

Kommandør P. N. Søllings „Bombbøsse“. Handels- og Søfartsmuseet  
paa Kronborg.

*E. Liche 191*



Litografi: Portræt af Kommandør P. N. Sølling.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

*W. Lische 192*

### KOMMANDØR SØLLINGS „BOMBEBØSSE“

Kendere af den klassiske danske Litteratur vil erindre fra Henrik Hertz' „Sparekassen“, at Spørgsmaalet om at skænke de af Købmand Skaarup arvede 300 Rdlr. til Kommandør Søllings „Bombebøsse“ blandt andre Forslag ivrigt diskuteres i Komediens første Scene. Sølling fik ikke

Glæden af Bidraget, da Forslaget ikke vandt Bifald i den skaarupske Familiekrede.

Søllings „Bombebøsse“ var et Samtaleemne i Tiden. Lykkeligvis var adskillige af en anden Opfattelse end Familien Skaarup. Søllings Stiftelse er vistnok et af de ældste Eksempler herhjemme paa Skabelsen af en social Institution paa Basis af en Indsamling iværksat ved en Metode, som selv i vore Dage vil forekomme „moderne“.

Ideens Fader, Kommandør Sølling (1758—1827), var ikke heller af de helt almindelige. Han var en prægtig Sømandstype, en Mand, som ikke alene pligtro og samvittighedsfuldt og med Kærlighed til Konge og Fædreland udførte de Hverv, som blev ham betroet, men som ligeledes paatog sig paa eget Initiativ Opgaver af stor social Betydning. Han var født og opvokset i Norge, fra sit 11. Aar gik han paa Søkadetakademiet og efter i 16 Aars Alderen at være blevet dimitteret herfra, tog han i nogle Aar ud i Koffardifart i Asiatick Kompagnis Tjeneste, først som Matros og siden, efter sin Udnævnelse til Søofficer, som Styrmand og som Kaptajn paa Kinafarere. Han lærte her Sømandslivet at kende indefra og fra nedem, hvilket utvivlsomt i høj Grad kom til at præge ham i hans sociale Arbejde.

Paa sine Rejser havde han modtaget et stærkt Indtryk af de farefulde Forhold, hvorunder de norske Lodsere virkede. I deres aabne Baade var de ofte udsat for Forlis og adskillige satte under det farefulde Hverv Livet til. Sølling satte sig som Maal at skaffe dem gode, sødygtige Heldæksbaade. Paa en Studierejse i England studerede han de engelske Lodsbaade og fik efter Hjemkomsten Tilladelse til at bygge tre Dæksbaade paa Statens Bekostning. Han sejlede selv en af dem til Norge. Det viste sig meget svært for ham at overvinde de norske Lodsers Fordomme mod dette nye Tiltag; de syntes, at han ukaldet blandede sig i deres Forhold, og mente, at de selv bedre forstod deres eget Job, men med Energi overvandt han Modstanden og fik efterhaanden under sit Tilsyn bygget 29 af de nye Lodsbaade og erindres siden baade i Norge og Danmark som en Foregangsmand paa dette Omraade.

Efter Norges Tab søgte han — trods sin dybe Kærlighed til sit Fødeland og efter megen Overvejelse — til Danmark, hvor han blev Vaterskout, d. v. s. Mønstringsbestyrer i København. Det blev nu de gamle og udslidte eller arbejdsløse Søfolks Kaar, han skænkede sin Opmærksomhed. Han vilde skabe en Stiftelse for Søfolk. De trange Tider for Søfarten efter Engländerkrigens store Katastrofe gav ham under hans Embedsgering kun alt for ofte Lejlighed til at konstatere den Nød og Elendighed, som herskede herhjemme indenfor dette Erhverv. Ved kgl. Resolution af 2. Nov. 1819 fik han Kong Frederik VI's Tilladelse til at indrette en Bøsse, hvis Bestemmelse skulde være at samle Bidrag „for i Tiden at anskaffe et Huus, hvor værdige gamle Søfolk, eller de, som Omstændighederne standse i Farten, kunde finde et Tilflugtssted, indtil de atter kunde komme til Søes eller paa anden Maade sættes i Virksomhed“.

Indsamlingsbøssen blev af en Art, som man ikke før havde set herhjemme. Sølling fik fat i en stor 200 Punds Jernbombe, som han slog Hankene af og indrettede som Bøsse. Den stillede han op i sit Vaterskout-kontor i Skippernes Laugshus. Han affattede et Opraab i et kærnefuldt Sømændssprog, hvori han opfordrede til Bidrag baade fra de Søfolk, som var saa heldige at faa Hyre, og fra Kaptajner og andre, der passerede hans Kontor. Han var paagaende i sin Agitation. Hans mange Kunstner venner: Oehlenschläger, Rahbek, de førende Skuespillere og andre, afholdt Koncerter og Aftenunderholdninger til Fordel for Bøssen, og Pengebidragene strømmede ind. Sølling indrettede to Bøger, en rød og en sort. I den førstnævnte stod opført dem, som tegnede sig for Bidrag, i den sorte dem, som var trevne, uagtet de havde gode Raad. Han kunde snart meddele, at den røde Bog gik til Luvart af den sorte. I 1822 var „Bombebøssen“s Formue steget til 9000 Rdlr. Samme Aar startedes Virksomheden med Indrettelse af Sengesteder for 12 gamle Søfolk paa et Loft paa Wilders Plads, og i 1824, da Formuen var kommet op paa den for Datiden betydelige Sum af 25.000 Rdlr., købtes Ejendommen Nr. 167 paa Hjørnet af Dybengsgade og Skvaldergade, hvor der indrettedes 33 Værelser med 6 Køkkener og 2 Kælderlejligheder. Søllings store Maal var naaet.

Her boede Stiftelsen til 1844; en ny „Bombebøsse“ kom da til, og i 1892 opførtes den nuværende Bombebøsse i Overgaden o. Vandet 48 efter Tegning af den fremragende Arkitekt Thorvald Bingesbøll. Denne Bygning kendes af enhver Københavner.

Stiftelsens Formue voksede gennem Tiderne ved Legater og Gaver. De passerede ikke længere alle den gamle Indsamlingsbøsse, men denne stod dog stadig paa Vaterskoutens — efter Mønstringsloven af 1867 paa Mønstringsbestyrerens Kontor — og virkede efter sit oprindelige Formaal.

Nu er Bøssen blevet Museumsgenstand, men ikke af den almindelige Art. Den samler stadig ind til „Bombebøssen“. Efter at Bøssen i de senere Aar kun havde faaet temmelig faa Bidrag — nu og da slap der ogsaa en Bukseknep ned i den — foreslog „Bombebøssen“s Direktion Søfartsmuseet, at den kom op paa Museet, for at dettes mange Besøgende kunde faa Lejlighed til at yde deres Skærv til gamle og trængende Søfolk, og det gaar paa en saa tilfredsstillende Maade, at Bøssen nok til Stadighed faar Lov til heroppe at virke for sit gode Formaal. For Søfartsmuseet er det kun en stor Glæde at yde denne Haandsrækning.

Bøssen har paa sine Sider gennem Tiderne baaret Fremstillinger af de forskellige Bombebøsser. Som det af Billedet ses, er det nu Bingesbølls Bygning, den viser frem mod Beskueren. Hvis den samler tilstrækkelig meget ind, kan den maaske faa et nyt Billede af den Stiftelse, som engang maaske skal afløse Bingesbølls smukke Hus.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET  
PAA KRONBORG



Portræt af Udenrigsminister A. P. Bernstorff.  
Stik af Clemens efter Maleri af Jens Juel. Handels- og Søfartsmuseet  
paa Kronborg.

#### UDENRIGSMINISTER A. P. BERNSTORFF

Lige som Befolkningens Liv og dens erhvervmæssige Forhold i vore Dage i høj Grad er afhængig af de udenrigspolitiske Omstændigheder, saaledes var ogsaa i det 18. Aarh. Forholdene i Verden udenom Danmark i særlig Grad bestemmende for vore Anliggender. De sidste Slægtleds Verdenskrige og den permanente Krisetilstand, der til Stadighed raader i Verden, nødvendiggør Restriktioner og Statsindgreb, der behersker det danske

Erhvervsliv og hæmmer dets Frihed. I det 18. Aarh. var den normale Tilstand et Privilegiesystem, efter hvilken Staten gennem Begunstigelser, Restriktioner og Paalæg søgte at regulere Erhvervslivet efter visse bestemte Retningslinier, ved Hjælp af hvilke man troede, man kunde opelske et nationalt Erhvervsliv. Systemet kaldtes Merkantilismen. Det havde i Danmark eksisteret i flere Aarhundreder, men naaede sin Blomstringstid under den ældre Bernstorff og beherskede det økonomiske Liv til Aarhundredets Slutning. Uheldigvis raadede dette økonomiske System i alle Europas Kulturlande, og da dets ledende Princip var at opnaa Fordele for det enkelte Land paa andre Landes Bekostning, førte Systemet til en endeløs Række af Krige mellem Handelsstaterne.

Danmark var dengang en betydelig Stat, men dog et Land, hvis Størhedstid var et tilbagelagt Stadium, et Land, hvis Styrke endnu var saa stor, at Staterne havde Interesse i at benytte dets Muligheder i det udenrigspolitiske Spil, men ogsaa et Land, hvis Svaghed krævede, at dets Ledere søgte at holde det udenfor de øvrige Staters Krige, saaledes at det ikke forblødte ved Rustninger og saaledes, at det kunde udnytte de handelspolitiske Fordele, som Opretholdelsen af dets Neutralitet medførte.

Denne Opgave var betroet de to Bernstorffer og af disse først og fremmest den yngre, A. P. Bernstorff. Den ældre Bernstorff havde som Udenrigsminister væsentligst den Opgave ved Traktater at sikre Danmark mod Gottorperne, der i et Aarhundrede havde været Faren mod Syd, en Fare, der blev saa meget større gennem deres Alliance med Sverige og senere ogsaa Forbindelsen med Rusland, hvor Gottorperne sad paa Tronen siden 1762. Denne Sag bragtes i Orden ved Mageskiftetraktaten af 1767, ved hvilken Gottorperne gav Afkald paa den tidligere gottorpske Del af Slesvig og byttede sine Rettigheder bort til den gottorpske Part af Holsten.

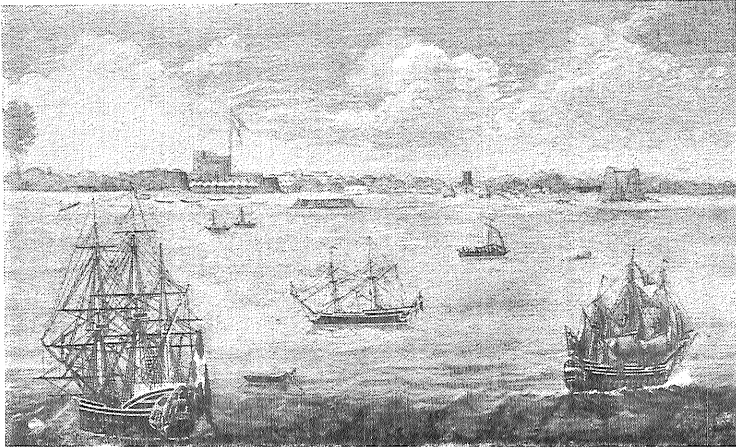
Brodersonnen A. P. Bernstorff kom især til at tage sig af den danske Handels Forhold. Gennem Størstedelen af det 18. Aarh.s sidste Halvdel førtes Krige mellem de europæiske Stater saavel paa det europæiske Fastland som i Kolonierne. Ogsaa Englands nordamerikanske Kolonier gjorde sig i denne Periode ved en Krig uafhængige af Moderlandet. Krigene skabte et stort Behov for Tonnage, og der blev derfor rige Muligheder for den neutrale danske Skibsfart. Som Udenrigsminister blev A. P. Bernstorff gennem sine fremragende diplomatiske Evner den store Beskytter af dansk Handel. Han stræbte med Iver at hævde de neutrale Staters Ret til at sejle paa de krigsførende Landes Havne samt at haandhæve Reglerne om, at Flaget dækker Ladningen, Krigskontrebande dog undtaget, og at Blokade skal være effektiv for at være lovlig. Opgaven var særdeles vanskelig baade overfor Franskmandene, men ikke mindst overfor England. Ad Forhandlingens Vej søgte han at tale sig tilrette med Modparten, og han undgik at lade Handelsskibene konvojere af Krigsskibe af Frygt for de Konsekvenser, dette kunde have. Folket havde den største Tillid til hans Arbejde, og ved hans Død i 1797 var der Landesorg.



Farvelagt Tegning: Slaveskibet „Kongen af Assianthe“.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

#### DEN DANSKE SLAVEHANDEL

foregik fra Guineakysten. Fra Frederik II's Tid begyndte Danskerne at handle paa denne Kyst. I det følgende Aarhundrede oprettedes forskellige guineiske Kompagnier, og Handelen støttedes fra en Række danske Forter, af hvilke Christiansborg var det vigtigste. Der handlede især med Guld og Elfenben, men fra Slutningen af det 17. Aarh. fik ogsaa Slavehandelen stor Betydning. Slaverne opkøbtes af de afrikanske Negerkonger, der til dette Formaal førte ustandselige Krige med deres Nabostater. De sorte tog ikke dette saa nøje, ja de solgte ofte deres egne Børn. Betalingen skete i Varer, hyppigst Brændevin. Slaverne førtes paa Slaveskibe over Atlanterhavet, hvor de solgtes til Plantagearbejdet i Vestindien. En Slaveladning omfattede omkring 200—500 Stkr. De stuedes sammen i tætte Lag, Mændene i Forskibet, Kvinder og Børn agter. De var lænkede sammen og fik hveranden Dag Lov til at trække frisk Luft paa Dækket, hvilket i høj Grad var paakrævet. Man passede nøje paa at undgaa Mytteri, og der gjordes i paakommende Tilfælde kort Proces. Kosten var ret god. Det gjaldt jo om at bevare Værdierne mest muligt. Desuagtet døde dog 15—20 pCt. paa Overreisen. I Aarene fra 1781—87 overførtes af Danskerne fra ca. 1100 til ca. 2400 Slaver aarligt. Danskerne havde Ord for en rimelig Behandling, men Portugiserne havde dog i den Henseende det bedste Ry paa sig. Danmark forbød i 1792 Negerhandelen, senere fulgte andre Nationer efter.



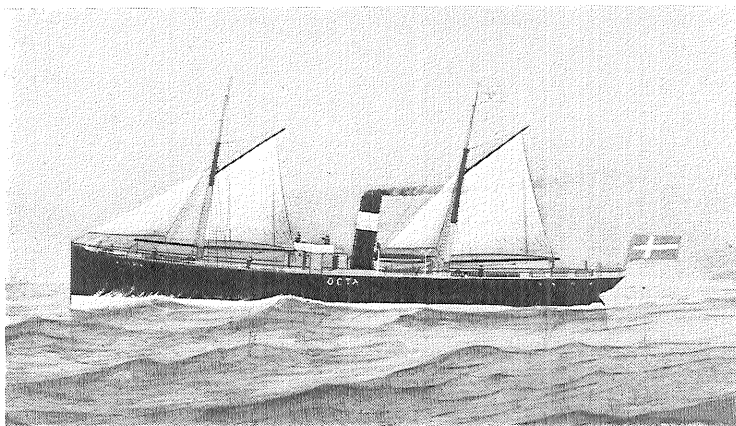
Akvarel af ukb. : Trankebar med Fæstningen Dansborg.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

#### TRANKEBAR

Danmark blev Kolonimagt i 1620, idet det ved Overenskomst med Fyrsten af Tanjore opnaaede Højhedsret over Byen Trankebar og Omegn paa Koromandelkysten paa Forindiens Østkyst. Det skete ved en af Det ostindiske Kompagni udsendt lille Flaade, kommanderet af den unge Adelsmand Ove Gjedde. Ved Trankebar paabegyndtes straks Fæstningen Dansborg, der senere fik forskellige Udvidelser og ved Siden af Kronborg blev det danske Riges største Fæstning. Ogsaa Byen Trankebar fik efterhaanden et ganske imponerende og tiltalende Udseende. Ved Afstaaelsen i 1845 havde den 5000 Indbyggere. Den blev omgivet med Volde forsynet med Bastioner. Hovedgaderne bar almindeligt kendte danske Gadenavne: Kongensgade, Dronningensgade, Nørregade etc. Ved Torvet, Paradepladsen, laa Guvernørens Palads. Adskillige af Byens Huse var naturligvis præget af det fremmede Himmelstrøg, især i Byens indiske Kvarter, men bemærkelsesværdigt mange af det europæiske Kvarters Bygninger bærer den Dag i Dag Vidnesbyrd om dansk Klassicisme. Af de to Kirker, Zionskirken og Jerusalemskirken, er den førstnævnte i hele sin Indretning dansk. Fæstningens Bastioner er nu sløjfede, men Bygningen er ellers ret velbevaret. Den benyttes nu som „Travellers bungalow“, d. v. s. en Slags Hotel. I den øverste Etage vises endnu Kirkesalen, i den nederste findes Rester af Fængsler, Ammunitionsrum og Køkkenet. I Dansborgs Nærhed ligger den gamle danske Kirkegaard, hvis Gravsten endnu bærer mange danske Navne.

Ovenstaaende Billede viser Byen og Fæstningen fra Søen. Paa Reden ligger et Par danske og en engelsk Ostindiefarer. Det giver os et lille Pust af Danmarks fordums Kolonitid.





Farvelagt Tegning af ukb. : S/S „Octa“, Det jydsk-engelske Dampskibs-  
selskab. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

#### LANDBRUGETS ENGLANDSEKSPORT

er ikke saa ny, som man almindeligvis antager. Allerede i 1847 kom en direkte Dampskibsforbindelse i Stand mellem Hjørtng og London, beregnet for Transport af levende Kvæg og for Kornhandelen. Ogsaa Limfjords-egnene samt Husum-Tønning blev Udgangspunkt for tilsvarende Ruter. De var i Gang midt under Treaarskrigen, især med engelske Skibe, og i 1852 satte Regeringen „Jylland“ i Englandsfart fra Agger Kanal, Hjørtng og Ballum. Disse Foretagender blev dog kun kortvarige. Først Anlæggelsen af Esbjerg Havn i 1868 skabte de store Muligheder. Hertugdømmernes Tab i 1864 afbrød den gamle Eksportroute mod Syd. Dette betød et kraftigt Incitament for Oprettelse af nye direkte Dampskibsrufer paa England. Engelske Rederier, James Currie & Co. og T. Wilson Sons & Co., arbejdede med Grosserer C. K. Hansen som dansk Repræsentant. Randers Dampskibsselskab (1866) oprettede fast Englandsroute. I 1868 stiftedes „Det jydsk-engelske Dampskibsselskab“, der havde Skibe fra Aarhus til Leith og Newcastle. Fanodamperen „Esbjerg“ begyndte Fart i 1869; i 1874 kom tre nye danske Selskaber. „Det lollandsk-engelske Dampskibsselskab“, der fra Nakskov sendte Skibe via Nyborg og Frederikshavn til Newcastle, „Nordjyllands Dampskibsselskab af 1874“, der fra Aalborg og Frederikshavn ogsaa arbejdede paa Newcastle, saavel som Selskabet „København-Newcastle“ og i 1879 „Dampskibsselskabet Banholm-England“. Disse Selskaber viser saaledes et betydeligt lokalt Initiativ. De fleste af dem overgik senere til D.F.D.S., der nu betjener Størsteparten af Eksportruferne.