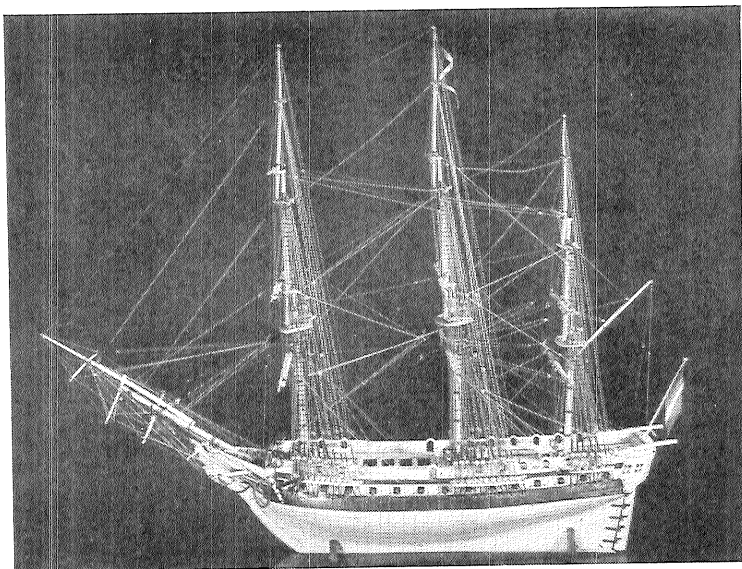


Dystløb i Nyborg østerhavn 30. januar 1866. Træsnit efter tegning af Knud Gamburg i Illustreret Tidende 1865—66.

SØMANDSFASTELAVNSFESTER

I sejskibsperiodens tid lå skibsfarten stille i vintermånederne, og søfolkene var i den tid tvungne til at opholde sig hjemme. Til fastelavn, kort før foråret begyndte, og skibsfarten kom i gang, fejrede de i de fleste danske søkøbstæder store fester: bådeoptog og dystløb. En båd blev sat på en vogn og bemanded med søfolk i festdragt, med lodhiver, „admiral“, ofte også med en fantastisk udstyret Neptun-figur. Ledsaget af faner og musik kørte båden gennem byens gader og samlede penge og naturalier til et gilde om aftenen. I tilknytning til optoget blev der mange steder afholdt dystløb i havnen, d. v. s. turnering til søs fra både. Disse var smykkede med grønt og bemandede med sluproere, rorgænger og gøsdreng; agter ragede en platform ud, hvorpå dystløberen stod, bevæbnet med en lang lanse med stødpude. Under et nøje overholdt ceremoniel mødtes bådene, lanserne krydsedes, og dysten endte med, at den ene eller begge to faldt i vandet. Efter kampen blev sejrherren hyldet på et optog gennem byen. „Fastelavnsbåden“ kendes stadig fra mange danske provinsbyer, og i enkelte byer lever dystløbsskikken ligeledes endnu. Tidligere har den været langt mere udbredt, og den er også kendt fra de fleste andre europæiske lande. Uden tvivl er dystløbet en folkelig, sømandsmæssig fest, udviklet af riddertidens turneringer, mens bådeoptoget formodentlig har sine aner i renæssancetidens strålende festoptog, de såkaldte triumfer.



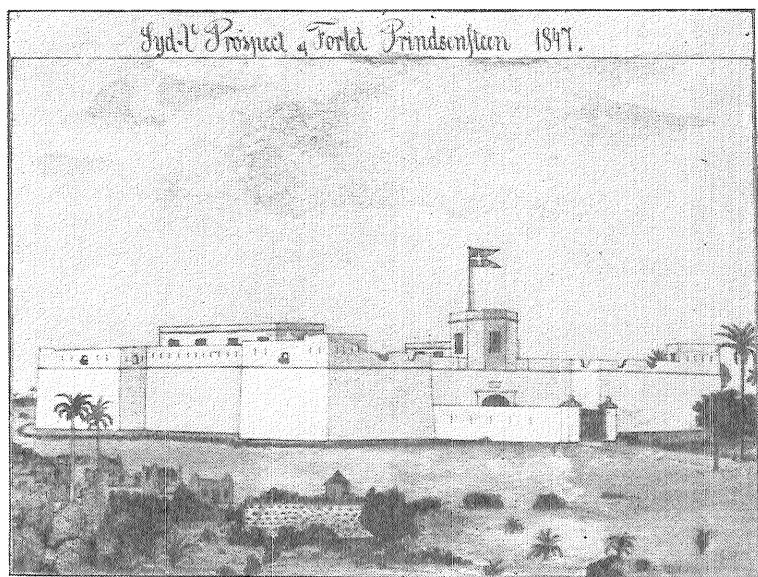
Benmodel af den franske fregat „La Diane“. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

KRIGSFANGEMODELLER

Ikke få søfartsmuseer og privatsamlinger i Europa og USA ejer eksemplarer af de såkaldte „krigsfangemodeller“. Størsteparten af disse stammer fra Napoleonskrigenes tid, hvor tusinder af søfolk tilbragte længere tid, ofte år, i de engelske „prison'er“. For at tjene lidt ekstra og for at få tiden til at gå byggede særlig fingernemme fanger sådanne skibsmodeller. Materialerne tog de, hvor de kunde få dem: byggematerialet fik de fra kødbenene i det kød, de fik udleverede, af deres eget hår snoede de tråde til tovværket — trådene fra sengetøjet kunde også bruges — og naglerne pillede de ud af skosålerne. En del danske og norske fanger byggede en sådan model, som de skænkede kong Frederik VI; den opbevares nu på Rosenborg. En anden benmodel, en jagt, også lavet af danske krigsfanger, står på Frederiksborg.

Handels- og Søfartsmuseet ejer ikke nogen dansk krigsfangemodell, men derimod en model af den franske fregat „La Diane“, bygget af en fransk sømand i engelsk krigsfangenskab. Modellen er et pynteligt og fint stykke husflidsarbejde, som med rette tiltrækker sig de besøgendes opmærksomhed. Over agterspejlet vajer trikoloren; gallionsfiguren er jagtens gudinde Diana, efter hvem fregatten er opkaldt.

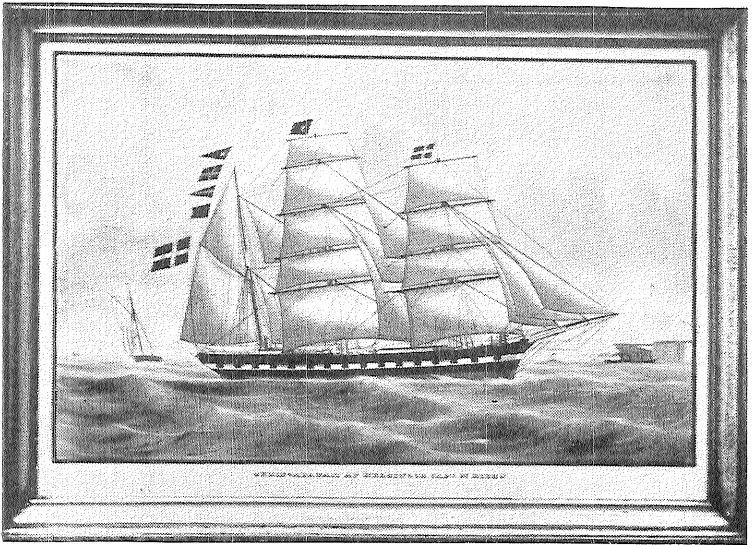
Modellen har tilhørt direktør H. Halkier og kom efter hans død 1934 som gave til museet.



Fortet Prinsensten, Dansk Guinea. Farvelagt tegning 1847 af løjtnant J. V. Svedstrup. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

FORTET PRINSENSTEN

På en tange mellem Augnalagunen og Beninbugten ved den østligste grænse af Dansk Guinea lå fortet Prinsensten, bygget af guvernør J. A. Kiøge til beskyttelse af den danske handelsloge i Quitta efter danskernes hårde kampe 1784 mod de oprørske Augnaer. Det bestod af fire bastioner i firkant. Trods det forbud mod handelen med negerslaver, som den danske regering udstedte 1792, gik slavetransporterne stadig mer eller mindre åbenlyst for sig på dansk interesseområde, især gennem koloniens østligste distrikter. På grund af svigtende kraft var det ikke lykkedes danskerne at sætte en stopper for dette uvæsen. Fortet forfaldt efterhånden, indtil det 1846—47 blev sat i forsvarskraftig stand af løjtnant Johan Vilh. Svedstrup (1819—93). Med en fåtallig besætning, bestående af negersoldater, måtte han 1847 udholde en langvarig belejring af flere tusind negre, der ikke ønskede danskernes indblanding i slavehandelen. Trods stor mangel på proviant holdt besætningen sig næsten 5 måneder, indtil der kom undsætning fra hovedfortet Christiansborg. En række af Svedstrups tegninger og planer af fortene i Guinea findes på Handels- og Søfartsmuseet. Hans søn, forfatteren Alexander Svedstrup (1864—1930), har i sin roman „Erik Gudmand“ I (1923) på grundlag af faderens dagbog givet en meget levende skildring af belejringen og forholdene i det hele taget i vor eneste afrikanske koloni.



Barken „Seringapatam“ af Helsingør. Farvelagt tegning af Andr. Lind, London 1866 på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

I. S. PONTOPPIDAN

Mens hovedstaden i ældre tid næsten helt beherskede søfarten og søhandelen i Danmark, opstod der i 1800'erne i mange provinsbyer større handelsfirmaer, ledede af energiske og dygtige redere og storkøbmænd. Blandt disse kan nævnes den helsingørske købmand og reder Isaak Sidenius Pontoppidan. Han var født 1819 på Bogø ved Møn og stammede fra den kendte præsteslægt Pontoppidan. 16 år gammel kom han i købmandslære i Helsingør, og 1845 ægtede han sin afdøde chef, købmand Lindhardts enke, hvorved han overtog dennes virksomhed. Ved flid og idérigdom arbejdede han forretningen op. Allerede i 1840'erne begyndte han som reder med et lille skib på 12 clstr., „Betzy Marie“, der gik på havkatfiskeri under Island. Mens mange af Helsingørs borgere tabte modet, da sundtoldens afløsning 1857 satte et punktum for århundreders rige indkomstkilder, lagde han ikke hænderne i skødet. 1867 havde han landets største sejskibsrederiforretning med skibe på ialt 2288 clstr. (7 barkskibe, 1 fregat, 1 skonnertbrig og 1 skonnert). Hans største skib var en tidlang den her afbildede bark „Seringapatam“ på 400 læster (bygget 1837 i London). Senere fik han endnu større skibe: „Saint Albans“ på 1265½ RT., „Møen“ på ca. 934½ og „Percy“ på 919 RT. På alle verdenshave sås hans rederiflag, rødt med et hvidt P i midten. — Året før hans død var flåden vokset til 9 skibe med ialt 6327½ tons. Imidlertid kunde rederiet ikke holde sig efter Pontoppidans død; dampskibsfarten kon-



Købmand og reder Isaak Sidenius Pontoppidan (1819—1874), Helsingør.
Efter fotografi i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

kurrerede sejskibene ud. Pontoppidan havde selv forudset denne udvikling, og han var da også meddirektør i „Helsingør Dampskibsselskab“.