedel i Der Junge Hinrich måttet bære sin del af tabet, der for hans vedkommende ikke var blevet mindre af, at skibet havde været ubeskæftiget i et par år og han selv dermed uden indtjening. Hvordan det nu forholdt sig, så var han ikke parthaver i det fortsatte rederi.

Det nye skib blev en galease, brændt til 54½ kommercelæster mod den gamle galeots 34 læster², og både den nye type og den forøgede drægtighed er helt i overensstemmelse med udviklingen. Gennem sidste halvdel af 1700-tallet forsvandt, som tidligere nævnt, de gamle rundgattede galeoter

og blev erstattet med spejlgattede galeaser, der har været lettere at håndtere, og som med bedre undervandslinier har været bedre og hurtigere sejlere. Der Junge Hinrich krævede seks mands besætning, hvilket giver en mand pr. 5,7 kommercelæster – Die Einigkeit krævede en besætning på syv, men de klarede hver 7,8 læster. Eller sagt med andre ord: De faste udgifter til hyre og kostpenge var – alt andet lige – reduceret med 37% pr. kommercelæst.

Die Einigkeit blev bygget af en af ikke bare Flensborgs, men Danmarks bedste skibsbygmestre, Johannes Sørensen Halkjær, og det blev vel det sidste skib denne udmærkede mand kom til at bygge. Han døde nemlig nogenlunde samtidig med skibets aflevering i foråret 1793.

Det var ingen tilfældighed, at det netop blev Halkjær, der fik arbejdet. Halkjær, der var københavner, var i 1775 blevet gift med Nicolay Hansen Lorcks datter Catharina, og i 1781 flyttede han med familie til Flensborg, hvor han engagerede sig meget aktivt i skibsbygning og dermed beslægtede erhverv som rebslageri og sejdugsmanufaktur. Især gennem skibsbyggeriet havde han et nært samarbejde med svigerfaderen, idet han bestyrede dennes værft og her bl. a. byggede skibe for svigerfaderens egen regning efter Skibsbygningsforordningen af 18. marts 1776³. For gamle Lorck må det have været en dobbelt tilfredsstillelse at se ordren gå til familieforetagendet, også selv om han på dette tidspunkt ikke mere selv var aktiv participant i rederiet.

Det er umuligt for os at finde ud af, hvad det faktisk kostede interessenterne at skifte Der Junge Hinrich ud med Die Einigkeit, for vi bliver ikke oplyst om, hvad det gamle skib indbragte. Den samlede pris på det nye skib kan heller ikke opgøres uden problemer. Vi får ganske vist at vide, at det var akkorderet til 20.000 mark at betale over fem terminer, men det er åbenbart af regnskabet, at det ikke var et udrustet og sejlklart skib, der blev leveret.

At dømme efter de under første rejses udrustning bogførte udgifter er skibet blevet leveret færdigt på skrog og med stående rig i, men uden løbende gods, blokke, sejl og anden udrustning. Færdiggørelsen og forsyning med sædvanligt udstyr har rederne selv måttet klare. For at nå til et realistisk billede af prisen for det sejlklare skib må vi altså tillægge de udrustningsomkostninger, der ikke direkte angår den forestående første rejse.

Dette er imidlertid ikke ganske problemfrit, for nogle af regnskabsposterne er uspecificerede, dog heldigvis kun mindre poster, og andre, f. eks. malervarer, har vi ingen mulighed for at fordele på færdiggørelsesarbejder og på forbrugsgods til normale vedligeholdelsesarbejder under den forestående rejse.

De udgifter, der med rimelig sikkerhed kan henføres til »normale« udrustningsomkostninger, er følgende:

N.H. Lorck	2 fade brænde	24.	-	mark
Peter Nicolay	ballast	16.	15	mark
Asmus Andersen	2 stk. sejldug	91.	8	mark
Andr. Andersen	1 stk. do. m.m.	87.	12	mark
Johs. Grabau for fragtafale	Memel-Lisboa	80.	-	mark
3 pd. lys m.m.		3.	10	mark
		303.	15	mark
To måneders hyre på hånden:				
kaptajn Asmus Petersen		108.	-	mark
styrmand J.G. Tieleman v. Ende		66.	-	mark
tømmermand Jac. Thomsen		39.	-	mark
matros Niels Helgesen		30.	-	mark
matros Johs. D. Møller		30.	-	mark
ungmand Johs. Schmuck		24.	-	mark
dreng Jürgen Jürgensen		18.	-	mark
		315.	-	mark
Kostpenge fra 7. maj til 23. oktober				
= 24 uger for 7 mand à 21 mark		504.	-	mark
udrustningsomkostninger i alt		1122.	15	mark

Med den oven anførte usikkerhed er tallet måske lidt vel lavt sat, men dog realistisk, og reducerer vi de samlede bogførte udrustningsomkostninger hermed, bliver der 1592.1 mark tilbage, der må tillægges byggeomkostningerne, hvilket giver en pris på det færdige skib på ca. 21.600 mark.

Denne sammenblanding af kapitalinvesteringer og driftsomkostninger, som vi bl.a. møder her, er selvsagt generende for den, der prøver at analysere disse regnskaber, men her må vi naturligvis anerkende regnskabsførerens rimelige indvending mod vor måde at analysere regnskaber: For parthaverne, der ikke var plaget af nutidens krav til regnskaber, der oplyser om investeringer, formue og gæld, afskrivninger samt brutto- og

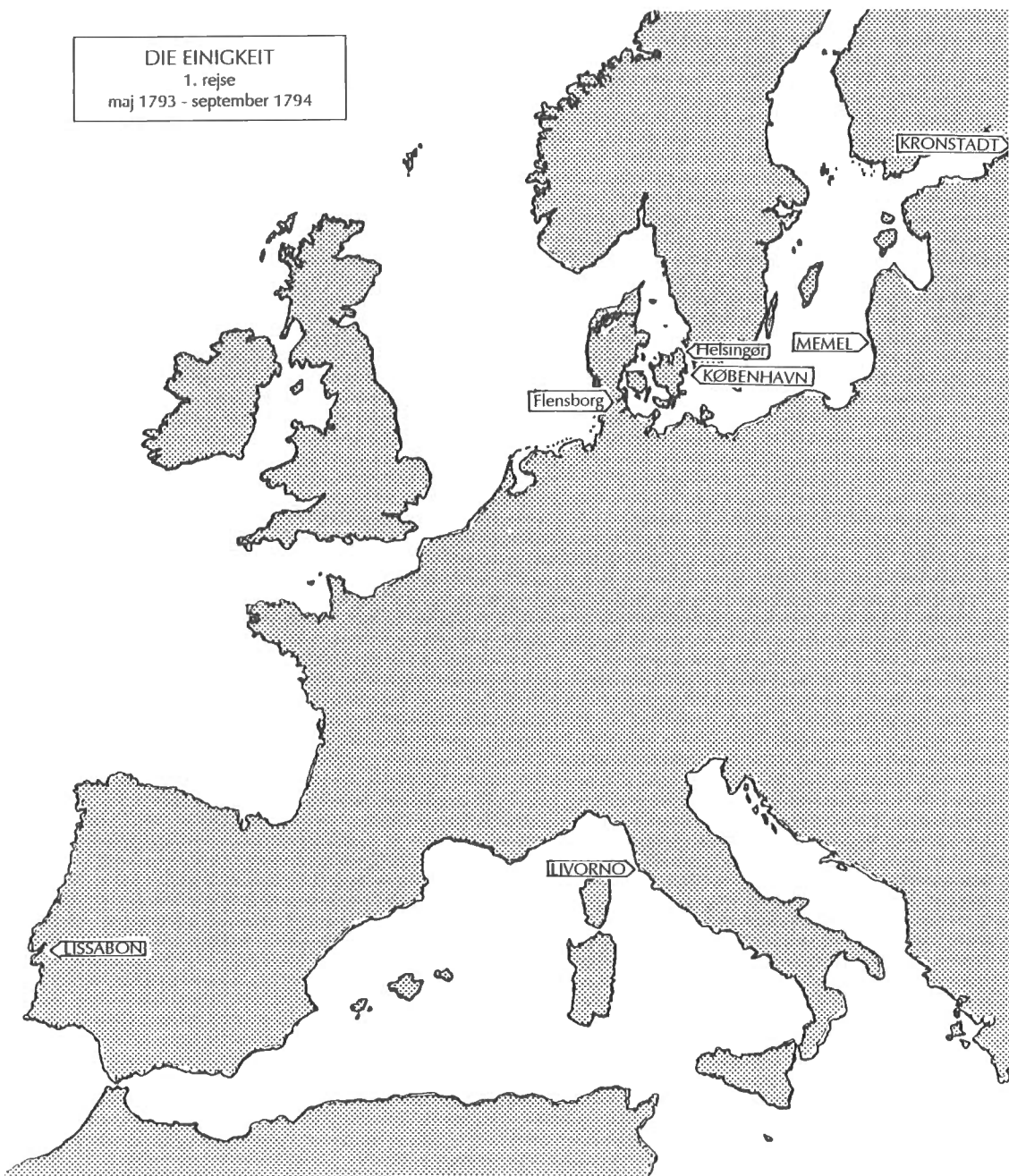
nettoudbytte, og som udover rederiets egne behov også skal tilgodese myndighedernes ønske om indsigt i virksomhedens drift – væsentligst af fiskale hensyn, var det forliggende regnskab helt tilstrækkeligt, idet det oplyser det væsentlige, nemlig hvad den enkelte parthaver skulle indbetale, og hvad han skulle have udbetalt.

For ham har det i første omgang drejet sig om, hvad han i alt skulle investere i håb om herefter at se en jævn strøm af rimesser nå Flensborg, og intetsteds i regnskaberne finder vi det mindste tilløb til regnskabsmæssige analyser af udbytte i forhold til investeret kapital. Hvad der selvfølgelig ikke hindrer, at den enkelte parthaver har gjort det for sit eget vedkommende, og der er vel heller ikke grund til at betvivle, at parthaverne indbyrdes har drøftet rederiets drift og har haft deres klare opfattelse heraf. Men udregninger, endsige analyser af rederiets kapital og afkastet heraf finder altså ikke plads i rederiets regnskab, der indskrænker sig til at registrere udgifter og indtægter i stort set den orden, de forekommer.

Den 28. maj 1793 kunne Knud Andersen afslutte bygge- og udrustningsregnskabet for det nye skib, der var afsejlet på sin jomfrurejse omkring tre uger tidligere. På dette tidspunkt havde rederne gennem de sidste fem år haft udgifter på godt 32.400 mark og ingen anden indtægt end det beløb, som salget af Der Junge Hinrich indbragte, vel i højden 5-6.000 mark. Men hvad svarede omkring 30.000 mark til i vore dages penge? Det er altid forbundet med stor usikkerhed at prøve at omsætte fortidens penge til nutidige, da priser på varer og tjenesteydelser har udviklet sig højst uensartet gennem de siden forløbne 200 år. Det er imidlertid ikke helt ved siden af, hvis vi går ud fra, at en mark i 1793 har svaret nogenlunde til 300 kroner i dag, så de 30.000 mark har vel svaret til et beløb i størrelsesordenen ni millioner kroner – eller en god million pr. ottendedel. Med ethvert ønsket spillerum for usikkerheden i en sådan omregning står det i hvert fald fast, at det ikke var småårsfolk, der kunne tillade sig at engagere sig i partrederi-virksomhed på de da gældende vilkår.

DIE EINIGKEIT

1. rejse
maj 1793 - september 1794



Die Einigkeits rejser

Nyt skib og godt igang (Die Einigkeits 1. rejse)

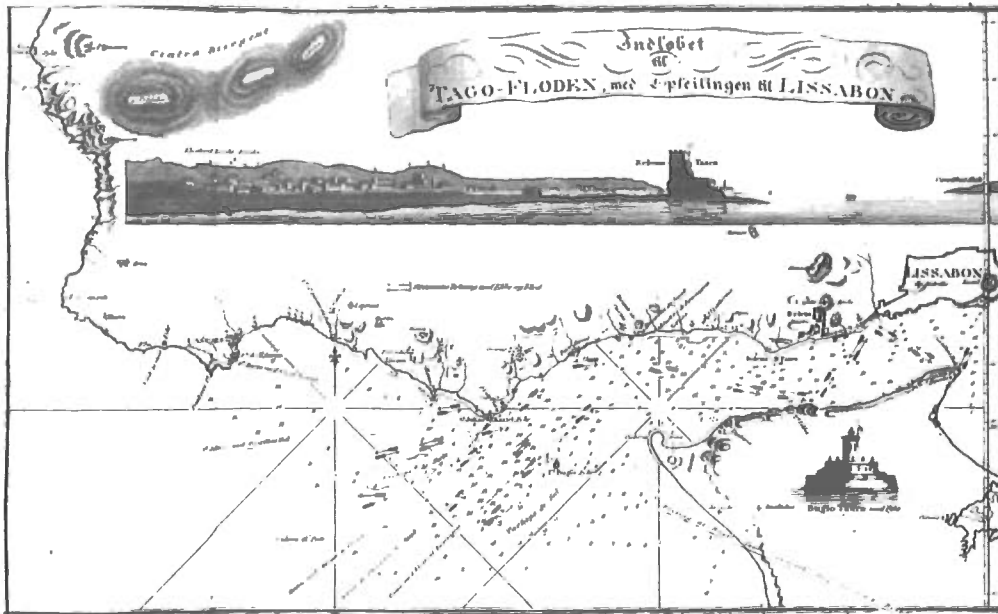
Som nævnt afgik Die Einigkeit i begyndelsen af maj 1793 – antageligt den 7. maj – fra Flensborg på sin jomfrurejse. Skibet var nyt, men rejsen fulgte det traditionelle mønster: En ladning hør fra en østersøhavn til Sydeuropa, denne gang fra Memel til Lissabon.

I juni 1793 lastede skibet i Memel. Foruden de sædvanlige omkostninger til lods, havnemyndigheder og konsulat finder vi her en post på 4.12 preussiske gylden for »für an Land zu kochen« i 22 dage. Denne udgift, der kendes fra mange andre havne, skyldtes, at de lokale autoriteter af frygt for brandfaren forbød brug af åben ild om bord. I stedet henviste man besætningerne til et særligt kogehus i land, og et sådant kogehus kan man endnu den dag i dag se i Dragør havn, hvor det nu er indrettet til museum.

Kaptajn Petersen tog folk fra land til at hjælpe til med at få ballasten ud og til at laste skibet. Forbavsende nok er der allerede her brug for håndværkere i det splinternye skib, i regnskabet optræder nemlig bødker-, grov- og klejnsmede- og tømmerarbejde. Så der har åbenbart været en del, der ikke var ordentligt færdigt hjemmefra – eller i hvert fald noget, der skulle rettes bedre til. For at få arbejdet lidt bedre fra hånden købte kaptajnen et halvt anker brændevin til havnearbejderne og tømmerfolkene – hvad han vel næppe kan have været forpligtet til. Endelig indkøbtes noget proviant »laut Proviantbuch«, og den kunne det jo have været spændende at kigge i, hvis den stadig havde eksisteret.

Alt i alt løb udgifterne i Memel op i 660 preussiske gylden, for hvilket beløb skipperen accepterede en veksler på Lorent am Ende i Hamborg, der siden blev indløst med 150 rdl. banco.

På udrejsen blev der ankret op på Helsingør red, og kaptajnen hyrede en båd for at komme i land og klarere. Dette skete denne gang gennem firmaet



M.C. Knudsen, der også havde latinsk og algersk søpas klar til den forestående rejse.

Den 7. september 1793 ankom Die Einigkeit så til Lissabon. Skibet blev først lodset op til Belem, hvor kaptajn Petersen måtte i land for at klarere, og så derfra videre op ad Tajo-floden til selve byen.

Den gamle følte sig åbenbart ikke rigtigt på hjemmebane i denne store og travle havn, hvor han da heller ikke havde været i hvert fald i de ti forudgående år, hvor vi har kunnet følge ham, for den første post i havne-regnskabet er »für ein Man den Schiffer zurecht zu weisen«. Hans bekymringer var måske heller ikke ganske ubegrundede, for af en senere postering fremgår, at han måtte punge ud med en dusør for at få sin stjalne skibsbåd tilbage. Så manden, der skulle vise skipperen til rette, burde nok også have advaret ham mod at lade jollen ligge uden tilsyn!

Hørladningen fra Memel blev udlosset med sædvanlig hjælp fra land, og skibet havde det held at få last fra Lissabon til Genova. Dog kunne man ikke umiddelbart gå i gang med at laste, for det ser ud til, at det nye skib var

alt andet end tæt. Det var nødvendigt at lade udføre ret omfattende kal-fatringsarbejder, og en hollandsk tømmermand var beskæftiget i hele tretten og en halv dag, vel hovedsagligst hermed. Det fremgår, at der blev brugt »4 Arrob Drift«, dvs. små 50 kg værk, og 64 pund beg, så det har ikke bare drejet sig om en enkel utæt nåd eller to. Her savner vi igen skibsjournalen, der kunne have fortalt os, om skibet havde haft dårligt vejr på nedturen.

I Lissabon måtte der tilkaldes læge, der for »Medicin & Mühe« skulle have 960 reis. Vi ved ikke hvorfor, måske var det til matros J.D. Møller, der forlod skibet den 27. december 1793, måske til tømmermand J. Thomsen, der afmønstredes den 23. februar 1794. Men sygdommen har dog næppe umiddelbart set farlig ud, for om karantæne eller lignende hører vi intet her i Lissabon – tværtimod får besætningen 9.170 reis udbetalt, så der må have været landlov og råd til at kigge på den spændende by. Endelig blev der provianteret for ikke mindre end 29.350 reis »laut Notabuch«, vel den tidligere nævnte proviantbog.

I alt løb skibets udgifter i Lissabon op i 119.100 reis, der blev dækket dels ved et forskud fra mægleren, Peters Schliek & Hintze, på 115.200 reis, dels ved salg af den nu overflødige garnering til hørladningen, der indbragte 10.200 reis. Overskuddet – 6.300 reis – blev krediteret kaptajnen til senere afregning i Flensborg.

Peters Schliek & Hintze udfærdigede den 17. oktober 1793 deres regning på hollandsk. Fragtindtægten for hørladningen på 5850 »steen« (à ca. 10 kg) udgjorde incl. 10% havarie ordinaire 4.095 holl. gylden, der blev omregnet til lokal mønt, 1.221.897 reis, og derefter reduceret med mæglerens »com-misie« på 3% til 1.185.240 reis, der blev facit på creditsiden.

På debetsiden mærker man sig især en rimesse til hr. K. Andersen, Flensborg, på 928.000 reis (der siden blev indløst gennem Lorent am Ende, Hamborg, med 3.421.8 mark banco), tidligere omtalte forskud til skipperen samt nogle drabelige »revisionsomkostninger« på 74.950 reis, men hvad der er revideret og hvorfor fremgår ikke. Videre 2,5% kommission af besørget fragtaftale Lissabon-Genova, der blev til 9.000 reis, hvortil kom kurtage med 1%, 1.600 reis, for at skrive certepartiet, 5/8% kurtage på rimessen samt brevporto – småposter, der med rutineret hånd blev strøet ud over regnskabet, og som alt i alt løb op.

Ifølge Schliek & Hintzes regning var skibet sluttet til Genova, men det gik

faktisk til Livorno, hvor ladningen blev losset, så der må være kommet anden ordre inden afgang fra Lissabon.

Som sædvanligt har vi kun dårligt hold på tidspunkterne. Vi kan således ikke se, hvornår skibet forlod Lissabon, men mæglerens afregningsdato, den 17. oktober 1793, gør det vel antageligt, at skibet er afgået der omkring. Regnskabet for opholdet i Livorno er tilsvarende fattigt på datoer. I mæglerafregningen fra Wienholdt, Tiedemann & Co. står der januar 1794 på debetsiden og februar 1794 på creditsiden, og selve regnskabet er dateret den 24. marts 1794, hvilket antyder et ret langt ophold i Livorno. Og det har skibet da også haft, for af mæglerens afregning fremgår, at skibet har fået godskrevet 52 overliggedage med 346.13.4 realer.

Overliggedage er den tid, der medgår til lastning eller losning udover den i certepartiet aftalte tid hertil – eller blot ventetid, der skyldes afskiber eller modtager. Begrebet optræder yderst sjældent i det her foreliggende materiale, hvad enten det nu skyldes, at tidens certepartier normalt ikke havde regler herfor, eller at det faktisk kun sjældent var afskiber eller modtager, der var ude af stand til at overholde deres tidsmæssige forpligtelser. Det første forekommer sandsynligst, for med vor viden om skibenes mange besværligheder har man svært ved at tro, at ladningernes ekspedition på land til og fra havn i modsætning hertil i det store og hele skulle have været problemfri.

Der var stadig en del at ordne, der krævede hjælp fra land. Der er regninger fra blokkedrejer, bødker, rebslager, tømremester og smed, men desværre også her med uspecificerede indførelser, der blot refererer til en række nummererede bilag, der ikke er bevaret.

Det får stå hen, om tyveriet af jollen i Lissabon gjorde skipperen mere mistænksom, men under alle omstændigheder kan vi se, at han i Livorno lod en pistol »forbedre«, anskaffede en hængelås og hyrede folk til at holde vagt i lægterne om natten under losningen. Han købte også tre par tekopper til kahytten samt, nok så interessant, et halvtimesglas. Så i søen har man åbenbart stadig holdt regnskab med tiden ved hjælp af et glas, og det gamle begreb, at slå glas, har altså der om bord haft sin oprindelige betydning: En markering af, at nu var der gået en halv time af vagten, og at nu vendte man glasset.

Selv uden journal kan vi slutte, at Die Einigkeit havde haft dårligt vejr fra

Lissabon til Livorno, for ikke alene indgav skipperen søprotest ved ankomsten, men der blev også foretaget en groshavariopgørelse, der belastede skibet med godt 49 realer. I de tidligere tilfælde af groshavariopgørelser, vi har set, har det hver gang været ladningsejerne, der har måttet bidrage til skibet – her er det for en gangs skyld omvendt, så det må altså i dette tilfælde være gået mest ud over ladningen, som vi i øvrigt ikke ved, hvad var.

Endelig – vel engang sidst i marts 1794, så vidt vi kan slutte, for vi har ikke andre datoer at holde os til fra denne periode end Livornomæglerens afregning af 24. marts, afgik Die Einigkeit fra Livorno med ladning til Kronstadt.

Er afgangstidspunktet nogenlunde rigtigt anslået, så har rejsen hjemad også taget sin tid, for først hen mod midten af juni nåede skibet Helsingør, hvor skipperen, uvist hvorfor, måtte i land ikke mindre end tre gange for at klarere og ordne sine øvrige forretninger. Under skibets rejse hjem var der i øvrigt hjemme i Flensborg sket det, at den korresponderende reder, rådmann Knud Andersen, var død den 30. april 1794, 82 år gammel, hvorefter hans søn Andreas Andersen overtog hvervet som korresponderende reder. Nogen formel beslutning herom fremgår ikke, blot dette, at det fra dette tidspunkt faktisk er Andreas Andersen, der har ført regnskabet.

Den 16. juni 1794 anløb skibet København, og her benyttede den menige besætning sin lovhjemlede ret til at afmønstre, hvorefter kaptajn Petersen naturligvis måtte forhyre nye folk til den videre rejse til Kronstadt. Besætningens hast med at blive afmønstret skal ikke nødvendigvis tages som et udtryk for utilfredshed med forholdene i Die Einigkeit, men måske snarere ses på baggrund af, at det på dette tidspunkt har været let at få en god hyre i København, nu hvor en ny og indbringende krig var i fuld gang, mens man måske ikke kunne være sikker på at få en i Flensborg senere på året.

Udover at skifte besætning, proviantere og fylde vand ses skibet ikke at have haft andre ærinder i København, og en lille uges tid senere fortsattes rejsen da også, idet skibet forlod København den 22. juni.

Die Einigkeit opholdt sig i Kronstadt i juli og august 1794, hvor ladningen fra Livorno blev losset, og hvor der blev lastet til København. Det fremgår ikke, hvad skibet havde med fra Livorno, men ladningen til København er en traditionel østersø vare, nemlig hamp.



Københavns havn 1786. Byens silhuet er let genkendelig, og de mange skibe på reden giver et godt indtryk af vindskibehighed, handel og omsætning.

(Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.)

Kronstadt, beliggende på Kotlinøen ca. 30 km vest for St. Petersburg, var ikke blot Ruslands vigtigste flådehavn, men også oceanhavn for St. Petersburg, der dengang ikke kunne besejles af større søgående skibe. Kronstadt var altså ikke nogen ganske ubetydelig by, men alligevel kan vi næppe fortænke kaptajn Petersen i, at han gjorde sig nogle ærinder til St. Petersburg, hver gang med et ophold i byen på en uges tid.

Desværre havde ikke alle om bord samme fornøjelse af opholdet. Matros Mads Trofast fra Bergen, der var påmønstret i København, måtte syng indlogeres i land, og den tilkaldte læge kunne åbenbart ikke hjælpe ham, for han døde og fandt sin grav i Kronstadt.

En besynderlig post i regnskabet kan give anledning til meget gætteri: »An Capt. Urbansen für den Jung sein Armbruch bez(ahlt) I(aut) R(echnung) 25 Rub.« Hvorfor brækkede kaptajn Urbansens skibsdreng armen, og hvorfor måtte Die Einigkeits kaptajn betale et beløb herfor, der svarede til næsten 50 mark?

Var ovenstående tildragelse på den ene eller anden måde resultatet af drukkenskab og slagsmål, så blev der dog også arbejdet i skibet, og man synes at have brugt det gode sommervejr til at male i. Vi får endda – for første gang – at vide, hvilke farver, der blev brugt. Der blev indkøbt et pund berlinerblåt, seks pund blyhvidt, fire pund »kongegul«¹, 30 pottes linolie og fire pensler. Vi har ikke noget billede af Die Einigkeit, men gætter næppe helt galt, hvis vi forestiller os skibet med hvid vandlinie, derover sorttjæret til barkholtsrangen², skroget herover gult og afsluttet med en blå hvergarnsstribe, der fremhævede skibets spring. Et bevaret billede af vort tredje skib, Die Harmonie, og andre samtidige skibsportrætter viser en sådan eller lignende farvekombination, men det står naturligvis læseren frit for – med de indkøbte farver i erindringen – at forestille sig andre sammensætninger.

I første halvdel af september var Die Einigkeit atter i København, hvor den første udgift faldt allerede på reden, nemlig for forsegling af lasten, så der ikke kunne losses uden toldvæsenets kontrol.

Men man havde travlt i København. Det synes, som gjaldt det nu om at få losset i en fart, så man hurtigst muligt kunne komme hjem til Flensborg, få folkene afmønstret og skibet rigget af for vinteren.

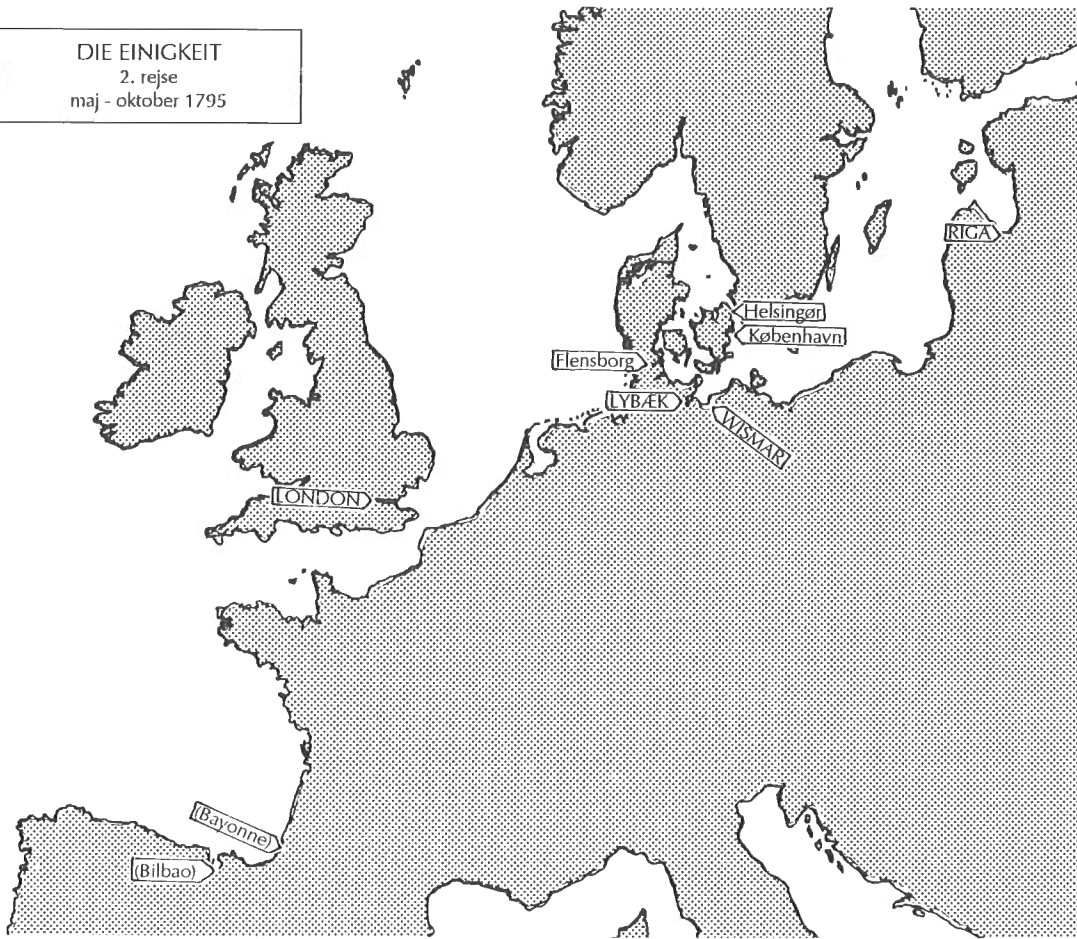
Travlheden viser sig i et særdeles stort forbrug af fremmed arbejdskraft. Der blev hyret folk svarende til ikke mindre end 28 manddage til forhaling og til losning, hvad der forekommer at være meget til de godt 60 tons hamp, skibet havde med, men det må medgives, at der var temmelig meget forhaling rundt i den travle havn – måske fordi der var flere modtagere. Vi kan ikke se, hvor der faktisk blev losset, måske bl.a. ved »Kvæsthuspælen«, hvortil skibet på et tidspunkt blev forhalet.

Die Einigkeit var nu for første gang i København uden ladning på kølen, og denne lejlighed benyttedes til at få skibet endeligt og officielt målt³. Måleresultatet blev 45 kommercelæster, hvilket med den anvendte sjettedelsmoderation var i smuk overensstemmelse med de af flensborgstolderen målte 54,5 læster⁴.

Vel hjemme i Flensborg blev besætningen afregnet og skibet aftaklet, så der har åbenbart ikke været mulighed for en mindre lokalrejse inden vinteren.

Rejsens resultat, et overskud på små 6000 mark kurant, må rederne have været tilfredse med, og det må vel også have bekræftet dem i, at det var en klog disposition at skifte det gamle, udslidte skib ud.

DIE EINIGKEIT
2. rejs
maj - oktober 1795



En rejse med kontrabande (Die Einigkeits 2. rejse)

I foråret 1795 blev Die Einigkeit udrustet til en rejse, der skulle gå fra Wismar til Bayonne med hvede. Men som vi skal se, kom rejsen til at gå anderledes.

Skibet blev kølhalet og diverse vedligeholdelses- og reparationsarbejder udført. Blandt leverandørerne af sejldug, tjære og anden stores tegnede Andreas Andersen sig for langt den største part, i alt for 613 mark, men det har naturligvis været en af fordelene ved at være korresponderende hovedreder, at det gav mulighed for at placere ordrerne og selv levere, hvad man formåede.

Samme Andreas Andersen synes også at have været en praktisk mand med sans for runde tal i modsætning til gamle Lorck og faderen Knud Andersen, der begge udregnede de faktiske omkostninger til sidste skilling, for derefter omhyggeligt at dele de besværlige tal med otte. Det gjorde Andreas Andersen slet ikke. Han undlod således en udregning af kostpengene efter den hidtidige recept – så og så mange mand i så og så mange uger plus »kahytsspendage« – idet han blot fastsatte et kostpenge-forskud på 518.7 mark, hvorved de samlede omkostninger landede på 2700 mark lige ud. Men det var åbenbart stadig ikke rundt nok, ligesom han tilsyneladende heller ikke ønskede at have unødige udeståender selv (hvad forgængerne ikke havde taget det så tungt med), for han lagde yderligere et à conto beløb på 300 mark til, der skulle dække søpas og andet, og endte så med 3.000 mark – og det var jo til at regne med – 750 mark for en fjerdepart eller 375 mark for en ottendepart.

Opholdet i Wismar i maj 1795 giver ikke anledning til mange bemærkninger. Vi kan dog konstatere, at hveden er blevet lastet i løs vægt i lastrummet, for der blev købt brædder og planker til et »Bolenwerk«, altså et kornskot, der skulle forhindre den løse hvede i at forskubbe sig.

I juni måned passeredes København og Helsingør, hvor kaptajn Petersen klarerede, og på vej ud gennem Skagerrak anløb skibet Arendal i Sydnorge, vel på grund af vejrforholdene. Noget egentligt ærinde havde man tilsyneladende ikke.

Den 26. juni var Die Einigkeit på den videre rejse nået på højde af Dover i

Den engelske Kanal, og her blev der slået en ordentlig streg i regningen. Det skete i form af »His Majesty's Hired armed Cutter the Telemachus«, ført af lieutenant John Crispo, der først præjede og siden bordede Die Einigkeit. Den påfølgende visitation af skib, ladning og papirer gav til resultat, at Die Einigkeit blev opbragt, fik prisemandskab om bord og blev ført ind til byen Deal i grevskabet Kent. Stadig med prisemandskabet om bord blev Die Einigkeit derfra dirigeret til London, hvor sagen kom for the High Court of Admiralty, dvs. den engelske prisedomstol. På vejen op til London var kaptajn Petersen i land i Sheerness for at indgive protest, men selvfølgelig uden virkning.

I High Court of Admiralty blev ladningspapirerne lagt frem, og af dem fremgik, at ladningen var bestemt for Messrs. Ardanatz & Fils y Bengoa, Bilbao. Dette blev godtaget af retten, der beslaglagde ladningen som kontrabande, men som tilkendte skibet fragt i følge certepartiet samt delvis dækning af de med opbringelsen forbundne udgifter⁵.

Men skulle Die Einigkeit virkelig, som påstået og dokumenteret i retten, til Bilbao, eller var skibet faktisk, som anført i regnskabsprotokollen hjemme i Flensborg, bestemt for Bayonne i Frankrig? De to byer ligger tankevækkende nær hinanden, og ruten dertil ville være den samme så at sige hele vejen. Vi ved, at flensborgske skibe under den forrige krig 1778-83 ikke undså sig for at sejle med to sæt ladningspapirer, så man altid havde et passende sæt at vise frem, uanset af hvem man eventuelt blev opbragt. Et eksempel herpå er draget frem af Ole Feldbæk⁶, pudsigt nok også en Einigkeit med en kaptajn Petersen, dog altså hverken vort skib eller vor skipper, men – igen tankevækkende – med en af participanterne i vort rederi som hovedreder, nemlig Asmus Andersen, der dog ikke blev belastet mere af den slags små irregulariteter, end at han i 1802 kunne vælges til rådmand i Flensborg⁷. Hvordan det nu har forholdt sig i den aktuelle situation, så har tanken om at snyde med papirerne i hvert fald ikke været fremmed for alle vore parthavere!

Ved skæbnens ironi var Bilbao ikke nogen god »dækadresse« her i sommeren 1795, men det kunne afskiberne i Wismar og rederne i Flensborg ikke vide i det tidlige forår, hvor fragtaftalen blev indgået. Siden da var der nemlig sket det, at Bilbao var blevet erobret af de franske, og under den påfølgende fredsslutning, netop i Bilbao, gled Spanien fra at være Englands allierede over til at blive fransk lydland. Så i sommeren 1795 var det for

High Court of Admiralty nærmest ét fedt, om ladningen var bestemt for Bayonne eller Bilbao, den var under alle omstændigheder kontrabande.

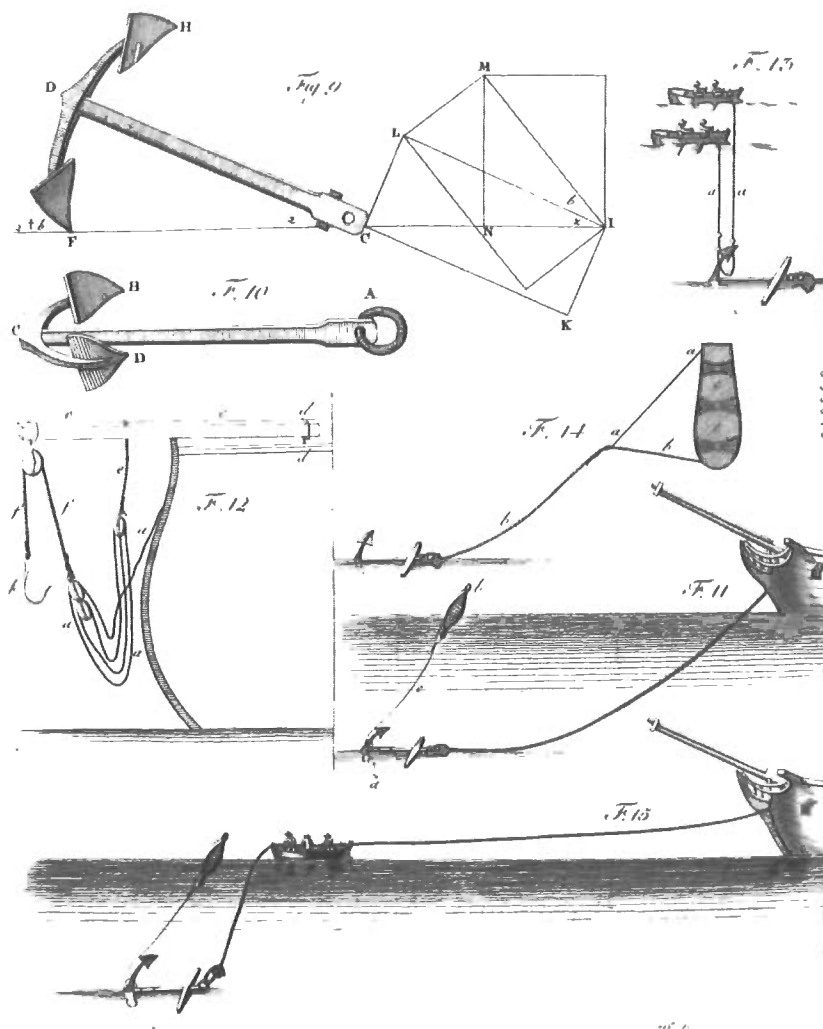
I High Court blev prisesager ekspederet på samleband og afregningen udskrevet på fortrykt formular. Men man har ganske øjensynligt ikke tillagt rederiet ond vilje, vel i erkendelse af – når man nu godtog forklaringen med Bilbao – at kaptajn Petersen ved afgang fra Wismar ikke kunne vide bedre, end at han havde last på kølen til Englands allierede.

Priserettens dom blev, at Die Einigkeit blev frigivet, men ladningen prise-dømt, og at skibet fik tilkendt den fulde fragt, skønt rejsen jo blev væsentligt kortere, samt, som nævnt, partiel dækning af omkostningerne ved opbringelsen. Disse strakte sig fra skipperens ekstraudgifter under opholdet i London til betaling af prismandskabets forplejning om bord i Die Einigkeit i seks dage. I alt fik skibet tilkendt 415.16.1 L.St. og fik lov til at sejle igen den 22. juli. Rederiet slap altså ud af historien med skindet på næsen, mens ladningsejerne, eller rettere deres assurandører, måtte bære tabet, der blev opgjort til godt 18.000 mark.

I løbet af den lille måned, skibet lå i England, kan kaptajn Petersen næppe have nået at indhente forholdsordre fra rederne i Flensborg, så det må være på eget initiativ, at han efter frigivelsen valgte at sætte kursen hjemad.

Men skrevet hjem havde han naturligvis, og da han passerede Sundet for sydgående, fik han enten i Helsingør eller i København ordre om at fortsætte til Riga for at laste dér. I København måtte dog både kaptajnen og besætningen samlet i land »um die Pässe zu beeidigen«. Myndighederne hjemme har åbenbart heller ikke følt sig for sikre på, at Die Einigkeit havde haft helt rent mel i posen. Ikke at en meget effektiv udnyttelse af danske skibes neutrale status reelt var myndighederne imod, men da skibene jo trods alt sejlede under den danske konges garanti i form af det udstedte latinske søpas, havde man naturligvis en klar interesse i, at søpassenes troværdighed så nogenlunde blev opretholdt. Kaptajn og besætning må imidlertid have kunnet svare rimeligt for sig, for vi hører i hvert fald ikke mere til historien.

I Riga fik Die Einigkeit en ladning tørv til Lybæk. Der blev taget folk fra land til at hjælpe med lastningen, men også dengang var der naturligvis forskel på kvalificeret og ukvalificeret arbejdskraft, for »stuverne« fik 6½



Ankre og håndtering af samme.

(J. H. Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine, bd. 4. Hamburg 1798. Tab. II.)

ort pr. 100 skippund tørv, arbejderne, der vel »kun« har langet til, blot $3\frac{1}{4}$ ort pr. 100. Det har været tungt og nok også støvet arbejde, så der gik også et halvt anker brændevin med – mon snapsene blev uddelt i samme forhold som lønningerne?

Die Einigkeit nåede Lybæk i september, og mens det tilsyneladende gik

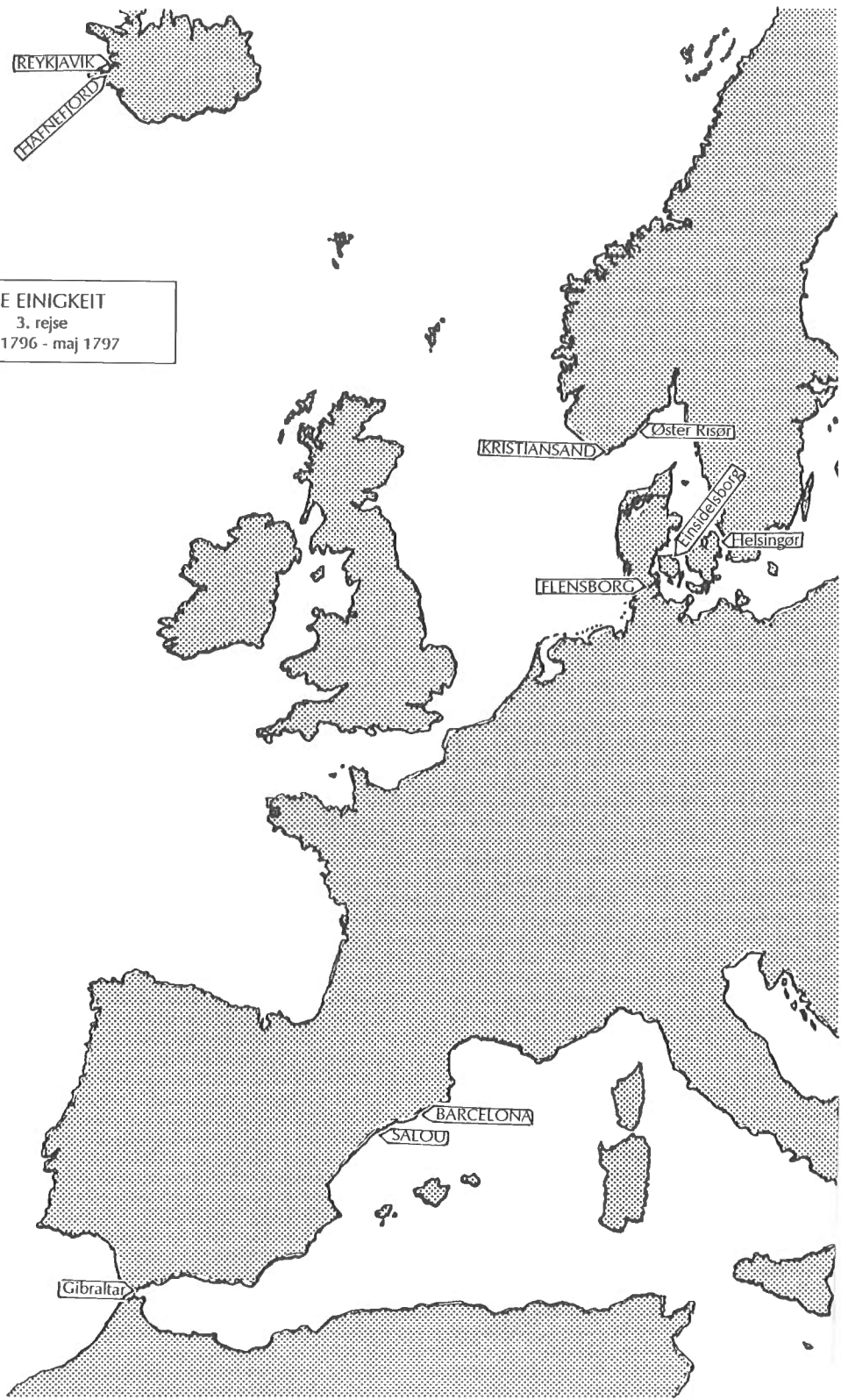
nemt med at komme op ad Trave, måtte der både mænd og heste til hjælp, da skibet efter endt losning skulle fra Lybæk igen.

Det må i øvrigt have taget sin tid at losse, for turen hjem fra Lybæk kan vel selv i værste fald ikke have taget mange dage, men Die Einigkeit var først i Flensborg den 23. oktober, hvor den blev lagt op for vinteren.

Resultatet af rejsen, der vel gik noget hurtigere end forudset, men hvor man altså gik glip af den lønnende returladning fra Sydeuropa, blev godt 1500 mark.



DIE EINIGKEIT
3. reise
april 1796 - maj 1797



Island-Middelhavet – og Nordfyn (Die Einigkeits 3. rejse)

Den 30. april 1796, efter at Die Einigkeit igen var afgået fra Flensborg, gjorde Andreas Andersen igen udrustningsomkostningerne op. Han havde måske fået kritik for den lovligt flotte måde, han havde klaret sagen på året i forvejen, for denne gang er der ikke noget med »runde tal«, men den sædvanlige opgørelse af de faktiske udgifter. Disse – 1836.14 mark – blev i øvrigt reduceret med 61.14 mark, der var kommet ind, uvist hvorfra, til dækning af rederiets omkostninger ved matros Mads Trofasts død og bisættelse i Kronstadt to år tidligere.

Skibet var denne gang sluttet for flensborgsk regning, idet der var oprettet certeparti med hr. Boy P. Holst om en ladning fra Flensborg, Kristiansand og Island til Barcelona. Den senere returladning fra Spanien til Flensborg blev også for Boy P. Holsts regning, selv om det måske ikke var aftalt allerede på dette tidspunkt, det fremgår i hvert fald ikke.

Der blev udklareret i Helsingør den 9. maj, og den 18. maj var Die Einigkeit, efter et kort anløb af Øster Risør, i Kristiansand. Her måtte man have læge og hen til apotekerens, da styrmand Friedrich Voigt var blevet syg, men han kom ikke umiddelbart på benene igen og måtte afmønstre den 12. juni efter en måned og seks dage om bord. Det sidste var ikke så heldigt, for han havde, som det var kutyme, fået to måneders hyre på hånden hjemme i Flensborg, som han åbenbart allerede havde formøblet, hvorfor han i det afsluttende regnskab blev opført som debitor for 33.10 mark. Hvordan det i øvrigt gik ham, syg og uden penge i en fremmed by, ved vi ikke.

En styrmand måtte man jo have, så der blev påmønstret en ny ved navn Hans Adolff Thomsen, men enten kunne han ikke lide skibet, eller skiperen kunne ikke lide ham, for han forsvandt igen, da han havde arbejdet sine to måneders forskud af. Det lykkedes dog i tredje forsøg med styrmand Garsen, der stod distancen og blev afmønstret med den øvrige besætning i Flensborg året efter.

I Kristiansand blev der lastet brædder, og det har åbenbart taget sin tid, hvad vi har kunnet se allerede af, at styrmand Thomsen klarede sine to måneder uden at komme ud at sejle med skibet.

Die Einigkeit nåede til Island i begyndelsen af august. Her tog skibet lods ved »Schagen« – Skagi, den nordlige pynt af Keflavikhalvøen, og skibet skiftede i den kommende tid mellem Reykjavik og det nærliggende Hafnarfjord og lastede klipfisk begge steder. Kaptajn Petersen tog, som sædvanligt, folk fra land til at hjælpe med at laste, og de ser ud til at have boet om bord, for de får løn uafbrudt fra den 9. august til den 2. september.

På Island benyttede kaptajnen i øvrigt lejligheden til at få skiftet skibets båd ud. På trods af landets mangel på træ havde islændingene et godt tag på at bygge gode og billige både, og skipperen kom til den nye båd for ti rigsdaler, som han stort set fik dækket ind ved salg af den gamle pram og et læs brædder, som han sikkert var kommet billigt til i Norge⁸.

Die Einigkeit nåede til Barcelona den 4. november eller umiddelbart før. Denne dag fik han i hvert fald sit første forskud af mæglerfirmaet Larrard & Co., og det sidste fik han den 30. december, samme dag, som mægleren afsluttede sit regnskab, hvilket lader formode, at skibet afgik igen i begyndelsen af januar 1797.

I Barcelona var det kaptajnens tur til at komme galt afsted. Der blev købt »Medicin und Kampf den Sr. von seinem fall zu curiren«, og det hjalp øjensynligt. Vi hører ikke mere til hans uheld.

Men heller ikke Die Einigkeit var sluppet fra rejsen hertil uden skrammer. Skibet måtte kølhales, og der var en del reparationer, bl.a. af kompasset, der måtte have nyt glas, og af kabyssen, der blev muret om med nye sten.

Der er en mærkelig post i regnskabet her i Barcelona: »Oxsen Heute mit auf der Küst um die Tauen zu decken.....pesetas 10«. Men hvorfor netop her dække skibets tovværk med oksehuder? Forklaringen må findes i det faktum, at Die Einigkeit efter Barcelona skulle laste på åben red ud for den lille by Salou, ca. 100 km nede ad kysten. Huderne har ganske enkelt skullet lægges om de kostbare ankertove for at forhindre disse i at blive skamfilet mod klippebunden.

Die Einigkeit lastede vin i fade til Flensborg, dels i selve Barcelona, dels altså ved Salou. Vi kan bl.a. af mæglerregnskabet se, at vinen ikke blev leveret som et eller to samlede partier, men opkøbtes i mindre partier fra en række lokaliteter i Barcelonas opland. Af mæglerregnskabet fremgår, at skibet betalte halv fragt for 14 piber vin fra Mataro til Barcelona og for 14

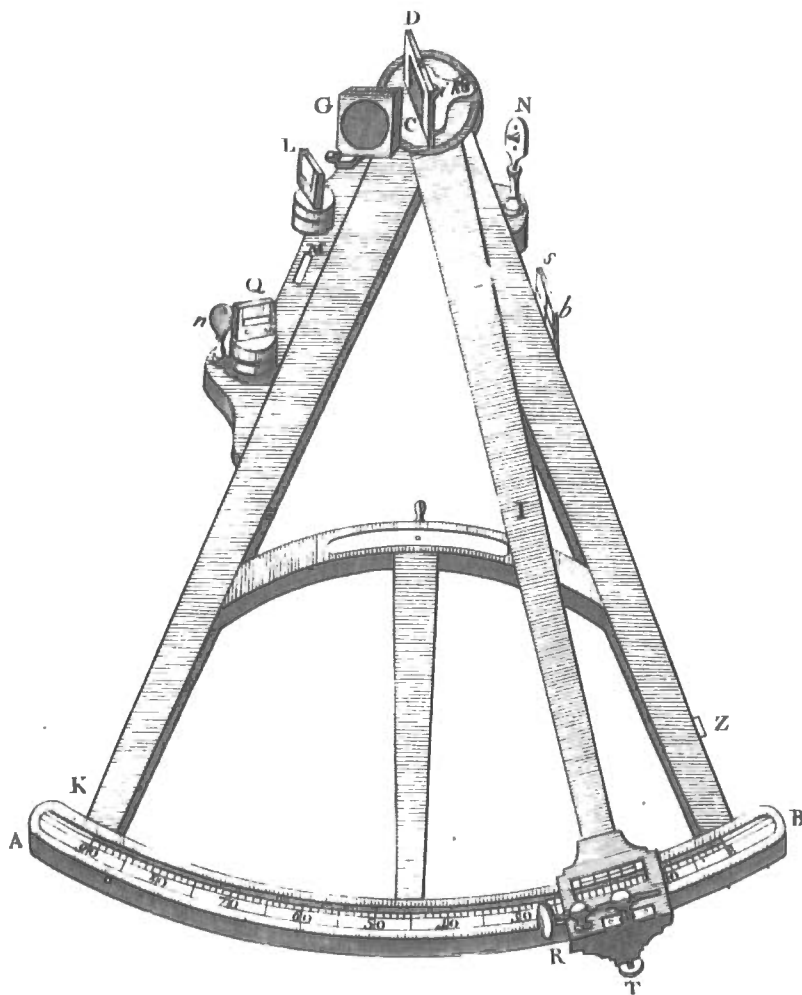
piber fra Villanueva til Barcelona, og kaptajn Petersen betalte selv fragt for 6 piber vin fra Benicarló til Salou. Det fremgår ikke, hvem der stod for opkøbet af vinen og som afskiber, men det er vel sandsynligt, at det var Boy P. Holsts lokale agent.

I februar 1797 var Die Einigkeit for hjemgående, og kaptajn Petersen skulle opdage, at englænderne var lige så vågne ved indsejlingen til Middelhavet, som de var i Den engelske Kanal. Die Einigkeit blev nemlig atter opbragt og denne gang ført ind til Gibraltar. Men en ladning vin til en af den neutrale danske konges undersåtter kunne naturligvis ikke være suspekt, så Die Einigkeit fik da også lov til at fortsætte rejsen, blot med en enkelt dags forsinkelse.

Og så hører vi ikke mere til hjemrejsen, før Die Einigkeit fik den fynske kyst i sigte, hvilket desværre, som det fremgår, skete lidt for sent. »Bey dem Adlischen Guthe Einsiedelsburg hate Schiffer Asmus Petersen Leider das Malheur mit das(!) Schiff, und Lahrung auf dem Strandt zu kommen, und zur Bergung dieselben sind folgende ausgaben« hedder det lakonisk øverst på regnskabsprotokollens side 102, og resten af siden er fyldt med de af uheldet medførte »Unkosten«, der i alt løb op i 2339.12.6 »Cronen curant« eller 7017.12.6 mark.

Hvorfor Die Einigkeit rendte på land her på Nordfyn, ved vi ikke, men ærgerligt må det have været, mindre end et døgn fra Flensborg. Det viste sig nødvendigt at losse skibet, hvilket blev besørget af forvalter Lauritzen fra Einsiedelsborg og hans folk, der også sørgede for oplagring og nattevagter. Da Die Einigkeit kom flot igen, viste det sig, at skibet havde så omfattende skader, at det ikke kunne tage ladningen ind igen, men måtte slæbes til Flensborg for at blive repareret. De oplagte vinfade blev derfor hentet af tre mindre flensborgfartøjer, jagten Die Erndte, skipper C.H. Johansen, jagten Die Einigkeit, skipper N.H. Guderup og galeasen Christina, skipper H. v. Bothmar⁹.

Die Einigkeit nåede hjem til Flensborg engang i maj, og så blev der travlhed på den korresponderende reder Andreas Andersens kontor. Den ud- og hjemgående fragt afregnedes med Boy P. Holst, og groshavariopgørelsen for de ved strandingen skete skader og deraf følgende udgifter udregnet. Blandt disse var, foruden den ordinære afregning for ydede tjenester, en dusør til forvalter Lauritzen, Einsiedelsborg. Hans herre, hvis strand man havde været så formastelig at løbe op på, blev heller ikke glemt. Generalgu-



Oktant. Vinkelmålingsinstrument, der bruges til at bestemme et himmellegemes højde. Måles Solen ved middag, kan bredden bestemmes, hvis man kender Solens deklination. Har man et nøjagtigt ur, et såkaldt kronometer, kan også længden bestemmes gennem flere observationer. Men det havde vore kaptajner ikke – de måtte nøje sig med en breddeobservation og en gisset længde baseret på bestikregning fra sidste landkending.

(J. H. Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine, bd. 4. Hamburg 1798. Fig. 722.)

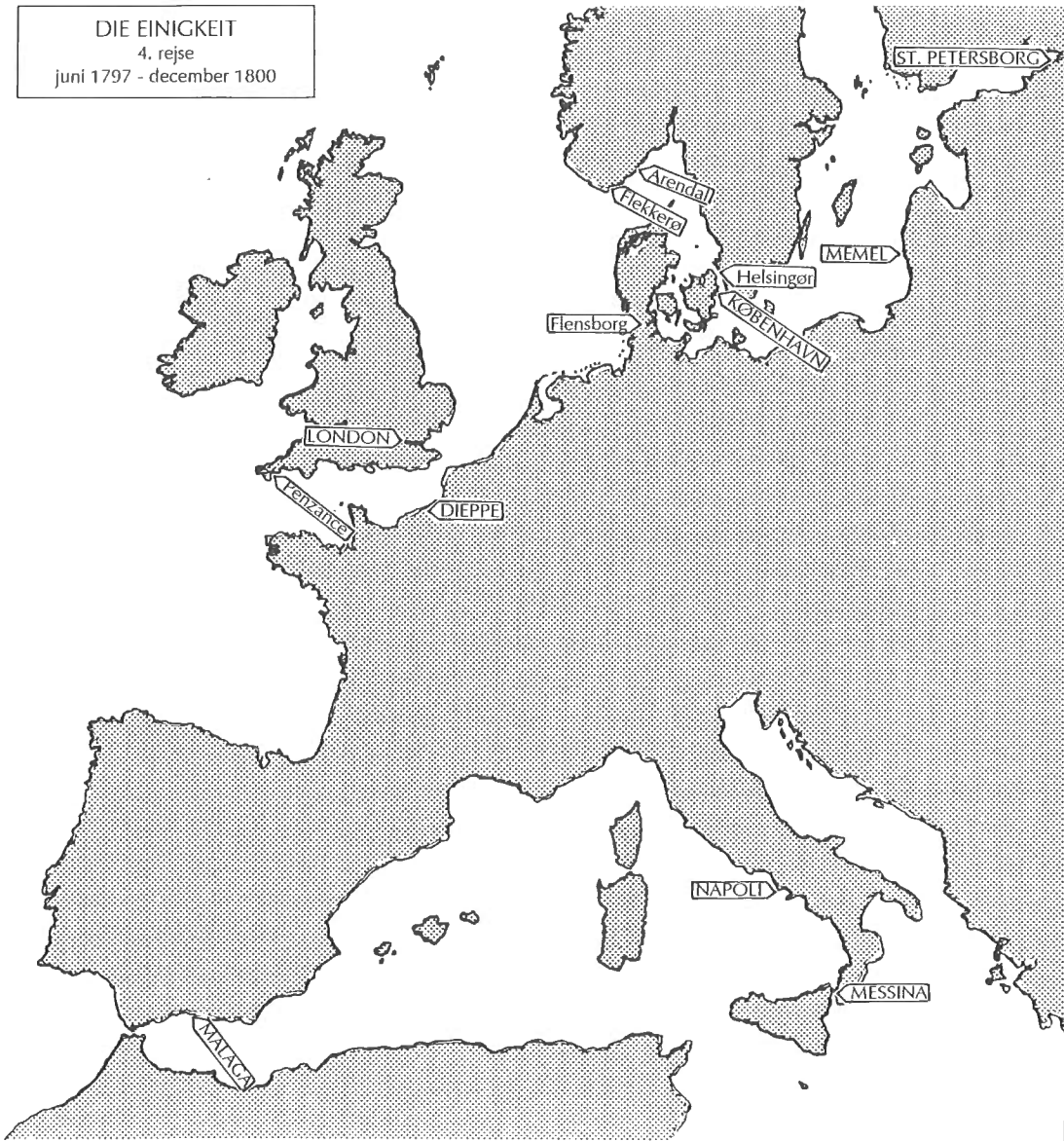
vernør de Roepstorff blev betænkt med et halvt øksehoved vin, man tør tro af bedste sort, da det blev bogført med ikke mindre end 90 mark¹⁰.

Selve havariet kostede totalt 5421.11 mark, men da ladningen ikke havde taget skade og i øvrigt må have været betydeligt mere værd end skibet, kom ladningsejerne til at betale 4315.7 mark, og rederiet slap således med 1106.4 mark. Dette gjorde selvfølgelig et skår i fortjenesten, men rejsen gav dog et nettoudbytte på 5665.13 mark.

DIE EINIGKEIT

4. reise

juni 1797 - december 1800



Gyldne tider

(Die Einigkeits 4. rejse)

I foråret 1797 blev Die Einigkeit udrustet til den rejse, der skulle blive både den længste og den sidste, skibet kom til at foretage for dette partrederi. Den kom til at vare hele tre et halvt år, hvorefter skibet, vel hjemme igen i december 1800, blev solgt til Sønderborg.

Så langt frem har rederne dog næppe set. For dem har klargøringen og afsendelsen af Die Einigkeit ikke formet sig stort anderledes end den sædvanlige rutine. Nogle ændringer var der dog. Således afmønstrede kaptajn Asmus Petersen efter at have ført først Der Junge Hinrich fra 1770 til 1791 og siden Die Einigkeit fra jomfrurejsen i 1794. Det skete måske ikke uden sammenhæng med det sidste uheld ved Einsiedelsborg, der jo kan have fået rederne til at reflektere over, om han stadig var den rette mand på rette plads. Hvordan det nu forholdt sig, så blev han i hvert fald afløst af kaptajn Hans Asmussen, der førte skibet gennem resten af dets tid i rederiet.

Regnskabsteknisk gjorde man også forandring med denne rejse, vel i forbindelse med ansættelsen af den nye kaptajn, idet man afskaffede den gamle »Proviantbuch«. Vi har ved tidligere udrustninger set, at der ikke bare blev udbetalt forskud til besætningen, men også givet forskud på kostpengene, der blev fastsat med et beløb pr. mand pr. uge foruden et ekstrabeløb til kahytten, dels vel i erkendelse af, at der var forskel på folk og matroser, dels vel til dækning af rimelig repræsentation.

Den oprindelige tanke med at holde proviantregnskabet adskilt fra skibets øvrige udgifter var, at kaptajnen havde kosten i entreprise, dvs. han modtog de fastsatte kostpenge og havde herefter at sørge for besætningens forplejning, uden at rederiet lagde sig yderligere i det spørgsmål. Et overskud var hans fortjeneste og et evt. underskud hans problem. Det vrøvl, der eventuelt kunne blive med folkene på grund af dårlig og utilstrækkelig kost, måtte han naturligvis også klare selv.

Systemet fungerede imidlertid ikke altid efter hensigten. Det fremgår således af flere afregninger, at kaptajnen faktisk *fik* dækket sit eventuelle underskud, hvad han heller ikke kan have haft vanskeligheder med at finde argumenter for. Således varierede prisen på viktualier naturligvis voldsomt både fra sted til sted og med skiftende årstider, ligesom krig og dyrtid meget

let kan have væltet forudgående antagelser om proviantpriserne et halvt år senere i den anden ende af Europa.

Hvordan det nu har forholdt sig, så kan vi se, at med 1797-udrustningen faldt kostpengeforskuddet bort, rederiet udprovianterede selv skibet og bogførte udgifterne under de almindelige udrustningsomkostninger, ligesom senere proviantindkøb blot blev bogført under udgifterne i de enkelte havne. Det er rart for os, for det giver *lidt* mere indblik i, hvad der faktisk blev indkøbt og altså serveret om bord i Die Einigkeit. Lidt mere indblik er nok et dækkende udtryk, for om kvalitet og mængde får vi næsten ikke noget at vide, og vi kan naturligvis heller ikke se, hvem der fik hvad på bordet, hvad der jo ikke bare var afhængigt af råvarer og fordeling, men også af kokkedrengens talenter ved det primitive murede ildsted¹¹.

Nogen udførlig proviantliste får vi ikke, for meget gemmer sig stadig i summariske eller uspecificerede poster, »laut Rechnung«, men følgende leveredes i hvert fald: Kød (endda friskslagt), flæsk, olie, sirup, sukker, krydderier, te, gryn og brændevin, hvortil vi så roligt kan lægge hårdt brød, dvs. beskøjter, der fyldte lidt og holdt sig godt, og derfor var grundstammen i kosten. Og vel også lidt grøntsager som kål, roer og måske kartofler – udvalget har næppe været stort her i Flensborg i maj-juni.

Die Einigkeit var sluttet for en ladning hør fra Memel til Saõ Miguel, Azorerne, og denne første fragtaftale var kommet i stand gennem rederiets sædvanlige gode forbindelse i Hamborg, Lorent am Ende. Så i juli lå Die Einigkeit i Memel og lastede. Allerede her suppleredes provianten med tre skæpper grønne ærter (tørrede), hvidt brød, frisk kød og seks høns, som de vel umuligt allesammen kan have spist i kahytten. Medmindre, naturligvis, at de, som vi senere ser det, blev leveret levende til senere fortæring under rejsen.

Helsingør blev passeret for udgående i august, og også der blev der købt proviant, nemlig frisk kød og grøntsager. I oktober nåede Die Einigkeit så Saõ Miguel og lod vel ankret gå på Ponta Delgadas red, selv om byen ikke udtrykkeligt nævnes.

Her lossedes hørladningen, og Die Einigkeit var så heldig at få ny fragt, nemlig frugt til London, gennem mæglerfirmaet I.C. Schultz, der også besørgede fragtoverskuddet for rejsen Memel-Saõ Miguel via sin forbindelse i Lissabon, det hollandske firma A. Stiefken & Steenberg, hvis senere

anvisningsskrivelse er citeret i regnskabsprotokollen og begynder således:

Lisbon d 27 Marti 1798

H Andr. Andersen

H Johan Carl Schultz Depoteerte Consul int Eyland St. Michael hef an ons remiteeren ond hebben ontfangen in twe Wisselbrieven ...

Man må stadig forbavses over den smidighed og tilsyneladende sikkerhed, hvormed bank- og mæglerforretninger fandt sted her i 1700-tallet mellem firmaer i hver sin ende af Europa, der næppe nogensinde før havde anet hinandens eksistens. Især når man betænker, at mulighederne for effektive rettlige skridt i tilfælde af uregelmæssigheder må have været meget små.

Den sluttede fragtaftale om frugt til London kan vi vist godt opfatte som en cadeau til Die Einigkeit. Det ligger i sagens natur, at man må have en rimelig sikker formodning om, at bortfragteren er i stand til at bringe en så følsom ladning som frisk frugt frem, medens den stadig er frisk, ellers er det jo meningsløst at afskibe den. Så galeasen Die Einigkeit og dens besætning må have forekommet afskiberne tillidvækkende – det er vist mere end tvivlsomt, om den gamle galeot Der Junge Hinrich havde fået den rejse.

Tilliden blev da heller ikke gjort til skamme, for vel ankommet til London og udlosset der – vi kan desværre ikke se, hvor lang tid rejsen tog – returnerede Die Einigkeit i ballast til Saõ Miguel for at tage en ny ladning ind, denne gang så langt som til St. Petersborg.

Kaptajn Asmussen vovede sig af forståelige grunde ikke alene ind på Themsen, men tog lods allerede ude i Kanalen og skiftede lods ved the Downs og igen ved Gravesend halvvejs oppe ad Themsen. I London var der en del småreparationer og en større post på godt 40 L.St. til sejlmager og rebslager »für die verlohrne Seegels und Tauwerck«, så skibet kan jo have haft barsk vejr her ved nytårstid, hvad en indgivet søprotest også kunne antyde. Men vi kan heller ikke se bort fra muligheden, at kaptajn Asmussen måske havde presset for at komme hurtigst muligt frem med frugten.

Den største udgiftspost var dog et nyt anker med kabeltov, som blev betalt med 146.-6. L.St. Det gamle anker var dog ikke sat overstyr her, men mistet allerede ved Saõ Miguel, hvor det imidlertid, som vi skal se, dukkede op igen.



Trængsel i Londons travle havn ud for the Legal Quays i 1804. Til højre ses Tower, i baggrunden skimtes St. Paul.

(Efter F. Barker & P. Jackson: London. 200 Years of a City and its People. London 1974.)

Det blev provianteret ret meget – mere end 100 pund frisk kød, grøntsager, brændevin, sukker, smør, ost, kartofler og 100 pund fisk. Hvor meget af det friske kød, der blev spist fersk, får stå hen – det meste er jo nok røget i saltkarret til senere brug.

I marts 1798 var Die Einigkeit igen tilbage ved Saõ Miguel, hvor der skulle lastes til St. Petersburg. Om denne aftale var indgået allerede under skibets første ophold på Azorerne eller i London kan vi ikke se, men det første forekommer sandsynligst. Eller kaptajn Asmussen havde måske blot, af mangel på fragt i London, taget chancen og regnet med at kunne få fragt igen i Ponta Delgada, i hvilket tilfælde han altså heller ikke blev skuffet.

Men det var ikke bare fragt, der ventede på ham, for i et pakhuis lå Die Einigkeits anker med tov, som nogle folk havde bjærget, og som pak-

husmesteren havde passet på, hvad der også taler for, at Die Einigkeit var ventet igen. Skipperen måtte op med 5000 reis til bjærgeløn m.m., så vi tør vel alt i alt tro, at han har ærgret sig over det forhastede indkøb i London.

Måske for at reparere lidt på det, hvis han selv skulle blive holdt ansvarlig for den forhastede anskaffelse af det nye anker, købte kaptajnen for egen regning 50 kasser citroner à 2000 reis med salg for øje. Disse blev siden solgt i St. Petersborg for 390 rubler, hvilket med den gældende vekselkurs på reis og rubler gav ham en net lille fortjeneste på 188 mark, svarende til tre måneders hyre. Og han var ikke dermed gået under øjnene på nogen, for beløbene er optaget i rederiets regnskab og udtrykkeligt angivet at være for »Schiffers Rechnung«. Der kan heller ikke være tvivl om, at han i overensstemmelse med tidens sædvane havde ret til »føring«, dvs. ret til at medtage et begrænset parti for egen regning, men det er sjældent, at det, som her, viser sig i rederiets regnskab.

Med last på kølen, vel frugt igen, men vi ved det ikke, gik rejsen til St. Petersborg, og i april passerede Die Einigkeit Helsingør og København, hvor der henholdsvis blev indklareret og provianteret. Her får vi for engangs skyld både kvanta og priser:

1/4 drittel smør	mark 24.-
4 pd. kaffe	mark 6.-
4 pd. sukker	mark 5.-
1 pd. te	mark 1.2
1 oksehoved øl	mark 8.-
1/2 anker brændevin	mark 10.9.6
100 pd. fisk	mark 18.-
grøntsager og frisk kød	mark 9.-

Man kan sikkert roligt regne med, at priserne på varer leveret til skibe på reden, har været noget højere end de ordinære torvepriser i byen. Men selv under hensyntagen hertil, ses det, at kaffe, sukker og te ikke var nogen ganske billig fornøjelse, så den har jo nok været forbeholdt kahytten.

Denne gang nåede Die Einigkeit, der åbenbart ikke var så tungt lastet som ved forrige anløb, helt op til St. Petersborg, men kom dog ikke til kaj med det samme, da der blev losset i pramme. Die Einigkeit skulle imidlertid ikke hjem fra St. Petersborg, da skibet var sluttet for en rejse med jernbarrer fra St. Petersborg til Napoli. En aftale, der vel var bragt i stand af rederiet selv, og hvorom kaptajn Asmussen måske allerede var blevet



Nevafloden med St. Petersborgs Børs og Videnskabernes Selskab i baggrunden.

(Efter M. Girouard: *Cities and People*. London 1985.)

underrettet ved passagen af Helsingør eller København. Det fremgår ikke ganske klart, hvor der blev lastet, men i hvert fald en del af ladningen kan først være taget om bord ude i Kronstadt, da der på dette tidspunkt ikke var dybt nok til, at Die Einigkeit kunne komme fra St. Petersburg med fuld last om bord.

Die Einigkeit havde nu været i uafbrudt fart i et år, og der var derfor ganske naturligt en del at ordne, før man tiltrådte den forestående middelhavsrejse. Der blev leveret og opsat nyt tovværk, og der blev syet nyt storsejl og ny jager, klyver og mesan. Og helt karakteristisk, materialeprisen var mere end dobbelt så høj som arbejdslønnen. Der blev også rigget nyt bovspryd, og der var smedearbejder på mesanmasten og det nye spryd, vel nye beslag. Endvidere blev skibet kalfatret over vandlinien (men ikke kølhalet, det ventede man med til København), og endelig blev der malet eller i hvert fald leveret maling.

Der blev naturligvis også provianteret, vel til samme pris eller billigere end i København, da skipperen jo ellers bare kunne have ventet med de store indkøb, til han nåede Københavns red. Af regnskabet fremgår, at der blev købt brød for ikke mindre end 81 rubler, så det må have været adskillige tønder beskøjter. Endvidere salt, et fad saltkød, frisk kød, smør, sukker, kaffe (som man åbenbart havde fået smag for), tre oksehoveder øl, et anker fransk brændevin, et anker »gammel« vin, et halvt anker pommersk brændevin og grøntsager.

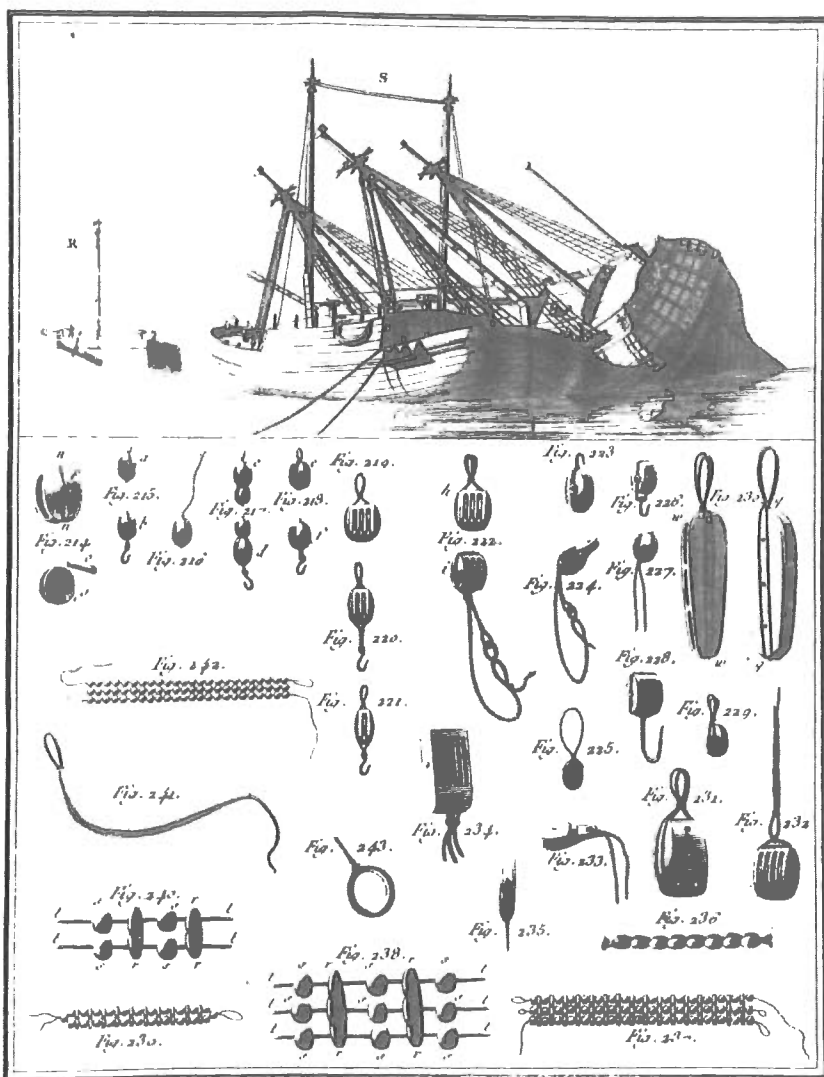
Die Einigkeit var tilbage i København i juli-august, og den første post i regnskabet er et anker brændevin. Det ser jo lidt voldsomt ud efter de ret rigelige indkøb i St. Petersborg, men forklaringen kommer nok i næste linie: »Schauerlohn die Lahdung zu Löschen«. Det var nødvendigt mere eller mindre at tømme skibet, før man kunne kølhale det, så brændevinen er nok gået til sjoerne, der havde det tunge arbejde med jernbarrerne.

Det forekommer i øvrigt ikke særlig gennemtænkt, først at laste skibet, derefter at udlosse det nogle uger senere for at kølhale det og så endelig bringe ladningen om bord igen. Vi må vel tro, at det havde været kaptajn Asmussens agt at gøre det i St. Petersborg, men at det af en eller anden grund ikke havde kunnet lade sig gøre.

En del af besætningsmedlemmerne havde åbenbart ikke lyst til en middelhavsrejse, eller i hvert fald ikke med Die Einigkeit, for de benyttede lejligheden til at afmønstre, hvorfor kaptajn Asmussen naturligvis måtte hyre nye folk. Ellers brugte han tiden til at skaffe sig latinsk søpas og ordne sine øvrige papirer, hvorunder især bemærkes, at han skaffede sig en attest hos den franske konsul, vel for at forebygge besværligheder, hvis han skulle løbe ind i en fransk kaper på rejsen. Endelig blev provianten suppleret, dog kun for 75.11 daler, så der har vel i det store og hele været fulde beholdninger fra St. Petersborg.

I august 1798 afgik Die Einigkeit fra København og udklarerede som sædvanligt ved passagen af Helsingør. Det skulle blive en besværlig nedrejse med ikke mindre end to havarier undervejs, men hvad der egentlig skete, ved vi ikke.

Vi ved imidlertid, at Die Einigkeit i september-oktober lå i Arendal »unter Havari«, og omfanget af skaderne kender vi også. I regnskabsprotokollen er nemlig anført en dispache, dvs. skadesopgørelse, udfærdiget af den kgl.



gravé par y. L. Ponce. d'après le Dessin de M. Lescallier.

Øverst ses et skib under kølhaling. Et gammelt skibsskrog er omdannet til »bradbænk«, hvorpå er anbragt svære spil. Herfra gøres svære taljer fast til mærsene i det skib, der skal kølhales, og så hales skibet om på siden, så den ene side af bunden kommer ud af vandet og kan renses for begroning og evt. repareres. Herefter vendes skibet, og processen gentages med den anden side.

Nederst et udvalg af de forskellige bloktyper, der blev brugt ombord. Endvidere et udvalg af rakker, der tjente til at holde ræerne ind til mast og stænger.

(M. Lescallier: Vocabulaire des termes de marine anglois et françois. London 1783. Pl. 22.)

autoriserede dispachør i København den 30. november 1798. Heri hedder det bl.a.:

»— Er efter Syns verretning befundet ad Skibet i Stoder og Naader ower alt hat begiwet sig og adskillige Planker wiget fra Tømret, samt Nagler og Bolter fortrak —«.

Læseren får vist bære over med, at kontorskriverens tyske her og der slår igennem i afskriften. Skaderne takseredes i alt til 718.2 rigsdaler, og vi får også vurderingerne og den deraf følgende fordeling:

»— og hvorefter til gottgörelse beregnet

af Skibets Werdie	3200	Rd.	den Summa	Rd.	147.1.9
af Ladningens Capital	10425				479.4.9
og af fragten	1977.3				91.-
<hr/>					
Tilsammen forige Capital	15602.3	Rd.	og Hav.Gros	Rd.	718.-.2

Det er svært at vide, hvad der var sket. En grundstødning kan naturligvis ikke afvises, men den ville nok have givet større lokale skader. Det ser snarere ud, som om skibet i dårligt vejr har arbejdet så voldsomt, at det har givet sig for meget, hvorved stød og nådder »ower alt hat begiwet sig«.

Efter reparation i Arendal blev rejsen fortsat, men guderne var åbenbart ikke med Die Einigkeit. Omkring årsskiftet 1798-99 finder vi skibet »in Pansance mit grose Havery eingekommen«. Og havariet var virkelig »gros«, også i ordets tyske betydning, for kaptajn Asmussen måtte her udstede et bodmeribrev på 1199.13 L.St. + 20%, i alt 1439.12.5 L.St., eller næsten syv gange så meget som det bodmeribrev, han havde måttet underskrive i Arendal for at komme videre. Her mangler dispachen desværre, så der er ingen beskrivelse af skaden, der under alle omstændigheder må have været stor.

Igen må man ærgre sig over, at vi mangler Die Einigkeits journal, da det naturligvis af den ville være fremgået, hvad der var sket, og hvor langt skibet faktisk var kommet, før det måtte søge ind til Penzance på Cornwalls yderste spids.

Det ligger nær for at antage, at det var den tunge jernlast, der var skyld i alle

kalamiteterne, ganske som vi tidligere har set, hvordan Der Junge Hinrich kom i vanskeligheder med en marmorlast. Der Junge Hinrich og Die Einigkeit havde det til fælles, at de manglede mellemdæk, dvs. at lastrummet var ét stort rum, som nødvendigvis måtte fyldes fra bunden.

Med en homogen ladning, der stort set fyldte hele rummet, som f.eks. hør, hamp eller korn, havde stabiliteten sikkert været passende, for det har været den »normalkondition«, som skibsbygmesteren havde tilstræbt at formgive skroget til.

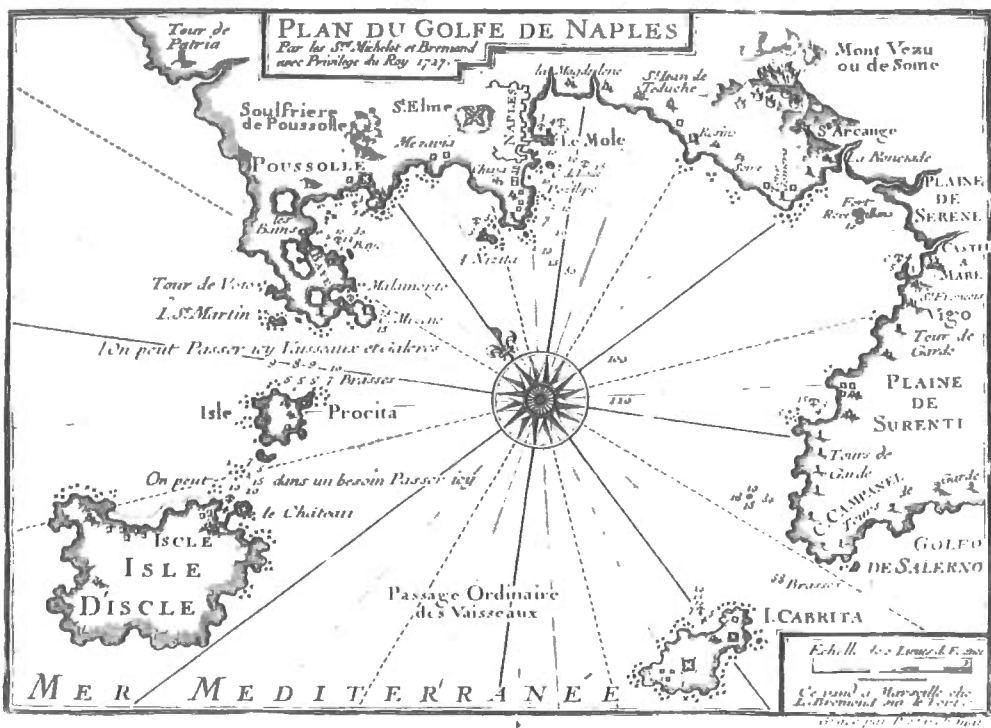
Men en jernladning fylder meget lidt i rummet, og ladningens tyngdepunkt kommer herved til at ligge meget lavt, hvis man ikke netop har et mellemdæk, hvor man kan stuve noget af det ind. Det meget lave tyngdepunkt gør, at skibet bliver »stift«, dvs. at det rejser sig meget hurtigt og voldsomt efter en overkrængning, og ikke alene er disse voldsomme bevægelser ubehagelige for alle om bord, men de udsætter også skibet for meget store kraftpåvirkninger, der før eller senere fører til havarier.

Vi kan ikke se, hvornår Die Einigkeit kom fra Penzance igen, kun at skibet først er kommet til Napoli engang i løbet af efteråret 1799, da mæglerens regning der er dateret den 26. september 1799.

På vej ind i Middelhavet anløb Die Einigkeit Malaga, hvor skipperen sendte og måske også modtog post, og hvor man supplerede provianten med kød, fisk, grønt og et anker vin. Endelig nåede Die Einigkeit så Napoli efter en rejse, der havde varet et år. Humøret kan ikke have været højt hjemme i Flensborg.

Efter udlosningen af jernbarrerne i Napoli gik Die Einigkeit til Messina for at laste olie i fade til London. I december anløb skibet atter Malaga, denne gang for vestgående. Her blev igen provianteret med vin, frisk fisk og grønt, og der blev købt 300 pund hårdt brød. Efter indkøbet i St. Petersborg var der, så vidt det kan ses, kun købt beskøjter én gang, nemlig i Penzance, hvilket nogenlunde vil sige, at der åbenbart blev købt beskøjter ind til et halvt år ad gangen. De har næppe været spændende, når de var på det sidste.

Under anløbet af London tog kaptajn Asmussen igen lods i god tid, nemlig allerede ved Dover, men anduvningen af Themsens *er* vanskelig. Han har måske også følt, at han havde haft uheld nok gennem det sidste års tid.



Napoli.

(Efter Michelot: Recueil de plusieurs plans des ports et rades de la Mediterranée. 1700-tallet.)

Skibet kom i øvrigt ikke helt op til London, men kun til Gravesend, hvor det først kom i karantæne og vist siden lossede, hvilket dog ikke forhindrede kaptajnen i selv at rejse til London, hvad han da også gjorde hele to gange. I London skaffede skibets mægler, Andreas Gram, atter skibet en rejse på Saõ Miguel, hvad der sikkert har tiltalt kaptajn Asmussen langt mere end en ny rejse fra Østersøen til Middelhavet.

Vel ankommet på Ponta Delgadas red ser tingene ud til at være gået som smurt. Kaptajn Asmussen måtte i land en del gange – om det var strengt nødvendigt eller bare en behagelig afveksling fra det ensformige liv om bord, kan vi ikke vide. Der blev lastet med hjælp af folk fra land, og der blev skaffet proviant og vand. Det sidste dog ikke uden besvær, de tomme vandfader måtte nemlig sendes ind og bringes fulde tilbage med skibets båd.

Die Einigkeit in Dieppe

Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	107. 44
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	224. 17
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	131. -
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	228. 10
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	48. -
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	79. 8
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	133. 6
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	429. 11. 3
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	99. 1. 9
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	59. -
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	2000. -
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	200. -
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	220. -
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	220. -
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	4820. -
Die Einigkeit Ad. des Wokant, Dieppe, 1800	1600. -

3240. a 268 p 1/2
 6952. 29.
 23117. 19.

Der junge Hinrich

die Einigkeit Westf. sind bei v. Lampe lagert 1/4
 und v. Lampe ten auf 90 224 1/2 / 100 112 1/2
 Hamburg d. 24. Aug. 1800. Remittent, Gram, London, 1600
 5. a 2. Einigkeit, 672 1/2, Remittent, 112 1/2, Einigkeit, 224 1/2
 6. 5. Einigkeit, 224 1/2, Remittent, 112 1/2, Einigkeit, 224 1/2

die Einigkeit Westf. sind bei v. Lampe lagert 1/4
 und v. Lampe ten auf 90 224 1/2 / 100 112 1/2

Hamburg d. 24. Nov. 1800

Remittent, Gram, London, 1600	2000. -
Einigkeit, 672 1/2	133. 6
Einigkeit, 112 1/2	48. -
Einigkeit, 224 1/2	79. 8
Einigkeit, 112 1/2	133. 6
Einigkeit, 224 1/2	429. 11. 3
Einigkeit, 112 1/2	99. 1. 9
Einigkeit, 224 1/2	59. -
Einigkeit, 112 1/2	2000. -
Einigkeit, 224 1/2	200. -
Einigkeit, 112 1/2	220. -
Einigkeit, 224 1/2	220. -
Einigkeit, 112 1/2	4820. -
Einigkeit, 224 1/2	1600. -

Typisk regnskabsside. Die Einigkeit i Dieppe i 1800. Siden rummer dels dagligudgifter, dels regnskab over en rimesse anvist af Andreas Gram i London og krediteret parthavernes konti hos Johan A. C. Lampe i Hamburg. (Protokol Der junge Hinrich/Die Einigkeit, pag. 123.)

Men der registreredes ingen uheld og ingen reparationer, så vi har vist lov til at tro, at Die Einigkeit denne gang gjorde en hurtig rejse.

Die Einigkeit var tilbage i London i maj-juni 1800, hvor styrmanden og endnu en mand afmønstrede. Kaptajn Asmussen måtte følgelig forhyre nye folk og på konsulatet for at få ændret mandskabslisten. Efter udlosningen fik Die Einigkeit fragt fra London, forunderligt nok til Dieppe i Frankrig, som England jo var i krig med, men det kunne det neutrale danske flag også bruges til. Og rejsen synes at være foretaget helt legalt og med alle implicerede myndigheders velsignelse, for i Dieppe fik skibet sidenhen returlast til London! Rejsen må i hvert fald have forudsat licens fra enten engelsk eller fransk side – som heller ikke var så svær at få, da begge parter havde behov for vareudveksling. Det eneste udsagn om, at det ikke var en ordinær rejse er, at skibet tegnede assurance for fragten, som kaptajn Asmussen åbenbart ikke har følt sig helt sikker på ville falde punktligt i Dieppe.

Vi bliver desværre ikke oplyst om, hvad ladningen til Dieppe bestod af. Der var i hvert fald ingen problemer med fragten, der var aftalt til 4840 hollandske gylden. Efter dækning af skibets omkostninger blev 1600 gylden remitteret direkte til Flensborg og 2000 livres endda remitteret via Andreas Gram i London! Hvorfor dette beløb skulle over London står ikke klart, blot at Gram ekspederede ekvivalensen i engelske pund videre til rederne i Flensborg, der kunne indløse dem i Hamborg sidst i november – næsten fem måneder efter, at de havde fået pengene direkte fra Dieppe. Men altså – krig eller ikke krig – ladninger kunne ekspederes direkte mellem de krigsførende lande, og internationale banktransaktioner fungerede også trods blokade og andre besværligheder. Vi skal se mere af den slags siden.

Efter udlosning og om bordtagning af proviant i London afgik Die Einigkeit til Gravesend, hvor skibet fik ballast ind og udklarede til Malaga.

Die Einigkeit nåede vel Malaga omkring den 1. september 1800, da skibet må være gået derfra igen i begyndelsen af oktober. Mæglerfirmaet Müller, Feldman & Co.s regning blev nemlig honoreret med en 3-måneders veksel, dateret den 4. oktober og trasseret på Lampe i Hamborg. Parthaverne hjemme i Flensborg blev afkrævet beløbet den 25. december 1800 (hvad der forhåbentlig ikke ødelagde julen for nogen af dem), så vekselen er sikkert blevet indfriet rettidigt, dvs. senest den 4. januar 1801.

I Malaga lastede Die Einigkeit til København, uvist hvad, men velsagtens

fadegods som vin eller olie, da der blev købt en del træ og tovværk til at sikre ladningen med. Udover proviant i de efterhånden kendte sædvanlige sorter – beskøjter, frisk kød, grønt samt sukker, te og kaffe, som man synes at have fået vældig smag for, blev der for 80 realer købt tre lanterner »zum unter Convoj« og brugt 30 realer »vor Signal bey der orlog brick«.

Die Einigkeit skulle altså gå hjemad i konvoj under en orlogsbrig, men hvilken? Det kan vi nok slutte os til med stor sikkerhed. Den 1. oktober 1800 afgik nemlig orlogsbriggen Nidelven, kaptajnløjtnant Hans baron Holsten, fra Malaga med en konvoj på 21 skibe. Og Die Einigkeit er kommet derfra ved samme tid, da mæglerens afsluttende regnskab til rederiet er dateret den 4. oktober.

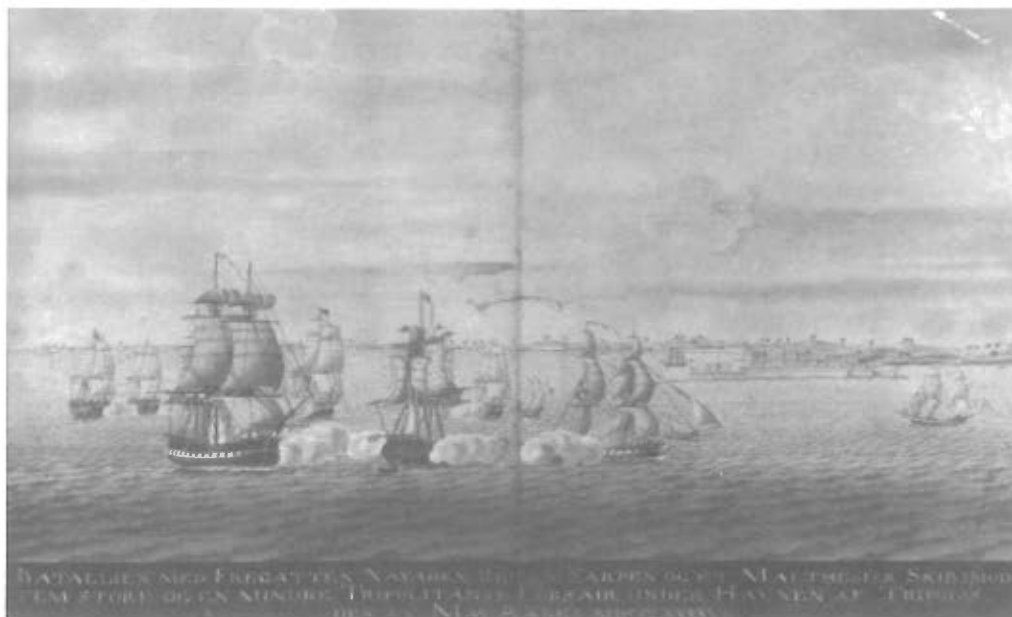
Holsten var imidlertid en utålmodig herre, der næppe kunne betegnes som den gode hyrde for sin flok. Af hans rapport til admiralitetet ved hjemkomsten fremgår, at han først den 6. oktober var kommet Kap Spartel forbi, og kort efter, »Da Søen og Strømmen tog til, saa ieg mig nødsaget til at forlade dem som skeete efter Signal«¹².

Kort og godt, Holstens konvoj af tungt lastede og svagt bemandede handelskibe havde svært ved at komme ud i Atlanterhavet, hvad han selv sagtens kunne med sin veltrimmede lille brig. Han lod konvojen sejle sin egen sø og nåede selv Arendal den 26. oktober¹³. Så de 110 realer til lanterner og signalbog kunne kaptajn Asmussen have sparet sig.

I november eller begyndelsen af december nåede Die Einigkeit til København, hvor alle folkene mønstrede af, skønt skibet fra København omsider skulle hjem til Flensborg. Men på dette tidspunkt var der ikke nogen tilbage af den oprindelige besætning, der var udmønstret i Flensborg tre et halvt år tidligere, så Flensborg var vel efterhånden også kun »hjem« for kaptajn Asmussen selv. Der blev derfor forhyret fire mand og to drenge i København, øjensynligt til fast akkorderet hyre, da de siden blev afregnet i Flensborg med smukke runde tal.

Der blev også provianteret en smule, men kun lige til hjemrejsen, og da der åbenbart var mere saltet kød om bord end fornødent, lykkedes det skipperen at afhænde to tønner til en kollega for 16 daler.

Engang i december 1800 kunne Die Einigkeit atter fortøje i Flensborg, denne gang ved »der neuen Brücke«¹⁴. Folkene blev dog ikke umiddelbart



Orlogsbriggen Nidelven var søsterskib til briggen Serpen, der her ses (til højre for midten) under træfningen ud for Tripolis den 15. maj 1797.

Vort forhold til »barbareskerne« var gennem det meste af 1700-tallet en pudsigt blanding af bestikkelse og kanonbådsdiplomati med det formål at sikre danske skibes frie og uhindrede handel på Middelhavet.

(Gouache i Søofficersforeningen.)

afmønstret, og der har da sikkert også været nok at gøre med at få ballasten ud, slå sejl fra og i det hele taget rigge skibet af. Men det *var* december og dermed jul, og her i det attende århundredes sidste år smitter det for første gang af på regnskaberne, idet vi finder posten »Die Leute zu Weinachten abend...2 rd. 1 m. 8. sk«. Det har de kunnet få et rigtig godt traktement for.

For den korresponderende reder, Andreas Andersen, og kaptajn Asmussen forestod nu det sædvanlige arbejde med at gøre sidstnævntes konto op. Der var dels hyre fra den 27. juni 1797 til den 28. december 1800, der, med fradrag af »Rancitions Gelder«¹⁵, løb op i 2.242 mark, dels uafregnede mellemværender fra en lang række havneregnskaber og endelig kaplak, dvs. bonus til skipperen fra befragteren, på en række af fragterne. Sammenlagt var det her kaptajnen, der havde penge til gode. Alt i alt blev kaptajn Asmussen afregnet med 2689.15.6 mark, hvad der var en ganske net sum penge på den tid.

Og det kan ikke engang have været kaptajnens hele udbytte. Han havde, som det enkelte steder direkte er fremgået af regnskaberne, ret til en vis føring, dvs. fragt for egen regning, hvad han selvfølgelig har udnyttet bedst muligt¹⁶. De fornødne midler til at investere har han i hvert fald haft, da han til egen brug under rejsen havde hævet, hvad der svarede til godt to tusinde mark. Vi gør ham næppe heller uret, hvis vi også formoder, at han, som det alle dage har været stiltiende accepteret kutyme, var vant til en passende erkendtlighed fra både afskiber og modtager, der naturligvis skulle sikre *hans* interesse i ladningens gode behandling om bord. Endelig kan vi vist også gå ud fra, at han har fået sine personlige fornødenheder dækket til absolut favørpris hos skibets leverandører rundt omkring, da det jo suverænt var ham, der afgjorde, hvem der fik reparationsarbejderne og leverancerne af stores og proviant.

Lad os her tage afsked med kaptajn Asmussen i sikker forvisning om, at han nu havde råd til en god part i et nyt skib, eller, hvis han havde mod på det, råd til at købe et mindre skib og begynde for sig selv¹⁷.

Herefter manglede kun hovedrederens afregning med de øvrige redere, et regnskab, der imidlertid blev slået sammen med omkostningerne ved en hovedreparation og salg af skibet i maj 1801. Trækker vi disse sidste poster ud, bliver resultatet af de forløbne tre et halvt års sejlads et nettooverskud på godt 20.000 mark kurant.

Reparation og salg af Die Einigkeit

I februar og marts 1801 undergik Die Einigkeit et større eftersyn og istandsættelsesarbejde, hvad der sikkert også var fornødent efter halvfjerde års næsten uafbrudt fart.

Der havde naturligvis løbende været udført vedligeholdelsesarbejder, og gentagne havarier havde også nødvendiggjort istandsættelser og udbedringer, men disse arbejder var ofte udført med last i skibet og næsten altid under det tidspres, der lå i, at skibet var befragtet og skulle videre uden unødige ophold. Meget af arbejdet var også blevet udført under andre himmelstrøg med deraf følgende brug af fremmede materialer og håndværkere, der arbejdede efter anden tradition end den velkendte flensborgske.

Die Einigkeit blev halet hen under havnens kran, hvor en eller begge undermaster blev taget ud og fornyet, skibet kølhalet, kalfatret og malet, dele af riggen udbedret og ny stråkl påsat foruden alle de øvrige større og mindre arbejder, der krævede tømmer, grovsmed, klejnsmed, kobbersmed, mastemager, blokkedrejer, sejlmager foruden gemene sjoveré til at hale og tage i, hvor det gjordes nødvendigt.

Denne omgang skulle skibet sikkert have haft under alle omstændigheder, men på et eller andet tidspunkt, vi ved ikke hvornår, besluttede rederne at afhænde skibet. Det kan meget vel være sket under indtryk af forårets voldsomme begivenheder, der ikke umiddelbart bådede godt for den fremtidige commerce. Krigstruslen hang tungt over monarkiet allerede ved nytårstid, og begivenhederne eskalerede hurtigt i de tidlige forårsmåneder; først engelsk embargo på skibe under dansk flag og derefter den blodige Skærtorsdag på Københavns Red, der vel ikke kunne direkte høres i Flensborg, men bestemt blev mærket som et varsel om, at de gode tider måske var forbi. At stormen drev over igen takket være nogle dages henholdende diplomati og den russiske zars højst belejlige død, der reddede Danmark-Norge ud af Det væbnede Neutralitetsforbund og sikrede endnu seks års florissant handel, kunne rederne i Flensborg ikke forudse¹.

Hvorom alting nu er, så er det i hvert fald et faktum, at Die Einigkeit den 6. maj 1801 blev solgt til en kaptajn Møller i Sønderborg (der åbenbart ikke har manglet tillid til fremtiden) for 14.000 mark kurant. En ganske pæn pris i betragtning af, at skibet var blevet anskaffet otte år tidligere for et par og tyve tusinde mark og havde været i så at sige uafbrudt fart siden. Med salget af Die Einigkeit blev rederiet reelt opløst, da salgsprovenuet ikke denne gang blev investeret i et andet skib, men det tog alligevel flere år at få rederiet endeligt afviklet, da der på salgstidspunktet stadig var uafklarede udeståender i forbindelse med de tidligere groshavarier.

Bygningen af fregatten Die Harmonie

Engang i 1793 besluttede, som vi har set, en kreds af Flensborg-købmænd sig til at gå sammen for at anskaffe og drive et skib på parter efter sædvanlig praksis. Kredsen var vel oprindeligt grupperet omkring storkøbmanden Knud Andersen, men han døde i april 1794, hvorefter hans søn Andreas Andersen overtog forretningerne.

Vi kender allerede Knud og Andreas Andersen, der var hovedparthavere og korresponderende redere i rederiet Der Junge Hinrich/Die Einigkeit og i øvrigt partcipanter i en række andre skibe.

Tidspunktet var meget velvalgt, med en nyudbrudt europæisk krig, som ingen kunne se enden på, og i bevidstheden om tidligere gode erfaringer med neutrale danske skibes muligheder under konflikter, der lammede de sædvanlige konkurrenter. Men at krigen skulle blive en storkrig, der med en enkelt kort afbrydelse varede helt til 1814, og at Danmark-Norge, når bortses fra konflikten i foråret 1801, kunne holde sig udenfor helt frem til 1807, kunne man naturligvis ikke ane i 1793.

Som vi har set, købte rederiet Der Junge Hinrich/Die Einigkeit i 1769 det allerede da godt brugte skib Der Junge Hinrich, og da det befandtes udslidt, bestilte man et nyt skib fra Nicolay Lorcks værft, der blev leveret færdigt i det store og hele til akkorderet pris i foråret 1793.

Vort nye rederi gik mere radikalt til værks, idet man ikke nøjedes med at lade skibet bygge, men valgte at bygge det selv. Projektet var i øvrigt i en noget større målestok end Die Einigkeit, idet man besluttede sig for et fregatskib på omkring 100 kommercelæster, dvs. et skib, der ville komme til at høre til de største i byen, og et skib, der forventeligt ville kunne beskæftige i alle de farter, der kunne komme på tale.

I praksis skete det sådan, at rederiet ansatte en skibsbygmester, for en sådan måtte man jo nødvendigvis have, og valget faldt på Jes A. Dingholtz. Han var altså ikke, som det ellers var sædvane, hovedentreprenør, men blot

ansat som leder af tømrerarbejdet for et fast aftalt honorar. Rederiet indkøbte selv de nødvendige materialer og ansatte og lønnede selv håndværkerne. Også byens rebslagere og sejlmagere, der ellers var vant til at levere færdigt grej i regning, måtte finde sig i blot at være forarbejdere af den hamp og sejldug, som rederiet selv havde fremskaffet – hvis de ville have arbejdet.

Denne arbejdsform, der kunne gennemføres for skrog, tovværk og sejl, altså de virkelig store poster, har åbenbart ikke været praktisk eller gennemførlig for de øvrige håndværkeres vedkommende. Disse leverede som sædvanligt deres præstationer i regning, blot altså ikke til værftet, men til rederiet.

Om partrederiet, hvad der vel har været hensigten, virkelig fik skibet billigere ved denne for rederiet mere besværlige fremgangsmåde, end det ville have fået ved blot at kontrahere nybygningen ved et af byens værfter, kan vi naturligvis ikke afgøre med bestemthed, men det forekommer sandsynligt. Sammenligner vi byggeprisen på Die Harmonie med prisen på det året før leverede Die Einigkeit får vi hhv. 302 mark og 407 mark pr. læst, hvilket jo klart taler for, at rederiet faktisk fik sit skib billigere. Og det er under alle omstændigheder utvivlsomt, at rederiet har haft bedre indseende med kvalitet og pris på leverancer og udført arbejde.

En forudsætning for den valgte fremgangsmåde har naturligvis været, at rederiet disponerede over en kyndig og pålidelig mand, der kunne føre kvalificeret tilsyn med arbejdet, træffe de nødvendige aftaler samt betale lønninger og leverancer. En sådan mand havde rederiet i skibets kommende fører, kaptajn Abraham Jepsen. Han var ved denne tid en gammel erfaren rotte der havde sejlet til søs i et halvt århundrede, og han måtte da også allerede seks år senere gå i land for godt på grund af alder og svigtende helbred¹.

Ham må parthaverne virkelig have haft tillid til, for det var ikke småpenge, der gik gennem hans hænder i byggeperioden, omkring seks tusinde mark. Men han havde også en hånd med i det hele. Det var ham, der hele fire gange måtte rejse til Angel for at få rederiets dér indkøbte træ ekspederet, han sørgede for transporten til Flensborg, han lønnede tømmersejlerne, han skaffede vagtmænd og sjovere, og han klarede de nødvendige aftaler om forhalinger, brug af havnens kran og meget mere. En række af de mindre håndværkere og leverandører blev også afregnet gennem ham. Han

har været om sig, men som skibets kommende fører havde han naturligvis også, selv om han ikke personligt havde penge i partrederiet, en absolut interesse i, at skibet i alle måder blev godt bygget og udrustet.

Selve byggeregnskabet, der er anført på de fem første sider i regnskabsprotokollen, bringes som bilag 3.

Det er, som det ses, en ordentlig mundfuld, men man må jo tage i betragtning, at regnskabet omfatter en 30-40 menneskers arbejde gennem et halvt års tid, og at det gør rede for anvendelsen af et beløb, der i vore dages penge vel svarer til en halv snes millioner kroner.

Det er værd at lægge mærke til, at samtlige parthavere havde leverancer til nybygningen, i alt for 7.751.9 mark, incl. proviantleverancer. Alle var med, men bestemt ikke med lige store ordrer. Hovedrederen Andreas Andersen, der placerede og fordelte ordrene, fik løvens part med leverancer for ikke mindre end 3.999.7 mark, hvad der godt og vel dækkede en af de to ottendedele, han havde tegnet sig for. Den anden storleverandør var H.C. Feldstedt med leverancer for 1.890.1 mark, eller næsten halvdelen af hans ottende part. De øvrige havde leverancer for under tusind mark hver, spændende fra Volquard Volquardsen med 883.5 mark til Nicolai Braack, der blot leverede tre ankre brændevin for 27 mark.

Man lægger også mærke til, at leverancerne af især sejldug og hamp faldt på en række leverandører; således leverede ikke færre end seks personer, her iblandt rebslagermesteren selv, den nødvendige hamp, og ganske tilsvarende med sejldugen, som også blev leveret af seks forskellige købmænd og siden forarbejdet af to forskellige sejlmagermestre. Denne store spredning af ordrene kan være udtryk for, at det faktisk var svært at skaffe materialerne, måske fordi der på dette tidspunkt blev bygget som aldrig før.

Det er uden videre klart, at tovværk og sejl var endog meget dyre poster. Vi kan ikke gøre prisen endeligt op, for Andreas Andersens store regning er ikke nøjere specificeret, men selv uden hans leverance kommer disse to poster op på omkring 6.500 mark. Vover vi et forsigtigt skøn over Andreas Andersens forskellige poster, når vi op på en samlet pris på tovværk og sejl på 7.500-8.000 mark eller omkring en fjerdedel af skibets totale pris.

Skibsklokken kunne åbenbart ikke leveres i byen, for den blev bestilt hos støber Jan i Rendsborg, mens galionsfiguren og vel et navnebrædt og lidt



Rebslagere i arbejde, her med at slå et kabeltov (det burde ganske vist have været slået den modsatte vej, men det har kobberstikkeren næppe været opmærksom på). Selve reberbanen fortsætter til venstre, flere hundrede meter lang.

(M. Lescallier: Vocabulaire des termes de marine anglois et françois. London 1783. Pl. 26.)

ornamentering rundt kahytvinduerne blev leveret af »der Bildhauer« – åbenbart ikke en kunstner, der var særlig estimeret, siden vi end ikke får hans navn. Men det var måske blot en gammel tømrrersvend, der havde fundet en »niche«.

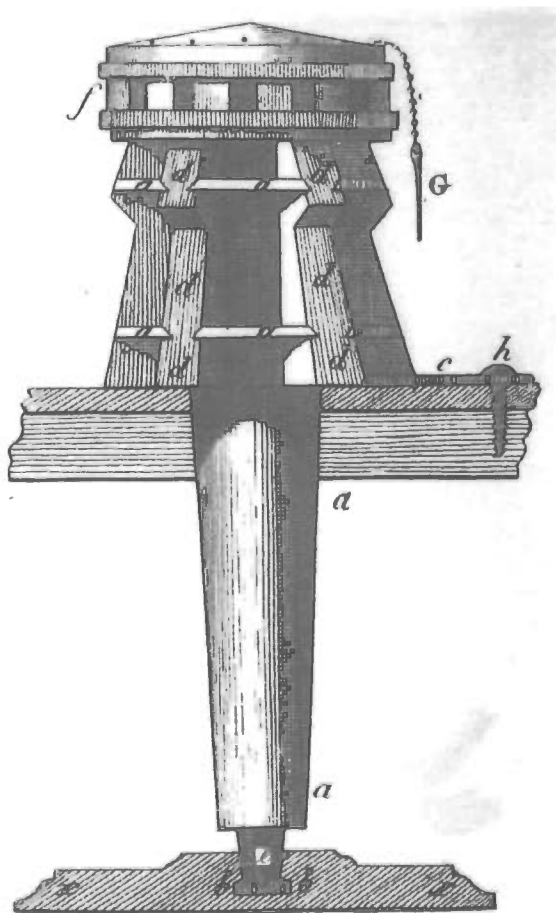
Skibsbygmester J.S. Halkjær var jo død i 1793, men enken (N.H. Lorcks datter Catharina) havde åbenbart endnu ikke fået mandens virksomhed afviklet, for hun optræder to gange i regnskabet som leverandør af trænagler, palblokke og »underlag« – måske regulær forretning, måske blot en hjælpende hånd til svigerinden.

Et af kaptajn Jepsens hyggeligere hverv var at sørge for løbegildet, og der blev da også ved denne lejlighed indkøbt slagtervarer for 19.6 mark. Der har næppe heller manglet vådt; Jepsen havde under arbejdet betalt ikke mindre end 40.4 mark for brændevin til tømrrerfolkene, og det beløb kunne man få ganske meget brændevin for i 1794! Posten »beim ablaufen Seife..1.–« viser også, at man, som man vist altid har gjort det, brugte grøn sæbe som smøremiddel, da skibet skulle ned ad beddingen.

Skibet ser i øvrigt ud til at være blevet færdigt til aftalt tid. Skibsbygmester Dingholtz fik ikke alene 500 mark for sit arbejde, men oven i hatten en dusør på 50 mark, ligesom der var »Douceurs an alle Handwerkers«. Så det ser ud til, at der var almindelig tilfredshed med det præsterede arbejde.

Ved arbejdets afslutning fik kaptajn Jepsen 300 mark »für seine Bemühung«, hvad der svarede til fem måneders hyre, og han havde vist også gjort gavn for dem.

Det færdige skib kom alt i alt til at koste 28.986.2 mark, og udrustningskostningerne til skibets første rejse samt udproviantering og hyreforskud til



En kapstan, et spil med lodret akse, som fandtes i større skibe. Spiltromlen drejes med spilspager (træbomme), der anbringes i firkantede huller for oven. I meget store skibe kunne kapstanens akse gå gennem to dæk, så dobbelt så mange kunne komme til at lægge kræfterne i.

(J. H. Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine, bd. 4. Hamburg 1798. Fig. 439.)

besætningen løb op i 2.205.8 mark. Summen af disse to poster, 31.191.10 mark, skulle nu fordeles på parthaverne. Som vi allerede har set, var Andreas Andersen en mand med sans for runde tal, og her klarede han elegant problemet ved at skænke 8.6 mark til de fattige, hvorefter de samlede omkostninger blev 31.200 mark eller ligeud 3.900 mark for en ottendedel. Keine Hexerei – –

Die Harmonies rejser

En beskeden begyndelse (Die Harmonies 1. rejse)

Da rederne en dag i maj 1794 så deres nye skib sejle fra Flensborg og forsvinde bag pynten ved Holnæs, har en og anden af dem måske tænkt på de fromme ord i indledningen af byggeregnskabet: »— welche der Himmel mit Glück und Seegen begleiten wolle«. Der var investeret mange penge i foretagendet, og gennem de næste år skulle det vise sig, om forventningerne til det store nye skib ville blive indfriet.

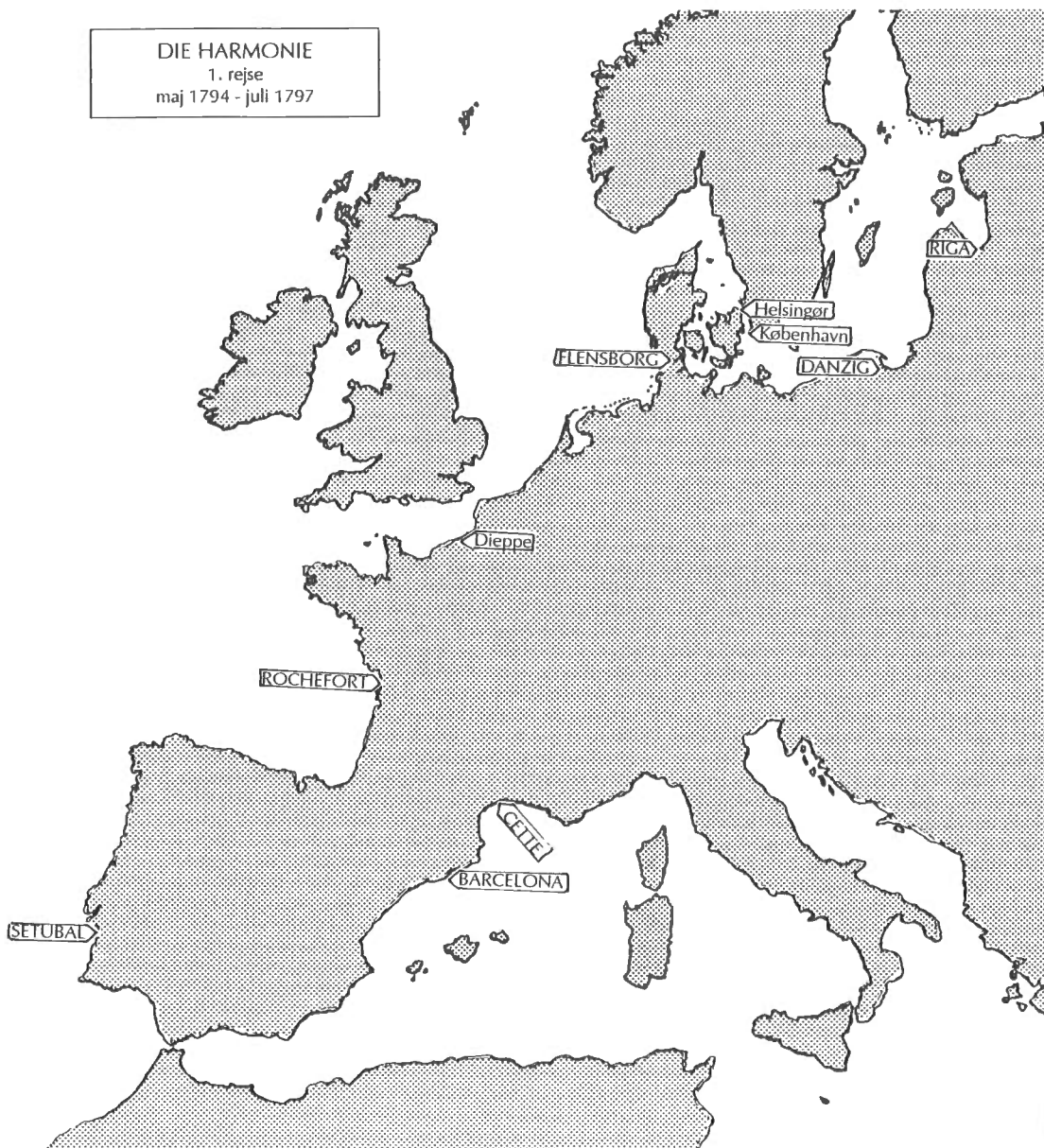
Die Harmonies første rejse synes imidlertid at have fået en mere end svag start. Det er dog noget vanskeligt at se, hvad skibet egentlig foretog sig gennem det første års tid, da regnskabsprotokollen gennem denne periode er endog usædvanligt rodet ført med mange udeladelser og med senere indklemte henvisninger til både tidligere og senere posteringer. Men vi har jo ikke andet materiale og må derfor prøve at få det bedste ud af det.

Die Harmonies første destination var Danzig, hvor skibet ifølge regnskabsbogen lastede træ til Santander. Om Santander faktisk *var* destinationen eller bare blev brugt som dække for Rochefort, ved vi ikke. Efter passagen af Helsingør den 12. august 1794 hører vi intet til skibet, før vi faktisk finder det i Rochefort. Her blev ladningen fra Danzig losset, og så lå skibet stille her, tilsyneladende uden afbrydelse fra oktober 1794 til februar eller marts 1796, uden at vi får nogen som helst forklaring herpå. Det fremgår ikke, at der havde været tale om opbringelse eller lignende, og om havari var der heller ikke tale. Hvad grunden nu har været, så må den have været tvungende, for det var jo næppe tanken, at Die Harmonie skulle begynde sin virksomhed med at ligge stille i halvandet år!¹

I maj eller juni døde ungmand Peter Petersen, og senere på året afmønstrede styrmanden og matros Hans Freihals. Uden umiddelbar udsigt til at kunne komme fra Rochefort har det sidste sikkert passet skipperen meget godt, for den reducerede besætning sparede jo da både på hyre og

DIE HARMONIE

1. rejse
maj 1794 - juli 1797



proviant. Her tog kaptajn Jepsen dog nok alligevel fejl, for da det siden blev nødvendigt at mønstre nye folk, viste det sig, at hyren var meget højere her end i Flensborg (hvad styrmanden og Freihals måske også havde fundet ud af), så i den sidste ende blev der ikke sparet noget på den konto.

I øvrigt var Rochefort, når det nu endelig skulle være, et billigt sted at »fryse inde«. Der var i kølvandet på revolution og krig en forrygende inflation, omsætningsmidlet var »Assignaten oder Papieren«, der ganske vist ikke havde stor købekraft, men som under skibets ophold fortsatte med at falde i værdi, og som ved den endelige opgørelse blev afregnet med 96 assignater pr. mark. Det betød, at skibets samlede omkostninger i Rochefort, incl. næsten halvandet års forbrug af proviant, kun kom til at koste godt 1700 mark.

I oktober 1795 tog Die Harmonie ballast ind, vel i forventning om endelig at komme afsted, men det lykkedes først et stykke ind i det nye år, hvor vi i marts-april finder Die Harmonie i »Dieppen«, men hvad skibet skulle i Dieppe, får vi heller ikke at vide.

Fra Dieppe gik Die Harmonie til St. Ubes, dvs. Setubal i Portugal, og hermed var den lange periode uden beskæftigelse omsider forbi. Rederne hjemme i Flensborg må efterhånden også have været bekymrede over det ganske forehavende – her havde de i forventning om lukrativ forretning investeret i et stort nyt skib, havde sendt det afsted, veludrustet og velbemandet, for to år efter at måtte konstatere, at det kun havde haft last på kølen én gang og nu i halvandet år havde været uden beskæftigelse og indtjening, mens hver eneste dag kostede penge.

Det forekommer, som om de nu havde besluttet, at der skulle en ekstraordinær indsats til for at rette op på sagerne – faktum er i hvert fald, at Die Harmonie i Setubal tog en fuld ladning salt ind for rederiets egen regning. Der blev lastet 420 »moyen« salt, som var indkøbt for 739.200 reis, for hvilket beløb, tillagt skibets øvrige udgifter i Setubal, kaptajn Jepsen underskrev en veksels på Joh. & A. Chr. Lampe i Hamborg,

Det er uvist, om destinationen var bestemt allerede ved afgang fra Setubal, men rimeligvis lød kaptajn Jepsens instruks på Helsingør eller København for ordre, hvilket gav rederiet rigelig tid til at finde en aftager af saltpartiet. Hvordan det nu forholdt sig, så finder vi i hvert fald Die Harmonie på Københavns red i juni-juli 1796. Her afmønstrede hele be-

sætningen, og skibet måtte tage nye folk (eller måske genantage nogle af de gamle), dog nu til en væsentligt større hyre end den, der gjaldt i Flensborg to år tidligere. Dengang var den samlede månedshyre, idet vi bortser fra kaptajnens hyre, 196.8 mark, nu to år senere var den samlede månedshyre 262.8 mark, en stigning, der vel mere skyldtes efterspørgsel end inflation.

Efter proviantering – og provianten havde nok været langt nede, for Die Harmonie havde på rejsen til København været nødt til at købe ærter og brød fra et andet skib i rum sø – fortsatte rejsen til Riga, hvor saltladningen var afsat.

I Riga blev saltet losset og kvantiteten kontrolleret af »Saltz Messers«. Partiet blev opgjort til 109 læster 7 1/2 tønne, der i alt indbragte 5796.11 albertusdalere, hvilket med de anvendte kurser gav et brutto provenue på 18.072 mark kurant.

Efter udlosningen lastede Die Harmonie hvede til Barcelona, hvortil skibet nåede i februar 1797, efter anløb af København og »Østnorge«, det sidste anløb vel forårsaget af vejret.

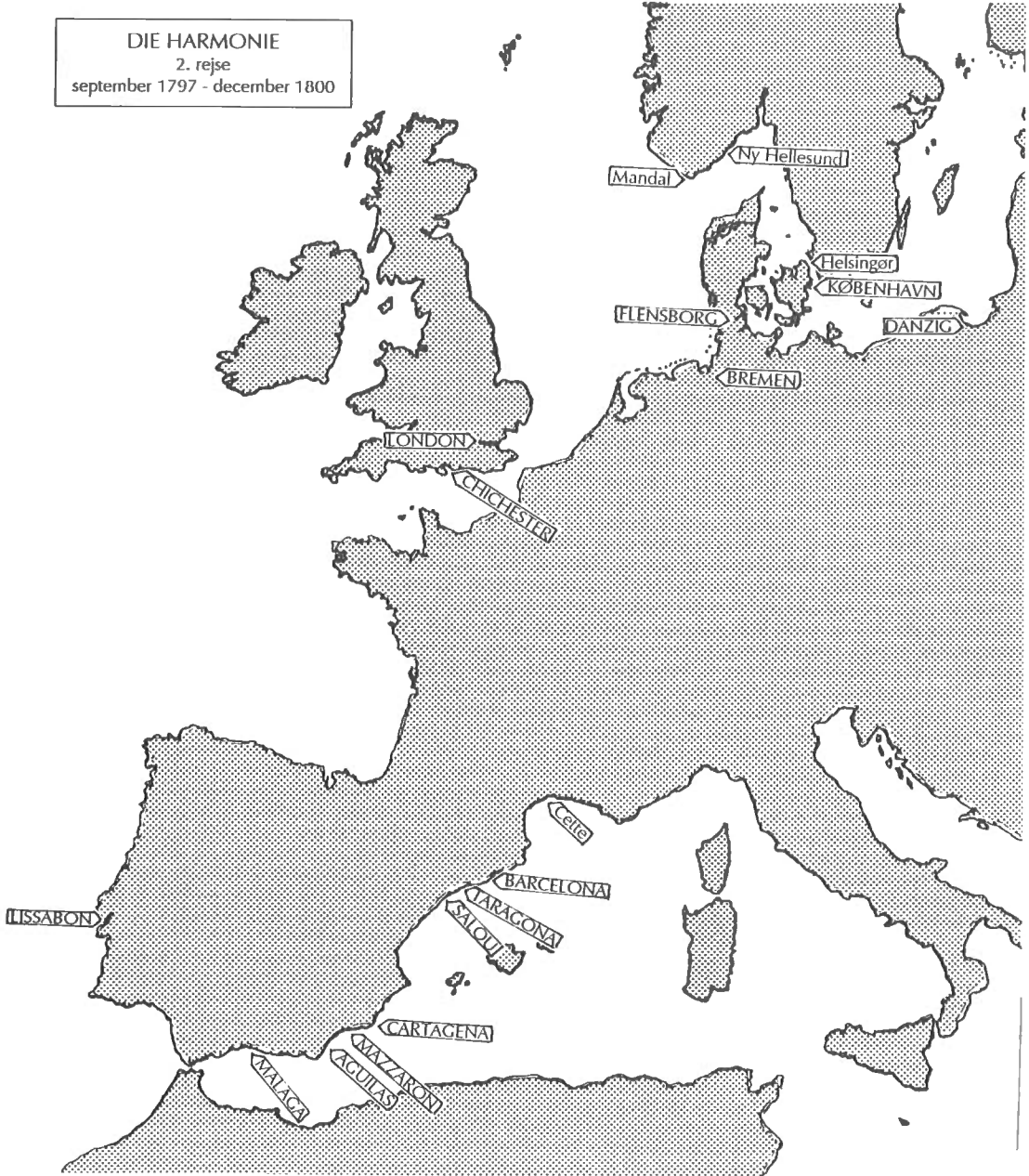
Hvedelasten på 116 7/8 læster, der blev losset i lægtene, gav i bruttofragt syv tusinde hollandske gylden kurant eller små tolv tusinde mark kurant, så nu tør man nok hævde, at tingene begyndte at gå rigtig godt. De rimesser, der efterhånden nåede frem til Flensborg, først fra Riga og siden fra Barcelona vendte i hvert fald denne rejses hidtidige underskud til overskud, efter bare to gange med last på kølen.

Efter udlosningen i Barcelona var Die Harmonie sluttet for en ladning hjem til Flensborg fra Cette, dvs. det nuværende Sete i Sydfrankrig, nu en mindre betydelig by, men dengang en meget vigtig og travl havn, der kunne gøre Marseille rangen stridig som Frankrigs vigtigste middelhavshavn. Distancen Barcelona-Cette er ikke lang, så hellere end at flakke rundt på en fremmed kyst tog kaptajn Jepsen lods allerede i Barcelona og nåede da tilsyneladende også velbeholden frem til Cette.

Vi ved ikke, hvad der blev lastet i Cette, men formentligt var hovedladningen vin og olie i fade, i alt 120 læster, der siden blev afregnet hjemme i Flensborg af mægler Alberti med en bruttofragt på 16.347 mark.

Die Harmonie nåede hjem til Flensborg sidst i juli 1797, og her blev hele

DIE HARMONIE
2. rejse
september 1797 - december 1800



Danzig-Lissabon og videre (Die Harmonies 2. rejse)

Havde det nu været gamle Hinrich, der var nået tilbage til Flensborg midt på sommeren, ville rederne sikkert have søgt at finde en kortere lokalrejse til skibet, så det var fornuftigt beskæftiget, til det var passende tid til at afrigge og vinteroplægge det.

Men sådan så Andreas Andersen og konsorter ikke på det, da det var Die Harmonie, der kom hjem i sommeren 1797 efter at have været borte i mere end tre år. Skibet var stadig nyt og godt, og fragtmarkedet havde vel aldrig været bedre; det var bare om at få Die Harmonie igang igen hurtigst muligt.

Der var naturligvis en del at ordne, først og fremmest skulle skibet kølhales, skrubes og males, ligesom der var en række mindre arbejder; vi finder derfor i regnskabet en række af de håndværkere, der i sin tid var med til at bygge og færdiggøre skibet. Ligeledes finder vi – naturligvis – de fleste af vore parthavere som leverandører – og hovedrederen Andreas Andersen med langt den største post.

Det ser ud til, at sagerne var blevet ordnet gesvindt, for allerede omkring den 1. september var Die Harmonie i orden, udprovianteret, udrustet og med ny besætning påmønstret, hvorefter skibet afgik til Danzig for at laste rug til Lissabon.

Opholdet i Danzig varede en månedstid, og hurtigere var det åbenbart ikke muligt at få de ca. 300 tons rug frem og om bord. Der blev som sædvanligt taget fremmed arbejdskraft til at hjælpe med at få ballasten ud og læsset af, hvor havnemyndighederne nu ville have den, men der blev ikke taget folk fra land til at hjælpe med at laste.

De femten-tyve tons, der vel i gennemsnit blev taget om bord pr. arbejdsdag, kunne besætningen nok selv klare, men det har helt sikkert været et slid. 4-500 sække korn skulle dagligt slæbes fra et pakhuis, en pram eller en vogn på kajen og om bord, kornet derefter styrtes ned i lasten gennem skibets ret små luger, og nede i rummet, hvor der næsten intet lys var, og hvor det har støvet infamt, skulle kornet lempes godt ud i siderne med skovle. Endelig skulle der på et eller andet tidspunkt bygges et langskibs kornskot og måske nogle fødekasser, så kornet ikke flyttede sig under skibets bevægelser i søen.

Efter endt lastning blev provianten suppleret, bl.a. med kartofler, kål og grønt, hvorpå Die Harmonie afgik. Vind og strøm må have drillet op gennem Drogden, da kaptajn Jepsen her ofrede otte daler på en båd til at bugsere Die Harmonie igennem. Man undrer sig over, at han ikke brugte sine egne folk, men de var måske også ude at ro. Men op gennem Sundet kom skibet da, for den 24. oktober 1797 var kaptajn Jepsen i land i Helsingør for at klarere og ordne sundhedspas m.m.

Die Harmonie var i Lissabon i december 1797 og januar 1798. Kornladningen blev også losset uden hjælp af folk fra land, og efter endt losning blev der taget ballast ind, hvorefter kaptajn Jepsen afgik uden at have nogen fragtaftale. »Von Lissabon ist der Schiffer nestl: Mallaga und den Cette um Fracht Angelaufen –« hedder det i protokollen, hvorefter følger skibets udgifter de pågældende steder. Udgifter, men ingen fragtaftale, hvorfor kaptajn Jepsen satte kursen mod det nærliggende Barcelona, og der lykkedes det omsider at få sluttet skibet til London.

Det fremgår ikke, hvad ladningen var, men velsagtens vin og måske olie i fade. Når denne fragt var at få, kan det hænge sammen med, at ladningen ser ud til at have været vanskelig at få om bord, da der, foruden i Cartagena, skulle lastes over åben red fra de nærliggende småbyer Mazzaron og Aguilas. Det må have været ret besværligt at ligge på åben red og bakse med tunge fade. Hvordan det nu var eller ikke var, tog det i hvert fald sin tid, for det ser ud til, at Die Harmonie kom til Barcelona i maj, men skibet var først udlosset i London i begyndelsen af september.

På vejen til London må der have været lavvande i viktualierne, for igen måtte kaptajn Jepsen ty til et andet skib: »4 schp. Erbsen von ein Norman in See gekauft«. Det skulle nu ikke blive nødvendigt igen med det første, da der i London blev provianteret til den store guldmedaille. Der blev købt 600 pd. beskøjter, 700 pd. kød, 18 skæpper kartofler, 110 pd. smør, øl for 2.14 L.St., 100 pd. fisk, grøntsager for 2. L.St., te, sukker, kaffe og »andere Kleinigkeiten«, så det synes, som om Die Harmonie allerede var sluttet for en længere rejse, og at kaptajn Jepsen havde fået brev herom. Ligeledes, at rederiet eller kaptajnen må have ment, at det var billigere at udproviantere i London end i København eller en anden østersøhavn.

Fra London gik Die Harmonie i ballast til København og anløb på vejen Ny Hellesund i Norge, hvor der blev indkøbt noget træ, sikkert beregnet som garnering for den nye ladning, der bestod af hvede fra Danzig til Lissabon.

Både i Helsingør og i København blev der købt fersk proviant, kød, fisk, grønt og hvidkål, sikkert ikke så meget fordi det var sundere end de saltede og tørrede varer, man havde om bord, men vel ganske enkelt fordi friske varer fra torvet var billigere end konserverede.

Den 18. oktober 1798 afmønstrede tømmermanden og yderligere to mand, og samme dag blev der mønstret nye folk i stedet. Og meget pudsigt – både her og ved andre lejligheder regnede kaptajn Jepsen bedre end de afmønstrede folk, der alle blev snydt for en dags hyre. Ikke meget, naturligvis, men det summede sig alligevel for en nøjeregnende mand.

I andre forhold var kaptajn Jepsen (og vore øvrige kaptajner med for den sags skyld) ellers ikke så nøjeregnende, nemlig når det gjaldt hans egen hævdvundne ret til indtage sine måltider i land og eventuelt tage logis i land under skibets ophold i havn. Der er næppe et havneanløb, hvor posten »Schiffers Verzehrung« ikke er bogført med et ganske betragteligt beløb, oftest endda suppleret med »– und Kleinigkeiten«, så der har også været til en god pibe tobak, en grog eller to med kolleger og hvad den ældre kaptajn nu ellers kan have fundet på af udskejelser. Men lad os ikke misunde ham de små glæder, for hans tilværelse om bord har nok været ret ensom. Måned ud og måned ind med ensformig kost, og hvor selv den elskede te og kaffe må have haft en fæl afsmag af skibets halvrådne ferskvand, som det dyre »Zucker« ikke har kunnet skjule. Eneste selskab var styrmanden, og måske var han en type, som den gamle ikke skøttede om – under alle omstændigheder var der en distance mellem de to mænd, som normalt ikke kunne overskrides (at styrmand Jürgensen her var hans svigersøn hjalp vel på det, men har næppe gjort de to til bonkammerater – også i 1700-tallets borgerlige familiemønster var der en nu ukendt distance mellem generationerne).

Her kan det naturligvis indvendes, at folkene materielt havde det langt værre end den gamle, hvad der selvfølgelig heller ikke skal bestrides. Men de var yngre og mange sammen, og de havde sikkert, som søfolk i lukafet altid har haft det, sans for lidt spas og nogle iblandt sig med talent for lidt underholdning.

Men vi skal videre. Kort efter afgang fra København købte kaptajnen »unter Castrup« kartofler, hvidkål, brænde og brændevin – de driftige amagerbønder havde åbenbart fundet ud af, at der var nemmere penge at tjene på Sundet end ved at køre varerne til torvet i København.

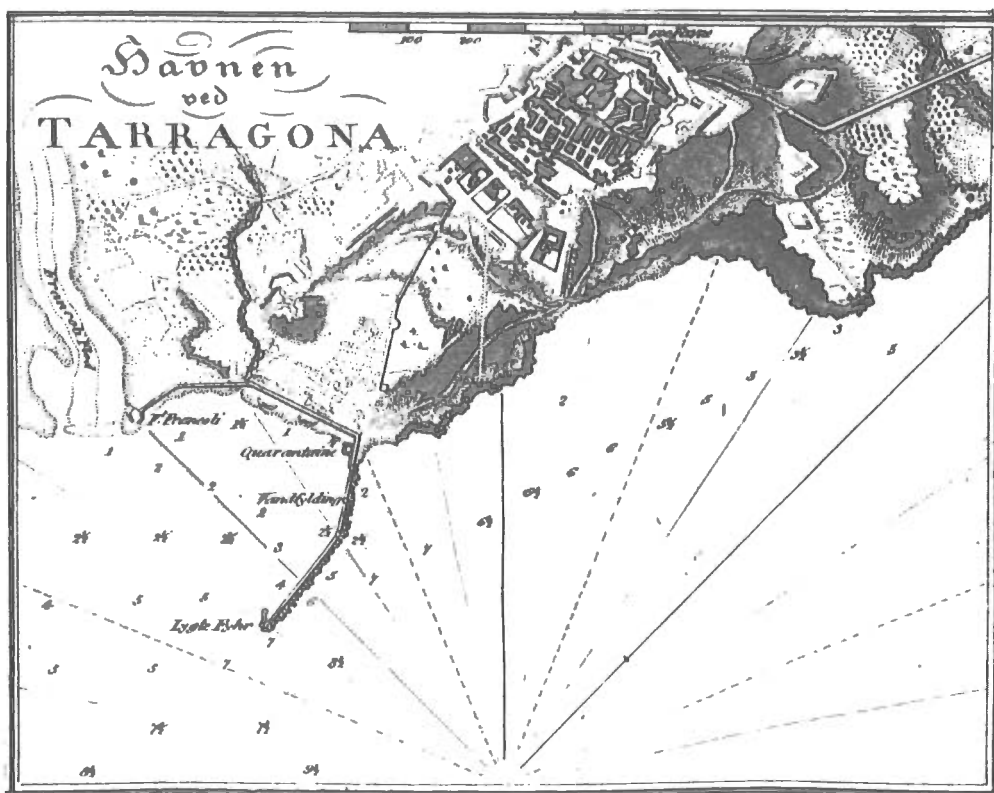
I december 1798 var skibet færdiglastet i Danzig med 118 læster hvede om bord og afgik med kurs mod Sundet. Det var meget sent på året, og da Die Harmonie nåede København, besluttede kaptajn Jepsen da også at blive liggende og se tingene lidt an. Eller som rederen skrev i regnskabsbogen: »Auf die Reise von Danzig nach Lissabon oder Barcelona musste der Sr in Copenhagen Winterlager halten —«. Og det lød jo ikke så godt, for lukkede farvandene, ville Die Harmonie næppe være kommet videre før i april. Den 14. januar 1799 afmønstrede de fleste af de gamle folk, men da skipperen mønstrede nye folk samme dag, må han trods alt have regnet med et relativt kort ophold i København. Det må da også være lykkedes at komme fra København sidst i januar eller i begyndelsen af februar, da udgiftskontoen i Lissabon er ført under marts 1799. Hvis kaptajn Jepsen her havde taget en »Boht zu boxieren«, som han ellers af og til gjorde det, havde han måske undgået at lave et havari på skibets bovspryd og takkelage, der siden blev opgjort som havari grosse, hvortil ladningsejerne måtte bidrage med 357 L.St.

Det ser i øvrigt ikke ud til at have haft en sådan hast med at komme videre fra København, for Die Harmonie lå i Lissabon til begyndelsen af juni uden at losse, antageligt i afventen af ordre om, hvad der skulle ske med ladningen, men omsider kom skibet da afsted.

»In Lissabon wurde Sr Jepsen mit sein Lahrung nach Barcelona gewiesen auf welche tour Er nach Algeziras aufgebracht —« hedder det, men opbringelsen blev dog hurtigt klaret ud og tilsyneladende uden konsekvenser, for den 28. juni var Die Harmonie i hvert fald i Barcelona, hvor hveden omsider blev losset.

Mæglerne De Larrard & Co. beregnede sig ikke alene provision af den indgående fragt, men også af den udgående, så det var altså dem, der skaffede Die Harmonie den næste ladning, der også denne gang skulle indtages på småpladser langs den spanske kyst. Den nye ladning bestod i brændevin i piber, dvs. meget store fade, til Bremen.

Der blev lastet i Salvador, Taragona og Salou, tilsyneladende igen en langsommelig og besværlig proces, for Die Harmonie nåede først Bremen eller rettere Brake et stykke nede ad Weseren i december 1799. Her blev ladningen losset og skibet siden fortøjet i pæle, hvorpå besætningen blev afmønstret den 27. december.



Det var imidlertid ikke bare den menige besætning, der forlod Die Harmonie, men også kaptajn Jepsen, der i sin tid havde forestået byggeriet af skibet og siden havde ført det gennem mere end seks år: »Nachdem Sr. Abraham Jepsen wegen Alter und Schwachheit die See hat abgeben müssen, ist das Schiff dessen Schwiegersohn und Steuerman ferner zu führen anvertraut —«. Vi kan naturligvis ikke vide med hvilke følelser gamle Jepsen forlod sit skib, men han havde altså i hvert fald den glæde, at datterens mand, Jürgen Jürgensen, overtog skibet. Det var jo nok gamle Jepsens anbefaling, der skaffede Jürgensen posten, men han må have været den rette mand, da han førte skibet, lige til det blev solgt i 1812.

Denne gang blev skibet virkelig vinteroplagt, og det ser også ud til, at vinteren 1800 var streng. I januar blev det nødvendigt at lægge to ankre inde i land for at befæste skibet mod isgang. Men det var ikke engang nok, for i

februar måtte der otte mand til for at hjælpe med at sikre skibet mod at blive sat op på stranden af isen.

Men kulde eller ikke kulde, så blev der arbejdet på det tomme skib med at skrabe og tjære, og da isen brød i marts sled seks mand i fire dage med ankre og tove for at få skibet bort fra stranden og hen til kølhalingspladsen. Og det var ikke bare selve skibet, der fik en overhaling, sejlene blev sendt med vogn til Bremen, repareret dér og siden returneret til Brake.

Den nye kaptajn har jo nok holdt øje med sit skib, men han havde taget fast logis hos en hr. Goosler i Brake, og megen tid tilbragte han oppe i selve Bremen, hvor der, foruden at være behageligere, sikkert også var bedre lejlighed til at få de rigtige forbindelser og måske en udgående fragt.

Skibet blev i Brake til ind i juli, hvor det blev forhalet op til Bremen for at blive lastet til Chichester i England.

Det blev en rigtig dyr vinteroplægning for rederne. Af de 10.590 mark banco, de fik remitteret i februar for den spanske ladning, måtte de nu selv svare til veksler på 6.700 mark banco, hvad der jo reducerede fortjenesten en del. I øvrigt gav kaptajnskiftet naturligvis anledning til en opgørelse af kaptajn Jepsens gæld og tilgodehavender, hvilket ellers normalt ville have ventet, til skibet engang nåede hjem.

Fra Chichester, hvor der var udlosset i begyndelsen af august, gik Die Harmonie i ballast til Malaga for at laste til Flensborg. Skibet må have gjort en rimelig hurtig rejse derved, for det nåede Malaga endnu i august måned, hvorefter september gik med at få ladningen på 98 læster, vi ved ikke hvad, om bord. Der var option Flensborg/København på ladningen, hvilket fremgår af mæglerne Muller, Feldman & Co.s afregning.

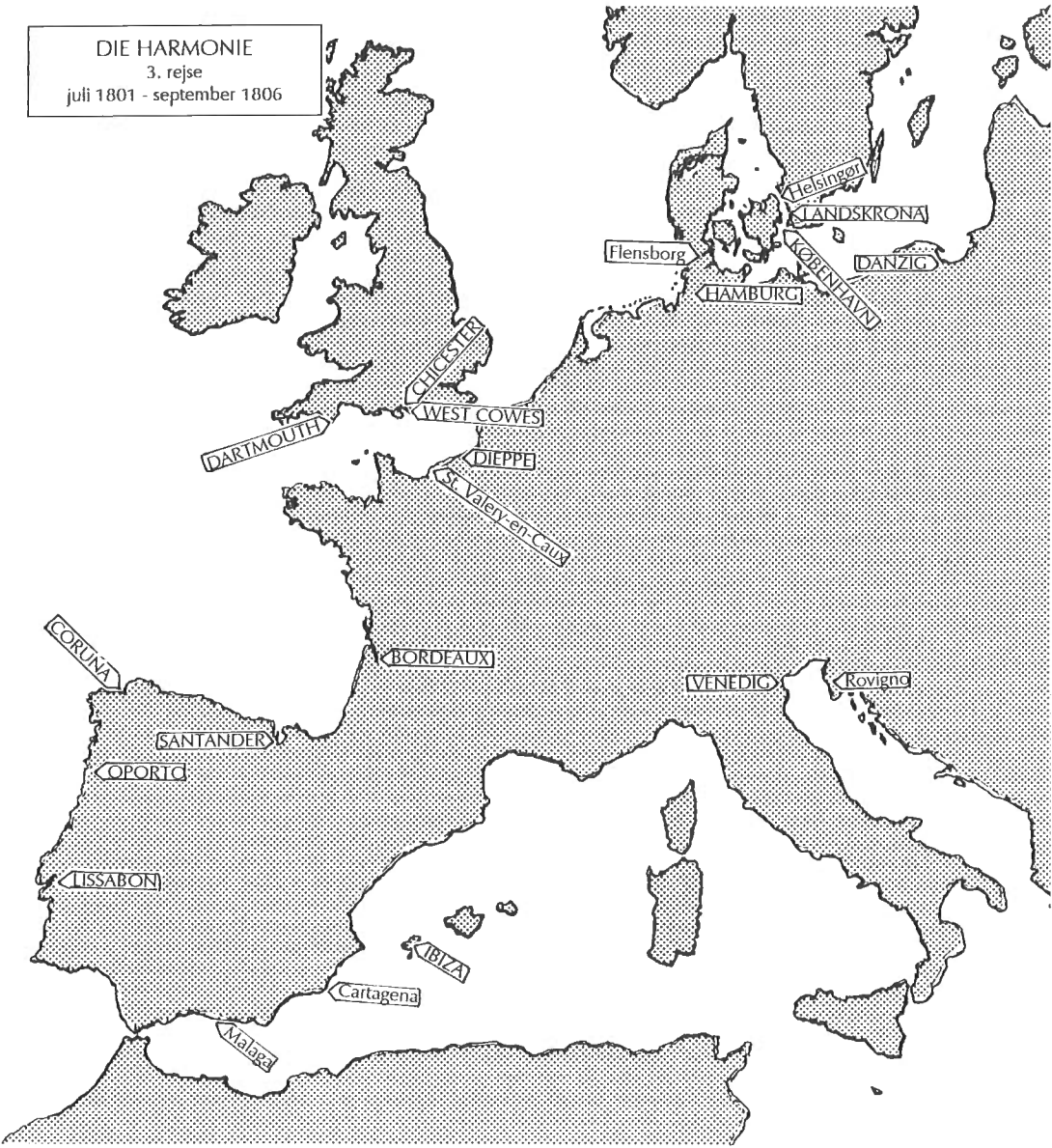
De indtagne 98 læster fyldte tilsyneladende ikke hele lastrummet, men levnede noget tom plads på mellemdækket. Her tog kaptajn Jürgensen enten selv initiativet eller handlede efter forholdsordre hjemmefra, idet han mod en veksler indkøbte rosiner og citroner for redernes egen regning. Der blev gennem mæglerne leveret 23 fade »runde« rosiner og 131 fade »lange« rosiner samt 125 hele og 50 halve kasser citroner, alt for Andreas Andersens regning og risiko. Og så var Die Harmonie fuldlastet, og nu gjaldt det bare om at komme hjemad, før citronerne mugnede.

Die Harmonie anløb på hjemrejsen Mandal i Norge, hvor skibet for en sikkerheds skyld blev beordret otte dage i karantæne. Her skaffede kaptajn Jürgensen sig kontanter ved at sælge fire kasser citroner, der indbragte ikke mindre end 95 daler, svarende til 285 mark eller næsten fem måneders hyre for kaptajn Jürgensen selv.

Der blev losset et mindre parti i København, men hovedparten af ladningen var, som oprindeligt anført, til Flensborg, hvortil skibet nåede engang i december 1800. Her blev rosinerne og citronerne fordelt blandt parthaverne i forhold til deres parters størrelser, igen et udtryk for, at de alle var aktive købmænd, for hvem ville ellers bryde sig om at få 18 kasser citroner og 19 fustager rosiner? Vi ved naturligvis ikke, hvad den enkelte interessent fik ud af sin frugt, kun at Andreas Andersen afregnede to overskydende kasser med 90 mark, hvad der altså bør have været engrosprisen, og som svarede til en fortjeneste på 59% af indkøbsprisen i Malaga. Regner vi i mangel af bedre oplysninger med disse 59% fortjeneste på hele partiet, så gav rosin- og citronhandelen et smukt overskud på omkring 5000 mark kurant – hvortil naturligvis yderligere kom avancen ved videresalg.

De forløbne tre et halvt år havde givet rederne et nettooverskud på næsten 22.000 mark, og det skønt der faktisk havde været megen tid, hvor skibet lå ubeskæftiget hen og bare kostede penge. Men vi må jo se det som udtryk for de exceptionelt gode tider, der rådede for den neutrale skibsfart her ved århundredeskiftet.

DIE HARMONIE
3. rejse
juli 1801 - september 1806



Farvel til Flensborg (Die Harmonies 3. rejse)

Under klargøringen af Die Harmonie i foråret 1801 ser det ud til, at skibet, som tidligere nævnt, blev omrigget fra fuldrigger til bark. Det fremgår ganske vist ikke explicit, men af regnskabet fremgår, at der blev brugt omkring 120 mark til mastemager Peter Clausen og til at tage master ud og sætte dem ind igen. Endvidere blev der brugt 200 mark til nye sejl, der jo også var nødvendige med en ændret rigning.

Herudover fik skibet naturligvis den sædvanlige omgang med kølhaling, kalfatring, skrabning og maling, og vi finder selvfølgelig igen parthaverne selv som leverandører – Andreas Andersen endda for det formidable beløb af 2177 mark, eller fem gange så meget, som de øvrige tilsammen leverede for.

Umiddelbart virker det som en helt skrupelløs udnyttelse af situationen, men det er nok et spørgsmål, om det faktisk var det, for, som vi allerede har set, holdt d'herre interessenter jo sammen gennem en meget lang årrække, og det havde nok været vanskeligt, hvis flertallet af dem gang på gang havde følt sig forfordelt. En mulig forklaring *kan* jo være, at Andreas Andersens stilling som korresponderende reder og det dermed forbundne arbejde gav ham en aftalt ret til også at være hovedleverandør?

Die Harmonies besætning havde indtil nu bestået af først ti, siden elleve mand, og man kunne måske nu have ventet, at dette antal blev reduceret lidt, den forenklede sejlføring taget i betragtning. Det skete imidlertid ikke, for der blev atter mønstret elleve mand, dog med den ændring, at man åbenbart nu i højere grad påregnede at kunne klare skibet med mindre kvalificerede folk. I 1797 var besætningen på otte voksne, heriblandt fire matroser, og tre drenge. I 1801 var den nye besætning på kun seks voksne, heraf nu kun to matroser, og hele fem drenge.

Men besætningsbehovet var måske alligevel anslået *for* optimistisk, for i løbet af den kommende lange rejse blev den ikke alene ændret til sin hidtidige størrelse, men der blev også påmønstret en »Unter Steuermand« i stedet for en af dæksfolkene, hvorefter skibet altså havde to styrmænd. Forklaringen herpå kan dog være, at kaptajn Jürgensen derigennem slap for at gå vagt selv.

I juli 1801 gik Die Harmonie til Danzig for at laste tøndestaver til »Port à Port«, som Oporto som oftest blev kaldt på den tid.

I Danzig blev provianten suppleret, og kaptajn Jürgensen var åbenbart ikke overbegeistret for al den saltmad, for her blev indkøbt »2 lebendige Schweine«, der nok er blevet anbragt i en boks oppe under bakken, og en af de fem drenge fik sikkert ekstratjansen som svinerøgter. Men hvad er flæskesteg uden kartofler? Sådanne blev da også indkøbt, og vi kan i øvrigt konstatere, at det må have været i disse år, at kartoflerne for alvor slog an. I Der Junge Hinrich var de vist stort set ukendte, i Die Einigkeit figurerer de af og til i regnskaberne, især fra de senere rejser, og i Die Harmonie er de blevet sædvanlig skibskost, men »søspisetaksten« fra 1794 nævner dem ikke.

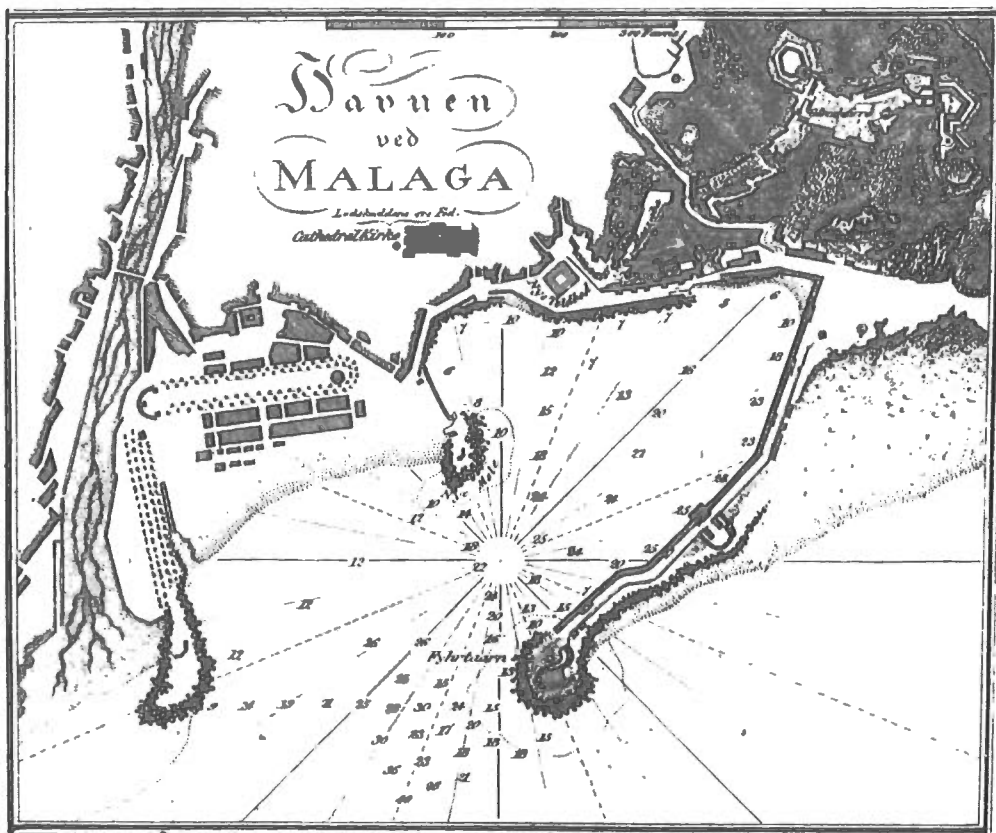
I august kom Die Harmonie op gennem Sundet, og her tog kaptajn Jürgensen lods fra Dragør til Københavns red, hvad han ellers ikke plejede. Men han regnede måske stadig med risikoen for uafmærkede vrage og andre forhindringer fra slaget fire måneder tidligere.

I København var kaptajnen i land, hvor han havde en række forretninger. Nogle folk var afmønstret og nye skulle påmønstres, så han måtte en tur til »Commandeur und Münsterschreibers«, og han var også på apoteket for at købe en medicinkiste, og en sådan havde man vist ikke haft om bord i vore skibe tidligere. Hvis han gjorde det for at spare dyre penge på doctores rundt omkring, må man i det mindste håbe, at der fulgte en brugsanvisning med; hans egen viden på dette område har næppe været stor.

Mægler Buntzen skaffede ikke alene latinsk og algiersk pas »mit Declaration in Papier«, hvad der så siden mentes med det, men også en »Rathhaus Attest« og en attest fra det franske konsulat, sidstnævnte utvivlsomt for at forebygge besværligheder med franske kapere under rejsen.

Den 25. oktober 1801 ankom Die Harmonie til Oporto, hvor skibet blev liggende de næste fire uger. Kaptajn Jürgensen synes ikke at have haft rigtigt held med sin medicinkiste, for han måtte alligevel have en dyr læge til at tilse bådsmændene, men hvad denne fejlede, ved vi naturligvis ikke.

Losningen ser ud til at være gået uden problemer og skibet ballastet, da mæglerfirmaet Daniel Bull & Sylvius allerede den 18. november 1801 skrev sin regning ud under overskriften: »Unkosten Rechnung von das Schiff



Harmonie Capt Jurg Jurgensen so hier d. 25. passato von Dantzig an-
gekommen, und nun bereit mit Ballast zu versegeln«.

Så langt så godt, men altså ingen fragt i Oporto, hvad rederne sikkert havde håbet. Kaptajn Jürgensen fortsatte derfor sydpå og ind i Middelhavet, sikkert efter forudgående instruktion og med besked om at gå ind til Malaga for nærmere ordre.

I Malaga, hvortil skibet nåede engang i begyndelsen af december, var der gode nyheder hos rederiets sædvanlige agent, Muller, Feldmann & Co. Det var en ordre om at gå til Ibiza for at laste salt for rederiets egen regning til København. Købet af saltet var bragt i stand af samme firma, der beregnede sig provision af fragten gennem huset Tholerus & Cogordan i Alicante.

Die Harmonie fortsatte derfor til Ibiza, hvor skibet blev liggende det meste af to måneder, så man får nærmest indtryk af, at saltet ikke allerede lå i pakhus, men først skulle indvindes!

Men skibet kom åbenbart tidsnok fra Ibiza, da det i marts 1802 lå under havari i Cartagena. Skibet må have været slemt molesteret og set lidet tillidvækkende ud, for kaptajn Jürgensen måtte, for at rejse penge til en foreløbig reparation, udstede et bodmeribrev og endda låne både kontanter og en tømmermand af en kollega, kaptajn H.H. Jost.

Sat nødtørftigt i stand humpede Die Harmonie videre til Lissabon, hvor den egentlige reparation skulle finde sted. Havariet blev opgjort som groshavari, hvad det selvfølgelig også var, men man skulle umiddelbart mene, at en fordeling på ladning, skib og fragt var mindre interessant, da rederiet jo i dette tilfælde både ejede skib og ladning og altså dermed også skulle svare fragt til sig selv. Den eneste rimelige forklaring må være, at i hvert fald nogle af parthaverne faktisk havde deres parter i skib og/eller ladning forsikret. Rederiet havde det ikke, efter hvad vi kan se, da der intetsteds i regnskabsbogen er debiteret forsikringspræmie.

Omkostningerne ved havariet blev gjort op i Lissabon den 29. maj 1802 af den danske konsul og mægler Johan Ayres. Dennes opgørelse er todelt, idet han først opgjorde kaptajnens udgifter omfattende »Kost & Maanedspenge fortiente af Equipagen ad det danske Skib Harmonie – indkommen hertil den 5. April – beregnet til 5. Juny, da Capt. formodentlig vil blive seglfærdig –« samt kaptajnens øvrige direkte udgifter.

Dette beløb indgik så i en »Generalregning«, hvis øvrige poster var fremmede håndværkere, leje af et skib til at oplægge lasten i under reparationen og endelig udgifter til stempelpapir, oversættelser og kopier.

Som det hedder senere i opgørelsen, var kaptajn Jürgensen kommet ind »med et ganske lækt og beskadiget Skib – forarsaget veed heftige Storme &c, hvorom hans her gjorde Protest Det videre meddeler«. Skaden var åbenbart også betydelig, for der skulle fire mand i fire dage til at hjælpe med at pumpe, og der blev købt et dusin kurve, hvormed hele ladningen blev losset over i et lejet »Polacre Skib«, før man kunne komme til at reparere skaderne.

I begyndelsen af august nåede Die Harmonie, efter et kort anløb af Ham-

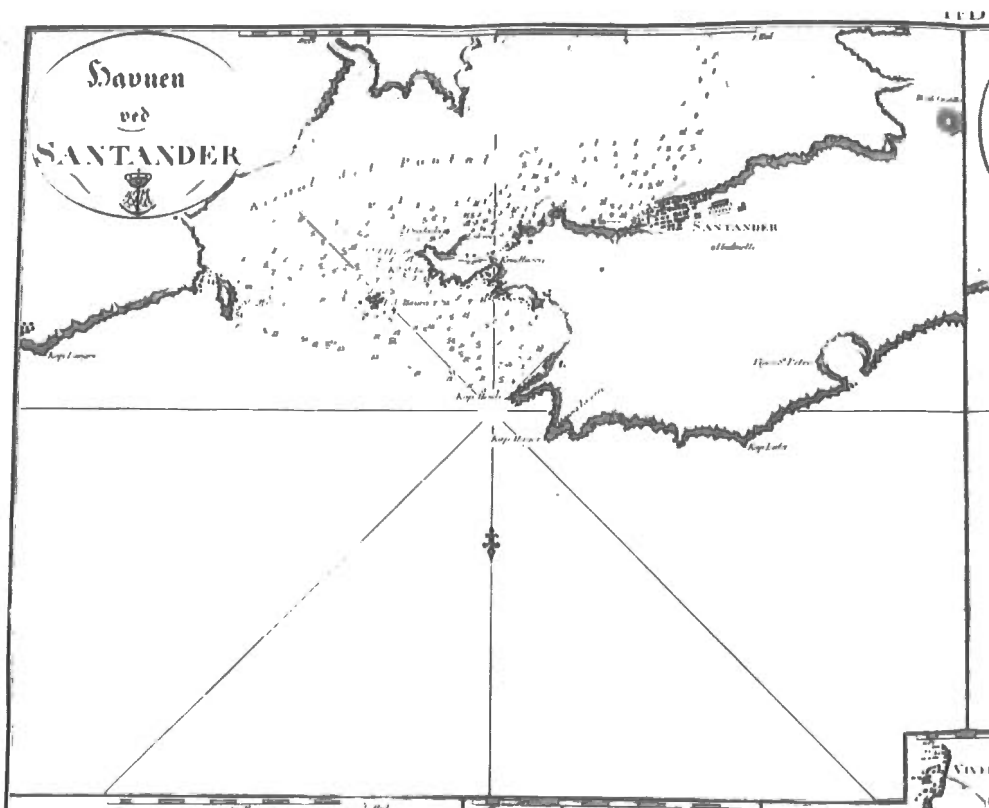
mersund i Norge, omsider til København med saltladningen, som toldvæsenet omgående forseglede. Rederiet havde åbenbart ikke selv kunnet finde en køber, for det blev overdraget mægler Buntzen at sælge partiet på offentlig auktion, hvilket Buntzen bekendtgjorde i aviserne. Auktionen fandt sted den 10. august, hvor de formodede 2000 skpd. salt blev købt af Hr. von Hemert & Co. for 4.100 daler.

Da v. Hemert straks solgte saltet videre til Sverige, befragtede han Die Harmonie, hvori saltet stadig befandt sig under toldvæsenets plomber, til at fortsætte til Landskrona med ladningen. Da det blev losset her, viste det sig, at der kun var 1505 skpd. svensk mål, svarende til ca. 1661 danske skpd., hvorfor auktionsprisen efter mindelig overenskomst blev reduceret med 10%. Måske havde skibet fået for lidt om bord i Ibiza, måske – og nok sandsynligere – var det forsvundne salt simpelthen blevet pumpet ud i Lissabon.

Die Harmonie returnerede til København, men blev straks ekspederet videre til Riga for at laste til Santander. Vi ved ikke, hvad skibet lastede, men kan konstatere, at kaptajn Jürgensens appetit på frisk kød var vokset. De to levende svin, han året før havde købt i Danzig, var blevet efterfulgt af to i Lissabon, og her i Riga købte han ikke bare igen to levende svin, men også »6 Stk. Hüner mit auf der Reise«. Der må efterhånden være blevet lidt trangt på dækket.

Skibet var færdiglastet i Riga den 3. november 1802 og kom tilbage til København midt i november, hvor besætningen blev afregnet den 16. for deres tilgodehavende pr. dato. Af afregningerne fremgår, at adskillige af folkene under rejsen havde fået sendt anvisninger hjem på hr. Andersen, hvilket vil sige, at kaptajnen afskrev beløbet i pågældendes tilgodehavende, og at de pårørende har kunnet hente pengene på Andreas Andersens kontor. Når folkene blev afregnet i København, men altså ikke afmønstret, så var det jo ganske enkelt, fordi de faktisk *havde* haft ret til at afmønstre der, hvis de havde villet.

Buntzen havde sørget for algiersk pas i november, men herefter er der et slip i kronologien, for det fremgår faktisk ikke, hvad skibet foretog sig fra november 1802, til vi finder det i Egvaag i Norge den 4. marts 1803. Der er vel næppe anden forklaring, end at vinteren bandt det til enten København eller Egvaag, men perioden kan ikke dokumenteres gennem daterede indførelser.



Die Harmonie kom i hvert fald til Santander i april eller maj, hvorfra den fortsatte i ballast til Lissabon. Her lå skibet fra juni til august, skønt det blev sluttet allerede i juni for en ladning til Venedig. Man undrer sig ind imellem over, at det virkelig kunne løbe rundt, for Die Harmonie havde nu, siden afgang fra Flensborg to år tidligere, kun haft last på kølen tre gange, men det var åbenbart mere end nok til at få enderne til at mødes. Ganske vist havde Die Harmonie været uheldig og var blevet forsinket af havari, men den meste tid synes alligevel at være gået med at ligge ubeskæftiget i havn. Og Die Harmonie er ikke atypisk. Kigger man i andet materiale, finder man det samme billede: en – to længere rejser pr. år var det sædvanlige, hvis man nåede tre, kan det tages som udtryk for, at det gik virkelig godt².

Die Harmonie kom til Venedig den 15. oktober 1803 efter et kort anløb af Rovigno på den anden side af bugten, og her tog mægleren Peter Luisello,

der skrev sin opgørelse på engelsk, sig af skibet. Fragten var aftalt til 4500 Spanish Dollars – endnu en betegnelse på de kære pieces-of-eight, som alle ladningsejere og mæglere kunne regne i, men som vist ingen nogensinde så. Men bare ordet Spanish Dollars – ser man ikke for sig palmeklædte øer i Caribien, sørøverflag og pirater? Men det gjorde kaptajn Jürgensen næppe (og han havde nok heller aldrig været i Caribien), for ham drejede det sig om vekselkurser, og det var ham sikkert nok at vide, at en dollar svarede til 11.12 venetianske pund.

For en gangs skyld kom der nu lidt mere skub i sagerne. Die Harmonie var nemlig så heldig at få returladning til Lissabon, bestående af bønner og hvede. Skibet kom fra Venedig sidst i november og var tilbage i Lissabon i februar 1804.

Og endnu engang lykkedes det minsandten. Die Harmonie fik last fra Lissabon igen, denne gang til Dieppe. Fragt tre gange på et halvt år kunne mærkes hjemme i Flensborg, hvor rimesserne nu næsten strømmede ind. De blev lige så hurtigt ekspederet videre til Joh. & A.C. Lampe i Hamborg, der ved denne tid synes at have oprettet konti for de enkelte partshavere – hvad der naturligvis også var det letteste, i det mindste for Andreas Andersen, da det alligevel var Lampe, der indkasserede anvisningerne og honorerede vekslerne.

Regnskaberne for 1802-04 er af en eller anden grund usædvanligt rodede. Tidligere tiders sædvanlige kronologiske indførelser synes ganske forladt, og de enkelte havneregnskaber optræder hulter til bulter imellem hinanden. Forklaringen er måske den, at regnskaberne blev ført ind i den orden, de indgik, og at postgangen ude i Europa i disse år var mere end usikker. Nogen regnskabsmæssig begrundelse for indførelsernes vilkårlige rækkefølge kan der vist ikke være. Men den yderst ringe brug af dateringer gør jo heller ikke rekonstruktionen lettere.

Die Harmonie ankom til Dieppe den 11. floreal år 12, som det fremgår af Jaques & Charles Hamels afregning, men da de åbenbart ikke følte sig ganske sikre på, at revolutionskalenderen var slået an i Flensborg, føjede de maj 1804 til. Vi ved heller ikke her, hvad ladningen bestod af, men den blev losset, skibet tog ballast ind og ser ud til at have været klar til afgang sidst i maj. Die Harmonie kom imidlertid ikke fra Dieppe lige med det samme, da der pludselig, uvist af hvilken grund, blev lagt embargo på skibet, der derefter måtte ligge uvirksom i de følgende otte uger.

Kaptajn Jürgensen lå imidlertid ikke stille. Han rejste en tur til Rouen for at forhandle med firmaet Richgaard & Co om fragt. Vi ved ikke, hvordan han kom i forbindelse med det dansklydende firma, der, som det fremgår nedenfor, åbenbart skulle have noget fragtet til Lissabon. Det ser imidlertid ud til, at der blev truffet en bindende aftale, der jo må have haft som forudsætning, at skibet snart ville blive frigivet igen.

Det skete faktisk efter nævnte otte uger, hvorefter Die Harmonie sejlede til Valery-en-Caux, vi må tro for at laste hr. Richgaards ladning. Den kom dog aldrig om bord, og i regnskabsbogen kan vi læse »Von meiner Befrachter in Roan dHr Richgaard & Comp. Empfangen zur Aufhebung der Fracht nach Lisabon 3000 francken«, så det var da i det mindste et plaster på såret.

Da der ikke var noget at blive i Valery-en-Caux efter, satte kaptajn Jürgensen endnu engang kursen mod Lissabon, hvortil han ankom omkring den 1. oktober. Igen en ørkesløs ventetid, der skulle strække sig over de næste tre måneder. Men man traf andre flensborgske skibe, og man hjalp tilsyneladende hinanden, hvor man kunne. Således købte kaptajn Jürgensen proviant af kaptajn Johan Behrensen, brigantinen Biedermann, mens kaptajn Hans Asmussen, fregatten Oracul, (vor gamle ven fra Die Einigkeit) forstrakte vor kaptajn med 700 crusados, der siden blev afregnet hjemme i Flensborg, og af en kaptajn P. Petersen Ries fik han 96.000 reis mod en anvisning på Andreas Andersen. Endelig trak kaptajnen kontanter hos konsul Ayres.

I Lissabon blev der i øvrigt indkøbt et nyt sværanker, og vi får her vægten at vide på Harmonies ankre, 1400 pund, så det var en ganske tung sag at bakse med.

Konsul Ayres afsluttede sit regnskab, der indeholdt provision for ny fragtaftale, den 24. december 1804, og i februar 1805 var Die Harmonie i Bordeaux for at laste 252 tons hvede til Santander. Blandt leverandørerne finder vi her en Madame Fisscher Wwe. og det er jo næsten for meget!

Omkring den 1. maj 1805 var Die Harmonie udlosset i Santander, hvor skibet imidlertid forblev for at laste til Coruna, og hvor der blev indkøbt et stykke tømmer til ny storrå, der skulle være 40 fod eller 12,6 meter lang. Tempoet var nu virkelig skruet op. Den 19. juni var skibet udlosset i Coruna for den medbragte ladning brødkorn, og omkring den 1. juli var Die Harmonie tilbage i Santander.

Her fik kaptajn Jürgensen lejlighed til at prøve noget nyt i proviant. Han indkøbte nemlig »Ein Tonne Armericaniche Fleisch« og en halv ditto med flæsk, utvivlsomt bragt med af et af de efterhånden mange amerikanske skibe, der også forstod at udnytte neutraliteten og gjorde sig stærkt gældende i europæiske farvande under napoleonskrigene. Om det amerikanske kød faldt i Jürgensens smag, får vi ikke at vide, men ellers kunne han jo altid lade det gå forud til folkene.

I juli måned fik kaptajn Jürgensen last til West Cowes, hvortil han kom i slutningen af måneden. Fragten var aftalt til 1000 pièce d'or, af hvilke kaptajnen modtog »640 Pisedor – oder sogenante 40 Dobolunsa« (dubloner?), der efter vekselkursen 3.5 L.St. blev udbetalt med 130 L.St. Man føler med vor kaptajn, der vist ikke havde det let med alle disse reelle og fiktive valutaer. Det var ikke nogen overvældende fragt, men der lå øjensynligt bedre muligheder forude, for kaptajn Jürgensen rejste en tur til Chichester, hvor han måske havde forbindelser fra sit tidligere anløb i sommeren 1800, og hvor der åbenbart blev indgået en aftale, for det blev skibets næste fragtdestination.

Skibet var tilbage i Santander engang i september, hvor det lastede 636 baller vasket uld. Og her er så igen et af de tilfælde, hvor der blev snydt med papirerne for at komme igennem med en ladning. Overskriften på mæglerfirmaet Pierre Labatt & Cie.s regnskab af 8. oktober 1805 lyder nemlig: *Compte de mes avances au Capne Jurgen Jurgensen de navire Danois Harmonie expedii pour Tønningen avec un chargement de 612 ballet de laines lavees*». Tønning? Die Harmonie skulle bestemt ikke til Tønning, hvor de forresten havde så mange får og så megen uld, at de selv eksporterede uld i stor stil. Det gjaldt derimod om at kunne svare for sig, hvis skibet, hvad der var overordentlig sandsynligt, blev prajet af en fransk kaper eller orlogsmænd.

Men Jürgensen blev nok ikke standset, for så var han vel blevet bragt ind til en nærmere undersøgelse – de franske kapere var jo heller ikke født i går, og der var mange penge i en sådan prise med en kostbar ladning om bord. Vi finder ham i hvert fald i Dartmouth i november, hvor han fik lods til at hjælpe sig fra Dartmouth til Chichester Barre. Anløbet af en så vestligt beliggende havn som Dartmouth tyder også på, at det har været kaptajn Jürgensen magtpåliggende at få engelsk lods om bord og få fastslået destinationen Chichester, før han rendte ind i engelske kapere i Kanalen, der kunne være mere end besværlige.

Die Harmonie var udlosset i Chichester i januar og fragtregnskabet blev gjort op med E.E. Newland & Son den 7. januar 1806. Her fik Die Harmonie 15% i havarie ordinaire mod de sædvanlige 5 eller 10%, hvad der også antyder, at det var en lidt usædvanlig fragt med en vis risiko.

Fra Chichester gik Die Harmonie i ballast tilbage til Dartmouth, hvor skibet lastede fisk til Oporto. Det må have drejet sig om klipfisk, der kom om bord i »løs vægt«, for i den senere opgørelse fra Hunt & Newman i Oporto hedder det: »By freight of 28049 fisch L. 300« (det lille c i fish må kontoristen på Andreas Andersens kontor vist være ansvarlig for. Han havde det, som det sikkert her og der er fremgået, heller ikke for let med de mange sprog).

Die Harmonie blev liggende i Oporto til ind i maj, men da der ikke viste sig fragt, valgte kaptajn Jürgensen øjensynligt at gå til Santander igen, hvor der, som vi har set, synes at have været rige muligheder for både legale og illegale fragter. Skibet havde efterhånden været der mange gange, og kaptajn Jürgensen virker som en mand, der både kunne udnytte sine forbindelser og selv skaffe sig nye, hvis det kneb.

Det viste sig da også at være en god idé. Die Harmonie kom til Santander i juni og fik umiddelbart en ladning brødkorn og mel til Lissabon, hvor skibet var i juli og august 1806.

Det fremgår ingen steder, at den i København indkøbte medicinkiste var til nogen nytte, men det kan den jo have været. Hvorom alting er, så blev matros Friederich Brockman, der var kommet om bord i Santander, syg i Lissabon, og her slog kisten i hvert fald ikke til. Da en tilkaldt læge heller ikke kunne hjælpe, måtte man lade Brockman indlægge på hospital. Han fik samtidig sin tilgodehavende hyre udbetalt, og vi hører ikke mere til ham.

I Lissabon fik Die Harmonie fragt til Hamborg, men inden man kunne laste, måtte skibet kølhales, repareres og kalfatres, hvad der nok også var nødvendigt, da kaptajn Jürgensen – mod betaling – måtte låne seks mand af en kaptajn Andersen til at hjælpe med at pumpe. De seks har sikkert bandet fælt over deres kaptajns hjælpsomhed!

Die Harmonie kom til Hamborg i september 1806, og her blev skibet vinteroplagt. Det fremgår ikke, hvorfor rederiet valgte at disponere sådan, for gennem de sidste to år ser det ud til at være gået glimrende. Last på

kølen hele syv gange og til gode fragter mod kun seks gange gennem de forudgående tre år. Men rederne kunne naturligvis ikke vide, at timeglasset var ved at rinde ud for de florissante tider, for så havde de måske nok søgt at få det bedste ud af det sidste år. Hvorom alting er, Die Harmonie blev oplagt i Hamborgs vinterhavn, rigget ned, sejl og takkelgods sendt til oplag i Altona og besætningen afmønstreret.

Gennem de fem år rejsen varede, havde der naturligvis været en vis udskiftning blandt folkene, men der var alligevel syv mand, der fulgte med fra først til sidst, og som altså havde udgjort den stabile kerne i besætningen. De øvrige havde til gengæld været et ustabil element. Det synes at have været folk, der var »på bommen« rundt omkring, og som tog en hyre, hvis de blev tilstrækkeligt sultne, eller hvis jorden af en eller anden grund begyndte at brænde under fødderne. I opgørelsen fra Hamborg, hvor hele rejsen blev gjort op, viser det sig, at der havde været ikke færre end ni mand om bord i kortere eller længere tid, der slet og ret var »diesentiert«, altså rømt fra skibet, for nogles vedkommende endda efterladende sig ret betragtelige tilgodehavender.

Kaptajn Jürgensen blev en måneds tid længere end folkene i Hamborg for at føre tilsyn med oplægningen, og han har nok gået og hygget sig. Han købte nemlig – for rederiets regning – »8 Botel Bordeaux Wein« og otte flasker rom, en ekstravagance vi ikke tidligere har grebet ham i, men det kan jo også hænde, at han trængte til at styrke sig, før han skulle hjem og gøre regnskabet op med Andreas Andersen. Det blev i hvert fald en ordentlig omgang, der afsatte to tætskrevne sider i regnskabsbogen, før Jürgensens mange »der Schiffer schuldig« og »der Schiffer zu gute« var omregnet og gjort op.

Med oplægningen i Hamborg efteråret 1806 havde Die Harmonie afsluttet sin sidste normale rejse. De fem år, der var gået siden skibet gik fra Flensborg i sommeren 1801, havde givet rederne et nettooverskud på 36.000 mark kurant. Siden det blev bygget tolv år tidligere, havde det i alt indsejlet 76.000 mark kurant netto til sine ejere, hvad der vel må betegnes som et smukt afkast af investeringen.

Slibrige tider

(Die Harmonies rejser under krigen 1807-14)

I foråret 1807 gik man i gang med at få Die Harmonie klargjort igen efter vinteroplægningen i Hamborg. Først rejste kaptajn Jürgensen derned med tre mand, og siden fulgte yderligere to mand efter. En af ulemperne ved at have lagt skibet op i Hamborg var naturligvis, at reparationer, udrustning og udprovantering nu faldt på håndværkere og købmænd i Hamborg og Altona i stedet for i Flensborg, som man var vant til, og parthaverne selv fik naturligvis heller ingen leverancer. Men det må man jo have vidst allerede ved oplægningen året før. Det var heller ikke helt let at bevæge sig. For at komme fra det franskkontrollerede Hamborg til det danske Altona måtte kaptajnen først til den danske konsul efter pas, og derefter op til den franske minister for at få dem påtegnet!

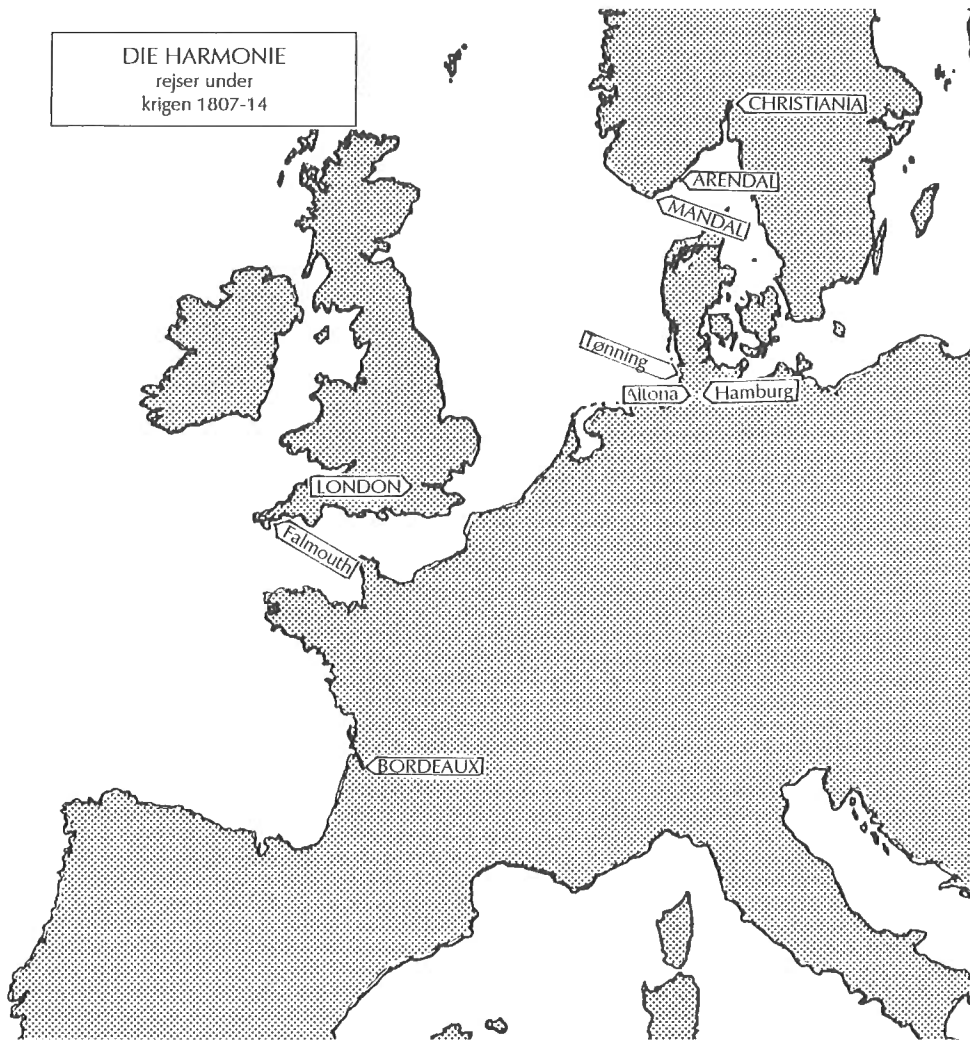
Die Harmonie var sluttet for en rejse fra Tønning til Bordeaux og tilbage til Tønning, men helt sådan kom det ikke til at gå. Kaptajn Jürgensen tog lods i Altona for at komme Elben ud, hvad han da også kom, men kun for at rende ind i den engelske fregat, der lå ud for Cuxhafen som et led i den almindelige engelske blokade af det franskbesatte Hamborg.

Ironisk nok troede den engelske skibschef åbenbart ikke på den med Tønning, skønt det jo denne gang faktisk var rigtigt, så Die Harmonie måtte returnere til Glückstadt, hvor kaptajn Jürgensen straks indgav protest hos notarius. Protesten blev nok ikke så meget ingivet af hensyn til englænderne, der sikkert aldrig hørte om den, men havde vel blot til formål at stille skibet bedst muligt, hvis det passerede skulle få indflydelse på fragtaftalens opfyldelse.

Det lykkedes imidlertid i andet forsøg, måske fordi den næste lods var bedre til at udnytte det vanskelige farvand og snyde det engelske vagtskib, så i juni 1807 kom Die Harmonie virkelig til Tønning. Her berigtigede kaptajnen mønstringerne og skaffede sig latinsk søpas og certifikater på rådhuset.

Die Harmonie var ballastet fra Hamborg og fortsatte i ballast fra Tønning, så man kan jo spørge sig, hvad det overhovedet skulle dér? En forklaring kunne være, at den engelske blokade af Elben var effektiv, hvad ovennævnte episode jo da også tyder på, og at englænderne på dette sene tidspunkt end ikke tillod skibe under dansk flag at gå ud fra Altona og andre

DIE HARMONIE
rejser under
krigen 1807-14



danske byer på Elben – vel både fordi man havde set *for* mange forsøg på at misbruge det danske flag netop her, og fordi holdningen over for det neutrale Danmark var ved at blive skærpet her i sommeren 1807. Så den eneste vej ud, der stadig var åben, var fra Tønning ved Ejderen – selvom englænderne vel også kendte den smutvej.

Die Harmonie må være kommet ned gennem Den engelske Kanal engang i juli, lidt for tidligt til at møde den engelske flåde på vej mod Danmark³, og i august kunne skibet fortøje i Bordeaux.

Det blev et langt ophold. Skibet var endnu ikke begyndt at laste, da nyheden om det engelske overfald på København nåede frem, vi ved ikke hvornår, men vel allerede i september. Og da krigstilstanden mellem Danmark-Norge og England blev en kendsgerning, var det naturligvis omsonst at laste eller bare tænke på at forlade Bordeaux. Havde rederne vidst, at der lå syv års ruinerende krig forude, havde de vel skyndsomst solgt skibet og sendt besætningen hjem over land, men det kunne de naturligvis ikke overskue i efteråret 1807.

Die Harmonie blev altså liggende med besætningen om bord, og livet ser ud til at være gået sin stille gang med almindelige skibssysler. Kaptajn Jürgensen kunne trække på Clossman & Comp. mod tratter på Lampe i Hamborg, så der var ingen materielle problemer, og regnskabet vidner da også om sædvanlige proviantindkøb, endda omfattende frisk mælk og æg, der ellers ikke havde figureret på Die Harmonies kostplan tidligere. Man kunne også få te, både »Congo Thee« og »Thee Bue«, hvordan den så var nået frem til Bordeaux – måske via København!

Men det var naturligvis dyrt at ligge ubeskæftiget hen i Bordeaux med fuld besætning, så Jürgensen accorderede om hyren med sine folk, der formentligt ikke havde meget valg, hvis de da ikke ville afmønstres og enten melde sig til den franske flåde eller gå hjem. Resultatet blev, at de først kom på halv hyre fra september 1807 og fra april 1808 blev om bord bare for kosten. Det strakte jo på midlerne.

Sådan gik hele 1808 og foråret i 1809, men i forsommeren det år begyndte der at ske noget. Skibet blev kølhalet og repareret, der blev bragt proviant om bord, ikke bare til det daglige behov, men til en rejse, bl.a. »16 Hüner nebst Futter«, der blev anskaffet stuvetræ, og der blev ansat otte sjovere i 24 dage, der foruden fem franc pr. mand pr. dag havde »frey Essen und

Trinken«, og igen fra 1. til 13. juli tre mand – hvad de skulle lave allesammen fremgår ikke, men nogle hjalp vel med at laste.

Folkene blev også mønstret og der kom en del nye til, da den gamle besætning efterhånden var smuldret. Blandt de nye folk, der stammede fra både Farsund, Øster Risør, »Weeser« og Oldenborg, var også en bådsmand Chr. Hansen fra »Drontheim«, der kom om bord den 1. juni og åbenbart fik snakket sig til to måneders hyre på hånden, hvor de andre kun havde fået én. Men han viste sig at være en skælm: »Dieser diesentierte d 22 Juny am See ambort auf ein ander Schif«.

De store omkostninger blev delvis dækket ved, at kaptajn Jürgensen fik 14.500 franc af firmaet Albrecht & Delbrock i Bordeaux mod et tilsvarende afslag i fragtpengene. Og så var Die Harmonie lastet og sejlklar her i juli 1809.

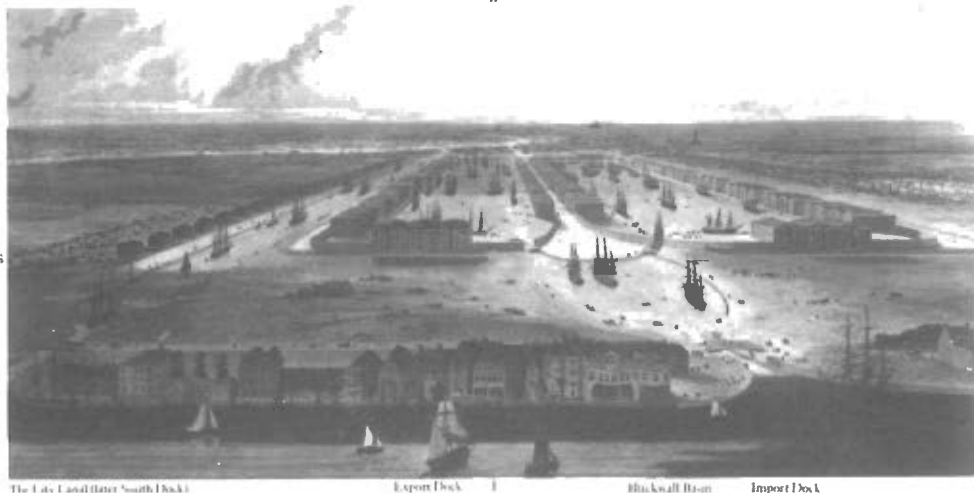
Endnu i samme juli måned 1809 var Die Harmonie i Falmouth. Ikke, som man umiddelbart ville tro, opbragt og taget ind som prise, men tilsyneladende som et almindeligt fredeligt skib, der foretog et ganske almindeligt anløb af en fredelig havn. Der blev taget lods på normal vis, der blev købt proviant, og den gamle indtog som sædvanligt sine måltider i land. Den eneste unormale indførelse er »ein Bodt mir zwey mahl ambord zu bringen für den Instrusion von der Comvoy«.

Den eneste mulige forklaring på denne rejse fra Frankrig til det fjendtlige England er, at Die Harmonie havde opnået fransk licens til denne fart⁴.

Det viser sig nemlig, at ladningen ikke var bestemt til Falmouth, der kun synes at have været ordrehavn, men til London. Turen op gennem Kanalen gik åbenbart i den konvoj, som kaptajn Jürgensen havde fået instruktion om, men fra Dover tog han selv lods først til Deal, derfra til Gravesend, og så videre derfra til »London Dock«. Men det var åbenbart forudset, at Die Harmonie ikke ville komme ud at sejle igen med det første, for den 20. august blev de fleste af folkene afmønstret. Skibet lå ganske længe i London Docks efter udlosningen, helt frem til december, hvor det blev slæbt over i »Syder Kanahl« og oplagt indtil videre.

→

Regningen fra mægleren i Bordeaux til kaptajn Jürgensen på Die Harmonie er skrevet på blanket – trykt på dansk. Det siger noget om, hvor vant man var til at ekspedere danske skibe i denne store vinudskibningshavn.



»Syder Kanahl« eller the City Canal, senere benævnt South Dock, hvor Die Harmonie blev oplagt i 1809, ses til venstre i billedet. Kanalen var oprindeligt (1802) anlagt for at skære et hjørne af Themsen, men det blev ingen større succes, så i 1832 blev kanalen ændret til almindeligt havnebassin.

(Efter F. Barker & P. Jackson: London. 2000 Years of a City and its People. London 1974.)

I London gik livet så sin stille gang, som det havde gjort det i Bordeaux. Men tilværelsen fik selvfølgelig her et engelsk præg, man købte ikke »ordineeren Wein« i oksehoveder, som man havde gjort i Bordeaux, men »9 Gallen Portor«, og man fyrede ikke mere med brænde, men med »Stein Kohlen«. Den gode »Congo Thee« og »Thee Bue« behøvede man dog ikke at undvære, den kunne også fås her.

Skibets mægler var Süßman & Co., der afregnede fragten og kaptajnens forskud, der var ydet gennem forskellige, nemlig Fox & Son og Bluhm & Simon, måske ladningsmodtagerne. At Süßman også var i stand til at remittere overskuddet til Hamborg kan vel næppe undre. Helt smertefrit gik det dog ikke altsammen, for kaptajn Jürgensen måtte anlægge sag mod Bluhm & Simon for at få godtgjort nogle overliggedage, hvad der unægteligt virker lidt pudsigt, da han jo ikke havde meget andet at bruge skibet til.

I maj-juni 1810 blev skibet igen gjort sejlklart, formentligt fordi farten på engelske licenser ved denne tid tog et opsving⁵, og der blev mønstret nye folk. I første omgang var kaptajn Jürgensen nu ikke heldig med det: »6 Man

disentiert mit jeder ein Mt Gacie a 5 L«, men i andet forsøg lykkedes det. Efter behørig toldbehandling og udklaring gik det så ned ad Themsen og til søs.

Engang i juli 1810 tog Die Harmonie lods et sted ud for Norskekysten til Drøbak og fortsatte derfra op til Christiania, hvor man straks begyndte at laste træ til London. Helt legalt, for skibet blev ind- og udklareret, og der var de sædvanlige forretninger med mæglere og leverandører. Trods åben krig sejlede en del danske skibe ved dette tidspunkt på engelske licenser, hvad de danske myndigheder stiltiende så gennem fingre med – ud fra den betragtning, at Norge havde behov for både kornimport, som Danmark ikke selv var i stand til at dække, og eksport af landets vigtigste eksportartikel, træ. Samtidig har man vel også beroliget sig selv med, at de norske gulvbrædder næppe kunne gavne den engelske krigsførelse.

Den engelske iver for at få træ synes at have været så stor, at licenserne blev udstedt blanco. Kaptajn Jürgensen kunne i hvert fald dække sine havneomkostninger i Christiania med 700 daler, som han fik af en kaptajn Peter Lassen for et »Patent«. At et sådant blancopatent var guld værd for en ubeskæftiget kollega siger sig selv. Der er dog også den spinkle mulighed, at han måske solgte sit eget, for tilbage i London i august betalte han 20.5 L.St. »für Papieren und ein neue See Pass«. På den anden side må man vel tro, at licensen normalt lød på navn.

Denne fart fortsatte gennem de næste par år. I august 1810 var Die Harmonie som nævnt igen i London og i september atter i Christiania, hvor skipperens ophold endog var så officielt, at han måtte i retten og vedtage en mulkt på 20 daler til fattigkassen, fordi han på forrige rejse, og åbenbart uberettiget efter rettens skøn, havde fyret sin tømmermand!

Og i december 1810 var Die Harmonie i Mandal og Arendal, dog uden at vi kan se, hvor i England den foregående ladning var blevet losset. Skibet blev liggende meget længe i Arendal, helt frem til maj 1811, heller ikke her kan vi se hvorfor – der kan næppe have manglet brædder, men myndighederne havde måske lagt en dæmper på trafikken. I maj-juni lastede skibet imidlertid brædder igen i Arendal og Christiania, og endnu i juni var Die Harmonie atter i London.

Rederne i Flensborg var måske lidt betænkelige ved denne trafik, der jo set med samtidens øjne ikke kan have taget sig særlig patriotisk ud, for det er

pudsigt at se, at de senere anløb af engelske havne er søgt sløret i regnskabsbogen. Der står ikke London, men L....., og der blev byttet lods ved G.S., der jo – trods den lidt usædvanlige orddeling – heller ikke kan have været så vanskelig at tyde, da hele den søfarende verden nok vidste, at man sædvanligvis skiftede lods ved Gravesend. Og skulle nogen have været i tvivl om, hvilken lokalitet det handlede om, så svandt tvivlen nok, når de så, at regnskabet var ført i pund, shillings og pence!⁶

Vi må også konstatere, at det foreliggende materiale ikke giver os den ringeste mulighed for at udfinde, hvordan disse krigssejladser gik rent økonomisk. Fragterne for disse rejser er – vel af diskretionshensyn – *ikke* bogført her, i det store og hele kun lejlighedsvis udgifter. Men tallene ville nok heller ikke have givet os meget, for med den rådende inflation ville det under alle omstændigheder have været mere end vanskeligt at få overblik over økonomien.

I august var Die Harmonie atter i Christiania, og anduvningen af Christianiafjorden havde denne gang det sørgmuntre islæt, at Die Harmonie måtte have hjælp til bugsering af besætningen på den dér stationerede danske kanonbåd!

Die Harmonie var tilbage i London i september 1811, og det skulle vise sig at være sidste gang skibet var i England i denne omgang. Da skibet kom til Arendal i oktober, blev det lagt op. Bræddefarten var forbi for Die Harmonies vedkommende, vel ikke uden sammenhæng med den stadige stramning, der kulminerede med Spærringsloven af 23. maj 1812, der havde til formål »at tilintetgøre endog den sidste Rest af Landets Omsætning med Udlandet«⁷.

Men der var altså åbenbart ikke mere lønnende fragt at finde til Die Harmonie, for skibet blev afrigget og lagt i vinterhavn, sejlene tørret og lagt i pakhus og besætningen afmønstret, hvorpå kaptajnen rejste hjem. Og der blev skibet så liggende til sidst på sommeren 1812, hvor rederne besluttede, at nu skulle der ske et eller andet, hvorfor de fik fat i en kaptajn Jürgen J. Burchardt fra Løjt, som de sendte til Arendal med penge og fuldmagt.

Burchardt tog en styrmand Peter Jepsen med og rejste over København til Norge. Vel ankommet til Arendal satte han 30-40 skibstømrere igang med at få fikset gamle Harmonie op, betalte den af Jürgensen året før aftalte

pladsleje for skibet samt pakhuslejen for sejlene og udbød i overensstemmelse med sin fuldmagt skibet til salg.

»Zufolge Genehmigung sämtliche Intressenten des Fregatts Schiffes Harmoni vormahls geführt von Capt. Jurg. Jurgensen, würde dem Capt. Jurg. J Burchardt den Auftrag ertheilt nach Arendahl zu reisen das Schiff in empfang zu nehmen, und entweder in fahrt zu bringen oder best möglichst zu verkaufen welches letztes geschehen ist für den Suma Rrda 36000.-«

Forunderligt nok, fristes man til at sige, lykkedes det, som det ses, for Burchardt at sælge det atten år gamle skib for hele 36.000 rigsdaler – i mark og skilling mere end tre gange det, skibet i sin tid havde kostet. Men pengene var ikke meget værd mere, og rederne nåede vel næppe overhovedet at få deres tre terminer udbetalt før statsbankerotten, der jo kom i januar 1813. Hvad den nye ejer havde tænkt sig med skibet er ikke til at vide, men han regnede måske optimistisk med florissante tider igen, når krigen engang holdt op.

Han blev nok skuffet, men det behøver vi ikke at kere os om. Vi tager afsked med Die Harmonie, her hvor den ligger i Arendal, istandsat og nymalet – næsten lige så fin at se på, som da den sejlede ud fra Flensborg på sin jomfrurejse i 1794.

Afslutning

Den læser, der har fulgt med hertil, har nu – forhåbentlig trygt siddende i sin lænestol – sejlet i sammenlagt i 36 år med tre forskellige skibe i perioden 1783 til 1812.

Vi har ikke selv valgt vore tre skibe blandt det gamle monarkis tusinder; det har den tilfældighed, der har bevaret netop disse skibes regnskaber, og spørgsmålet må naturligvis være, hvor repræsentative de er. Dette lader sig selvfølgelig ikke på alle punkter afgøre med nogen større grad af sikkerhed, men et par slutninger går det nok an at drage.

Skibene *er* repræsentative for byens handelsflåde og den udvikling, den gennemgår i disse år, dog repræsenterer den gamle galiot Der Junge Hinrich på det tidspunkt, hvor vi kommer i berøring med den, en »uddøende type«, der ikke mere kan stå sig i konkurrencen med de mere tidssvarende, skarptbyggede typer. Vi kan da også konstatere, at det ikke lykkes at drive den med større succes, og at den sluttelig kasseres. Men de to nybyggede skibe, galeasen Die Einigkeit og fregatten Die Harmonie, kan stå som standardekspionenter for byens søfart ved denne tid. Havde vi selv kunnet vælge et par »typiske« skibe, kunne valget udmærket være faldet netop på dem.

Vi ved, at vore skibe var ejet og blev disponeret af to partrederier, begge bestående af flensborgske købmænd, hvoraf adskillige hørte til de toneangivende i byen, og som var engageret i yderligere en lang række af byens søgående skibe. Det gør det antageligt, at rederierne er blevet drevet og regnskaberne ført efter gængs og anerkendt praksis, og det synes også som om, at i hvert fald intentionerne med vore rederier har været de samme som med flertallet af byens øvrige rederier, at udnytte fragtmarkedet bedst muligt især i den for flensborgske skibe traditionelle fart mellem Østersøen og Sydeuropa.

Er vore to rederier ganske almindelige partrederier blandt hundreder af

andre, der blev drevet efter almindelig praksis, så tør vi nok tro, at man også har fulgt almindelig sædvane ved forhyring af folkene og ved fastsættelse af hyrer og kostpenge, at forplejningen ombord har fulgt det gængse mønster og at også afregninger af hyrer og kostpenge er foretaget på normal vis.

Er det således sandsynligt, at rederiernes og skibenes drift er lagt an efter gængse normer, så er det på den anden side en del vanskeligere at afgøre, om skibenes rejser, som vi kan aflæse dem af regnskaberne, også repræsenterer det normale eller »gennemsnitlige«. Få entrepriser var – og er – så konjunkturfølsomme som skibsfartserhvervet, og få normale forehavender, om overhovedet nogen, var behæftet med så mange usikkerheder og »hvis«er, som dette at sende et skib afsted i det fromme håb, at det ville gøre en hurtig og lukrativ rejse og vende velbeholdent hjem igen til forventet tid.

Man kunne sikre sig så godt som muligt ved at sørge for, at skibet var sat i sødygtig stand til den forestående rejse, at det var fornuftigt bemanded og udrustet, og at i hvert fald den første fragtaftale allerede var i stand. Men man kunne naturligvis ikke sikre sig mod ubehagelige overraskelser fra vind og vejr, som skibet jo var totalt afhængigt af. Man kunne heller ikke være sikker på, at ladningen faktisk var klar i første lastehavn i overensstemmelse med fragtaftalen, og at man ikke skulle vente i uger eller måske måneder på den. Det var naturligvis også umuligt at vide noget rimeligt sikkert om fragtmulighederne i den anden ende af Europa et halvt år senere. Var der overhovedet fragt at få, og var raterne rimelige?

Og hvordan udviklede forholdene sig ude i den store verden? Derom kunne man naturligvis og med en vis forsinkelse læse i Berlingske politiske og Avertissements-Tidende og i Flensburgsches Wochenblatt, og almindelige borgere har måske næppe set noget skræmmende i de deri refererede politiske turbulenser, der strøg hen over ikke bare Europa, men snart sagt hele Verden, for havde landene under den danske krone ikke levet i fred med omverden helt siden 1720? Men for købmændene kunne perspektiverne være på én gang både opmuntrende og skræmmende, for nok betød andres krige normalt et drastisk forbedret fragtmarked, men også betydelig risiko for opbringelse og påfølgende kondemnering af deres skibe.

Endelig kræver det at sejle, hvad søfolk til alle tider har vidst og erkendt, også en smule held, og slap heldet op, kunne jo alt ske.

Hvad vi kan konstatere er, at vore skibe, trods individuelle uheld på enkelte rejser, faktisk opnår resultater, der er i harmoni med de generelle konjunkturer. I 1783 – i efterdønningerne af Den amerikanske Frihedskrig – lykkes det endnu at få enderne til at mødes for gamle Junge Hinrich. Men med faldende fragtrater op gennem 1780'erne og stadigt stigende omkostninger på det gamle skib må rederne i 1791 opgive at fortsætte med skibet.

Pointen er imidlertid, at det er *skibet*, der ikke mere duer, ikke fragtfarten som sådan, for trods de afmattede konjunkturer anskaffede de et nyt skib at sejle videre med. At de næste 10-15 år skulle blive dansk skibsfarts bedste måske nogensinde, kunne de jo ikke vide.

Skønt heller ikke den nye Einigkeit blev sparet for uheld, havde rederne all mulig grund til at være tilfredse med skibets resultater, der vel var det positive facit af det nye skibs bedre sejlegenskaber, lavere driftsomkostninger og stadigt stigende fragtrater. Set i bagklogskabens klare lys kan man naturligvis konstatere, at rederne nok var vel hurtige til at slippe af med skibet, da krigens skygge i 1801 faldt ind over monarkiet, men det rokker naturligvis ikke ved det indtil da opnåede gode resultat.

Men det *er* naturligvis ikke let at se, hvad fremtiden vil bringe, for anlægger vi den samme betragtning på vort tredje skib, Die Harmonie, kan man jo omvendt spørge, om dets redere ikke forsømte at se skriften på væggen i 1807? Havde *de* solgt skibet det år, var de blevet sparet for mange udgifter og bekymringer gennem de følgende år, hvor skibet gennem lange perioder lå mere eller mindre uvirksomt hen.

Fik de tab efter 1807, så havde de på den anden side noget at stå imod med, for de havde, ganske som Die Einigkeits redere, tjent virkelig mange penge gennem de forudgående 13 år, hvor der næsten uafbrudt var krig ude i Verden, og hvor fragtraterne steg og steg.

I det store og hele gik det vore redere ganske, som det gik de øvrige redere, ikke bare i Flensborg, men i alle det gamle dansk-norsk-tyske monarkis søfartsbyer. I sløje tider klarede man sig igennem, som man bedst kunne, og i gode tider udnyttede man konjunkturerne med talent. Og det hører naturligvis med til billedet, at man heller ikke undså sig for at fuske lidt med papirerne eller i trængte situationer at påtage sig rejser, der næppe ville

have vundet bifald i Kommercekollegiet, hvis de var kommet for dagens lys.

Så med de forbehold, der naturligvis altid må tages over for enkeltstående eksempler, er det vist rimeligt at hævde, at de her fremlagte regnskaber repræsenterer typisk flensborgsk partrederidrift gennem den periode allerede samtiden selv opfattede som florissant.

MÅL og VÆGT

LÆNGDE

fod	i Danmark 31,4 cm, i Hertugdømmerne regnedes med lybsk fod à 28,76 cm
alen	= 2 fod
favn	= 6 fod

RUMMÅL

fad	var. mål, omkr. 960 potter eller 900 liter
pibe	var. mål, 1/2 fad, omkr. 480 potter eller 450 liter
oksehoved	var. mål, 1/2 pibe, omkr. 240 potter eller 225 liter
anker	var. mål, 1/6 oksehoved, omkr. 40 potter eller 37,5 liter
pot	= 1/32 kubikfod = 0,968 liter
pægl	= 1/4 pot
tønde	var. mål, ca. 116 til 170 liter
skæppe	var. mål, 5 – 6 skæpper på en tønde
ottingkar	= 1/8 skæppe
gallon	i England 4,546 liter (tidligere brugt winegallon 3,785 liter)
fanega	var. spansk kornmål, ca. 55 liter

VÆGT

pund	i Danmark defineret som 1/62 af vægten af en kubikfod ferskvand, svarende til 499,3 gram i Hertugdømmerne var 100 pund sat lig 97 danske pund
lispund	i Danmark 16 pund i Hertugdømmerne 14 pund
skippund	= 20 lispund
pound	i England 454 gram
hundredweight	= 112 pounds
ton	= 20 hundredweights

SÆRLIGE MARITIME MÅL

sømil	tidligere defineret som 23.660 fod eller omtrent 1/15 af en grad (1 grad af en storcirkel på Jorden indeholdt 14,97 sømil), senere defineret som 1/15 grad, hvoraf fulgte, at 1 »kvartmil« svarede til 1'. Nu defineret som 1852 m.
-------	---

kabellængde = 100 favne, omtrent 1/10 sømil (nugældende)
knob = sømil pr. time
læst mål til at betegne et skibs størrelse, der varierede med tid, geografi og anvendelse. Læsten angav normalt skibets bæreevne, i Danmark-Norge i trælæster à 4000 pund eller i kommercelæster à 5200 pund. Målet blev etableret ved opmålinger i skibet, der blev anvendt i en fast formel. Den faktiske lasteevne kunne variere meget betydeligt fra det målte læstetal.

Bilag 2a

Regnskab for Der Junge Hinrich, 1. rejse

Flensborg

De samlede udrustningsudgifter fordeler sig som følger:

Reparation og klargøring af skib samt leverance af forbrugsgods til den forestående rejse	Mark	1463.14
Befragtningsomkostninger incl. porto		137. 2
Latinsk og tyrkisk pas		208. 4
21.000 mursten		321. 9
Gebyrer, sportler m.m.		86.12
Hyre, forskud for 2 måneder		390. –
Kostpenge, forskud		389. –
Ny »Schiffbuch«		1. 7
	i alt	Mark 2998. –

hvilket beløb blev indbetalt af interessenterne med mark 374.12 pr. ottendepart.

For dette beløb, mark 2998, havde partrederne fået deres skib klargjort til den forestående rejse, de havde skaffet sig en udgående fragtaftale, der var betalt hyre for de næste par måneder og skibet var provianteret og forsynet med nødvendigt forbrugsgods for det første stykke tid.

Riga

Udgifter:

Lods, bropenge og gebyrer	Albertusdalere	12.–,15
Danske konsulat		2.3. 4
Besøgende om bord		1.–. –
Reparationer og stores		20.3.15
Losning af mursten		1.2. –
Lastning af hør		
træ til garnering	16.3.13	
stuver og arbejdere	15.1. –	32.–,13
Mæglerregning		70.–. –
Proviant		7.–,13
Besætningen kontant		4.2. –
	i alt	Albertusdalere 152.1. –

Indtægter:

Salg af mursten	Albertusdalere	88.-	-
Salg af 4 fustager østers		36.-	-
Tratte på hr. Nicol. H. Lorck		35.-	-
	i alt	Albertusdalere	159.-

»bey das Schif behalten« Albertusdalere 6.3. -

Regnskabets indtægter og udgifter balancerer med albertusdalere 6.3 i skibets favør. - »bey das Schif behalten« - og denne difference måtte kaptajn Petersen så til sin tid svare til hjemme i Flensborg. Om man vil, kan man jo opfatte beløbet som trukket af kaptajnen selv til egen brug.

Helsingør og Lyngør**Udgifter i Helsingør:**

Fyrpenge, inspektør, porto m.m. Rigsdaler 12.46

Udgifter i Lyngør:

Lods, et rundholt og brænde		7.11
	i alt	Rigsdaler 20. 9
		= Mark 60. 9

Indtægter:

Assignation på hr. Lorck	Rigsdaler	16.24
	= Mark	49. 8

»Das Schif ist also schuldig« Mark 11. 1

Livorno**Udgifter:**

Lods- og havneudgifter	Zecchiner	7.18.-
Konsulat		7. 7.-
Havnearbejdere ved losning		16.-
Reparationer og stores		64. -.6
Brænde, lys og olie		6.13.-
Havnearbejdere ved lastning		2. 1.-
Proviant		39. -.5
Besætningen kontant		43. 2.2
	i alt	Zecchiner 170.18.5

Indtægter:	
Solgt garneringstræ	Zecchiner 4.17.-
Hævet kontant hos	
Wienholt & Tiedeman Pezze 376.19.3 =	<u>162.11.2</u>
i alt	Zecchiner 167. 8.2

»Das Schiff schuldig« Zecchiner 3.10.3

Afregning mæglerfirma Wienholt & Tiedeman, Livorno:

Debet:	
Notering af søprotest	Pezze 2. -, -
Praktica	2. -, -
Kontant kaptajn Asmus Petersen	376.19. 3
Provision på fragt fra Riga	32.16. 4
Provision på fragt til Ostende og Brügge	27.16. -
Kurtage	27.16. -
Porto	5.10.11
Rimesse på Amsterdam, Gylden banco 1500.-	674. 3. 1
Rimesse på Amsterdam, Gylden banco 1055.-	465.15. -
Provision af Pezze 674.3.1	3. 7. 5
Agio på penge & courtage, 2%	<u>22.14. 8</u>
i alt	Pezze 1640.18. 8

Kredit:

Fragt for 477 skippund hør	
÷ 12 skippund 2,5 lispund i kahyt	
<hr/>	
464 skippund 17,5 lispund à	
Gylden courant 7.10	3486.11
Havarie ordinaire 10%	348.13
<hr/>	
Gylden courant	3835. 4
= Gylden banco	3692.03
=	Pezze 1640.18. 8

Regnskabet under opholdet i Livorno er helt typisk for havneregnskaberne i det her foreliggende materiale og afspejler vel dermed gængs praksis.

Som det ses, er det todelt, idet der dels gøres regnskab for kaptajnens udgifter og indtægter, dels gøres regnskab for mæglerfirmaets udlæg og indkasseringer.

Der var i de forskellige havne varierende praksis med hensyn til, hvilke regninger, der blev betalt over skibets kasse og hvilke, der blev betalt af mægleren. Her i Livorno ses det, at kaptajnen selv afholdt lods- og havneomkostninger, selv ansatte den fornødne arbejdskraft til losning og lastning og naturligvis selv indkøbte proviant og stores samt forstrakte besætningen med kontanter.

Til dækning af sine udgifter solgte kaptajnen det nu overflødige stuvetræ, men indtægten heraf forslod naturligvis ingen steder, så han måtte skaffe sig yderligere kontanter, hvilke han hævede hos mæglerfirmaet Wienholt & Tiedeman. De samlede indtægter dækkede imidlertid ikke helt hans udgifter, så her blev »das Schiff schuldig« Zecchiner 3.10.3, et beløb kaptajn Petersen altså havde tilgode, og som siden indgik i hans afregning i Flensborg.

Dover

Udgifter:

Brænde, porto og proviant Pund Sterling 10.18. 6

Indtægter:

Hævet kontant hos Hector & Minet Pund Sterling 15.15. –

»beim Schiff behalten« Pund Sterling 4.16. 6

Regning fra Hector & Minet:

Harricker & Broad for indbjærgning af

Der Junge Hinrich Pund Sterling 68. 5. –

Gebyrer 3. 3. –

J. S. Gazely for »afkortning af karantæne« 11. 8. 6

Foreløbige reparationer m.m. 170. 6. –

Kaptajn Petersen kontant 15.15. –

Provision 12.12. –

i alt Pund Sterling 281.10. –

der traseredes på H. de Wael Veydt van Ravestyn, Ostende.

I Dover var det mæglerfirmaet Hector & Minet, der tog sig af de praktiske problemer. Firmaet betalte Harricker og Broad – hvem det så var, måske lokale fiskere – der havde bjærget Hinrich ind, og firmaet betalte de håndværkere, der foretog den nødvendige foreløbige udbedring af skibet.

Til dækning af omkostningerne udstedte kaptajn Petersen en tratte på skibets mægler i Ostende, van Ravestyn, der må formodes at have været Hector & Minet bekendt.

Ostende og Brügge

Groshavariopgørelse ved H. de Wael Veydt van Ravestyn:

Skade omfattet af groshavari Gylden kurant 1829.14.6

Ladningen deltager med 100 %, skib og fragt med 50 %

Ladningen taxeret til Gylden	43110.13.6	
Skibet tax. til G. 5000, 50 %	2500. --	
Fragt er G. 3194, 50 %	1597. --	
Samlet værdi	47207.13.6	
Ladningens part, der krediteres skibet		Gylden kurant 1670.10.9
Udgifter:		
Lods- og havneudgifter incl. heste til at bugsere skibet til og fra Brügge	flamske	Gylden kurant 105.19.6
21 læster ballast		26. --
Reparationer		103.13.--
Regning, van Ravestyn & Co.		125. 1.6
Besætningen kontant		193.18.--
Proviant		320. 6.--
	i alt flamske	Gylden kurant 874.18.--
Indtægter:		
Hævet kontant hos		
F. Serweyten, Brügge, østrigske Kroner 260 ...	flamske	Gylden kurant 819. --
»Beym Schif übrig behalten« Gylden kur.		55.18.--
(Fejl i regnskabet! Skibet <i>skylder</i> 55.18)		
Afregning mæglerfirma F. Serweyten:		
Kredit:		
Fragt ifølge certeparti	Gylden k. 3250.--	
÷ 1.75 % kurtage	55.18	3194. 2.--
Modtaget i havari grosse, Ostende		984. --.6
Modtaget i havari grosse, Brügge		686.10.3
2/3 bidrag af havne- og lodsudgifter		137.15.3
	i alt holl.	Gylden kurant 5002. 8.--
Debet:		
Regning H. de Wael Veydt van Ravestyn, Ostende (uspecificeret, formentlig særskilt, ikke bevaret, bilag) .	holl. Gylden k.	3238.17.--
Rente		16. 4.--
Omkostninger, Brügge	flamske Gylden	108.8
	= holl. Gylden k.	92.18.3
Havneudgifter	fl. Gyld.	232.5.9
Kaptajn Petersen kontant	819.--	
	1051.5.9	
	= holl. Gylden k.	904. 2.--
Provision		100. --
Rimesse til N. H. Lorck	fl. Gylden k.	666.12
	= holl Gylden k.	653. 5.9
	i alt holl. Gylden k.	5005. 7.--
		(bogført som 5002. 8.--!)

Regnskabet for Ostende og Brügge er svært at få ordentligt hold på, dels fordi det omfatter en kompliceret groshavariberegning, hvis juridiske og eventuelt særskilt aftalte forudsætninger ikke fremgår af det bevarede materiale, dels fordi der var mellemregninger, der ikke er bevaret, f.eks. opgørelsen fra van Ravestyn i Ostende, der indgik i afregningen fra Serweyten i Brügge.

Det ses imidlertid, at det meste af fragtindtægten medgik til at dække skaderne og skibets øvrige omkostninger, og det var således et meget beskedent beløb, der kunne remitteres til Lorck i Flensborg.

Bordeaux

Udgifter:

Stuvetræ	Livres	30. --
Tjære, terpentin, linolie m.m.		44. --
Konsul J. Borgaard, konsulatspenge		13.12.-
Lods, havneudgifter m.m.		<u>599. 1.6</u>
	i alt	Livres 686.13.6

Indtægter:

Frugt fra Ostende

4350 pund à 22 Livr. pr 2000	47.17.-
+ 10 % havari	<u>4.15.9</u>
	52.12.9
4010 pund à 20 Livr. pr 2000	40. 2.-
+ 10 % havari	<u>4. -.3</u>
	44. 2.3
»Kleinigkeit Fracht«	6.12.-
	i alt

Livres 103. 7.-

Modtaget kontant af Jr. Hemert for regning

Nic. H. Lorck	<u>720. --</u>
»Komt das Schiff zu gut«	Livres 136.13.6

Helsingør

Udgifter:

Fyrpenge, translatør, ekspedition, vagtskib m.m. rigsdaler 14.46	= Mark	44.14
---	--------	-------

Indtægter:

Modtaget kontant af v. Deurs anvist på hr. Lorck	44.14
--	-------

Flensborg

Omsider vel hjemme i Flensborg skulle regnskaberne gøres op, hvilket skete i flere tempi. Først betalte kaptajnen de sædvanlige havneomkostninger i forbindelse med ankomst og losning. Dernæst afregnede han besætningens tilgodehavende, dvs. indtjent hyre minus udbetalt forskud, forstrækninger under rejsen og den enkeltes bidrag til Slavekassen, de såkaldte »ransonspenge«. Så gjorde han kostregnskabet op, og endelig blev differencerne fra de enkelte havne, »beym Schif behalten« og »das Schif schuldig«, opgjort.

Da disse poster var gjort op og kaptajn og besætning dermed afregnet, gjorde den korresponderende reder, Nicolay H. Lorck *sit* regnskab op.

Og endelig blev der gjort op med de enkelte parthavere i forhold til deres andele.

Udgifter afholdt af kaptajn Asmus Petersen:

Løjtnant & mønstringsskriver		Mark	4. –
Sjoverløn til losning og forhaling			15. –
Hyre fra 3. maj 1783 til 14. aug. 1784			
= 15 mdr. 11 dage:			
Kaptajn Petersen	921. 5		
Styrmand J. Vogt	645. 6		
	<hr/>		
	1566.11		
÷ ransonspenge	97.14		
	<hr/>		
		1468.13	
1 matros 12 mdr. à 27	324.–		
& 3 mdr. 11 dage à 18	60. 6		
	<hr/>		
	384. 6		
÷ ransonspenge	12. –		
	<hr/>		
		372. 6	
1 matros 12 mdr. à 27	324. –		
& 3 mdr. 11 dage à 15	50. 5		
	<hr/>		
	374. 5		
1 matros 12 mdr. a 24	288. –		
& 3 mdr. 11 dage à 13	45. 3		
	<hr/>		
	333. 3		
Koksdreng 12 mdr. à 15 ...	180. –		
& 3 mdr. 11 dage à 7.5	25. 2.5		
	<hr/>		
	205. 2.5		
	i alt 912.10.5		
÷ ransonspenge	28. 8		
	<hr/>		
		884. 2.5	
		<hr/>	
		2725. 5.5	

Fragår:

2 mdrs hyre v. udrustn.	390. –		
Forskud Riga			
Albertusdal. 4.2 =	19. 2		
Forskud Livorno			
Zecch. 43.2.2 =			
862 Paoli =	323. 5.5		
Forskud Ostende			
Gylden 193.18 =	242. 6	974.13.5	1750. 8

Det er værd at lægge mærke til, at kaptajn og styrmand fik fuld hyre for hele rejsen, mens det menige mandskab kun fik fuld hyre for de første 12 måneder og derefter kun godt halv hyre. Det er ikke et i i øvrigt observeret fænomen, så der må have ligget en særlig aftale til grund – eller det havde måske sammenhæng med havariet på hjemrejsen.

Kostpenge fra 1. april 1783

til 14. aug. 1784 = 71 uger 5 dage.

3 Mark pr. mand pr. uge er	1290.13
Kahyt 29 Mark pr. kvartal	160. 9
	<u>1451. 6</u>

Indkøbt ifølge proviantbog	1533. 3
Ved udrustningen	Mark 389.–
Indkøbt Riga	30.7
Indkøbt Livorno	292.11
Indkøbt Dover	154. 1
Indkøbt Brügge og Ostende	400. 6
Kaptajnen tilgode	<u>1266. 9</u>
	266.10

Der var ført særskilt kostregnskab om bord – den såkaldte Proviantbuch – og det fremgår, at kaptajnen åbenbart ikke havde kosten i fast entreprise, men at rederiet dækkede de faktisk medgåede udgifter. Den stipulerede udgift til kost var her overskredet med mark 81.13.

Det meste af provianten under rejsen blev debiteret skibet, og dette beløb blev naturligtvis fratrukket, hvorefter kaptajnen havde differencen tilgode.

Kaptajnens gæld/tilgodehavende under rejsen:

tilgode		
Helsingør	Mark	11. 1
Livorno Zech. 2. 5.3 (kurs 1 Zech. = Mark 7. 6) =	Mark	17. –.1/2
		<u>28. 1.1/2</u>

skyldig		
Riga Alb. Dl. 6 3/4 (kurs 1 Alb. Dl. = Mark 4. 5) =	Mark	28.11
Dover Pund 4.16.6 (kurs 1 Pund = Mark 15. --) =	Mark	72. 6
Ostende fl. Gylden 55.18 (kurs 1 fl. Gld. = Mark 1. 4.) =	Mark	69.14
Bordeaux Livres 136.13 (kurs 1 Livre = Mark 0.12.) = ..	Mark	102. 8.1/2
		<u>273. 7.1/2</u>

Kaptajnen skyldig Mark 245. 6.

Her gøres differencerne fra de enkelte havneregnskaber op, og de skyldige mark 245. 6 er altså at opfatte som hævet af kaptajnen.

I alt kaptajnen tilgode for rejsen Mark 1790.12

N. H. Lorck udlagt		
à conto kapt. Petersen	,,	516. --.
afregning kaptajn Petersen	,,	1274.12.
	Mark	<u>1790.12.</u>

Korresponderende reder Nicolay H. Lorcks regnskab:

Udlæg:

4 tønner østers à Mark 29	Mark	116. --.
certifikater m.m.	,,	16.10.
Joh. Andersen for tyrkisk pas	,,	65.10
tratte fra Sosat & Rodde, Riga	,,	148.12.
,, ,, v. Deurs enke, Helsingør	,,	50. 8.
,, ,, v. ,, ,, ,,	,,	45.14.
mægler Alberti for stuvetræ, efterladt om bord	,,	9. --.
mægler Alberti for fragtaftale, klarering, beregning og indkrævning af fragt	,,	60. --.
porto	,,	51. 8.
tratte fra v. Hemert, Bordeaux, Livres 787	,,	583. 9.
kapt. Petersen afregnet med	,,	1274.12.
,, ,, tidl. modtaget	,,	516. --.
	Udgifter i alt	Mark 2938. 3.

Indtægter:

Solgt den gamle båd til brovagt Schmidt	Mark	5. --.
Tilbagebetaling for (tidligere bestilte og ubenyttede?) certifikater og pas	,,	242.14.
Rimse fra Serweyten, Ostende (slutafregning gross- havariopgørelse) holl. Gylden k. 115 =	,,	176.10.
Fragt Bordeaux-Flensborg 109 13/120 fade a Mark 18 . . .	,,	1964. --.
2/3 lodspenget, stuvetræ, indklarering og fyrpenge Helsingør	,,	205.11.
Saldo at betale	,,	344. --.
	Indtægter i alt	Mark 2938. 3.

Lorck havde, hvad der næppe kan undre, haft et løbende regnskab under hele rejsen. Indledningsvis måtte han betale de fire tønder østers, der i sidste øjeblik kom med skibet, og som derfor ikke kom med i udrustningsregnskabet. Han havde også haft udgifter til certifikater, pas o.l., og han havde måttet honorere de relativt beskedne tratter, kaptajn Petersen havde udstedt undervejs. Endvidere havde han haft portoudgifter og udgifter til mægler Alberti, Flensborg, for fragtaftalen fra Bordeaux og indkasseringen af fragten. Og endelig havde han, som vi har set, afregnet kaptajn Petersen, hvilket jo altså rent faktisk betød afregning af hele besætningen, kostpenge m.v.

På indtægtssiden talte naturligvis især fragten for rejsen Bordeaux-Flensborg. Men der var også en rimesse fra Serweyten i Ostende, der repræsenterede slutopgørelsen for groshavariet. Endvidere en tilbagebetaling for certifikater og pas, formentlig nogle, der var bestilt tidligere, men ikke anvendt. Og endelig solgte Lorck en gammel skibsbåd til brovagt Schmidt for 5 mark.

Indtægterne stod imidlertid ikke mål med udgifterne, idet der var et underskud på 344 mark, som blev indbetalt af parthaverne med 43 mark pr. ottendedel.

Hermed burde regnskabet i princippet være afsluttet, men det var dog ikke tilfældet, idet der yderligere er tilføjet en »repartition«, nemlig afregningen med de offentlige myndigheder for den nu overståede rejse:

Toldregning, herunder			
ordinære lastpenge	Rd.	14. 8.	
fyrpenge	„	–.32.	
papir og skrivergebyr	„	3.12.	
Ydermere for Middelhavsrejsen:			
ekstraord. lastpenge	„	20.17.1/2	
skibsafgift	„	20.17.1/2	
ranconspenget	„	29.19.	
fyrpenge	„	–. 4.	
	Rd.	88.14.	= Mark 264.14.

Nævnte Mark 264.14 indbetalt med Mark 33. 2. pr. ottendedel.

Regnskabet afsluttet Flensborg, den 1. oktober 1784.

Parthavernes resultat af rejsen.

Parthaverne indbetalt:

Udrustningen i Flensborg	mark	2998.–	–	
afregning	„	344.–	–	
endelig »repartition«	„	264.14.–		
				i alt mark 3606.14.–

Parthaverne modtaget:

2 rimesser fra Livorno på		
i alt holl. gylden 2555.-, i alt mark	3721.13.-	
1 rimesse fra Ostende på flamske gylden		
666.12 = holl. gylden 653. 5.9 ,,	927. 4.-	
	i alt	,, 4649. 1.-
Overskud for rejsen		1042. 3.-
		<hr/> <hr/>

Bilag 2b

Regnskab for Der Junge Hinrich, 2. rejse

Flensborg

Udrustningsomkostninger bogført den 26. oktober 1784:

reparationer og forbrugsgods	mark	119.11.6
gebyrer, sportler m.m.	„	27. 1.-
ballast	„	16. 8.-
brædder og søm (til sikring eller separation af kornlast?).	„	4.10.-
kostpenge	„	128. -.-
		<hr/>
	i alt	mark 295.14.6,

der indbetales af interessenterne.

Memel

løsning af ballast og lastning	f.	19.18
lods- og havneudgifter	„	11. 4
reparationer	„	29.27
garneringstræ til næste rejse (godskrives senere)	„	73. 1
gebyrer, sportler og porto	„	19.20
		<hr/>
	i alt	f. 153.10
	=	mark 146. 2.-

(uklart, hvilken møntsort, der regnes med i Memelregnskabet, men vekselkursen, en enhed = 15 1/4 skilling, er opgivet)

Flensborg

Opgørelse for rejsen.

Udgifter i Flensborg:

gebyrer, sportler m.v.	mark	3. 6.-
kostpenge		
20.10.1784-8.1.1785	mark	203. 2.-
÷ forskud	„	<u>144. -.-</u>
		59. 2.-

hyre			
kaptajnen	mark	66.	.-
styrmanden	„	48.	.-
1 matros	„	34.	8.-
2 matroser	„	66.	.-
koksdreng	„	19.	8.-
			<u>234. -.-</u>
		i alt	296. 8.-
udgifter i Memel			<u>146. 2.-</u>
Udgifter siden afrejsen	mark	442.	10.-

Indtægter:

Fragt			
24 læster rug à mark 19	mark	456	
23 „ byg à „ 18	„	414	
3,5 „ hørfrø à „ 18	„	63	
20 stene hør		6	
4 læster byg à „ 12	„	48	
1 „ ærter	„	20	
fragt accorderet med hr. Kaul	„	60	
			<u>Indtægter i alt</u>
	mark	1067.	.-
	mark	624.	6.-

Beløbet blev (sammen med udlæg for garneringstræ i Memel) overført til næste rejse.

Parthavernes resultat af rejsen.

Parthaverne indbetalt:

udrustningen i Flensborg	mark	295.	14.6
parthaverne tilgode ved afregning (overført til næste rejse):			
	mark	624.	6.-
værdi af indkøbt garneringstræ (f. 73.1)	„	<u>69.</u>	<u>10.-</u>
	mark	694.	.-
Overskud for rejsen	mark	398.	1.6

Bilag 2c

Regnskab for Der Junge Hinrich, 3. rejse

Flensborg (-30.4.1785)

Udrustningsudgifter

Reparation og klargøring af skib

samt leverance af forbrugsgods	mark	491. 9.6
»tyrkisk pas«, certifikater, forskud til sundtold og fyrpenge, gebyrer og sportler	,,	185. -. -
Indkøb af mursten og ombordtagning heraf	,,	262. 8. -
Hyre, forskud for 2 måneder	,,	296. -. -
Kostpenge, forskud »wie gewöhl.«	,,	389. -. -
		<hr/>
i alt	mark	1624. 1.6

Fragår:

Henlagt overskud fra rejse 2	mark	624. 6.
Solgt et gammelt kabeltov på 83 lispund til briggen Hercules	,,	124. 8.
		<hr/>
	,,	748.14. -
Udgift i alt	mark	875. 3.6

der blev indbetalt med mark 109.6.6 pr. ottendepart.

I følge en note havde parthaverne senere betalt yderligere mark 76. 8. - for befragtningsomkostninger, hvilket bragte de samlede indbetalinger ved udrustningen op på

mark 951.11. 6.

Riga (10.5.1785)

Udgifter:

albertusdalere 158. -.10

Indtægter:

Salg af mursten	alb.dl.	80. -. -
Tratte på Lorck, accepteret af fa. Sosat & Rodde	,,	82. 2. -
		<hr/>
	,,	162. 2. -
Skibet tilgode	albertusdalere	4. 1.10

Tratten blev betalt den 15. juli 1785 til rederiets sædvanlige bankforbindelse i Hamburg med mark 251.4. og beløbet umiddelbart indbetalt af parthaverne, dog lagde Lorck ud for kaptajnen.

København og Helsingør

Udgifter:

Mønstringsomkostninger	rd.	4.24	
Nyt vandfad og vand	„	2.16	
Fyrpenge, sundhedspas, gebyrer og porto ...	„	10.47	
			rd. 17.39

Indtægter:

Kontant af hr. Johs. Andersen	rd.	10. –	
Kontant af v. Deurs	„	26.47	
			rd. 36.47
		skibet tilgode	rd. 19. 8

Rannesund (10.7.1785) og Ny Hellesund (24.7.1785)

Udgifter:

Lods- og havneomk.	rd.	9.31.6	
Sejldug, garn og årer	„	2. 4	
Brænde	„	2.16	
			rd. 14. 3. 6
		skibet skylder	

Livorno (30.9.1785)

Udgifter:

Lods- og havneomkostninger	zecchiner	11.13
Konsulat	„	7.80
Folk til losning	„	–.17
Kurtage på fragt til Gallipoli (Syditalien)	„	2.11
Stuvning af last til Gallipoli	„	8.2
Reparationer og stores	„	79.16.6
Udbetalt forskud til besætningen	„	16.11.4
Proviant	„	27. –
	i alt	zecchiner 151. 7.2

Indtægter:

Solgt garneringstræ	zecchiner	8.18
Solgt et gammelt topsejl og et gammelt storsejl	„	3. 5
Modtaget kontant af Dupony & Co.	„	<u>140. –</u>
	i alt	zecchiner <u>152. 3.–</u>
Skibet tilgode	zecchiner	<u>–.15.6</u>

Mæglerregnskab af 7.12.1785 fra Peter Dupony & Co., Livorno:

Debet:

Karantænebåd og praktika	realer	3.10	
Afgivet søprotest	„	2.10	
Diverse små omkostninger	„	3.10	
Vor provision, 2% af indkomne fragt	„	27. 8.8	
Do. af skaffet fragt fra Gallipoli på 640 fade olie til Brake, Hamburg eller Stettin, fl. holl. kurant 48 pr. læst à 11 fade	„	23. 5.5	
Mæglergebyr, 2% af do.	„	23. 5.5	
Oversættelse af certeparti	„	2. 6.4	
Rimesse på Amsterdam, fl. holl. banco 972.12.4	„	432. 5.5 *)	
Kaptajnen hævet kontant zecchiner 140	„	324.12.8	
Holdt til disposition for kaptajnen i Gallipoli	„	100. –. – **)	
Saldo, fl. holl. banco 936.15.8	„	416. 6.10***)	
Agio, 1,25% af realer 958.11.9 ...	„	11.17. 1	
Mæglerkurtage af do.	„	<u>–.18.10</u>	
			realer 1371.16.8

Kredit:

Fragt fra Riga hertil for 483 skippund 1 lispund hør à fl. holl. kurant 6 pr lispund	fl. holl. kurant	2898. 6	
Havari, ordinær, præmie 10%	„	<u>289.16.8</u>	
	fl. holl. kurant	3188. 2.8	
	= fl. holl. banko	3095. –. –	
	=		realer 1371.16.8

Note. Ovennævnte rimesser blev solgt og fordelt som følger:

*) 11.11.1785. Gennem Lorent am Ende, Hamburg: fl. holl. banko 972.12.4	mark 1131.12
***) 19.1.1786. Gennem J. & A. C. Lampe, Hamburg: fl. holl. banko 936.15.8	,, 1098. 1
** 27.3.1786. Gennem Lorent am Ende, Hamburg: realer 100.–	,, 267.15.6
	i alt mark banko 2497.12.6
	(= mark kurant 3122. 4)

der blev fordelt til parthaverne med mark 312.3.6 pr. ottendedel.

Gallipoli (jan.-feb. 1786)

Udgifter:

Praktika	dukater –.60	
6 tomme tønder til at fæste på trosserne .	,, –.60	
Lastning	,, 11.90	
1/3 havneomkostninger	,, 47.85	
Protest p.g.a. jernbånd på oliefadene ...	,, 2. –	
Skibsmægler til at assistere	,, 14. –	
Reparationer og stores	,, 11.81	
Porto	,, –.60	
Forskud brugt til proviant	,, 43.43	
		dukater 132.69

Indtægter:

Fragt hertil fra Livorno i følge manifest	dukater 96. 6	
Fradrag for kaplak	,, 4. 6	
	dukater 92. –	
Passagergodtgørelse	,, 3,50	,, 95.50
	Skibet skylder	dukater 37.19

Malaga (5.4.1786)

Sundhedsdepart. og vagter

p.g.a. den døde stymand	realer 192. –	
Medicin	,, 12. –	
Ligkiste	,, 41. –	
		realer 245. –
Havneomkostninger	,, 219. –	
Porto og mægler	,, 29.32	
Brænde	,, 80. –	
Proviant	,, 336. 2	
		realer 910

Indtægter:

Trasseret på Lorent am Ende
mark banco 130 à 7 realer ,, 910*)

*) Bemeldte tratte fra Malaga a vista L. Klentze Hope & Co., og de derefter i Bremen assignerede lodspenge, mark 129. 7, blev repareret og betalt af part-haverne med i alt mark banco 259.7.

I og ved Bremen på Weser (maj-juni 1786)

Udgifter:

Lodsudgifter	RB	79.53	
Kaptajnen, ophold i land og rejseomkostninger	,,	18.30	
Losning, 3 mand i 4 dage	,,	6. –	
Uklarering i Elfsflet, gebyrer og stempelpapir	,,	3.16	
Ballast	,,	10. –	
Reparationer og stores	,,	13.34	
Udbetalt forskud til besætningen	,,	74. –	
Forskud til proviant	,,	16.39	
		i alt	RB 221.31

(er RB 221.28, regnefejl
på RB –.3 i regnskab!)

Indtægter:

Modtaget kontant af Joh: Math: Lameyer, Bremen	RB	192.31	
Udstedt tratte på Lorent am Ende, Hamborg til dækning af indgående lods	,,	65.29	*)
		i alt	,, 257.60
		Skibet tilgode	RB 36.29

*) jf. note under regnskab fra Malaga.

Mæglerregning fra Johs. Math. Lameyer, Bremen.

Debet:

19.5. og 14.6.1786:

kontant til kaptajnen	RB	192.31
Havari- og lossebrev	„	-.48
Tøndepenge, fattiggassen og gebyrer	„	6.36
Havnepenge og -gebyrer	„	3.15
Vor kurtage for skib	„	7.36

19.5:

Rimesse fra Lambert, Lambert & Jacob Sohn på Flack & Weyland, Lybæk, mark banco 2779.11 = Louis d'or 260 =	„	1300. -
---	---	---------

RB 1510.22

Kredit:

Fragt fra Gallipoli af 659 37/40 fade olie à mark hamburgsk kurant 65 pr. 11 fade	mark kur.	3899. 9
ordinært havari 5 %	„	194.15
	mark kur.	4094. 8
	=	

RB 1487.48

Fragtens del af lods- og havnepenge	„	53.33
--	---	-------

RB 1541. 9

Fragår 2 % provision	„	30.59
----------------------------	---	-------

RB 1510.22

Note:

30.6.1786:

Rimessen fra Bremen indløst af Lorent am Ende og parthaverne krediteret med mark banco. 347. 7 pr. ottendedel.

Flensborg (9.7.1786-)

Fredericia (juli 1786).

Skagen og Lindesnæs fyrpenge af 34 commercelæster	mark	7. 6
Toldinspektør, gebyrer og stempelpapir	„	9.10

mark 17. -

Hyre fra 4.5.1785 til 9.7.1786
= 14 måneder 4 dage:

kapt. Asmus Petersen m. 60/md. m.	847.15
stmd. Jurgen Klindt til 31.3.86, hvor han døde 33/ ,,	358.12
stmd. Jurgen Lars Boldt fra Hobro 4.4.-9.7. 48/ ,,	150. 3
	<u>mark 1356.14</u>
Fragår ransonspenge 1 sk/m. ,,	84.13

mark 1272. 1

matros Jurgen Hansen	17/md. m.	240. 3
,, Jurgen Christensen	16/ ,, ,,	226. 1
,, Steffen Jurgensen	14/ ,, ,,	196.13
Peter Larsen 2.7.1785-9.7.1786	9/ ,, ,,	109. 3
Hans Hansen 4.5.1785-3.7.1785 = 2 måneder minus 2 dage fået 2 mdrs. forskud		16. -
	<u>mark 772. 4</u>	

Fragår ransonspenge 1/2 sk/m. ,,	24. 2
---------------------------------------	-------

,, 748. 2

Hyre i alt

mark 2036. 3

heraf er betalt:

ved udrustningen	
2 mdrs. forskud	mark 296. -
Livorno zecchiner 16.11 =	,, 124. 5
Malaga, begravet styrmanden realer 345 =	,, 49.12
Bremen rd. 74 =	,, 222. -
Flensborg, interessenterne betalt à rato	,, 600. -

,, 1292. 1

mark 744. 2

Kostpenge fra 12.4.1785 til 8.7.1786:

452 dage eller 64 4/7 uge

2 à mark 105 for 6 mand	mark 968. 4
Kahytten 5 kvartaler à mark 29	,, 145. -

mark 1113. 4

Fragår:

Forskud ved udrustningen	mark	389. –
Riga alb. dalere 14 =	„	59.12
Livorno paoli 540 =	„	202. 8
Gallipoli dukater 43.43 =	„	122. 5
Malaga realer 336 =	„	68. 4
Bremen Rd. 16.39 =	„	50. 7
Proviantbeh. v. hjemkomst	„	40. –
	„	<u>932. 4</u>

mark 181. –

Indklaringsomkostninger		
Toldkammerregning for middelhavsrejsen, ekstra lastepenge	Rd.	17.6
Ransonspenge	„	24.47
Hyreliste	„	–. 4
ordinære lastpenge fra Bremen	„	4.12
Fyrpenge	„	1. 9
	Rd.	<u>50.41.6</u>

„ 9.11

= „ 152. 9.6
mark 1104. 6.6

Skibet tilgode:

Kontant i Flensborg	mark	60. –
Riga Alb. dalere 4.1.10 =	„	18. 9.6
Helsingør Rd. 19.8 =	„	57. 8
Livorno paoli 15.6 =	„	5.15
Bremen Rd. 36.29 =	„	109. 3
(Lorck snydt sig selv, er faktisk m. 109.13!)		
		<u>mark 251. 3.6</u>

Skibet skylder:

Norge Rd. 14. 3.6 =	mark	42. 3
Gallipoli duk. 37.19 =	„	104.10
	„	<u>166.13</u>

Skibet tilgode

„ 84. 6.6

I alt kaptajn Asm. Petersen tilgode

mark 1020. –

Udlæg N. H. Lorck:

Helsingør:

Kontant Johs. Andersen, Rd.10. -= ... mark	30. -	
van Deurs, Rd. 26.47 + provision = ,,	82.12	
Porto og småomkostninger	43. 4	
		,, 156. -
i alt N. H. Lorck tilgode		mark 1176. -
Er endnu i alt at betale		

hvilket beløb blev indbetalt med mark 147 pr. ottendedel.

Parthavernes resultat af rejsen:

Indbetalt:

Flensborg, udrustningen	mark kur.	951.11.6	
Overført overskud fra rejse 2	,, ,,	694. -	
Riga, tratte, mark banco 251.4 = ..	,, ,,	314. -	
Bremen, tratte,			
mark banco 259.7 =	,, ,,	324. -	
Flensborg, besætningen à conto ...	,, ,,	600. -	
,, slutopgørelse	,, ,,	1176. -	
	betalt i alt		mark kur. 4059.11.6

Udbetalt:

Livorno, rimesser,			
mark banco 2497.12.6 =	mark kur.	3122. 3.6	
Bremen, rimesse,			
mark banco 2779.11 =	,, ,,	3474.10	
	modtaget i alt		mark kur. 6596.13.6
	Overskud på rejse 3		mark kur. 2537. 2.-

Bilag 2d

Regnskab for Der Junge Hinrich, 4. rejse

Flensborg (-28.9.1786)

Udrustningsomkostninger:

Reparation og stores	mark	257.10
Ballast, sjoerløn	„	3.12
Gebyrer, stempelpapir m.v.	„	21.10
Hr. And. Axen, fragtafte	„	24. -
Kostpenge fra 28.9., 6 mand i 8 uger à mark 18	„	144. -
		<hr/>
	i alt	mark 451. -

der blev indbetalt den 20.10.1786 med mark 56.6 pr. ottendedel.

Danzig (16.-28.10.1786)

Udgifter:

Tovværk	gylden	44.24
Div. stores	„	6.15
2 mand til at lempe	„	2.15
		<hr/>
	i alt gylden	53.24
		= mark 39. 8

Rendsborg (nov.-dec. 1786)

Udgifter:

Bugsérhjælp og lods til stadsslusen	mark	1. 8
Toldkammer, målebrev og gebyrer	„	15. 8
Lods Rendsborg-kanalmunding	„	3. -
6 heste derfra til Kluvensieck	„	3. 6
6 heste til Holtenu	„	15.12
Sluse- og bropenge	„	2. 4
Klarering i Holtenu	„	. 4
		<hr/>
	i alt	mark 41.10

Flensborg (20.12.1786-)

Udgifter:

Told og gebyrer	mark	23. 1	
Sjovere antaget efter afmønstring af folkene	„	2. 8	
Hyre herfra til Danzig og Rendsborg:			
Skipperen	mark	66. -	
Styrmanden	„	37. -	
Matros	„	25. -	
2 matroser	„	48. -	
Koksdreng	„	16. -	
			„ 192. -
Hyre fra Rendsborg hertil:			
Skipperen	mark	15. -	
Styrmanden	„	10. -	
3 matroser	„	18. -	
Koksdreng	„	4. -	
			„ 47. -
Kostpenge fra 28.9. til 20.12.			
= 12 uger for 6 mand à mark 18 =	mark	216. -	
for lidt udbetalt	„	3. -	
»Cahytspendage«	„	29. -	
			„ 248. -
			mark 248. -
Fragår forskud	„	144. -	
			„ 104. -
N. Lorck			
Porto og småudgifter	„	5. -	
			mark 452. 3
			i alt

Indtægter:

Fragt fra Danzig til Rendsborg			
for 55 læster rug à 18 mark	mark	990. -	
do, fra Rendsborg og hertil			
for 457 tønner korn à 4 sk.	„	114. 4.-	
„ 14 kasser glas à 12 sk.	„	10. 8.-	
„ 1400 flasker	„	1. 7.-	
„ 30 fade bølgebrænde à 1 mark	„	30. -	
			mark 1146. 3.
			i alt
			mark 694. -
			resterer til deling

Flensborg, den 24. januar 1787.

Resultat af rejsen:

Udrustning Flensborg	mark 451.-
Afregning Flensborg	,, 694.-
Overskud på rejsen	<u>mark 243.-</u>

Bilag 3

Byggeregnskab for Die Harmonie

(Regnskabsprotokollen s. 1-5)

Bau-Kosten der Fregatte Harmonie hier zu 96 Commertzlasten gebrannt und an S^r Abraham Jepsen zu führen als welche der Himmel mit Glück und Seegen begleichen wolle.

1.	Herrn Asmus Jessen v. Stausmarck für geliefertes Eichen Holtz und Planken	l.r. M.	5626	13
2.	„ Hinrich Carst. Feldstedt für Nagels, Theer u.s.w.	390.10		
	„ dito für Seegel und Raffeltücher	l.r.	760.-	
	„ dito für Hempfen	l.r.	693.	3
3.	„ Peter B. Matthiesen für Farb & Oel etc.	l.r.	179.	4
4.	„ Volquard Volquardsen für Nageln Ther u.s.w.	l.r.	791.11	
5.	„ Christian Jensen für Seegeltücher	l.r.	126.-	
6.	„ Lorentz Detleffsen für Ther & Seegeltücher etc.	l.r.	197.15	
7.	„ Asmus Andersen für Seegeltücher	l.r.	165.-	
8.	„ Andreas Andersen für Plancken, Hempf, Seegeltücher, Masten, Anckers und Kette		3607.-	
9.	„ Joh. Chr. Kaul für Hempfen	l.r.	1088.	2
10.	„ Gabriel Peter Meisterling für Hempfen	l.r.	504.10	
11.	„ Peter Henningsen für Hempfen	l.r.	306.-	
12.	„ Hans Paulsen Sohne für Flachtücher	l.r.	56.	4
13.	„ Erich Jacobsen für Seegeltücher	l.r.	564.-	
14.	„ Jürgen Andresen für Planken und Spaaren	l.r.	67.	6
15.	„ Peter Jansen für Holtz	l.r.	233.12	
16.	„ Beseler Jan in Rendsburg fürs Schiffs Klock	l.r.	86.-	
17.	„ Johan Knudt Reifer an Arbeitslohn und für Hempf ..	l.r.	2118.13	
18.	„ Johan Johansen Seegelmacher	l.r.	361.	9
19.	„ Hinrich Lorentzens W ^{wc} Seegelmacher	l.r.	300.15	
20.	„ Peter Christian Schlichting Blockdreyer	l.r.	320.-	
21.	„ Otto Friedr. Petersen Tischler	l.r.	329.	6
22.	„ Friedr. Chr. Knigge W ^{wc} für Grapen et Schlösser etc.	l.r.	42.13	
23.	„ Matthias Schön Kupferschmidt	l.r.	264.	5
24.	„ Johan Chr. Traut Bleichenschläger	l.r.	82.	8
25.	„ Hans Joach. Reebbs Grobschmidt für Wasserfässer Beschlag	l.r.	163.-	
		M.	19426.15	

(pag. 2)

		Transport vorige seite M. 19426.15	
26.	Herrn Johan Benz. Ehrhardt Bötger für Wasserfesser	l.r.	153. 8
27.	„ Peter Clausen Mastmacher	l.r.	169.15
28.	„ Lorentz Petersen Kleinschmidt	l.r.	213. 9
29.	„ Joh. Friedr. Schröder Grobschmidt		1100.–
30.	„ Chr. Behrens Grobschmidt		950.–
31.	„ Barthold Jac. Munchhausen Glässer	l.r.	31. 4
32.	„ Jürgen Bladt für ein alte Tau	l.r.	115. 5
33.	„ Asmus Möllendorff Mahler	l.r.	120.–
34.	„ Jes As. Dingholtz Schiffszimmermeister		101.12
	an Madame Halckieeren für holzerne Nagels 65??36		14. 8

Schiffer Abr. Jepsen hat Ausgaben gehabt als

für ein 10 ellige S.O. (?) (?) (?)	2.–
an die Zimmerleute von Ersten bis Letzten	3129. 3
4 Mal nach Angel um Holtz andragen Heuer & Kosten	57.11
für 66 Stk. Deck Planken an Führlohn	6. 4
an Fragt & Kosten für alles Holtz Einzubringen	829.–
Selbiger an Land zu bringen 102.9	
Sagelohn 214.3	316.12
7 Ther Quasten a 10 s. 2 Hartz Pinsels	
a 7 s. 4 Korben 20 s.	6. 8
1 1/2 Tült 18 füssige Balckens 10.–	
1 1/2 Tült 24 füss. Balck. 26.14	36.14
Mstr. Dingholtz für 1300 holtz Nagels a 2.–	
und für Schenen 9.–	35.–
an seel. H. Halkier W ^{we} für Pahlblocken & Unterlagers	33. 8
an Mstr. Dingholtz für Holtz & Nageln	47.–
an Führlohn und Nachtwachen nach dem hohen Wasser	28. 4
an Capt. Hemsen für Stütten 18.8. 30 Tült	
Bretter u. 15 stk. Planken Führlohn 5.10	18. 2
für ein Boht 140.4 für ein Schlup 122 m.	262. 4
für 18 Dutz. Ripseisings 27.– von S. Duhs	
1 Bargholtz 22 el. a 18 s. 24.12	51.12
für das Schiff ein und auswendig zu schrapen	21.–
ein Letter 1.12 Eichen Propfen & führen zum Schiff 13.8	15. 4
für Masten und Bauchspret auf dem Land zu bringen	13.12
84 lp. Drift a –.22 5 Balcken nach der	
Krahn zu bringen 5.8	121.–
2 Paar Bohts Rehmen 3.– Toht & Bras Matten 15.8	18. 8
in 5 Nächte 1 Man Wacht a 1.– an die	
Zimmerleute an Douseur 33.12	38.12
ein Mauerman für das Cabues aufzusetzen 5.8	
6 Raperten 18.15	24. 7

ein Gangspiel 24.12 für Metallen Bosnungs 66.-	90.12	
an Schauergeld in allen 193.12 der Bildhauer 51.4	245.-	
Tackelmeister 150.- an die Zimmerleute		
an Br(aant)w(ein)geld 40.4	190. 4	
Führlohn, Fett zu Schmieren, Schoffeln,		
Drommel, Beskens etc.	19. 4	
	<u>5648. 1</u>	
		<u>22396.12</u>

(pag 3)

Transport nebige Seite M. 22396.12

von Schiffer Abr. Jepsen sein Ausgaben	M. 5648.	1	
H. Carsten Petersen für Flatten 17.4			
beim ablaufen Seife 1.-	18.	4	
H. Asmus Johansen für Masten einzusetzen & Kühlhalen	53.	8	
ein Mahlerstein mit Löber -.28			
1 Drummel zum Drel (?) -.12	2.	8	
200 Mauerstein zum Cabus 3.8 ein Seegeltuch			
Admiral -.28	5.	4	
Ein Junge von Ersten bis Letzten	60.	13	
2 Messing u. 1 holtzern Flögelscheren	4.-		
3 Oxsen Heute 38 3/4 pd. a-.14			
Joach. Danielsen 1 Besmer etc. 8.-	41.	14	
Peter Clausen Bötger für Pötsen 11.8 u. f.			
holzsagens 4.11	16.	3	
an Drommel Schwefel Stücken AM auf der Reise	1.	12	
an Douceurs an alle Handwerkers	15.-		
der Kanne Gieser Rechnung 11.- ein alte			
Seegel zu Kledung 9.-	20.-		
die Ankere zu starken 2 M. 6 3/4 Tag a 19 s.	15.-		
4 Klap Stüle a 3.- der Schlachter für			
Tallig und Fleisch beyem Abl: 19.6	31.	6	
die Ankerstocken zu sagen 2.10 f. der			
Tackelmeister seine Both an Heuer 12.-	14.	10	
auf der Kompagnie verzehrt	6.-		
	M. 5954.	4	
Meisterlohn an Dingholtz 500.-			
Doceur 50.-	550.-		
Sr. Abr. Jepsen für seine Bemühung von (?)			
zugelegt	300.	6804.	4
	SHC M.	29201.-	

dagegen

an S ^r Jurgen Ohlsen für übrigebliebene 257			
elle -.2.6 d und 49 elle -.2 d eichene			
Plancke nebst Balcken Unterlaage Pallblock			
je eines und Tannenholtz	210.	14	
an S ^r Ehlertz für einige Stück			
Planckenfrachte	4.-	214.	14
	MC	28986.	2
an die Armen wird ausgesetzt		8.	6
Kostet die Fregatte in allen	SHC M.	28994.	8

(pag 4)

An Proviand und Ausrehdung als

N ^o 1	Herrn Hinr: C: Feldstedt für Stockfisch und Br(annt)wein	l.r.	46. 4
2	„ Peter B. Matthiesen für Butter Gewurtz etc.	l.r.	220.12
3	„ Volquard Volquardsen für Butter & Erbsen	l.r.	91.10
4	„ Christian Jensen für Oel & Essig	l.r.	24. 9
5	„ Peter B. Moller für 3 stk Br(annt)wein & Graupen	l.r.	136. 4
6	„ Nic: Braack für 3 stk Br(annt)wein (??)	l.r.	27.–
7	„ Andreas Andersen 2. Rech.		392. 7
8	„ Andreas Joh: Jurgensen für Fleisch etc.	l.r.	317. 2
9	„ Jens Nissen Grobbecker für Brodt	l.r.	71. 6
10	„ Søren Michelsen Grobbecker für Brodt	l.r.	113. 4

Schiffer Abr. Jepsen

an 56 pd. Licht a –.6	36 Kaste –.2	25. 8	
auf der Kompagnie		l.r.	88. 2
der Münster Schreiber 15.–			
sein Schreiber –.15		15.15	
der Comandeur 3.12	dHr Schaffer		
And ^r Jordt für Karren & Ballast 17.10		21. 6	
Der Ballast Leute		40. 8	
Clarirung auf der Zoll Durch Meckler Carstensen		54. 7	
Valentin für Besorgung der Leute		6.–	251.14

An Monats Gelder

Schiffer	2	Monath	a 20	rd	120.–	
Steuerman	2	„	a 12	„	72.–	
Zimmerman	2	„	a 10	„	60.–	
Bohts Mann & Koch	3	„	a 9	„	81.–	
Matros Nis Götsche	2	„	a 7	„	42.–	
d ^o Freihals	2	„	a 7	„	42.–	
Jungmann Jurgan Matthiesen	2	„	a 5	„	30.–	
d ^o Peter Petersen	2	„	a 5	„	30.–	
Kochs Maat Joachim	2	„	a 3 1/2		21.–	
Kayüten Wechter	2	„	a 2 1/2		15.–	513.–
						M. 2205. 8

(pag 5)

Die Fregatte Harmonie kostet in allen laut pag. 3	M.	28994.	8
an Proviant und Monatsgelder pag. 4		2205.	8
	SHC	M.	31200.-

anoch 1/8 Paart 3900.- und 1/16 P. 1950.-

Flensburg d 27. Maj 1794

Andreas Andersen

Volquard Volquardsen hatt bezahlt 1/8 Part M 3900 SHC
Hintr: Carstensen Feldstedt hat bezahlt 1/8 M 3900 d^o
Peter Bennick Matthiesen 1/8 P. 3900 M –
Asmus Andersen har 1/16^{tel} Part 1950 M bezahlt
Peter Bend^x Möller hat 1/8 Part mit 3900 bezahlt
Nicolai Braack hat 1/16 Pt. mit M 1950 bezahlt
Lorentz Detleffsen hat 1/16 Part mit 1950 M bezahlt
Christian Jensen 1/16 Part mit 1950 M bezahlt

Bilag 4a

Oversigter over bevægelser, ladninger og økonomi

Der Junge Hinrich, 1. rejse

1783

apr	Flensborg	
maj-juni	RIGA	lastet til Livorno (a)
jul	Helsingør	
„	Lyngør	
sep-nov	LIVORNO	lastet til Ostende/Brügge (b)

1784

feb-apr	Dover	nødhavn, havari
apr	OSTENDE/	
maj	BRÜGGE	lastet til Bordeaux (c)
jun-jul	BORDEAUX	lastet til Flensborg (d)
aug	Helsingør	
„	FLENSBORG	

(a) 477 skpd hør. Fragt incl. 10 % holl.fl.c. 3825.4 m.c. 5.390.-

(b) marmor, kvantitet ej oplyst.
Fragt holl.fl.c. 3250 m.c. 4.519.-

(c) 8360 pd. + »Kleinigkeit Fracht«. Fragt incl.
10 % fr.liv. 103.7 m.c. 96.14

(d) vin, eddike, terpent, olie, brændevin m.m.
i alt 109 13/120 fade. Fragt pr. fad m.b. 18 m.bco 1964 m.c. 2.455.-

Brutto fragtindtægt	mark	kurant	12.460.-
Omkostninger	„	„	<u>10.363.13</u>
RESULTAT	mark	kurant +	<u>1.042. 3</u>

Parthaverne

	debit	kredit
udrustning Flensborg	2.998.-	
remitteret Livorno		3.721.13
„ Ostende		927. 4
regnskab Flensborg	608.14	
overskud	<u>1.042. 3</u>	
	m.c. 4.649. 1	<u>4.649. 1</u>

Der Junge Hinrich, 2. rejse

1784
 okt Flensborg
 nov MEMEL lastet til FLENSBORG (a)
1785
 jan FLENSBORG

(a) 24 læster rug
 23 ,, byg
 3,5 ,, hørfrø
 20 stene hør
 4 læster byg
 1 ,, ærter
 Fragt ifølge aftale med hr. Kaul m.c. 1.067.–

Brutto fragtindtægt mark kurant 1.067.–
Omkostninger ,, ,, 668.14.6
RESULTAT mark kurant + 398. 1.6

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	295.14.6	
regnskab Flensborg		624. 6*)
stuve træ til næste rejse		69.10
overskud	398. 1.6	.
	<u>m.c 694.–</u>	<u>694.–</u>

*) overførtes til udrustningen, 3. rejse

Der Junge Hinrich, 3. rejse

1785
 apr Flensborg
 maj RIGA lastet til Livorno (a)
 jun? København/
 ,, ? Helsingør
 jul Rannesund
 ,, Ny Hellesund
 sep-dec LIVORNO lastet til Gallipoli (b)
1786
 jan-feb GALLIPOLI lastet til Bremen (c)
 apr Malaga
 maj BREMEN
 jul Fredericia
 ,, Flensborg

- (a) 483 skpd 1 bl. hør. Fragt incl. 10% holl.fl.c. 3188.2.8 m.c. 4.480.10
- (b) art og kvantum ej oplyst
 Fragt-5% kaplak dukater 95.50 m.c. 335.14
- (c) 659 37/40 fade olie. Fragt hamb.m.c. 65
 pr. 11 + 5% ham.m.c. 4.094.8 m.c. 5.578.12

Brutto fragtindtægt mark kurant 10.395. 4
 omkostninger ,, ,, 7.913.-
 RESULTAT mark kurant + 2.482. 4

Parthaverne

	debit	kredit
udrustning Flensborg	951.11.6	
henlagt fra 2. rejse	624. 6	
solgt gammelt ankertov	124. 8	
trasseret fra Riga	314.-	
remitteret fra Livorno		3.122. 3.6
trasseret fra Malaga	324.-	
remitteret fra Bremen		3.474.10
regnskab Flensborg	1.776.-	
overskud	<u>2.482. 4</u>	
	m.c. 6.596.13.6	<u>6.596.13.6</u>

Der Junge Hinrich, 4. rejse

1786

okt Flensborg
 ,, DANZIG lastet til Rendsborg (a)
 nov-dec RENDSBORG lastet til Flensborg (b)
 dec FLENSBORG

- (a) 55 læster rug. Fragt m.c. 18 pr. læst m.c. 990.-
- (b) 457 tønder korn à sk. 4 m.c. 114. 4
 14 kasser glas à ,, 12 ,, 10. 8
 1400 flasker ,, 1. 7
 30 fade bølgebrænde à m. 1 ,, 30.-

m.c. 156. 3

Brutto fragtindtægt mark kurant 1.146. 3
 Omkostninger ,, ,, 903. 3
 RESULTAT mark kurant + 243.-

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	451.-	
regnskab Flensborg		694,-
overskud	243.-	
	<u>m.c. 694.-</u>	<u>694.-</u>

Der Junge Hinrich, 5. rejse

1787

apr	Flensborg	
maj	RIGA	lastet til Bilbao (a)
jun	Helsingør	
„	Hammersund	
	BILBAO	
	BORDEAUX	lastet til Flensborg (b)
	Arendal/	
	Hesnesø	
	Helsingør/	
	København	
	Christiansø/	
	Svanneke	

1788

feb	FLENSBORG
-----	-----------

(a) 474 skpd hør og hamp. Fragt incl. 10% holl.fl.c. 2.085.14 m.c.2.355.14

(b) 101 11/12 fade à m.c. 18 m.c. 1834. 8
 11 kasser og 2 sække 7. 8
 10% præmie af m.c. 1834.8 183. 7
 ekstraord. havaribidrag 150.-

m.c. 2.175. 7

Brutto fragtindtægt mark kurant 4.531. 5
 Omkostninger „ „ 3.373.-
RESULTAT mark kurant + 1.158. 5

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	1.484.-	
remitteret Bilbao		2.412. 5
regnskab Flensborg		230.-
overskud	1.158. 5	
	<u>m.c. 2.642. 5</u>	<u>2.642. 5</u>

Der Junge Hinrich, 6. rejse

1788

okt	Flensborg	
„	Holtenu/ RENDSBORG	lastet til Frederiksstad (a)
nov	Helsingør	
„	FREDERIKSSTAD	
dec	Flensborg	

(a) 88 skpd. eller 28.160 skålpund hø »im gantzen
Raum von 39 1/2 Commercielasten -----
à Commercielast 11 Rth« --- rdl. 434.24

m.c. 1.303. 8

Brutto fragtindtægt	mark kurant	1.303. 8
Omkostninger	„ „	2.816.12
RESULTAT	mark kurant ÷	1.513.4

Parthaverne

	debit	kredit
reparationsudg. Flensborg	850. 4	
udrustning Flensborg	1.440.-	
regnskab Flensborg		777.-
underskud		1.513. 4
	<u>m.c. 2.290. 4</u>	<u>2.290. 4</u>

Der Junge Hinrich, 7. rejse

1790

apr	Flensborg	
maj-jun	PERNAU	lastet til Figueira (a)
jul	København/ Helsingør	
„	Tvedefjord	
sep	FIGUEIRA	
okt-nov	MALAGA	lastet til Ostende (b)
nov-dec	Gibraltar	
dec	Dartmouth	nødhavn

1791

apr	OSTENDE	
aug	Øster Risør	
sep	TØNSBERG	lastet til Flensborg (c)
„	Helsingør	
„	FLENSBORG	

- (a) 402 skpd 2 1/2 lspd. hør.
 Fragt incl. 10 % holl.fl.c. 2.473. 1 m.c. 3.453. 2
- (b) Vin, frugt m.m. Kvantum ej opgivet.
 Fragt incl. 10 % holl.fl.c. 1727.14 m.c. 2.417. 9
- (c) lastet brædder for rederiets egen regning.
 Indkøbt partiet for i alt m.c. 962. 8, solgt
 det i Flensborg for m.c. 1.649
 brutto provenue m.c. 686. 8

Brutto fragtindtægt mark kurant 5.870.11
 Omkostninger ,, ,, 13.775.-
 RESULTAT mark kurant ÷ 7.904. 5

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	1.688. 8	
remitteret Figueira		2.379. 6
trasseret Ostende	5.730.10	
,, Ostende	1.637. 6	
remitteret Ostende		452.13
regnskab Flensborg	1.680.-	
underskud		<u>7.904. 5</u>
	<u>m.c. 10.736. 8</u>	<u>10.736. 8</u>

Bilag 4b

Die Einigkeit, 1. rejse

1793			
maj	Flensborg		
jun	MEMEL	lastet til Lissabon (a)	
	Helsingør		
sep	LISSABON	Lastet til Livorno (b)	
1794			
jan	LIVORNO	lastet til Kronstadt (c)	
	Helsingør/ København		
	KRONSTADT	lastet til København (d)	
sep	KØBENHAVN		
„	Flensborg		
(a)	5850 stene hør. Fragt incl. 10 % holl.fl.c. 4095	m.c.	<u>6.184. 5</u>
(b)	Ladning ukendt. Fragt 480.000 reis	m.c.	<u>2.250.-</u>
	52 overligggedage godtgjort med realer 346.13.4	m.c.	1.288.-
(c)	Ladning ukendt. Fragt incl 5 % holl.fl.c. 3.885.-	m.c.	<u>6.403.15</u>
(d)	3704 pud hamp à 13 rdl.-pr. 60 pud 1555 pud talg à 14 rdl. pr. 120 „	rdl. 983.47 m.c.	<u>2.951.15</u>
	Brutto fragtindtægt	mark kurant	19.078. 3
	Omkostninger	„ „	<u>13.136. 4</u>
	RESULTAT	mark kurant +	<u>5.941.15</u>

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	2.715.-	
remitteret Lissabon		4.276.14
„ St. Petersborg		1.914. 1
regnskab Flensborg		2.466.-
overskud	<u>5.941.15</u>	.
	m.c. 8.656.15	<u>8.656.15</u>

Die Einigkeit, 2. rejse

1795

maj	Flensborg	
„	WISMAR	lastet til Bayonne (a)
jun	København/ Helsingør	
jul	LONDON	skibet opbragt, ladningen beslaglagt og losset
aug	Helsingør/ København	
„	RIGA	lastet til Lybæk (b)
sep	LYBÆK	
okt	Flensborg	

(a) 41 læster hvede. Fragt m.bco 100 pr. læst + 15% m.c. 6.777.13

(b) 93 »bund«? tørv, 400 stk. ?? Fragt m.c. 1.330. 2

Brutto fragtindtægt	mark kurant	8.107.15
Omkostninger	„ „	6.551. 1
RESULTAT	mark kurant +	1.556.14

Parthaverne

	debet	kredit
udrustning Flensborg	3.000.–	
remitteret London		5.126.14
regnskab Flensborg	570.–	
overskud	1.556.14	.
	m.c. 5.126.14	5.126.14

Die Einigkeit, 3. rejse

1796

apr	FLENSBORG	lastet til Barcelona (a)
maj	Helsingør	
„	Øster Risør	
„	KRISTIANSAND	lastet til Barcelona (a)
aug-sep	REYKJAVIK/ HAFNEFJORD	lastet til Barcelona (a)
nov-dec	BARCELONA	lastet til Flensborg (b)

1797

jan	SALOU	lastet til Flensborg (b)
feb	Gibraltar	opbragt
maj	Einsidelsborg	strandet
„	FLENSBORG	

(a) Ladning og kvantum ej oplyst. Fragt ifølge certeparti med B. P. Holst, Flensborg	m.c.	6.600.–
(b) 61 7/16 læster vin i fade. Fragt m.c. 100 pr. læst + 5% 10 pelse. Fragt m.c. 11	m.c.	6.461.15
Brutto fragtindtægt	mark kurant	13.061.15
Omkostninger	„ „	7.396. 2
RESULTAT	mark kurant +	5.665.13

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	1.775.–	
regnskab Flensborg		7.440.13
overskud	5.665.13	
	m.c. 7.440.13	7.440.13

Die Einigkeit, 4. rejse

1797

jun	Flensborg	
jun	MEMEL	lastet til St. Miguel (a)
aug	Helsingør	
okt	ST. MIGUEL	lastet til London (b)

1798

jan	LONDON	
mar	ST. MIGUEL	lastet til St. Petersborg (c)
apr	Helsingør/ København	
	ST. PETERSBORG	lastet til Napoli (d)
aug	København/ Helsingør	
sep-okt	Arendal	havari
nov	Flækkerø	
dec	Penzance	havari

1799

jan	„	
	Malaga	
sep-okt	NAPOLI	
	MESSINA	lastet til London (e)
dec	Malaga	

1800

	LONDON	
	ST. MIGUEL	lastet til London (f)
maj-jun	LONDON	lastet til Dieppe (g)
jun	DIEPPE	lastet til London (h)
	LONDON	
sep-okt	MALAGA	lastet til København (i)
nov-dec	KØBENHAVN	
dec	Flensborg	

(a) Hør, kvantum ej oplyst. Fragt incl. 10% m.bco. 4950.–	..... m.c.	6.187. 8
(b) Frugt, kvantum ej oplyst. Fragt L.St. 330	..... m.c.	5.877.11
(c) Frugt?, kvantum ej oplyst. Fragt L.St. 500	..... m.c.	8.267. 4
(d) 701 skpd. jern. Fragt incl. 10%	..... m.c.	6.046.–
50 skpd. fisk (fra Arendal/Flækkerø?)		
Fragt holl.fl.c. 540	..... m.c.	705.–
67 overliggedage à rdl.c. 14	..... m.c.	2.814
(e) 118 ts 34 gall. olie à L.St. 7.10 pr. t. + 5%. Fragt L.St. 930.6	..... m.c.	13.609. 3
(f) Frugt?, kvantum ej oplyst. Fragt incl. 5% L.St. 751.16	..... m.c.	10.997.14
(g) Art og kvantum ej oplyst. Fragt incl. 5% holl.fl.c. 4840.–	..... m.c.	6.785.–
(h) 2000 baston?.	Fragt L.St.	30.–
3000 beutte? »Wande oder Well«.	Fragt L.St.	84.13.4
	L.St.	114.13.4 m.c.
		1.677. 5
(i) Art og kvantum ej oplyst. Fragt	..... m.c.	6.155.–
	Brutto fragtindtægt	..... mark kurant 69.121.13
	Omkostninger	..... ,, ,, 48.553.12
	RESULTAT	..... mark kurant + 20.568. 1

Parthaverne	debit	kredit
udrustning Flensborg		*)
remitteret St. Miguel		3.325.15
,, London		1.067.12
,, St. Petersburg		5.641. 7
trasseret London	21.027.–	
remitteret ,,		24.546.12
,, ,,		9.186.14
,, ,,		6.015.10
,, Dieppe		2.243.–
,, ,,		1.236. 8
trasseret Malaga	1.064. 5	
regnskab Flensborg	10.604. 8	
overskud	20.568. 1	
	m.c. 53.263.14	53.263.14

*) udrustningsudgifterne overført til slutregnskab Flensborg

Bilag 4c

Die Harmonie, 1. rejse

1794	maj	Flensborg	
	jun-jul	DANZIG	lastet til Santander (a)
	aug	Helsingør	
	okt	ROCHEFORT	
1795	jan-dec	„	
1796	jan-feb	„	
	mar-apr	Dieppe	
	maj-jun	SETUBAL	lastet til Riga (b)
	jun-jul	København	
		RIGA	lastet til Barcelona (c)
		København	
		Østnorge	
1797	feb	BARCELONA	
		CETTE	lastet til Flensborg (d)
	jul	Helsingør	
	„	FLENSBORG	

(a) Træ, kvantum ej oplyst. Fragt incl. 10 %		
holl.fl.c. 6545.-	mark kurant	10.788.10
(b) Sejlet salt for egen regning. <i>Anslået fragt</i>	„	10.000.-
(c) 116 7/8 læster hvede. Fragt holl.fl.c. 70		
pr. læst + 10 %, i alt holl.fl.c. 8.999.-	„	11.687.-
(d) 120 læster 26 skpd. vin? og olie? i fade.		
Fragt m.c. 120 pr. læst	„	16.347.-
	Brutto fragtindtægt	48.822.10
	Omkostninger	„ „ 30.893.15
	RESULTAT	mark kurant + 17.928.11

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	1.989.13	
trasseret St. Ubes	5.334. 6	
remitteret Riga		9.923.10
„ Barcelona		10.259.12
regnskab Flensborg		5.069. 8
overskud	17.928.11	
mark kurant	25.252.14	25.252.14

Die Harmonie, 2. rejse

1797

sep	Flensborg	
„	DANZIG	lastet til Lissabon (a)
okt	Helsingør	
dec	LISSABON	

1798

jan	„ Malaga Cette	
maj	Barcelona	lastet til London (b)
	CARTAGENA/ MAZZARON/ AGUILAS	lastet til London (b) lastet til London (b)
aug-sep	LONDON	lastet til London (b)
„	Ny Hellesund	
„	Helsingør/ København	
sep-okt	København	
dec	DANZIG	lastet til Lissabon/Barcelona (c)

1799

jan	København	
mar-jun	Lissabon	
jun-sep	BARCELONA	
„ „	SALVIDOR/	lastet til Bremen (d)
„ „	TARAGONA/	„ „ „ (d)
„ „	SALOU	„ „ „ (d)
dec	BREMEN (BRAKE)	

1800

jan-jul	„	lastet til Chicester (e)
aug	CHICESTER	
aug-okt	MALAGA	lastet til København/Flensborg (f)
	Mandal/ Helsingør KØBENHAVN	
DEC	FLENSBORG	

(a) 125 læster rug à holl.fl.c.	44.-		
2 læster ærter ,, ,,	52.16		
i alt incl. 10% holl.fl.c.	6.166.3	mark kurant	8.035. 8
(b) 119 læster, ej oplyst hvad, à L.St. 9.-			
+ 5% bonus d. 12 pr. læst		,,	20.103. 4
(c) Losset Barcelona. 118 læster hvede à			
m.bco. 70 + 10%, i alt m.bco. 9.086.-		,,	11.357. 8
(d) 435 hele og 46 halve piber brændevin à			
4 piber pr. læst à m.c. 140 + 5%		,,	16.831. 8
(e) Art og kvantum ej oplyst			
Fragt L.St. 360.-		,,	5.301. 9
(f) København: Art og kvantum ej oplyst.			
Fragt m.c. 750.- + 10% + »gratification«			
m.c. 30.15, i alt		,,	855.15
Flensborg: Art og kvantum ej oplyst.			
Fragt m.c. 10.121.6 + 5%, i alt		,,	10.627. 7
			<hr/>
Brutto fragtindtægt		mark kurant	73.112.11
Omkostninger		,, ,,	51.163. 4
RESULTAT		mark kurant	+ 21.949. 7
			<hr/> <hr/>

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	4.213.-	
remitteret Lissabon		6.821. 2
trasseret Cete	688. 3	
,, Barcelona	1.338. 8	
remitteret London		11.748. 8
trasseret Danzig	2.574.15	
remitteret Barcelona		8.581. 1
,, Bremen		13.237. 8
trasseret ,,	8.735.-	
remitteret Chicester		3.443. 1
trasseret Malaga	1.682. 3	
regnskab Flensborg	2.650.-	
overskud	21.949. 7	
	<hr/>	<hr/>
mark kurant	43.831. 4	43.831. 4

Die Harmonie, 3. rejse

1801			
	jul	Flensborg	
	aug	DANZIG	lastet til Oporto (a)
	„	København	
	okt-nov	OPORTO	
	dec	Malaga	
1802			
	jan-feb	IBIZA	lastet til København (b)
	mar	Cartagena	havari
	apr-jun	Lissabon	havari
		Hammerfjord	
		Helsingør/	
	aug	KØBENHAVN LANDSKRONA	fortsat med ladningen til Landskrona (c)
		København	
	okt-nov	RIGA	lastet til Santander (d)
	„	København	
1803			
	mar	Egvaag	
	maj	SANTANDER	
	jun-aug	LISSABON	lastet til Venedig (e)
		Rovigno	
	okt-nov	VENEDIG	lastet til Lissabon (f)
1804			
	feb-apr	LISSABON	lastet til Dieppe (g)
	maj-jul	DIEPPE	
		St. Valery-en-Caux	
	okt-nov	Lissabon	
1805			
	feb-mar	BORDEAUX	lastet til Santander (h)
	apr-maj	SANTANDER	lastet til Coruna (i)
	jun	CORUNA	
	jul	SANTANDER	lastet til West Cowes (j)
	aug	WEST COWES	
	sep-okt	SANTANDER	lastet til Chicester (k)
	nov	Dartmouth	
	dec	CHICESTER	
1806			
	jan	„	
	feb-mar	DARTMOUTH	lastet til Oporto (l)
	apr-maj	OPORTO	
	jun	SANTANDER	lastet til Lissabon (m)
	jul-aug	LISSABON	lastet til Hamborg (n)
	sep	HAMBORG	vinteroplagt

(a)	18.000 pibestave à m.b. 15 pr. 60, 3.600 brændevinsstave 15 „ 90, 7.440 oksehovedstave 15 „ 120 + 10% + 5% kapl. ialt m.bco. 6.402	mark kurant	8.002. 8
(b)	Lastet salt for egen regning	Anslået fragt „ „	10.000.-
(c)	Salt, 200 skpd. Fragt	„ „	1.200.-
(d)	Art og kvantum ej oplyst Fragt fr.? 6000 = m.bco. 6.758.9	„ „	8.448. 3
(e)	Art og kvantum ej oplyst. Fragt incl. 5% Stück-von-achten 4.725	„ „	15.933. 2
	5 overliggedage à Stück-von-achten 20	„ „	337. 3
(f)	1892 staves? bønner, 2808 staves hvede Fragt rs. 2.804.733	„ „	11.846. 3
(g)	Art og kvantum ej oplyst. Fragt incl. 10% liv. 16.500	„ „	10.826.13
(h)	252 ton hvede à frc. 65 pr. ton Fragt incl. 10% frc. 18.018	„ „	11.255. 4
(i)	7745,5 fanegas brødkorn. Fragt pr. fan. real 12, i alt incl. 10% real 102.240	„ „	16.014. 7
	2 overliggedage à real 480		150. 5
(j)	Art og kvantum ej oplyst. Fragt pc.d'or 1.000	„ „	3.199. 4
(k)	636 baller vasket uld à sh. 18 i alt incl. 15% L.St. 658.4.-	„ „	10.309.15
(l)	28.049 stk. fisk. Fragt incl. 10% L.St. 330.-.-	„ „	5.521.14
(m)	7501 fanegas brødkorn à rl. 10 + 10% real 82.511, og 150 fade mel à 35.6, real 5302.16, i alt real 87.813.16	„ „	14.824. 1
(n)	Art og kvantum ej oplyst. Fragt	„ „	15.228. 6
	Brutto fragtindtægt	mark kurant	143.097. 8
	Omkostninger	„ „	107.011.11
	RESULTAT	mark kurant +	36.085.13

Parthaverne	debet	kredit
udrustning Flensborg	5.779.-	
trasseret Danzig	2.939. 2	
remitteret Oporto		6.555. 9
trasseret Riga	3.615.14	
remitteret Santander		6.250.-
trasseret Lissabon	3.406. 9	
remitteret Venedig		11.187. 8
„ Lissabon		6.250.-
trasseret „	9.237. 5	
remitteret Dieppe		6.250.-
trasseret Lissabon	3.374. 6	
„ Bordeaux	4.034.14	
remitteret Santander		7.500.-
„ Coruna		13.802.-
trasseret Chicester	1.051. 3	
remitteret Oporto		2.041. 9
trasseret Santander	1.885. 1	
remitteret Lissabon		7.500.-
„ Hamborg		4.952. 9
regnskab Flensborg	880.-	
overskud	36.085.13	
	<hr/>	<hr/>
mark kurant	72.289. 3	72.289. 3

Bilag 5

Hyre gennem perioden 1783-1807

Månedlig hyre i mark:

DER JUNGE HINRICH	1783	1785	1787	1790
kaptajn	60	60	54	54
styrmand	52	33	30	30
tømmermand			15	
matros	27	17	13.8	15
„		14	13.8	15
„		16		
„	24			
koksdreng	15		7.8	10
dreng		8		
hyre i alt	168	148	133.8	124

DIE EINIGKEIT	1793	1795	1796	1797
kaptajn	54	54	60	60
styrmand	33	39	42	42
tømmermand	19.8	27	24	33
matros	15	24	24	27
„	15	24		
ungmand	12	21	21	19.8
„			18	18
kok			18	
koksdreng		12		9
dreng	9			
hyre i alt	157.8	201	207	208.8

DIE HARMONIE	1794	1797	1801	1807
kaptajn	60	60	60	60
styrmand	36	48	48	48
2. styrmand				33
bådsmand	27		39	
tømmermand	30	42	39	42
matros	21	21	30	27
„	21	21	30	27
„		21		
„		21		
ungmand	15	19.8	21	21
„	15		18	21
„			18	21
kok		33	21	24
koksdreng	10.8	15		
dreng	7.8	9	10.8	12
hyre i alt	243	310.8	334.8	336

Noter og henvisninger

Indledning

1. Nationalitetsbetegnelse for den danske konges undersåtter og for skibe, der sejlede under dansk flag, er ikke gennemført med større konsekvens i dette værk. Hvor der ikke udtrykkeligt er refereret til Kongeriget (stort set det nuværende Danmark bortset fra Sønderjylland (Nordslesvig) og Ærø), Norge, Hertugdømmerne og enkelte byer, omfatter betegnelsen *dansk* personer og skibe, hjemmehørende inden for monarkiets grænser.
2. Stadtarchiv Flensburg (herefter StAFI), A322.
3. StAFI, A323.

Baggrunden

1. Læster og andre i denne bog anvendte mål er definerede i bilag 1.
2. Johansen: Den danske skibsfart. Samme: Shipping and Trade. Linvald: Danmark-Norges Handel.
3. Problematikken udførligt behandlet hos Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik.
4. Feldbæk: Slaget på Reden.
5. Linvald: Danmark-Norges Handel, p. 430.
6. Feldbæk: India Trade.
7. Jürgen Brockstedt meddeler en udmærket forskningsoversigt over Hertugdømmernes skibsfart efter år 1800: Die Schifffahrt Schleswig-Holsteins 1800-1850.
8. Fra 1800 til 1807 blev Altonas flåde således reduceret til en trediedel (Linvald: Danmark-Norges Handel, p. 460f)
9. Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik, p. 110ff.
10. Nathanson: Historisk-statistisk Fremstilling, p. 774.
11. Ventegodt: Tausend Schiffe.

Byen Flensborg

1. I 1750 var flåden på 3079 kommercelæster, i 1760 på 3206, i 1770 på 4815, i 1780 på 4345, i 1790 på 8194, i 1800 på 13965 og i 1807 på 15701 (Ventegodt: »Flatgoing« and »sharpgoing« ships, p. 223).
2. Rivesell: Flensburg, p. 263.
3. 196 fustager og 1807 ankre udført i alt i 1769, 16.224 ankre til Norge i 1775, 23.991 ankre til Norge i 1777, 25.692 ankre til Norge i 1778 (Rigsarkivet (herefter RA), rev. toldregnsk., Flb. div. år (delvis fragmentariske)), 41.585 ankre, heraf 34.995 til Norge, i 1806 (Nathanson: Historisk-statistisk Fremstilling, p. 772).

4. I 1770 var der 12 teglværker langs Flensborg Fjord (Flensborg Bys Historie II, p. 146). I 1769 var udførslen til det øvrige monarki 163.500 tagsten og 2.723.600 mursten, til udlandet for 2.002 rdl (RA, rev. toldregnsk., Flb. 1769).
5. Klem: Skibsbyggeriet i Flensborg. Ventegodt: Tausend Schiffe, p. 243ff.
6. I 1800 indberettede byen til chefen for Slesvigs indrulleringsdistrikt, kommandørkaptajn J. Pohlmann, at der alene i St. Mariæ sogn i Flensborg boede 130 skibstømmerfolk, der arbejdede på de fem lokale værfter (RA, Adm., indk. sager, 2244/1800).
Og byen ville meget nødig af med sine folk. Da Holmen i december 1800 ønskede tømmerensvende udskrevet i provinsen, svarede samme Pohlmann, at byens skibsbygmestre havde gjort forestillinger hos ham: »- at naar de skulle afgive Nogen af deres Mandskab, ville de komme i den yderste Forlegenhed og kunne paa ingen Maade opfylde de Forbindelser de staa udi med Kiøbmændene og Skipperne; ja kunne ej paatage sig noget Skib til Forbedring og Reparation - ville alt Arbeide blive liggende og de samtidig gaac til Grunde -«, og købmændene sluttede sig til jammeren: »- at naar deres Skibe ej kan blive sadt i Stand, ville deres Ruin blive uundgaaelig«. Pohlmann udbad sig derfor forholdsordre (RA, Adm., indk. sager, 2245/1800).
7. Der var således fra 1783 en ankersmedie i byen med en snes mand beskæftiget, og den driftige J.S. Halkjær etablerede en sejlugsmanufaktur, der i 1786 skal have beskæftiget ikke færre end 400 spindere i hjemmeindustri, og som i 1792 havde 16 vævestole. Hverken ankersmedien eller sejlugsmanufacturen kunne dog i længden stå sig mod den udenbys konkurrence (Flensborg Bys Historie II, p. 66). Se endvidere Klem: Skibsbyggeriet i Flensborg.
8. Efter en liste, udarbejdet af Erwin Nöbbe, Flensborg, på grundlag af skibsregistret i Flensborgs byarkiv.
9. »- im Ganzen über den Betrag von drey Million Reichsthaler Courant oder über fünf Million Reichbankthaler Silber -« (Rivesell: Flensburg, p. 223).

Partrederierne

1. Ikke færre end fem af vore partredere er gennem årene registreret blandt Flensborgs 10 største skatteydere (efter skattelister opstillet af Dr. rer.pol. H. Blank, Flensborg, hvem jeg skylder tak for tilladelse til at referere til dem).
2. En sådan kaldtes en kræmmer.
3. Pust: Politische Sozialgeschichte, p. 8.
Betegnelsen grosserer blev dog ved denne tid udelukkende anvendt på medlemmerne af det i 1742 stiftede Grosserersocietet i København. Om dette se bl.a. Julius Schovelin: Fra den danske Handels Empire.
4. Pust: Politische Sozialgeschichte, pp. 5f og 9f.
5. To veje førte frem til købmandsstanden, idet man enten kunne stå i lære i omkr. seks år (gelernter Kaufmann), den normale vej for købmandssønner, eller man kunne forlade et hidtidigt erhverv for at drive handel (emporgestiegener Kaufmann), hvad f.eks. en række kaptajner gjorde (Pust: Politische Sozialgeschichte, p. 7f).
6. RA, Adm., indk.sager 55/1799 og 24/1805.
7. Denne cursus honorum eller »borgerlige løbebane« var yderst formaliseret, så enhver har været nøje klar over egen og andres placering i den sociale »hakkeorden« (Pust: Politische Sozialgeschichte, p. 29f).

8. Pust: Politische Sozialgeschichte, p. 284.
9. Bonde og Hvidtfeldt: Borgmestre, rådmænd.
Schierning: Familie Lorck.
Runge: Christian Paulsen.
Endvidere er jeg Archivdirektor, Dr. H.-F. Schütt, Stadtarchiv Flensburg, tak skyldig for en række supplerende oplysninger.
10. Flensburg Bys Historie II, p. 152.
11. Byen havde i 1769 117, i 1803 153 og i 1811 132 selvstændige købmænd (Pust: Politische Sozialgeschichte, p. 28).
12. Raube: Theater in Flensburg, p. 275f.
13. Hannover: Eckersberg, p. 8f.

Partrederiregnskaberne

1. Emnerne fragt og pengetransaktioner er grundigt behandlet hos Henningsen: Provinsmatadorer, pp. 111ff.

Skibene

1. Det er for Flensborgs vedkommende muligt at stykke en næsten ubrudt række årlige skibslister sammen fra 1740'erne, dels gennem de indsendte og bevarede lister (RA, Kommercekoll. nr. 357, lister over skibe hjemmehørende i Hertugdømmerne, indk. sager, div. år), dels gennem de i Flensburg bevarede kopier (StAFI, A319).
2. Ventegodt: »Flatgoing« and »sharpgoing« Ships, p. 220ff.
3. Johannes Sørensen Halkjær (1746-1793) var en meget kendt og brugt københavnsk skibsbygmester, der bl.a. arbejdede sammen med flådens fabrikmester Henrik Gerner. Halkjær boede og virkede i Flensburg fra 1779 og til sin død. Se iøvrigt Klem: Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne.
4. Linvald: Danmark-Norges Handel, p. 388. Se endvidere Runge: Sønderjyden Christian Paulsen, p. 41f.

Rejserne

1. Link: Flensburgs Überseehandel, p. 308ff.
2. Disse er dog kun fragmentarisk bevaret (RA, rev. toldregnsk., Flb., div. år).
3. Der findes enkeltstående tidligere eksempler på »trampfart«, hvilket bl.a. fremgår af bemærkning til toldregnskabet fra 1777, hvori man spørger til Broder Axens skib Friderich Rex (på det tidspunkt byens største skib), der ikke havde svaret afgifter fra 1769 til 1774. Axen redegør i sit svar for skibets bevægelser, og det fremgår, at det faktisk havde været i uafbrudt fart gennem hele perioden, herunder så langt omkring som Archangelsk, Puerto Rico, Havana og Middelhavet (RA, rev. toldregnsk., Flb. 1777, note 15).
4. Schütt: Grönlandfahrt.
5. Link: Flensburgs Überseehandel, bilag 9.
6. Ikke ulig den kongerigske småskibsfart, der er skildret hos Monrad Møller: Fra Galeoth til Galease.

7. I 1769 blev der til Flensborg af rom indført 4 fade, 10 tønder, 3 1/2 anker og 6 flasker(!) og af sukker 349.390 pund + 20 fade. Af alt dette kom kun 60.786 pund sukker fra »fremden oder ausländischen Oerten«, dvs. Vestindien, alt det øvrige, rommen incl., kom fra Danmark, i realiteten altså fra København (RA, rev. toldregnsk., Flb. 1769).

I 1806, der var et af de gode år i Vestindienhandelen før krigen, blev der kun indført 150 oksehoveder rom til Flensborg mod f. eks. 6.196 oksehoveder fransk brændevin. Byen udførte samme år ikke mindre end 41.585 ankre brændevin, heraf alene de 34.995 til Norge. Romhandelen var endnu marginal, sukkerhandelen derimod allerede af en vis betydning med en indførsel af 2.000.185 pund råsukker samme år. Hvor meget, der faktisk kom direkte fra Vestindien, og hvor meget, der kom via København, fremgår ikke (Nathanson: Historisk-statistisk Fremstilling, p. 772).

Der Junge Hinrich's rejser

1. Den her brugte nummerering, 1. rejse, 2. rejse osv., er altså ikke rederiernes, men udelukkende indført her af hensyn til overblikket og for at have en entydig betegnelse at referere til.
2. Wandel: Danmark og Barbareskerne.
3. Sundhedspasset var en attestation af, at der ikke var epidemiske sygdomme i afgangshavnen, altså her Riga, hvad der gjorde det lettere for skibet at få fri praktika, dvs. uhindret samkvem med land, på destinationen. Uden sundhedspas kunne skibet risikere kortere eller længere tids karantæne.
4. Fyrpenge var en afgift, der blev lagt på passerende skibe til dækning af driften af landets relativt få fyr. Ved Øresundstoldens afskaffelse i 1857 fraskrev Danmark sig retten til at opkræve fyrpenge.
5. Flensborg havde, som tidligere nævnt, oplag af bl.a. fransk vin, og der var derfor en solid handelsforbindelse mellem vinhuse i Bordeaux, f.eks. Schröder & Schüler, og flensborgske handelshuse. Pierre Jeannin, Paris, har undersøgt firmaet S&S gennem perioden 1760-1780, herunder bl.a. dets forbindelse med flensborgske huse. Arbejdet er desværre endnu (1989) upubliceret. Emnet behandles mere overordnet hos Butel: Les negociants.
6. N.H. Lorck havde også part i dette skib (Schierning: Familie Lorck, p. 112.).
7. Tage Rasch: Ejderkanalen.
8. Hans Chr. Johansen argumenterer med støtte i Edvard Holm for, at der ikke sker nogen større afmatning i fredsperioden efter 1783 (Den danske skibsfart, p. 63). Det er nok rigtigt, at skibene blev holdt igang, men det fremgår vist også, bl.a. gennem dette materiale, at fragterne var vanskeligere at få fat i, at fragtraterne faldt, og at hyrerne måtte sættes ned, hvis man fortsat ville være med.
9. Kildens »Puderzucker« må svare til dansk puddersukker, dvs. uraffineret (rør)sukker. Flormelis kendte man næppe på den tid!
10. Hvidtfeldt: Borgmestre, rådmænd, p. 60.
11. Schierning: Familie Lorck, p. 20: Lorenz Thomsen Lorck (1716-1789).
12. Vibæk: Reform og fallit, pp. 168f.
13. Sine sidste år tilbragte N.H. Lorck i sin svigersøn, J.S. Halkjærs hus på Duborg (Schierning: Familie Lorck, p. 112f).

Der Junge Hinrich skiftes ud med Die Einigkeit

1. Flensborgske skibslistes.
2. Et skibs læstetal blev brændt ind i storlugens karm.
3. Forordningen havde til formål at stimulere det indenrigske skibsbyggeri gennem statsubsidier, dog sådan, at københavnske værfter fik en fortrinsstilling. Hvad der totalt blev bygget i Hertugdømmerne efter forordningen, ved vi ikke p.g.a. arkivkassationer (Benny Christensen: Dansk Skibsbygning omkr. 1780), men Klem påviser dog fem skibe bygget i Flensborg i årene 1781-85, heraf de fire af Halkjær (Klem: Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne, bd. 2, p. 77). To af de fire Halkjær-skibe, snauen Foreningen og fregatten Venskabet, blev bygget for svigerfaderen N.H. Lorcks regning.

Die Einigkeits rejser

1. Königsgelb – en lysende gul farve, nærmest krom- eller citrongul.
2. Barkholtsrang, en eller flere svære planker i skibssiden, der trådte tydeligt frem i forhold til klædningen.
3. Målingen hjemme i Flensborg var en foreløbig måling, udført af den lokale tolder. Den endelige og officielle måling fandt sted hos skibsmåleren i København (Monrad Møller: Skibsmålingen).
4. »Sjattedelsmoderationen« var datidens skjulte forsøg på subventionering af danske skibe, der ved at få papirer på, at de var en sjattedel mindre, end de faktisk var, opnåede en lettelse i afgifter i forhold til udenlandske skibe. (Monrad Møller: Sst.).
5. RA, Danicafotografering 600, Public Record Office, London, High Court of Admiralty, 603, 63 1795, »Die Einigkeit« af Flensborg, capt. Erasmus Petersen, 45 com.l., sp. 507.
6. Ole Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik, p. 168, note 26.
7. Bonde og Hvidtfeldt: Borgmestre, rådmænd, p. 59.
8. I Rigsarkivet ligger en interessant indberetning om bådbyggeriet på Island omkr. 1770, der rummer udførlige oplysninger om de lokalt byggede bådes konstruktion og dimensionering (RA, Mallingiana).
9. Skibsliste Flensborg 1797.
10. Ulrich Wilhelm de Roepstorff (o.1730-1821), søofficer, generalgouvernør over De vestindiske Øer ca. 1771-1773 (Dansk Biografisk Lexikon, bd. XIV, p. 512f).
11. Kostforplejningen ombord var, som i flåden, reguleret ved den såkaldte søspisetakst af 8. januar 1752, fornyet 28. marts 1794. Den foreskrev mindstemål pr. mand pr. uge med

flæsk	1 1/2	pund
salt oksekød	3	pund
smør	1 1/4	pund
gryn	1	ottingkar
ærter	1/2	ottingkar
brød	6	pund
øl	8 1/2	pot
eddike	1/16	pot
brændevin	1 3/4	pægl
salt	2/39	ottingkar

(Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Artikelsbrev). Det må dog nok understreges, at dette

var mindstemål, og at kosten, hvad klart fremgår af vore regnskaber, var betydeligt mere varieret og blev suppleret med friske varer, bl.a. grøntsager.

12. Holstens rapport til Admiralitetet af 26. oktober 1800 (RA, Adm., indk.sager, 1182/1800).

13. Man undrer sig lidt over hans noget flotte varetagelse af ansvaret som konvojchef, for to år tidligere måtte han gennem et krigsforhør, fordi firmaet Tutein & Co. havde klaget over hans konvojering under nedturen til Middelhavet i 1798 (Topsøe-Jensen og Marquard: Dansk-norske Søetat, bd. 1, p. 619).

Men Holsten var ikke nogen tålmodig mand. Den 2. april 1801 var han, som chef for signalfregatten Elven, den første, der trak sig ud af slaget (Feldbæk: Slaget på Reden, p. 173f). Som svigersøn af flådens chef, admiral Fr. Chr. Kaas, var hans karriere dog sikret, og han nåede selv samme stilling i 1834.

14. »Die neue Brücke« var et navn på en del af kajstrækningen, altså ikke nogen egentlig ny bro. Den omtales hos Rivesell som »– den sogenannten neuen Brücke –« (Versuch einer Beschreibung, p. 186).

15. De såkaldte »rancons«-penge var en afgift på søfolkenes hyrer, der gik til den i 1715 oprettede Slavekasse. Formålet var for de tilvejebragte midler at kunne løskøbe danske og norske søfolk, der var kommet i slaveri i »Barbariet« (se Wandel: Danmark og Barbareskerne, p. 5ff).

16. Der er endda et spørgsmål, om ikke disse »biindtægter« i virkeligheden var kaptajnens hovedindtægt, således at selve hyren ikke betød så meget som at have stillingen med de muligheder, den indebærer. Det fremgår i hvert fald af dette materiale, at skønt hyrerne for alle andre kategorier gennemgående steg med små 50% mellem 1793 og 1807, så havde vore kaptajner næsten det samme i hyre gennem hele perioden, nemlig 54-60 mark – eller stadig det samme som kapt. Petersen på gamle Hinrich havde haft i 1783.

17. Så heldig tør vi næppe tro, at hans forgænger Asmus Petersen var. Han havde haft en ottendedels part i Der Junge Hinrich, hvad der nok kan have kostet ham det meste af, hvad han havde kunnet slæbe sammen, ikke mindst fordi skibet så at sige ikke sejlede fra februar 1788 til april 1790.

Reparation og salg af Die Einigkeit

1. Feldbæk: Slaget på Reden, p. 239ff.

Bygningen af fregatten Die Harmonie

1. Kaptajn Abraham Jepsen, født 1731 eller -32. Død den 14. oktober 1803 og bisat fra Mariakirken den 20 oktober 1803 (Sterberegister der Kirchengemeinde St. Marien, Jahrg. 1803, Nr. 108).

Die Harmonies rejser

1. Handelens og søfartens forhold under Koalitionskrigene er meget vanskelige at overskue. Magtsfærerne ændrede sig og de administrative bestemmelser for handelens og søfartens udøvelse skiftede – ofte så pludseligt, at købmænd, redere og skibsførere ingen chance havde for at efterleve dem – om de da overhovedet kunne forstå dem. Der blev lagt embargo på skibe

og varer og der blev etableret blokader af havne og kyster. For at gøre billedet yderligere speget, blev den trods alle spærringer og hindringer nødvendige handel i et vist omfang tilladt gennem udstedelsen af såkaldte licenser, ikke bare til egne og neutrale skibe, men i mange tilfælde endog til skibe under fjendtligt flag. En udførlig gennemgang af disse forhold finder man hos Rubin: 1807-14. Rubin behandler her, titlen til trods, også forholdene i de forudgående år.

2. Et materiale, der giver et godt overblik over de enkelte skibes bevægelser, er hovedbøgerne over de ekspederede reverser efter Fragtavgiftsforordningen af 24. februar 1796.

Fragtavgiften, der principielt skulle svares af alle skibe i udenrigsfart, skulle dække de med konvojering forbundne udgifter. I hovedbøgerne, der er ordnet kronologisk og by for by, finder man oplysninger om samtlige afgiftsbelagte rejser foretaget af danske skibe fra 1796 til 1812. Desværre dog uden nøjere angivelse af afsejlings- og ankomsttidspunkter. (Rigsarkivet, Kommercekollegiet nr. 1917-26)

3. Den engelske hovedflåde sejlede fra Yarmouth den 26. juli (Eidem og Lütken: Vor Sømagts Historie, p. 663).

4. Det var Die Harmonie i så fald ikke ene om. Rubin refererer et tilfælde, hvor et andet flensborgsk skib gik til Bordeaux i 1807. Her blev det liggende, men fik så først fransk licens til at gå til London, siden engelsk licens til at gå til København (Rubin:1807-14, p. 342).

5. Rubin: 1807-14, p. 363f.

6. Holdningen til licensfarten var og forblev ambivalent hos de danske myndigheder. Således skrev Tyske Kancelli den 27. okt. 1815, at »det skal ikke skade kaptajn Jürgen Jordt Hinrichsen (Flensborg) – at han under krigen har betjent sig af engelske Licenzer og har været i England«, og under 11. juli 1817: »Der skal ikke anstilles nogen undersøgelse mod Peter Jacobsen Braderup (Flensborg) om hans ophold i England under krigen (Rigsarkivet, Tyske Kancellis forestillinger 1770-1849).

7. Rubin: 180714, p. 415.

LITTERATUR:

Bonde, Aage og Hvidtfeldt, Johan: Personalhistoriske oplysninger om Borgmestre, rådmænd, byfogeder og byskrivere i Flensborg 1550-1848 (Skrifter, udgivne af Historisk Samfund for Sønderjylland, nr. 22, Tønder 1961).

Brockstedt, Jürgen: Die Schifffahrt Schleswig-Holsteins 1800-1850 (Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, nr. 102/103, 1977-78).

Butel, Paul: Les negociants bordelais, l'Europe et les iles au XVIIIe siècle, Paris 1974.

Christensen, Benny: Dansk skibsbygning omkring 1780 (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1974).

Dansk Biografisk Lexikon, (udg. C.F. Bricka), Kbh. 1887-1905.

Eidem, O. og Lütken, O.: Vor Sømagts Historie, Kbh. 1904.

Feldbæk, Ole: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser (Institut for Økonomisk Historie, nr. 2, Kbh. 1971).

Feldbæk, Ole: India Trade under the Danish Flag 1772-1808. Kbh. 1969.

Feldbæk, Ole: Slaget på Reden (Politikens Danmarkshistorie, Kbh. 1985).

Feldbæk, Ole: Tiden 1730-1814, Danmarks Historie, bd. 4, Kbh. 1982.

Flensborg Bys Historie I-II, (red.: H. Hjelholt, J. Hvidtfeldt og K. Kretzschmer, udg. af Grænseforeningen og Historisk Samfund for Sønderjylland, 1953-55).

Hannover, Emil: Maleren C.W. Eckersberg. En Studie i dansk Kunsthistorie (udg. af Kunstforeningen i København, 1898).

Harboe, C.L.L.: Dansk Marine-Ordbog, Kbh. 1839 (fot. genoptr. Kbh. 1979).

Henningsen, Lars N.: Provinsmatadorer fra 1700-årene. Reder-, købmands- og fabrikantfamilien Otte i Ekernførde i økonomi og politik 1700-1770 (udg. af Studiefællesskabet ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, Flensborg, 1985).

Johansen, Hans Chr.: Den danske skibsfart i sidste halvdel af det 18. århundrede (Erhvervs-historisk Årbog, nr. 26, Århus 1976).

Johansen, Hans Chr.: Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95. Odense 1983.

Klem, Knud: Om skibsbyggeriet i Flensborg i 1700-tallet (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1969).

Klem, Knud: Om skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1956).

Klem, Knud: Schiffbauerei in Flensburg im 18. Jahrhundert (Schleswig-Holstein und der Norden. Festschrift für Olaf Klose zum 65. Geburtstag. Neumünster 1968).

Klem, Knud: Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Om skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode, I-II, Kbh. 1985-86.

Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Artikels-Brev dateret 8de Januarii 1752. Andet opl., København 1811.

Link, Theodor: Flensburgs Überseehandel von 1755-1807. Seine wirtschaftliche und politische Bedeutung im Rahmen des dänisch-norwegischen Seehandels (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, nr. 38, Neumünster 1959).

Linvald, Axel: Bidrag til Oplysning om Danmark-Norges Handel og Skibsfart 1800-1807 (Historisk Tidsskrift, 8. rk. nr. VI, Kbh. 1917).

Møller, Anders Monrad: Fra Galeoth til Galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede, Esbjerg 1981.

Møller, Anders Monrad: Skibsmålingen i Danmark 1632-1867 (Handels- og Søfartsmuseets årbog, Helsingør 1974).

Nathanson, M.L.: Historisk-statistisk Fremstilling af Danmarks National- og Stats-Huusholdning fra Frederik den Fjerdes Tid indtil Nutiden, 2. udg., Kbh. 1844.

Pust, Dieter: Politische Sozialgeschichte der Stadt Flensburg. Untersuchungen zur politischen Führungsschicht Flensburgs im 18. und 19. Jahrhundert (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, nr. 23, Flensburg 1975).

Rasch, Aage: Ejderkanalen (Skrifter, udgivne af Historisk Samfund for Sønderjylland, nr. 49, Åbenrå 1978).

Rasmussen, Poul: Mål og vægt (Dansk historisk Fællesforenings håndbøger, Kbh. 1967).

Raube, Wolfgang: Theater in Flensburg am Ende des 18. Jahrhunderts (Flensburg 700 Jahre Stadt - eine Festschrift, bd. 1, Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, nr. 36, Flensburg 1984).

Rivesell, Peter: Versuch einer Beschreibung der Stadt Flensburg, Altona 1817.

- Rubin, Marcus:** 1807-14. Studier til Københavns og Danmarks Historie, Kbh. 1892.
- Runge, Jobann:** Sønderjyden Christian Paulsen. Et slesvigsk levnedsløb (Studieafdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, Flensborg 1981).
- Salmonsens Konversationsleksikon,** 2. udg. (red. Chr. Blangstrup), Kbh. 1915-1928.
- Schierning, Andreas Lorck:** Die Chronik der Familie Lorck. Schicksale und Genealogie einer Flensburger Kaufmannsfamilie aus vier Jahrhunderten (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, nr. 7, Neumünster 1949).
- Schovelin, Julius:** Fra den danske Handels Empire. Forhold og Personer i det 18 Aarhundredes sidste Halvdel, I-II, Kbh. 1899-1900.
- Schütt, Hans-Friedrich:** Grönlandfahrt, i Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer Flensburg (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, nr. 21, Flensburg 1971).
- Topsøe-Jensen, T.A. og Marquard, Emil:** Officerer i Den dansk-norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814-1932 I-II, Kbh. 1935.
- Ventegodt, Ole:** Flensburg's »flatgoing« and »sharpgoing« ships between 1750 and 1807 (5th International Congress of Maritime Museums, Proceedings 1984, Hamburg 1985).
- Ventegodt, Ole:** Tausend Schiffe aus Flensburg (Flensburg 700 Jahre Stadt - eine Festschrift, bd. 1, Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, nr. 36, Flensburg 1984).
- Vibæk, Jens:** Reform og fallit 1784-1830 (Politikens Danmarkshistorie, bd. 10, Kbh. 1985).
- Vibæk, Marius:** Den danske Handels Historie fra de ældste Tider til vore Dage, Kbh. 1932-38.
- Wandel, C.F.:** Danmark og Barbareskerne 1746-1845, Kbh. 1919.

Zusammenfassung.

Im Archiv der Stadt Flensburg befinden sich zwei aus dem Ende des 18. und dem Beginn des 19. Jahrhunderts stammende Rechnungsbücher (StAFl A322). Da sie wahrscheinlich die ältesten erhaltenen Reedereirechnungsbücher aus der Zeit der dänisch-norwegisch-schleswig-holsteinischen Monarchie sind, haben wir es hier mit zwei einzigartigen Quellen zu tun.

Das eine Rechnungsbuch deckt den Zeitraum 1783-1800 ab. In diesen Jahren besaß die betreffende Reederei zuerst die Galiot DER JUNGE HINRICH und danach die Galeasse DIE EINIGKEIT. Das andere Rechnungsbuch gehörte einer Reederei, die von 1794 bis 1812 Eigner der Fregatte DIE HARMONIE war.

Die drei Jahrzehnte vom Ende des nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieges bis zum letzten Jahr der europäischen Freiheitskriege gegen Napoleon waren für den Handel und die Schifffahrt Dänemarks eine wechselvolle Zeit. All das, was schon seit dem Ende des großen Nordischen Krieges (1720) Dänemarks Handel und Schifffahrt geprägt hatte, wird auch in der hier behandelnden Zeitspanne sichtbar.

Das Jahrzehnt 1783-1793 war eine Zeit des Friedens mit fallenden Frachtkonjunkturen. Es war schwierig, in Konkurrenz mit den Schiffen anderer Länder, eine rentable Schifffahrt aufrechtzuerhalten. Nach 1793 herrschte dann nahezu ununterbrochen Krieg. Das führte, wie man es schon von früheren Kriegszeiten her gewohnt war, für die neutrale Schifffahrt zur Hochkonjunktur. Aber noch stärker als der nun angestiegene Transportbedarf schlug die mehr oder weniger große Ausschaltung der Konkurrenten zu Buche.

Diese Jahre führten zu jenem Höhepunkt, der in der dänischen Geschichtsschreibung den Namen *die florissante Periode* erhalten hat. In ihr erreichten Handel und Schifffahrt der dänischen Monarchie einen Umfang wie niemals zuvor – und auch später nicht. Es sammelten sich riesige Vermögen an, damals wurden die Palais, Bürgerhäuser und Warenspeicher

gebaut, die auch heute noch das Bild dänischer, schleswigscher und holsteinischer Städte prägen und an die gemeinsame »florissante Periode« erinnern.

Dänemark war alles andere als zurückhaltend, wenn es darum ging, die Vorteile der Neutralität auszunutzen. Man setzte auf das Motto »Freie Flagge gleich freie Ladung«, d.h. man forderte, unter dänischer Flagge sowohl für neutrale als auch für kriegführende Mächte ungehindert Waren transportieren zu dürfen. Ausgenommen war Konterbande, doch suchte man, den Begriff kriegswichtige Ware so eng wie nur irgend möglich auszulegen.

England hat das Prinzip »Freie Flagge – freie Ladung« nie freiwillig anerkannt, mußte sich jedoch in Zeiten, in denen es unter Druck stand, mehr oder weniger beugen. Als Dänemark, Schweden und Rußland im Jahr 1800 erneut ein bewaffnetes Neutralitätsbündnis schlossen, um das Prinzip »Freie Flagge – freie Ladung« wenn nötig mit Waffengewalt durchzusetzen, und Preussen Ende desselben Jahres diesem Bündnis beitrug, sah England sich zum Handeln gezwungen. Es entsandte eine starke Flotten- einheit in die Ostsee. England zwang Dänemark durch »die Schlacht auf der (Kopenhagener) Reede« am 2. April 1801 zum Austritt aus dem bewaffneten Neutralitätsbündnis. Dänemark mußte von nun an die Kontrolle seiner Schiffe durch die Engländer zulassen. Hiermit hatte England sein politisches Ziel erreicht.

Das große und ereignisreiche Gefecht auf der Reede war nur eine Episode des langen Krieges. Dänemark konnte seinen blühenden Handel noch einige Jahre fortsetzen.

Als Napoleon 1806 die Kontinentalsperre gegen England errichtete, mußte Dänemark Stellung beziehen. Aufgrund unbeholfener englischer Diplomatie entschied Dänemark sich unglücklicherweise für Frankreich und wurde Napoleons Bundesgenosse. Damit war die dänische Monarchie nach 87 Jahren eines nahezu ununterbrochenen Friedens im Krieg – und dieser Krieg wurde zur Katastrophe. Ein dreitägiges Bombardement der Engländer Anfang September 1807 zerstörte Kopenhagen, die Flotte wurde geraubt. Der bisher so lukrative Außenhandel und die Schifffahrt brachen zusammen. Bereits im ersten Kriegsmonat brachten die Engländer fast 400 dänische Schiffe auf. Die anderen lagen ohne Beschäftigung an der Pier, und zwar in den Häfen, in denen sie sich zufällig befanden.

Als der Krieg sieben Jahre später zu Ende ging, da war Norwegen verlorengegangen, der dänische Staat war bankrott, die Warenspeicher standen leer, und der Rest der einst so stolzen dänischen Handelsflotte lag als vermodernde Wracks in den dänischen Häfen.

Die dänische Handelsflotte war außerordentlich groß: sie bestand am Anfang des 19. Jahrhunderts aus mehr als 2.500 hochseetüchtigen Schiffen. Etwa 50% dieser Tonnage waren in Norwegen beheimatet, ungefähr 25% im Königreich, von diesen der weitaus größte Teil in Kopenhagen, und die letzten etwa 25% hatten ihren Heimathafen in den Herzogtümern.

Von den in den Herzogtümern registrierten etwa 25% der dänischen Handelsflotte waren jeweils 10% in Altona und Flensburg beheimatet, während die restlichen 5% sich auf eine Reihe weniger bedeutender Städte verteilten.

Der relativ große Anteil Altonas an der Handelsflotte hatte einen besonderen Grund: Die Stadt an der Elbe wurde von den kriegsführenden Mächten, vor allem von den Holländern, als »proforma«-Hafen benutzt. Dieses Ausflaggen konnte man bereits während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges feststellen, es wiederholte sich während der Koalitionskriege (ca. 1793-1805) gegen Napoleon.

Flensburg diente dagegen nicht – oder so gut wie nicht – als Heimathafen für ausgeflaggte Schiffe. Flensburgs Handelsflotte war im Besitz Flensburger Kaufleute. Wir können darüber hinaus feststellen, daß die Flensburger Handelsflotte, abgesehen von den geringen Schwankungen, die die steigenden und fallenden Konjunkturen auf dem Frachtenmarkt mit sich brachten, während der gesamten hier behandelten Periode stetig wuchs.

In Flensburg waren die Reedereien ein wichtiger Wirtschaftszweig, und die Reeder zählten zu den großen Arbeitgebern. Sie beschäftigten nicht nur viele Menschen auf ihren Schiffen sondern auch im Schiffbau. Reep-schläger, Segelmacher, Ankerschmiede und viele andere Handwerker verdienten ihr tägliches Brot als Zulieferer für die Werften.

Die Stadt hatte einen keineswegs unbedeutenden Export eigener Produkte und der des Umlandes. An erster Stelle standen landwirtschaftliche Erzeugnisse, Branntwein und Ziegelsteine. Der Import war ebenfalls beachtlich. Die Stadt besaß das Recht, französischen Wein und Branntwein, Salz,

Tabak, Pflaumen und Sirup zollfrei zu lagern. Diese Waren wurden zum großen Teil ins Königreich Dänemark und in die Anrainerstädte der Ostsee geliefert.

Der größte Teil der Flotte war jedoch in der Frachtfahrt, d.h. in der Fahrt für fremde Rechnung, beschäftigt. Nachdem 1755 der Handel mit Dänisch Westindien freigegeben worden war, nahmen die Flensburger mit jährlich 2 bis 3 Fahrten dorthin an diesem Handel teil. Das Hauptgeschäft der großen Frachtfahrt lag aber im Warentransport zwischen der Ostsee und Westeuropa und dem Mittelmeer.

Wie damals üblich, waren die meisten Schiffe im Besitz von »Parten«- oder Anteilsreedereien. Mehrere Personen, die Anteilseigner, finanzierten gemeinsam ein Schiff, der erzielte Über- oder Unterschuß wurde den Besitzanteilen entsprechend auf die Eigner verteilt. Diese Form der Beteiligung an Schiffseigentum mag bei begrenzten finanziellen Möglichkeiten der beteiligten Kaufleute naheliegend gewesen sein. Doch im 18. Jahrhundert – und auch später – war die Anteilsreederei auch unter den großen und kapitalstarken Reedern üblich. Dabei konnte der einzelne Reeder Anteile vieler oder sogar sehr vieler Schiffe besitzen. Der Grund für diese breite Streuung des Eigentums an Schiffen liegt in der sich daraus ergebenden Risikostreuung. Es war nämlich jedem Anteilseigner überlassen, für seine Anteile eine Versicherung abzuschließen – oder nicht. Durch die breite Risikostreuung konnte sich die »Selbstversicherung«, der Verzicht auf teure Prämienzahlungen, als der kostengünstigere Weg erweisen. Aus dem hier behandelten Material geht eindeutig hervor, daß der Kaufmann, der die Aufgabe des Hauptreeders übernommen hatte, seine Miteigentümer nirgends mit Beiträgen zur Deckung der Versicherungsprämie belastet hat. Daraus ergibt sich, daß die Risikoabsicherung Sache jedes einzelnen Anteilseigners war – und sich somit auf dessen Anteile beschränkte.

Die Anteilsreederei arbeitete folgendermaßen: Ein oder zwei Anteilseigner übernahmen die Aufgabe des korrespondierenden oder Hauptreeders. Er oder sie vertraten die Reederei in allen Geschäfts- und Behördenangelegenheiten. Die Hauptreeder rüsteten die Schiffe aus, heuerten die Besatzung an, schlossen die Frachtverträge ab und führten die Buchhaltung. Sie lösten also alle im Reedereigeschäft anfallenden praktischen Aufgaben. In der Regel übernahmen die großen Handelsherren die Geschäfte des Hauptreeders, denn sie verfügten über ein entsprechendes Kontor und über die erforderlichen Verbindungen zu ausländischen Bank- und Han-

delshäusern. Eine Vergütung für ihren keineswegs geringen Arbeitsaufwand stand den Hauptreedern nicht zu. Doch das hier vorliegende Material zeigt auf, daß ihnen beim Bau und bei der vor jeder Ausreise anfallenden Ausrüstung der Schiffe eine Vorrangstellung als Lieferanten des benötigten Materials und der erforderlichen Waren eingeräumt wurde. Dabei konnte es sich um recht beträchtliche Beträge handeln.

Die personelle Zusammensetzung war – auf jeden Fall bei den hier untersuchten Reedereien – äußerst konstant. Es konnte selbstverständlich mit den Anteilen gehandelt werden. Doch scheinen die Anteile ihren Besitzer nur im Sterbefall gewechselt zu haben, und sie wurden dann meist von den Erben übernommen. Man behielt seine Schiffsparten in guten und in schlechten Zeiten. Nichts deutet darauf hin, daß ungünstige Aussichten für die Frachtfahrt die Anteilseigner dazu bewegen konnten, sich von ihren Anteilen zu trennen.

Die Anteilseigner unserer beiden Reedereien gehörten alle zur obersten sozialen und wirtschaftlich führenden Schicht der Stadt. In den hier behandelten 29 Jahren zwischen 1783 und 1812 zählen wir in unseren beiden Anteilsreedereien 19 Anteilseigner. Von diesen wurden nicht weniger als 15 zu Deputierten Bürgern gewählt, drei von ihnen kauften sich allerdings frei. 4 wurden Hospitalsvorsteher und ebenfalls 4 wurden Ratsherr.

Die Mehrzahl unserer Anteilseigner war nicht nur an den hier behandelten Schiffen finanziell beteiligt, sie hatten auch in vielen anderen Schiffen Kapital investiert. Einer unserer Hauptreeder, Andreas Andersen, war während der von uns geschilderten Zeit der Hauptreeder für knapp 20 Schiffe mit zusammen 1.000 Kommerzlasten (KL, 1 KL = 2,6 t). Er besaß zweifellos noch Anteile an weiteren Schiffen. Und er war kein Einzelfall. Volquard Volquardsen war Hauptreeder für 8 Schiffe mit zusammen 800 KL. Einige der anderen von uns genannten Handelsherren traten als Hauptreeder für eine kleinere Anzahl von Schiffen auf. Ihre Beteiligung an weiteren Schiffen läßt sich nicht unmittelbar nachweisen – ist aber wahrscheinlich.

Die uns vorliegenden Rechnungsbücher sind vom Kontor des Hauptreeders nach einem klaren und einheitlichen System geführt worden. Dennoch ist es für einen Nichtfachmann auf dem Gebiet der Buchführung nicht ganz einfach, die Abrechnungen völlig zu durchschauen, denn sie enthalten viele Kürzel und Fachausdrücke; die Analyse der Angaben über Bank- und

Devisengeschäfte, Havarienkosten oder Havereiabrechnungen und vieles mehr wird für uns durch das Fehlen der zugehörigen Unterlagen erschwert.

Als Gesamtbild ergibt sich: die Rechnungsbücher vermitteln den Eindruck größter Sachkenntnis. Man staunt über das engmaschige Netz der Bankhäuser und Maklerfirmen, mit denen die Reeder und Befrachter in Verbindung standen, und das Geldüberweisungen von dem einen Ende Europas zum anderen mit größter Sicherheit ermöglichte.

Die Währungsprobleme müssen besonders kompliziert gewesen sein, denn die Rechnungsführer arbeiteten mit sieben oder acht verschiedenen europäischen Währungen, deren Wechselkurse in diesen unruhigen Jahren starken Schwankungen unterlagen. Die Rechnungsbeträge konnten dann auch noch in »banco« oder »kurant« auftreten, wodurch weitere Umrechnungskurse zu berücksichtigen waren. Man arbeitete daneben auch mit fiktiven Rechnungseinheiten wie Realen, Stück-von-Achten oder pieces-of-eight, deren Wert durch ein feststehendes Verhältnis zum Silber(preis) bestimmt wurde.

Die Abrechnungen enthalten sämtliche sich beim Einsatz des Schiffes ergebenden Ausgaben, d.h. die Ausrüstungskosten vor Antritt der Reise, Heuer und Verpflegungsgeld für die Besatzung, Anschaffung von Gebrauchsgegenständen und unterwegs anfallende Reparaturen, spezifizierte Ausgaben in den Häfen und was sonst noch an Auslagen oder unvorhergesehenen Unkosten auftauchen konnte. Die Einnahmen sind natürlich auch verzeichnet. Es sind überwiegend Frachteinnahmen. Diese wurden vom Makler des Schiffes im Bestimmungshafen kassiert und nach Abzug der örtlichen Unkosten entweder an die Reederei oder deren Bankverbindung in Hamburg überwiesen.

Und es sind selbstverständlich die Guthaben oder Außenstände der einzelnen Anteilseigner aufgeführt. Typisch sind die wiederkehrenden Einzahlungen für die Ausrüstung des Schiffes vor den Ausreisen, die laufenden Auszahlungen bei Überschüssen (oder auch, wenn notwendig, weitere Einzahlungen). Und schließlich die Endabrechnung nach Abschluß der Reise. Es muß beachtet werden, daß in die Rechnungsbücher ausschließlich Geldtransaktionen eingetragen wurden. Eine Bilanz über das investierte Kapital wurde nicht aufgestellt, eine Übersicht über Kapitalverzinsung und Abschreibungen sucht man vergebens. Gewinn- und

Verlustkalkulationen mußte jeder Anteilseigner für seinen Anteil selbst durchführen, wenn er sie für erforderlich hielt.

Das vorliegende Material fordert eine Analyse der Gewinne und Verluste geradezu heraus. Doch muß zuerst daran erinnert werden, daß wir es hier nur mit drei Einzelbeispielen zu tun haben. Sie gestatten weder eine Verallgemeinerung noch zu weitgehende Schlüsse auf die Wirtschaftslage der Flensburger Reedereien.

Im Kapitel »Redernes økonomi« sind drei verschiedene Berechnungen durchgeführt worden. Die erste Aufstellung (S. 35) zeigt eine Gewinn-Verlustberechnung der einzelnen Reisen unserer drei Schiffe, wie sie den Abrechnungen unmittelbar zu entnehmen ist. Berücksichtigt man eine Verzinsung des investierten Kapitals und eine Abschreibung von je 5% per anno, dann erhält man für die drei Schiffe das auf S. 37 errechnete Gesamtergebnis, das allerdings mit vielen Unsicherheitsfaktoren belastet ist.

Weitere Gewinn und Verlustberechnungen, bei denen sämtliche Betriebsausgaben, Verzinsungen und Abschreibungen berücksichtigt werden, führen für die einzelnen Reisen zu den auf S. 37 f wiedergegebenen Ergebnissen.

Es wird deutlich sichtbar, und zwar unabhängig von den Kriterien, von denen ausgegangen wird, daß dem Einsatz der alten Galiot DER JUNGE HINRICH kein wirtschaftlicher Erfolg beschieden war. Die Gründe für den Mißerfolg sind im Alter des Schiffes und in den schlechten Frachtkonjunkturen der Friedensjahre 1783-92 zu suchen.

Dagegen haben DIE EINIGKEIT und DIE HARMONIE alle Erwartungen mehr als erfüllt, und zwar weil es neue und moderne Schiffe waren, und weil die Konjunktur von 1793 bis 1807 für die neutrale Schifffahrt unter dänischer Flagge einmalig günstig war.

Die drei hier behandelten Schiffe waren für ihre Zeit und für die Flensburger Handelsflotte typisch. Das erste Schiff, DER JUNGE HINRICH, war eine Galiot, die 1756 oder 1758 in Rostock gebaut worden war. Dieser Schiffstyp war ein jahrhundertlang sozusagen das Rückgrat der Flensburger Flotte gewesen, wurde aber in unserem Zeitraum von moderneren Schiffen verdrängt.

Das zweite Schiff, die Galeasse DIE EINIGKEIT, die 1793 für die Reederei gebaut wurde, gehörte eben zu jenen neuen Schiffstypen, die fast bis zum Zweiten Weltkrieg in der kleinen Frachtfahrt vorherrschend waren. Es war ein Schiff von etwa derselben Größe wie die Galiot, sie war aber schnittiger gebaut und besser zu segeln.

Das dritte in unseren Rechnungsbüchern auftauchende Schiff, die Fregatte DIE HARMONIE, wurde von unserer zweiten Reederei bei deren Gründung gebaut. Es war 1794, als es zum Einsatz kam, ein gutes Beispiel für die großen Schiffe der Stadt. Es war ein vollgetakeltes Schiff mit Zwischendeck, das für die Fernfahrt, in der die Flensburger Schiffe damals beschäftigt waren, besonders gut geeignet war.

DER JUNGE HINRICH war also bei seinem ersten Einsatz für die Flensburger Reederei bereits 25 oder 27 Jahre alt, während es sich bei den beiden anderen Schiffen um Neubauten handelte. Daß das alte Schiff nicht besonders betriebssicher war, verwundert eigentlich nicht, daß es bei den beiden Neubauten mit der Betriebssicherheit nicht weit her gewesen zu sein scheint, ist dagegen bemerkenswert. Man kann dem uns vorliegenden Material entnehmen, daß Reparaturen eher die Regel als die Ausnahme waren. Dabei ist nun anzumerken, daß diese beiden Schiffe kaum schlechter als der Durchschnitt gewesen sein dürften. DIE EINIGKEIT war von einem der besten Schiffsbauer jener Zeit, nämlich von Johannes Sørensen Halkjær gebaut worden. Und beim Bau der HARMONIE hatte ihr zukünftiger Kapitän Abraham Jepsen selbst die Aufsicht geführt.

Man mag natürlich Bedenken haben, wenn jetzt von drei Schiffen aus auf den gesamten Schiffbau geschlossen wird. Aber man scheint damals beim Material mehr gespart zu haben, als man heute tun würde. Man hat damals eher zu knapp bemessen als überdimensioniert – und zwar auf Kosten der Sicherheit. Eine Erklärung hierfür können die Materialpreise jener Zeit sein. Ende des 18. Jahrhunderts betrug die Materialkosten ein Vielfaches des Arbeitslohns. Um nur ein Beispiel zu nennen: der Preis des Ankertaus setzte sich aus 90% für den Hanf und 10% für den Arbeitsaufwand (Bearbeitung des Hanfs und Drehen des Taus) zusammen. Es muß also verlockend gewesen sein, beim Material zu sparen, und es auf eventuelle (und relativ billige) Reparaturen ankommen zu lassen.

Bei »Normalreisen« war Flensburg der Ausgangshafen für die Fernfahrt. Die größeren Schiffe – 30 KL und mehr – verließen im Frühjahr den

Heimathafen mit Ballast und liefen einen Ostseehafen an, in dem die erste Ladung an Bord genommen wurde. Diese bestand meist aus Holz, Flachs, Hanf oder Getreide und war im Normalfall für einen Hafen in Südwesteuropa oder im Mittelmeer bestimmt. Den Zielhafen erreichte man, wenn die Reise planmäßig verlief, irgendwann im Laufe des Sommers. Nach der Entladung galt es, eine Fracht nach Nordeuropa zu bekommen und so zeitig zum Bestimmungshafen zu transportieren, daß das Schiff den Heimathafen Flensburg erreichte, um den Winter über aufgelegt zu werden, ehe die Förde zufror.

Dieses traditionelle Fahrtenmuster konnte allerdings aufgrund unvorhergesehener Ereignisse wie Havarie und fehlende Rückfracht oder wegen zu langer Wartezeiten in den Häfen durcheinander geraten und so eine positive in eine negative Bilanz wenden, denn erstens mußten die festen Ausgaben Monate länger als ursprünglich veranschlagt gezahlt werden, und zweitens konnte das Schiff derart »aus dem Takt« kommen, daß es im folgenden Jahr unmöglich wurde, die Fernfahrt in den Süden aufzunehmen. Im besten Fall reichte es dann für einen Einsatz in der lokalen Frachtfahrt.

Wir können feststellen, daß das traditionelle Fahrtenmuster während der von uns behandelten Zeit von einem neuen abgelöst wird. Der Einsatz der Schiffe richtete sich nun nicht mehr so stark nach den Jahreszeiten. Die neuen, größeren Schiffe waren »wetterfester« als die alten. Aus den bisherigen vom Frühjahr bis zum Einsetzen des Winters dauernden Reisen wurden mehrjährige Trampfahrten. Die Schiffe liefen nicht mehr regelmäßig den Heimathafen Flensburg an sondern blieben jahrelang auf Fernfahrt. Die Einsätze unserer drei Schiffe machen diesen Wandel sichtbar. DER JUNGE HINRICH versuchte noch, wie deutlich erkennbar ist, dem traditionellen Muster zu folgen – was aufgrund unvorhergesehener Ereignisse nur selten gelang. Die Reisen des Schiffes DIE EINIGKEIT dauerten meist länger als ein Jahr, sie erreichten mit der letzten Fahrt, als das Schiff dreieinhalb Jahre unterwegs war, ihren Höhepunkt. DIE HARMONIE war ausschließlich in der reinen Trampfahrt eingesetzt. In den 18 Jahren, die wir anhand der Abrechnungen verfolgen können, lief sie Flensburg nur ganze zwei Mal an.

Die uns vorliegenden Abrechnungsbücher spiegeln, wenn man von den »individuellen« Abweichungen absieht, ein typisches Bild wider: Der alte und verbrauchte JUNGE HINRICH, dem wir in einer Zeit eines Kon-

junkturtiefs begegnen, erwies sich in steigendem Maße als unrentabel. Die beiden modernen und effektiven Schiffe DIE EINIGKEIT und DIE HARMONIE, deren Einsatz in eine Periode mit Hochkonjunkturen fiel, fuhren einen bedeutenden Gewinn ein.

Trotz der genannten Einschränkung wagen wir, in diesen drei Schiffen typische Vertreter der Flensburger Schifffahrt während der Jahre 1783-1807 zu sehen.

STUDIEAFDELINGENS UDGIVELSER

1. Hermann Clausen: Der Aufbau der Demokratie in der Stadt Schleswig nach zwei Weltkriegen. 303 s. 1966. (Udsolgt.)
2. H. V. Gregersen: Niels Heldvad 1564-1634. Ein Schleswiger der nordischen Renaissance – ein Bild seines Lebens und seiner Zeit. 272 s. 1967.
3. Lorenz Rerup: A. D. Jørgensen. Historiker aus dem schleswigschen Grenzland (1840-1897). 160 s. 1967.
4. Vores egne vindver. Ved Poul Kürstein. 192. 1967. (Udsolgt.)
5. Nørre og Sønder Gøs Herred. Red. af Poul Kürstein. 205 s. 1969.
6. Hartwig Schlegelberger: Europa set fra den dansk-tyske grænse. 121 s. 1971.
7. L. S. Ravn: Lærerne under sprogreskripterne 1851-1864. 295 s. 1971.
8. Barn i Flensborg 1890-1920. Ved Poul Kürstein. 343 s. 1972 og 1973. (Udsolgt.)
9. Helmut Leckband: Krigsfangelazarettet i Tamanskajagaden. 269 s. 1973 og 1974. (Overtaget af Gyldendal.) (Udsolgt.)
10. Søren Ryge Petersen: Dansk eller tysk? En undersøgelse af sprogforholdene i en flersproget sydslesvigsk kommune i 1973. 132 s. 1975.
11. Anders Ture Lindstrøm: Landet Slesvig-Holstens politiske historie i hovedtræk 1945-54. 200 s. 1975.
12. Barn og ung i Flensborg 1920-1945. Red. af Lars Schubert og Johann Runge. 335 s. 1977.
13. Paul Tappe: Det gamle Læk i billeder og tekst. 119 s. 1977. (Udsolgt.)
14. Egernførde bys historie. Red. af Harald Jørgensen, Frants Thygesen og O. M. Olesen. 291 s. 1980.
15. Jane Bossen/Helge Krempin: Granit i Angel. Romansk stenhuggerkunst i et sydslesvigsk landskab. 93 s. 1980. – Bogen har fået prædikaten »Godt Bogarbejde 1980«.
16. Carsten R. Mogensen: Dansk i hagekorsets skygge. Det tredje Rige og det danske mindretal i Sydslesvig 1933-39. 1981. 444 s. i 2 bd. (Registerbind med kilder og noter. 374 + 70 sider.)
17. Johann Runge: Sønderjyden Christian Paulsen. Et slesvigsk levnedsløb. 344 s. 1981.
18. Paul Tappe: Det gamle Kær herred i billeder og tekst. 228 s. 1982.
19. Franz Wingender: Mit danske liv. Baggrund og grundlag for en tilværelse som dansk i Sydslesvig 1920-1950. 218 s. 1983. (Udsolgt.)
20. Franz Wingender: Krigens lænker. Dansk sydslesvigsk dagbog 1939-1944. 211 s. 1984. ISBN 87-423-0435-0.
21. Lars N. Henningsen: Provinsmatadorer fra 1700-årene. 472 s. 1985. ISBN 87-423-0462-8. (Disputats.)
22. Barn og ung i Sydslesvig 1900-1982. 1 og 2. Red. af Jørgen Hamre og Johann Runge. 1986. ISBN 87-423-0464-4.
23. Jane Bossen/Helge Krempin: Helligåndskirken i Flensborg 1386-1986. 108 s. 1986. ISBN 87-423-0496-2.
24. Bjørn Poulsen: Land – By – Marked. To økonomiske landskaber i 1400-tallets Slesvig. 299 s. 1988. ISBN 87-89178-00-9. (Disputats.)
25. Franz Wingender: Modstand i Sydslesvig – før og efter 1945. 1988. (Udsolgt.)

26. Ole Ventegodt: Redere, rejser og regnskaber. Et par flensborgske partrederi-regnskaber 1783-1812. 1989. ISBN 87-89178-03-3.

Titlerne 1, 4, 8, 9, 13, 19, 25 er udsolgt. Titlerne 20ff er i kommission hos Padborg Boghandel. Nørregade 16, DK 6330 Padborg. De resterende titler bestilles hos Dansk Boghandel, Nørregade 74, D 2390 Flensborg. For øvrigt skulle enhver titel – undtagen de udsolgte – kunne bestilles hos Deres egen boghandler.