

ASIATISK KOMPAGNIS FREGAT „DISCO“

Af

KNUD KLEM

Skønt det er et faktum, at dansk skibsfart i 1700-tallet og navnlig i dette århundredes senere del fik en strålende udvikling, under hvilken såvel de store handelskompagnier som de fremtrædende private handelsmænd udrustede talrige store fregatriggede skibe, der for på alverdens have og hjembragte betydelige ladninger, som gjorde disse skibes ejere til holdne mænd, og skønt vi kender adskillige af disse skibes navne og kan følge deres skæbne i det bevarede arkivmateriale, ved vi meget lidt om skibene selv. Der fandtes forskellige steder i landet og navnlig i hovedstaden en række skibsværfter med efter datidens forhold store arbejdsstyrker, fra hvis beddinger adskillige skibe løb af stabelen, men endnu ved vi i virkeligheden ikke meget om disse værfters virksomhed. På Handels- og Søfartsmuseet, i enkelte andre museer samt hos private samlere er bevaret et større antal malerier og farvelagte tegninger af sådanne skibe, men de konstruktionstegninger, hvorefter skibene byggedes, er kun bevarede i et ringe antal, og når man nu og da finder sådanne tegninger, er de for det enkelte skibs vedkommende sjældent bevarede i et fuldstændigt sæt, der giver et nøje indblik i det pågældende skibs indretning. Selv fra den store skibsbygningsvirksomhed, som vi ved fandtes på Asiatisk Kompagnis plads, og hvorfra en væsentlig del af dette kompagnis fregatter udgik, synes intet tegningsmateriale bevaret for eftertiden.

Når vi da alligevel har grundige oplysninger om Asiatisk Kompagnis fregat „Disco“, er årsagen den, at dette skib udførtes af marinen og oprindelig var bestemt til flådens brug. Selvom store dele af marinens arkiv af konstruktionstegninger i tidernes løb er forsvundet, er dog en stor del af det lykkeligvis bevaret. Det fandtes i marinens værges indtil for få år siden, men er for de historiske partiers vedkommende afgivet til Rigsarkivet, hvor det nu findes registreret under gruppen „Orlogsværftets aflevering 1945“. Blandt disse tegninger findes et sæt bevaret af „Disco“. Tegningerne omfatter 5 stykker: durchsnit, aptering på banjerdækket og i lasten, middelspant, sejltegn, ornamenter på gallion, spejl og gallerier. En egentlig linietegning manglede, men er med udgangspunkt fra de foreliggende med fuld sikkerhed udført af museets skibstekniske konsulent ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen. Rigsarkivet har velvilligst tilladt museet at reproducere disse tegninger, og museet lod da ved Holmens modellerer Erik Werge for et par år siden en model udføre af „Disco“, som skænkedes museet af dets støtteselskab „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ (Mus. Nr. 3006:50). I det følgende skal meddeles nogle oplysninger om dette skib.

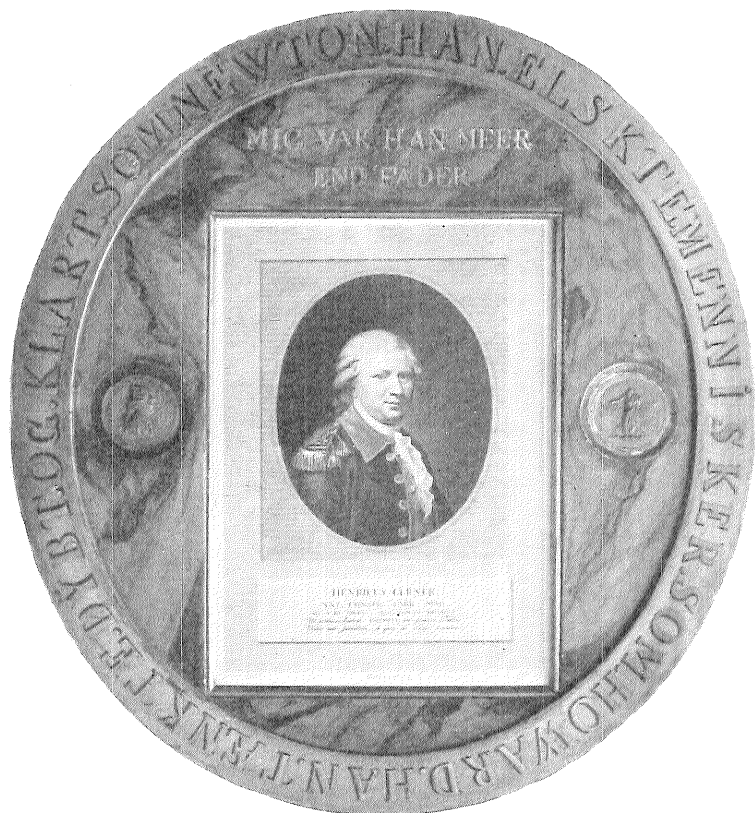
Historien om det begynder som sagt i marinen, nærmere betegnet i orlogsflådens besejling af Middelhavet. Ved kabinetsordre af 28. jan. 1777 udtalte Kongen, at han havde bragt i erfaring, „at af vore nuværende fregatter ingen findes, som kunne opfylde det øjemed, vi have med et . . . skibs udsendelse årlig til Middelhavet“. Som bekendt havde den danske stat for at sikre de danske koffardiskibes fart i dette farvand sluttet kontrakt med de nordafrikanske barbareskstaters årlige „presenter“ til disse. Kongen gav derfor ordre til, at et orlogsskib på 50 kanoner straks skulde ekviperes til dette togt, så at det i begyndelsen af april kunde være færdig til at indtage sin ladning og foretage rejsen til Middelhavet. „Men da vi ønsker i vores flåde at have et par fregatter af sådan bygning, at de også kunne bære en god last, så ville vi, at os dertil skal forelægges en tegning, og når samme allernådigst er approberet, da den anstalt føjes, at en sådan fregat kunde blive færdig, for

tilkommende år at opfylde vort øjemed, hvorpå en anden af samme art foretages, at man altid kunde have sådanne brugbare skibe“.

Da Holmens chef anså orlogsskibet „Ebenetzer“ for bedst egnet blandt de eksisterende flådeskibe, idet det var det som sidst havde fået hovedreparation, blev dette skib udrustet til Middelhavstogt. Admiralitetet fremhævede imidlertid, at man savnede midler til sådanne årlige togter, hvorfor det ved kabinetsordre af 24. febr. 1777 resolveredes, at der årlig skulde anvendes 10.000 rdlr. til dette formål, „som vi tro tilstrækkelig, siden fregatten altid inden samme sommer vender tilbage“¹.

Opgaven at konstruere det nye skib blev betroet kaptajn Henrik Gerner. Der kunde i øvrigt ikke være tale om andre, da Gerner var fabrikmester og driftschef for flådens skibsbygning. Henrik Gerner var en særdeles fremragende skibsstruktor. Allerede fra sin tidlige ungdom havde han vist lyst til videnskaben og havde „derhos et extraordinair hurtigt begreb og geni“. Han fik derfor informationer hos den daværende fabrikmester kaptajn F. M. Krabbe, uddannede sig teknisk herhjemme og fortsatte siden studierne under en fireårig udenlandsrejse til England og Frankrig, hvorefter han i 1772 hjemkaldtes for at overtage posten som fabrikmester efter Krabbe. I dette embede udfoldede han en energisk og dygtig virksomhed, for hvilken der imidlertid ikke her skal redegøres nærmere, indtil han i en alder af 45 år døde i 1787, ramt af apopleksi. Siden 1775 havde han været medlem af Videnskaberne Selskab².

Gerner må straks være gået i gang med opgaven, for allerede d. 26. maj kunde admiralitetskollegiet i en forestilling henvende sig til majestæten med meddelelse om, at det havde ladet udføre tegninger til en lastdragerfregat som den ønskede, „som skulde have alle kvaliteter til at opfylde Deres Majestæts allerpriseligste øjemed“. Denne fregat vilde blive af størrelse og drægtighed som et 50 kanoners skib og føre et batteri af 26 stkr. 18 $\bar{\text{U}}$ -dige kanoner og 16 stkr. 8 $\bar{\text{U}}$ -dige, så at den som et batailleskib kunde lignedes med et 50 kanoners skib. Tegningen var gennemgået af konstruktionskommissionen, der havde be-



Mindeplade for Henrik Gerner, med den af hans efterfølger
F. C. H. Hohlenberg forfattede tekst: Han tænkte dybt og
klart som Newton, han elskte mennesker som Howard.
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

fundet fregatten fyldig og drægtig til at bære en last og i øvrigt fundet den skikket til formålet, således at kommissionen intet havde at erindre mod skibets bygning. Holmens chef var af den opfattelse, at omkostningerne og arbejdet hermed vilde blive „ungefæhr“ det samme, som der blev bygget to 50 kanoners skibe, men kollegiet anførte dog, at skønt disse to lastdragerfregatter gik ind i flådens antal i stedet for to af de øvrige fregatter, vilde de dog forårsage den forhøjelse af udgifterne, der lå mellem to fregatter og to 50 kanoners skibe. Kollegiet

indstillede tegningerne til Kongens approbation, idet man dog henstillede til Majestætens allerhøjeste resolution, hvorfra det overskud skulde tages, som disse to lastdragerfregatter vilde koste mere end de til flådens tal beregnede ordinære fregatter. Ved Kongens resolution d. 29. maj approberedes Gerners tegning samtidig med, at der blev givet befaling til skibets bygning. Admiralitetet fik dertil ordre til at afgive betænkning om, hvorvidt man uden afgang i det befalede tal af flådens orlogsskibe kunde opsætte bygningen af 60 og 70 kanoners skibe i de to år, disse nye fregatters bygning stod på³.

De dimensioner for fregatten, som Gerner havde foreslået, var følgende:

Lang inden stævnene i vandlinien	140	fod	
Største bredde på tømmerets yderkant ...	37	„	
„ „ „ spejlet	24	„	8 tommer
Dyb fra overkanten af bjælken i borde til spundingens overkant	21	„	5 „
Forstævnen falder på vandlinien på overkant af kølen	13	„	10 „
Agterstævnen ligeledes	2	„	
Dybgående agter	17	„	3 „
„ for	16	„	3 „
„ styrlastig	1	„	
Middelspanten oven vandet	8	„	2 „
Førende på dækket 18 \mathbb{U} -dige kanoner	26	stkr.	
skansen 8 \mathbb{U} -dige „	12	„	
bakken 8 \mathbb{U} -dige „	4	„	(de to til at skyde forud)
<hr/>			
Ialt	42	stkr.	

Ornamenttegningerne til skibet forelå ganske naturligt ikke samtidig med fremlæggelsen af konstruktionstegningerne, idet man i udformningen af udsmykningen efterhånden i højere grad end tidligere var kommet ind på at tilstræbe en karak-

Beregning

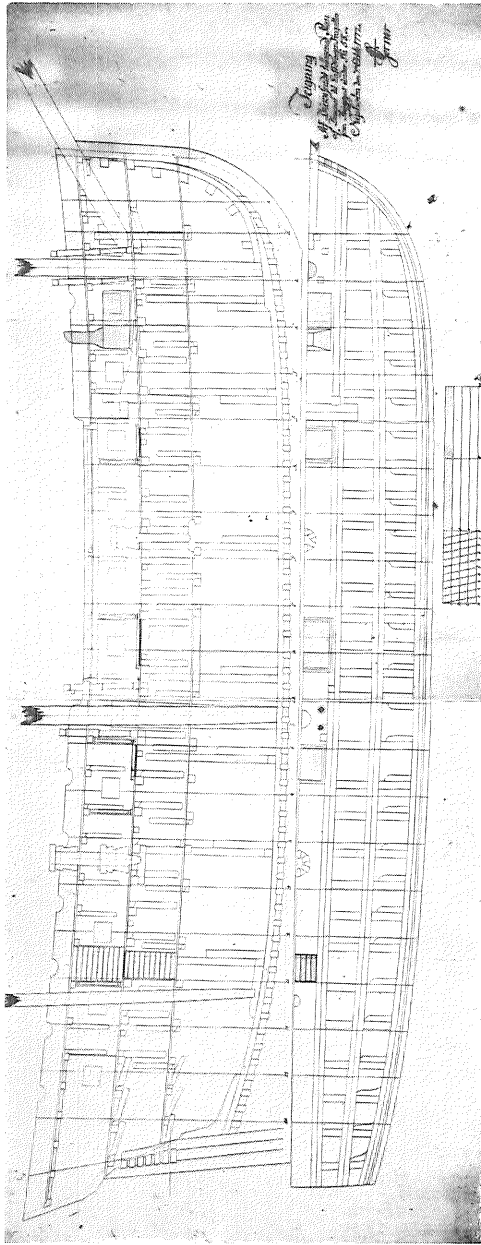
når øverste vandlinie deles i 3 lige dele udkommer

for forparten	12546	kub.fod
„ bagparten	12098	„
„ mellemparten	20907	„
	<hr/>	
Ialt	45551	kub.fod
	<hr/>	

på yderkanten af tømmeret eller 706 læster og på yderkanten af huden 736 læster.

terisering af skibets navn, især i galionsfiguren og derfor ikke kunde gå i lag med denne opgave, før navnet var besluttet. 22. sept. 1777 indstillede kollegiet til Kongen, at man gav skibet navnet „Disco“ efter „den for søfarende så bekendte Diskobugt og koloni i Grønland“, hvilket bifaldtes⁴. Diskobugten var velkendt af hvalfangere som ankerplads og findes markeret som sådan på samtidige søkort, der undertiden endog har særkort over dette farvand. I 1773 blev Godhavn på Diskoøens sydligste pynt anlagt som hvalfangerstation, og det er formentlig dette, der er den dybere motivering for navngivningen.

„Disco“ løb af stabelen 29. april 1778⁵. På dette tidspunkt var der endnu ikke taget stilling til galionsfiguren og skibets øvrige ornamentik. Tegningerne hertil forelagdes først Kongen d. 6. nov. 1778 og godkendtes af denne 9. nov. Som det fremgår af disse, er der dog ikke i „Disco“s tilfælde nogen nær forbindelse mellem skibets navn og dets ornamentale udsmykning, selv ikke i udformningen af galionsfiguren, som ingen berøring havde med Grønland, men var en fremstilling af en kronet Neptunskikkelse, klædt i grå kappe, med brunt hår og fuldskæg og holdende i højre hånd en neptunfork. Under ham ses tre hunde. Spejl og sidegalleriernes udsmykning er præget af tidens sans for klassiske motiver. Over og under spejlets otte vinduer ses græske ornamentfriser: foroven „den løbende hund“, forneden – mellem listebjelkerne – et mæandermotiv, på midten afbrudt af skibets navneplade; begge motiver fortsætter på de



Durchsnit og dæksplan. Sign. 7. okt. 1777. H. Germer. Rigsarkivet.

tilsvarende steder på sidegallerierne, der ligeledes er forsynet med vinduer. Spejlbuens har foroven Chr. VII's kronede gyldne navne-ciffer på blå grund anbragt i et kartouchagtigt felt med svungne voluter, kartouchfeltet flankeres i styrbords side af en merkurstav, i bagbords side af et overflødighedshorn og omsluttet i siderne af svævende putti med overflødighedshorn med blomster, og ornamentet afsluttes i siderne forneden af et s-slynget motiv med rosetter. Spejlbuens afgrænses forneden af en forgyldt perlestav. Gallerihætten over sidegallerierne vinduer har i begge sider en liggende Hermesfigur i blåt lændeklæde og kappe og med vinget hjælm, pengepose og merkurstav. Gallerifoden er grønmalet og er smykket med en bladranke i samme farve. Med hensyn til farverne må det dog bemærkes, at ornamenttegningerne ikke har oplysninger om disse. Farverne er under modelbygningen udvalgt efter sammenligningen med andre skibe fra tiden og anvender gængse farver.

Det vil således ses, at kunstneren snarere end at søge en symbolisering af skibets navn har valgt at finde motiver, der havde relation til dets anvendelse som lastdragerfregat, eller endog som koffardiskib. Kunstnerens navn står ikke anført under ornamenttegningerne, men der er grund til at tro, at de skyldes Wiedewelts elev F. C. Willerup, der var ansat ved Holmen fra 15/6 1776 til 1/2 1816 og var billedhuggermester ved flåden. Han har udført adskillige ornamenttegninger både til flåden og til Asiatisk Kompagni. 21/3 1781 anerkender kompagniets direktion således en udgiftsordre på 41 rdlr. til Willerup på billedhuggerarbejde på 4 skibe⁶. En serie af hans tegninger findes i Handels- og Søfartsmuseets arkiv (Mus. nr. 102-120:45), men de stammer alle fra 1780-erne. Samtidig med ornamenttegningerne forelå Gerners vurdering af fregatten. Med 1 tommers fyrrehud, master, bovspryd, stænger, kabys med to indmurede kedler, takkelage med 6 ankertove og varpegods, 5 ankre, 2 sæt komplette sejle, bestykning med 8 1/2-dige kanoner på batteriet, 4 1/2-dige kanoner på tredje dæk samt dertil hørende rapporter, broger, taljer og laderedskab ansatte han værdien til 88000 rdlr., og såfremt renterne for de to

Skibets tværsnit

Dele af skibets af tommer og buesværts Længde og Bredder, som er skrevet ind i denne af de enkelte dele af skibets tværsnit. 1777.

1	Skibets tværsnit	10
2	Skibets tværsnit	10
3	Skibets tværsnit	10
4	Skibets tværsnit	10
5	Skibets tværsnit	10
6	Skibets tværsnit	10
7	Skibets tværsnit	10
8	Skibets tværsnit	10
9	Skibets tværsnit	10
10	Skibets tværsnit	10
11	Skibets tværsnit	10
12	Skibets tværsnit	10
13	Skibets tværsnit	10
14	Skibets tværsnit	10
15	Skibets tværsnit	10
16	Skibets tværsnit	10
17	Skibets tværsnit	10
18	Skibets tværsnit	10
19	Skibets tværsnit	10
20	Skibets tværsnit	10
21	Skibets tværsnit	10
22	Skibets tværsnit	10
23	Skibets tværsnit	10
24	Skibets tværsnit	10
25	Skibets tværsnit	10
26	Skibets tværsnit	10
27	Skibets tværsnit	10
28	Skibets tværsnit	10
29	Skibets tværsnit	10
30	Skibets tværsnit	10
31	Skibets tværsnit	10
32	Skibets tværsnit	10
33	Skibets tværsnit	10
34	Skibets tværsnit	10
35	Skibets tværsnit	10
36	Skibets tværsnit	10
37	Skibets tværsnit	10
38	Skibets tværsnit	10
39	Skibets tværsnit	10
40	Skibets tværsnit	10
41	Skibets tværsnit	10
42	Skibets tværsnit	10
43	Skibets tværsnit	10
44	Skibets tværsnit	10
45	Skibets tværsnit	10
46	Skibets tværsnit	10
47	Skibets tværsnit	10
48	Skibets tværsnit	10
49	Skibets tværsnit	10
50	Skibets tværsnit	10
51	Skibets tværsnit	10
52	Skibets tværsnit	10
53	Skibets tværsnit	10
54	Skibets tværsnit	10
55	Skibets tværsnit	10
56	Skibets tværsnit	10
57	Skibets tværsnit	10
58	Skibets tværsnit	10
59	Skibets tværsnit	10
60	Skibets tværsnit	10
61	Skibets tværsnit	10
62	Skibets tværsnit	10
63	Skibets tværsnit	10
64	Skibets tværsnit	10
65	Skibets tværsnit	10
66	Skibets tværsnit	10
67	Skibets tværsnit	10
68	Skibets tværsnit	10
69	Skibets tværsnit	10
70	Skibets tværsnit	10
71	Skibets tværsnit	10
72	Skibets tværsnit	10
73	Skibets tværsnit	10
74	Skibets tværsnit	10
75	Skibets tværsnit	10
76	Skibets tværsnit	10
77	Skibets tværsnit	10
78	Skibets tværsnit	10
79	Skibets tværsnit	10
80	Skibets tværsnit	10
81	Skibets tværsnit	10
82	Skibets tværsnit	10
83	Skibets tværsnit	10
84	Skibets tværsnit	10
85	Skibets tværsnit	10
86	Skibets tværsnit	10
87	Skibets tværsnit	10
88	Skibets tværsnit	10
89	Skibets tværsnit	10
90	Skibets tværsnit	10
91	Skibets tværsnit	10
92	Skibets tværsnit	10
93	Skibets tværsnit	10
94	Skibets tværsnit	10
95	Skibets tværsnit	10
96	Skibets tværsnit	10
97	Skibets tværsnit	10
98	Skibets tværsnit	10
99	Skibets tværsnit	10
100	Skibets tværsnit	10

Applikat den 28. Majo 1777.

H. Gerner

Middelspant med dimensioner af tommeret. Sign. 25. juli 1777. H. Gerner. Rigsarkivet.

byggeår skulle lægges til, ialt 95000 rdlr., der måtte blive skibets assurancesum⁷.

Denne vurdering, i hvilken man vil bemærke, at de 18 ƒ-dige kanoner var udeladt og de 8 ƒ-dige erstattet med 4 ƒ-dige, stod netop i forbindelse med de overvejelser, der netop nu var fremme om at overlade „Disco“ til andet formål end flådens brug.

Som så ofte før var vort førende handelskompagni Asiatisk Kompagni kommet i bekneb for tonnage. Skønt kompagniet som nævnt drev en betydelig egen skibsbygningsvirksomhed, strakte denne ikke til til behovet, og man måtte derfor jævnligt se sig om andetsteds for at erhverve eller chartre skibe til opretholdelse af den asiatiske fart. Kompagniet havde ganske vist ved sin nye oktroj af 23. juli 1772 mistet eneretten på handelen på Ostindien, men eneretten til Kinahandelen var stadig i behold. Kompagniet var netop sluppet for administrationen af etablerementerne i Indien, der i 1777 var overtaget af staten, og det gjaldt derfor om så meget desmere at koncentrere sig særlig om skibsudrustninger til Kina. Kompagniets indkomster var også gode. I 1782 opnåede aktionæerne et udbytte på 30 % og i perioden 1776-91 var gennemsnitsdividenden 11 %.

Staten havde altid vist kompagniet stor bevågenhed. Især havde dette vel været tilfældet i Frederik V's tid. Kongen interesserede sig meget for kompagniet, der da også som kvittering herfor og med skønsom iagttagelse af sine egne interesser havde valgt kongens gode ven overhofmarskalk, statsminister grev Adam Gottlob Moltke til kompagniets præses og på dennes forslag ydermere havde skænket sin kongelige velgører Salys prægtige rytterstatue af kongen, der endnu er en pryde for Amalienborg slotsplads. Forholdet mellem statsmyndighederne og kompagniet var ganske vist ikke længere så intimt, men man kunde dog stadig regne med megen bevågenhed. Kompagniet var jo også landets betydeligste, det eneste af merkantilismens handelskompagnier der rigtig betalte sig.

Kompagniet havde kastet sine øjne på det 64 kanoners orlogsskib „Indfødsretten“, en anden af Gerners konstruktioner, der ligeledes afløb i 1776⁸, men dette ønskede flåden ikke at

afgive. I oktober 1778 var der truffet beslutning om til den kommende sæson at udruste 6 orlogsskibe og 4 fregatter, og blandt disse befandt „Indfødsretten“ sig. I stedet indvilligede man i at låne kompagniet „Disco“, der jo ellers var beregnet til at afgå til Middelhavet som presentskib til Algier. „Disco“ stod som følge heraf også på udrustningslisten, men blev nu erstattet af fregatten „Kiel“, der lå ved Frederiksværn, mens „Disco“ ved kgl. resolution af 16. nov. 1778 blev overladt Asiatick Kompagni⁹.

Betingelserne for dette lån var, at skibet skulde afleveres efter fuldført rejse i fuldkommen brugbar stand med samme inventar, som fandtes i skibet ved overdragelsen, herunder naturligvis også bestykingen, som staten afgav til togtet. Kompagniet skulde selv foretage de til rejsen nødvendige forandringer og indretninger, om fornødent dog ved Søetatens hjælp. Det skulde endvidere selv bemane skibet og selv besørge og indestå for assurancesummen, der fastsattes til fabrikmester Gerners vurdering på 88000 rdlr., til hvilket formål den formentlig var fremskaffet. Man viste altså kompagniet den velvilje at se bort fra rentebeløbet, der af Gerner som nævnt var beregnet til 7000 rdlr. Såvel aflevering af fregatten som dens modtagelse af Søetaten igen senere skulde ske ved hjælp af en kommission valgt af Søetaten og en tilsvarende kommission fra kompagniet.

Skibets bemanning havde det ikke voldt vanskeligheder at blive enige om. Såvel Kommercekollegiet som Admiralitetet, der begge havde sagen til behandling, fandt det naturligt, at kompagniet selv udvalgte og lønnede de folk, som det betroede sit gods til, og flag- og vimpelføringen voldte heller ingen kvaler, idet kompagniet efter sin oktroj havde ret til at føre kongeligt splitflag, gøs og vimpel, dog først på den anden side af linien, nordfor denne skulde kompagniets flag bruges. Derimod vilde marinen gerne, at kommandoen over skibet overgaves til en søofficer, siden det nu var en kongelig fregat, det drejede sig om. Deri fik man nu ikke medhold. Kommercekollegiet afgjorde sagen ved at hævde, at kaptajnen nødvendigvis måtte være en mand, der var vel kendt med kompagniets handel,

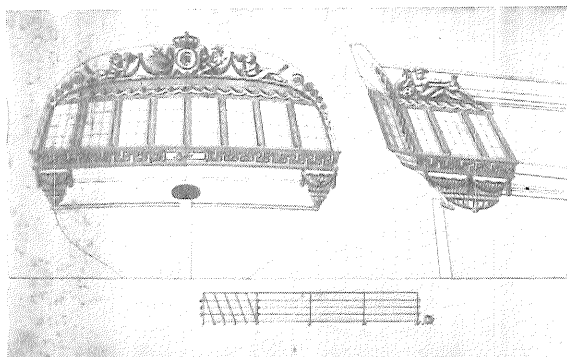
da han skulde tage sig af handelsforretninger med faktoriet i Kanton, idet ingen „negotiebetjente“ skulde følge med skibet, hvilket ellers altid var tilfældet med kompagniets skibe. I øvrigt var det heller ikke noget, man uden videre kunde forhandle sig til rette med kompagniets direktion om, da kompagniets aktionærer i overensstemmelse med oktroj og konvention havde ret til at vælge de nødvendige officerer på generalforsamlingen ved simpel stemmeflerhed. Man blev derfor enige om at følge direktionens tilsagn om over for generalforsamlingen at foreslå en sø- og handelskyndig mand. På generalforsamlingen d. 22. marts 1779 valgtes da kaptajn Adolph Jenner til skibets fører på dets første rejse. Han var ikke søofficer. Det samme gjaldt også de senere kaptajner såvel som overstyrmændene. Ingen af disse findes optaget i Topsøe-Jensen og Marquards biografier af danske og norske søofficerer. I øvrigt anvendte kompagniet ikke sjældent søofficerer, således har den bekendte Peter Norden Sølling en lang virksomhed bag sig som skibschef i Asiatisk Kompagni.

Med sine smukke linier og sin høje rejsning har „Disco“ været et prægtigt skib. Den fortrinligt udførte model giver et udmærket indtryk heraf. Som foran anført er farverne ikke opgivet på tegningerne. Det var jo overflødigt, for såvidt som man her fulgte tidens skik. De udvendige skibsfarver er et kapitel for sig i skibsbygningens historie, og de farver, der er anvendt på modellen, er dem, der var gængse for orlogsskibe på det tidspunkt, „Disco“ blev bygget. Der var i den henseende ringe forskel på flådens skibe og de store kompagnifregatter, og i det foreliggende tilfælde drejer det sig om et orlogsskib, der efter den foreløbige overenskomst kun var udlånt til Asiatisk Kompagni. I overensstemmelse hermed er skibsskroget sort med hvid bund og har glatskrabet gang, mens den indenbords skanseklædning samt en række enkeltheder som ankerspil, rat, skibsklokkens galge, kanonraperter, spejlets og galleriernes vinduessprosser, gallionens sløjknæ etc. er rødmaledede. Master og stænger er glatskrabede med top og fod sorte. Mers, saling, ræer samt bovspryd er sorte.

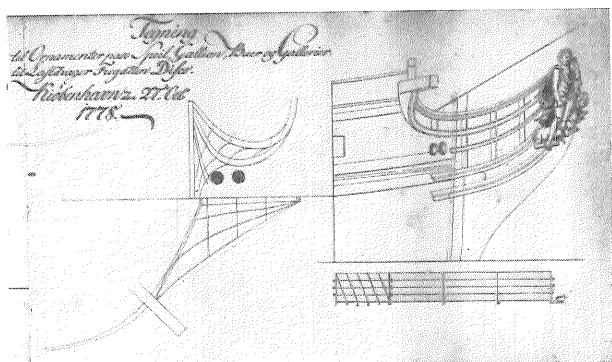
Skibet er på modellen vist åbent i hele bagbord side, så-

ledes at det indre kan iagttages. Det har tre dæk, nederst banjerdækket, dernæst hoveddækket (andet dæk) samt øverste dæk. Lad os begynde vor rundgang i bunden. Forrest i et rum omkring fokkemasten har tømmersmanden sit gods: blokke, line-gods etc., agten for dette er brændevinskælderen, dernæst følger det store kabelrum med de svære ankertove opviklede i umådeligt store kvejl og derfra ført op igennem skibet og hen langs kulen på andet dæk til den store kapstan agter. De to største rum midtskibs, der strækker sig i ca. en halv skibslængde på hver sin side af stormasten, er lastrummene. Sammenlignet med de øvrige rum i skibet udgør de en langt mindre del af skibet end vore dages lastrum. Det store mandskab, officerer og passagerer med alt, hvad der hørte til disses ophold og forplejning, krævede så megen plads, at der kun blev en forholdsvis mindre del tilbage til lasten, men på trods af dette og de store driftsudgifter, som det hele apparat medførte, var det dog en særdeles god forretning at handle på Østen. Man vil bemærke, at lasten er markeret med en stor mængde kolli; det er tekister med de mange forskellige sorter af denne efterstræbte vare. I modelarbejdet er man gået så vidt i detaljer, at samtlige kollimærker, et nummer eller et bogstav med nummer i forbindelse med kompagniets initialer, et sammenslynget DAC, gengiver de mærker, som fandtes på de kolli, som „Disco“ hjembragte fra sin første rejse fra Kanton i 1781, og som er at finde i skibets originale negotieprotokoller, som er bevarede på Rigsarkivet. I det forreste lastrum ligger foroven 4 lag tekister med Bohee te, mens kisterne i de nederste lag indeholder Kongo te. Agterlasten rummer bundter med silketøjer samt kasser med såkaldet „ostindisk“ porcellæn, som fremstilledes og indkøbtes i Kina. Vi har altså her en passende repræsentation af de vigtigste varer, som importeredes fra Kina. Ved forlastens agterskod en lodret lejder for passage til og fra lasten. De kanoner, som ligger umiddelbart på skibsbunden, benyttedes som ballast og tjente ikke forsvarsøjemed. I agterste lastrum er desuden opstabled vandfåde med drikkevand, pakket i småsten for at ligge fast under skibets bevægelser i søen. Som man ser, er der særdeles mange vandfåde, men desuagtet hændte det under sejladsen, at drikke-

vandet slap op, og det var ofte, at vandrationering måtte indføres. Vandmangel var et af datidens store problemer på sejl-skibenes lange togter.



Tegning af spejl og gallerier. Sign. 27. okt. 1778.



Tegning af galionsfiguren. Sign. 27. okt. 1778.

Mellem de to lastrum umiddelbart foran stormasten ligger kulbeholderen og fornedet om stormastens fod et par rum med kanonkugler. Længere agterude ved mesanmastens fod og agten for denne mast findes krudtmagasin samt fyldekammer og karduskammer.

På banjerdækket ses forrest i skibet hellegat – et rum for opbevaring af mindre materialer, reservedele og værktøj – og en del mandskabsrum, bag dette kaptajnens „kælder“ med rum

for hans private føringsgods, et relativt stort rum, der viser, hvor stor vægt han kunde lægge på denne gode indtjeningsmulighed. I agterretning følger dernæst en sejlkøje samt banjerne, hvor mandskabet havde deres soveplads i ophængte køjer, der kunde stuves af vejen, når de ikke benyttedes. Banjerdækket var tildels under vandlinien. Belysningen var dårlig og atmosfæren med den slette ventilation alt andet end behagelig. Banjerne befandt sig over lastrummet og var derfor forsynet med luger, dækkede med riste, gennem hvilke ladningen kunde føres. Gennem banjerne førtes desuden stormasten. Rummet agten for stormasten er det store proviantrum, betegnet „brødkammer“, agten for dette igen findes et par officerskamre med faste dobbeltkøjer, samt endelig arkeliet, i hvilket en del geværer ses opstillede op ad skoddet.

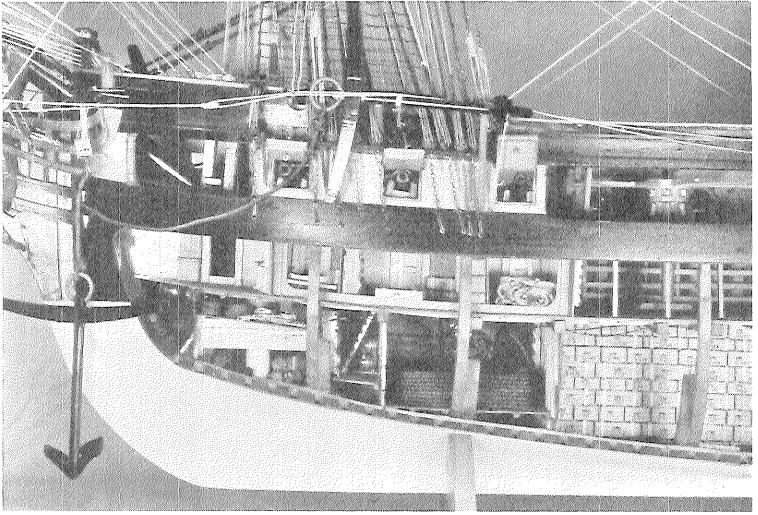
Hoveddækkets forreste rum er hovedsagelig optaget af anbringelsen af bovspryd, ligesom fokkemasten går ned igennem dette rum. Gennem rummet er der forud adgang til gallionen, bag hvis sløjknæ mandskabets toilet var placeret, yderst simpelt og enkelt med et brædt, på hvilket man ved passende lejlighed kunde anbringe sig. Agten for fokkemasten – tildels skjult af kanonporte, som ikke er fjernede på modellen på dette sted – er opmuret en kabys med aftræksrør. Dernæst følger den åbne „kule“, der strækker sig fra skibsklokken til stormasten. I kulen finder vi bl. a. et mægtigt ankerspil. Længere agter ses den store kapstan, der korresponderer med et tilsvarende spil på øverste dæk og som benyttedes, når ankret skulde hales ind. Endelig følger i agterretning nogle officers- og passagerkamre samt agterst kaptajnens kahyt, der ses møbleret med fornemme forgyldte møbler. Her på andet dæk findes det store kanonbatteri med 13 kanoner i hver side. Den agterste del af øverste dæk fra stormasten agterefter betegnes skansen. Skansebatteriet har ialt 12 kanoner. Umiddelbart foran mesanmasten fører en trappe ned til officerernes og passagerernes lokaliteter. De store risteluger tjener til at bringe luft ned til midtergangen mellem officerskammerne. Skansen var den fornemste del af skibet, hvor mandskabet almindeligvis var forment adgang, medmindre de havde specielle arbejder at foretage her. Her holdtes guds-tjeneste og herfra forkyndtes de befalinger, som skulde med-

deles mandskabet som helhed, forkyndelser af straffe, skibsartiklernes oplæsning etc. Endelig bør nævnes de tre kampagne-lanterner, der ses anbragt på hækken. Sådanne fandtes på orlogsskibe og tjente til brug, når disse sejlede i formation om natten. Det blev desuden almindeligt, at de store koffardifregatter optog denne skik, og på de gamle farvelagte tegninger ses da ofte en enkelt, undertiden tre sådanne lanterner. Side-lanterner blev først almindelige langt op i det 19. århundrede, og lovbestemmelser om lanterneføringen er af temmelig ny dato.

Rejsningen er den sædvanlige for fregatter. Både fokke- og stormast fører fire råsejl, de underste henholdsvis fok og stor-sejl, der begge er givet op, og herover mærssejl, bramsejl og bovenbramsejl. Mesanmasten har to råsejl: krydssejl og bovenkrydssejl samt et gaffelsejl: mesanen anbragt på latinerrå. Af forsejl føres yder- og inderklyver, forestængestagssejl samt på sryd- og klyverbom blinderå og bovenblinde. Endvidere føres til stormasten tre mellemstagssejl og til mesanmasten stængestagssejl. Ved hækken et flagspil med kompagniets flag: splitflag med to stående løver, der i forpoterne holder en krone over Chr. VII's spejlmonogram, under hvilket ses kompagniets initialer DAC. En gøs af ganske samme karakter vajer fra et gøsspil, der ses anbragt foroven på bovsprydet.

„Disco“ vendte aldrig tilbage til orlogsflåden, og det blev heller ikke det eneste skib, som Asiatisk Kompagni i denne periode erhvervede fra flåden. Kompagniet var bestandig ivrig efter at skaffe mere tonnage til den asiatiske fart. Under 2. april 1781 rettede direktionen en indtrængende henvendelse til Kongelig Majestæt: „På et tidspunkt, da de fleste sø-puissancer i krig er indviklede, og handelen for sammes undersætter til dels enten er ganske forhindret eller med stor besværlighed og fare må fortsættes, nyder Deres kgl. Majestæts tro undersætter under allerhøjestsammes højvise forsorg en ubehindret fart til handelens udbredelse og deres velfærds befordring, og kan vi i særdeleshed på det Danske Asiatiske Kompagnis vegne ved denne lejlighed ikke undlade for den sammes handel i så kritiske tider forundte allernådigste beskærmelse, for Deres Majestæts krone at nedlægge vores allerunderdanigste taksigelse.

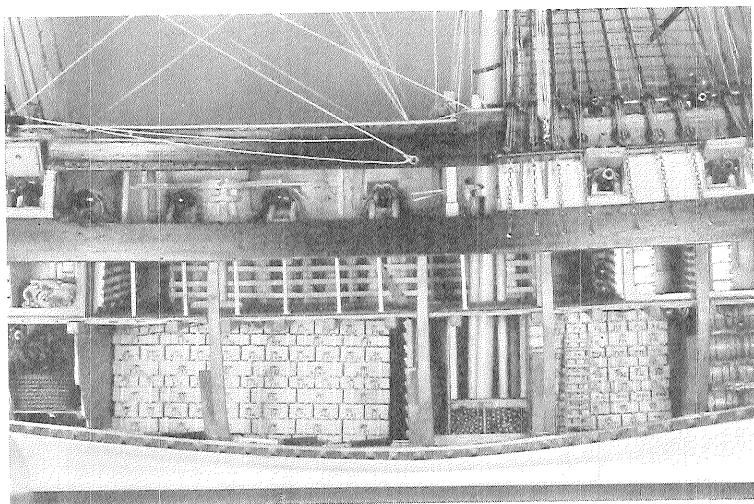
Trygge under det tillidsfulde håb, at dette societet, som



Modellens forreste part, set fra bagbord.

Deres Majestæt alle tider haver taget under sin særdeles allerhøjeste protektion, og på grund af den os givne forsikring om allernådigst understøttelse, fordriste vi os i denne forestående epoke, da fra England, Frankrig og Holland, som de på Kina og Ostindien i de forrige åringer mest handlende nationer, såre få skibe didhen kan udredes, at udbede for dette kompagni Deres Majestæts allernådigste bistand at kunne gøre sig disse konjunkturer til nytte med eftertryk, da udsigterne til dets handels fordelagtigste udbredelse aldrig kunde være mere gunstig“.

Direktionen hævder derefter, at „Disco“, som netop i 1781 ventes hjem fra Kina, ud fra de anførte betragtninger vil være ganske uundværlig for kompagniet. Man beder derfor om, at fregatten må overgå til kompagniets ejendom for en „convenable“ pris, men da endnu to skibe vil være nødvendige for kompagniets Kinafart under så favorable konjunkturer, beder man yderligere om at måtte erhverve orlogsskibene „Prinsesse Wilhelmine Caroline“ og „Mars“, som måtte anses for bekvemme til denne fart, samt at disse måtte modtages med fuld



Modellens midterste part

rigning og sejludstyr bestående af to „stel“ sejl samt fornødne ankre og tove, barkasser og chalupper, alt for en pris, som man måtte blive enig med Admiralitetet om, og man slutter sin henvendelse med følgende betragtning: „den store gavn og nytte, der tilvejebringes ved kompagniets flor og handels udbredelse, ej alene for dets interessenter, men endog for den øvrige del af Deres Majestæts virksomme undersåtter, da den umiddelbar har så stor indflydelse på alle håndteringer, gør os forsikrede om, at Deres Majestæt vil give denne vores allerunderdanigste ansøgning sit allernådigste bifald“¹⁰.

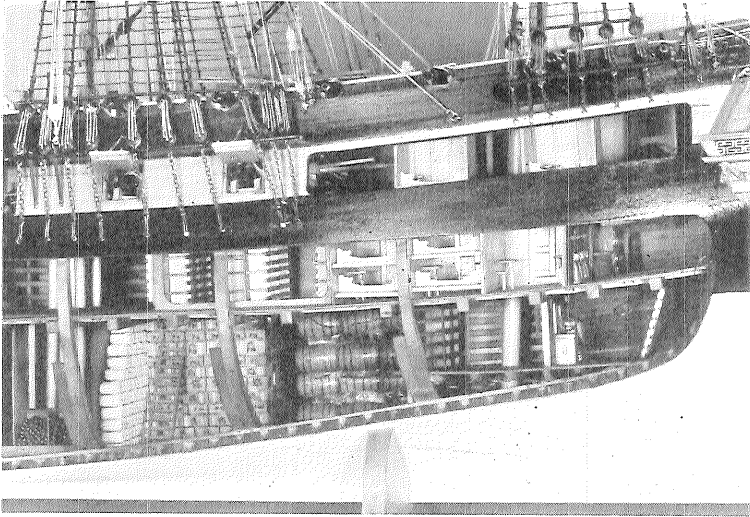
Henvendelsen er, som man ser, holdt i den underdanige stil, som nødvendigvis måtte anvendes over for den enevældige konge – uanset at Chr. VII næppe beskæftigede sig særlig med den, om han overhovedet så den – og som er helt i overensstemmelse med tidens sprogbrug. Men ser man bort herfra, er der over ansøgningen en betydelig selvsikkerhed. Man kender vejen til Kongen; „på grund af den os givne forsikring om allernådigst understøttelse“ går man den påny og er sig tillige kompagniets store betydning for landets erhvervsliv bevidst.

Henvendelsen gjorde også sin virkning, omend man ikke

straks fik alle sine ønsker opfyldt. Kommercekollegiet gik helt og fuldt ind for sagen. Hvorvidt skibene kunde overlades til kompagniet måtte Admiralitetet overveje, men hvad kompagniet anførte om handelens udbredelse tiltrådtes fuldtud, „og kunde vi som Kommercekollegium ej tilbageholde det ønske, at kompagniets handel i særdeleshed under de nuværende konjunkturer måtte vederfares al den understøttelse, som omstændighederne tillade“.

Nu var det Admiralitetet, som havde udspillet, og det var ikke slet så højstemt som Kommercekollegiet. Det måtte jo også have sine betænkeligheder med henblik på opretholdelsen af flådens styrke. Det mindede derfor majestæten om, at om han „agreerede“ kompagniets ansøgning vilde flåden i stedet for 24 orlogsskibe og 14 fregatter kun have 22 orlogsskibe og 13 fregatter. De tre skibe kunde umuligt bygges på et år, og det vilde blive aldeles uvist, når de igen kunde anskaffes, „da Holmens tømmermænd og håndværkere næppe er tilstrækkelige til den allernådigst anbefalede bygnings-tour af et orlogsskib og en fregat årlig, foruden at bestride de årlige kalfattringer, reparationer og øvrige Holmensarbejder; erfaringen har vist, at det er fast ikke muligt at få duelige skibstømmermænd, hvormeget flid endog derpå er anvendt, siden det blev allernådigst befalet at afgive af Holmens tømmermænd, som var øvede og bevandede folk, til handelens tjeneste, og endskønt derom igennem det kongelige Gen. Ld. Oec. og Com. Coll. på nogen tid har været korresponderet med udenbys værfer, har dog ingen hidindtil været at erholde“. Såfremt kongen da vilde finde, at flådens styrke på 22 orlogsskibe og 13 fregatter vilde være tilstrækkelig, indtil det blev muligt at komplettere det reglementerede antal, foreslog Admiralitetet, at når et orlogsskib blev sat på stabel i stedet for orlogsskibet „Mars“, der var på 50 kanoner, en type man ikke benyttede mere, at det da måtte blive et 64 kanoners skib, og at der af kongens kasse bevilgedes et beløb svarende til det beløb, bekostningen ved et 64 kanoners skib vilde overstige den sum, Asiatisk Kompagni betalte for „Mars“.

Admiralitetets ængstelse forblev ikke uden virkning. Den



Modellens agterste part, set fra bagbord.

kongelige resolution af 12. febr. 1781 overlod vel „Disco“ og „Mars“ til kompagniet, „men det tredie forlangte skib udsættes“. Da flådens bestemte styrke altid måtte opretholdes, ønskede kongen at komme søetaten til hjælp, „og så snart den bliver i stand til, i et år, at opsætte tvende orlogsskibe og tvende fregatter, extra lade den anvise det som et 64 kanonskib og en fregat koster mere end kompagniet betaler for „Mars“ og „Disco“.“ Flådens styrke ønskedes altså opretholdt, selvom den nødvendige supplering ikke fandt sted straks. Det bør i øvrigt tilføjes, at den anden lastdragerfregat, hvis bygning havde været under overvejelse, da „Disco“s bygning drøftedes, blev sat i arbejde i 1784¹¹, fik ved resolution af 18. marts 1785¹² navnet „Pommern“ og løb af stabelen 16. juni 1785 fra Østersøisk Plads. Også den blev overtaget af Asiatisk Kompagni. Det skete i 1796¹³.

Det vil være rimeligt at berigtige en misforståelse hos afdøde skibsinspektør V. Thorsen. Han formoder, at „Disco“ blev chartret til Grønlandsfart i 1780–82, men på dette tidspunkt var fregatten i Kinafart¹⁴. Den har aldrig været i de

grønlandske farvande og anvendtes af Asiatick Kompagni udelukkende i Kina- og Ostindiefart. Den „Disco“, som Thorsen taler om, var et noget mindre skib på 74 kommercelæster, som tilhørte Kongelige Grønlandske Handel, og som i 1789 sammen med tre andre skibe af handelen skænkedes til et flensborgsk grønlandskompagni „Interessentschaft der Grönländischen Handlung“. Dette skib gik på hvalfangst under kommandør Roelof Dreves. I øvrigt har der i grønlandsfarten både før og efter dette tidspunkt været en række skibe af navnet „Disco“¹⁵.

Det vil naturligvis føre for vidt at gå nærmere i detaljer med hensyn til „Disco“s enkelte togter og dets besætninger, men nogle oplysninger om førere og overstyrmand gennem skibets levetid såvel som nogle ord om besætningen på dets første togt vil være naturlig for at danne sig en forestilling om dennes betydelige omfang.

Skibets besætning på dette togt omfattede følgende¹⁶:

- Kaptajn Adolph Jenner.
- Overstyrmand J. C. Køhn.
- Skibspræst Peder Schiwe.
- Skibsassistent Diedr. Volmers.
- Understyrmand Knud I. Boserup.
- 3die styrmand Frantz Due.
- 3 4de styrmænd, betegnet „4de vagt“.
- 2 reserve 4de styrmænd.
- 1 over- og 2 undermestre (skibslæger).
- 1 bouteller (proviantforvalter) og 1 boutellermath.
- 1 bådsmand og 1 bådsmandsmath.
- 1 konstabel og 1 konstabelmath.
- 1 skibmand og 1 skibmandsmath.
- 1 sejlmager og 1 sejlmagermath.
- 1 overtømmermand.
- 1 2den, 3die og 4de tømmermand.
- 1 kahytskok og 1 skibskok.
- 1 korporal.
- 1 bødker.
- 1 hovmester.

Kaptajnens servitør og håndskriver.

Skibsassistentens servitør.

4 kvartermestre.

86 matroser.

13 opløbere (jungmænd).

13 drenge.

1 negotieassistent.

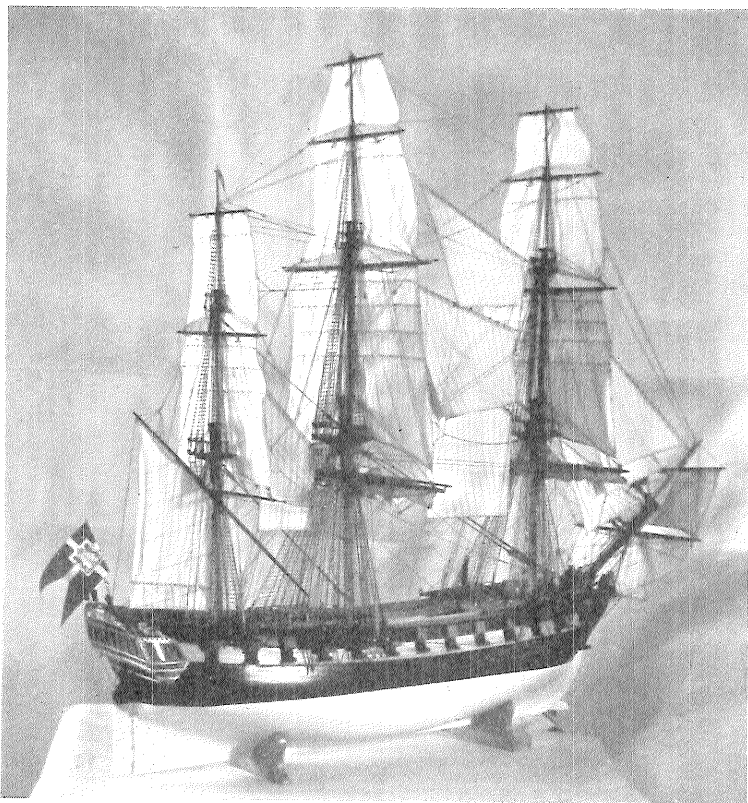
Den samlede besætning excl. kaptajnen var således ialt 151 mand, et meget stort tal, der naturligvis står i forbindelse med det store arbejde, der i de gamle fregatter var forbundet især med sejlenes betjening. Det må dog anføres, at som orlogsfregat var „Disco“ beregnet til en besætning af 389 mand¹⁷.

De månedlige hyrer til officerer og mandskab var ikke særlig høje. Kaptajnen fik 24 rdlr. månedlig, overstyrmanden og overtømmermanden 16, skibspræsten og understyrmænd 12 rdlr. og overmesteren (skibslægen) samt anden tømmermand 10 rdlr. De lavere befalingsmænd fik månedlige hyrer fra 5 til 8 rdlr., og matroserne fra 4 til 7½ rdlr. Måneden „drejede“ fra den dag, skibet halede igennem bommen ved toldboden og vedblev at dreje, indtil skibet ankom til København eller anden dansk losseplads.

Men var de nævnte hyrer ret ringe, ringere end i den private fart, var der dertil for over- og underbefalingsmænds vedkommende til lønningen knyttet en såkaldt føringsdusør, hvoraf ¼ var fortjent, når skibet havde indtaget returladning og var kommet 20 mil til søs, de resterende ¾, når det var lykkeligt hjemkommet. Kaptajn Jenners føringspenge var 4000 rdlr., overstyrmandens 1600 rdlr., understyrmændens 800 rdlr., overmesterens 600 rdlr. og derefter nedefter i graderne. Skibspræsten og skibsassistenten havde således 500 rdlr., konstablen og overtømmermanden 350 rdlr. Den laveste var kaptajnens „serviteur“, der havde 70 rdlr. De laveste grader: matroser, opløbere og drenge fik ingen føringsdusør. Men hertil kom desuden en ret for alle befalingsmænd inklusive skibspræsten og lægerne til føring, hvilket betød, at man for egen regning kunne hjembringe så mange varer, som kunde rummes i en nøje bestemt

kiste. At dette kunde blive til store summer ses bl. a. af et brev hjem fra en overstyrmand i 1804, i hvilket han ansætter sin fortjeneste ved en à meta forretning sammen med kaptajnen til 12.000 à 16.000 rdlr.¹⁸. Der kunde således indtjenes store formuer, og her må man naturligvis se forklaringen på, at tjenesten i kompagniets skibe var stærkt eftertragtet, skønt risikoen for liv og lemmer var så stor. Føringen gav ofte anledning til snyderier, idet man var fristet til at belægge en større plads til sine private varer end den tilladte. Når det blev opdaget, blev der naturligvis skredet ind, undertiden ved retssager, idet de pågældende på denne måde formindskede den plads, som kompagniet selv havde i skibene til ladningens hjembringelse.

Skibspræstens virksomhed indskrænkede sig ikke ene til gudstjenester. Der fandt ofte konfirmationer sted undervejs og desværre også hyppigt begravelser, da dødeligheden på de lange togter under uhygiejniske forhold var stor, selvom forholdene var væsentlig bedre end tidligere¹⁹. På „Disco“s første rejse døde tre matroser, den ene ved drukning, samt desuden en opløber og en dreng. Skibspræsterne var unge teologiske kandidater eller studenter. Den berømteste af alle Asiatisk Kompagnis skibspræster er digteren Poul Martin Møller, der i 1819–21 rejste med kompagniets fregat „Frederik VI“ og under dette togt i sin længsel efter fædrelandet skrev sit berømte digt „Rosen blusser alt i Danas Have“. Den nævnte Peter Schiwe, som optræder på „Disco“s første togt, har dog gjort sig mindre vel fortjent. Han blev født i 1750, blev tidlig student, men brugte ca. 12 år til sit studium, der derfor nok ikke ene har omfattet teologi. Efter sin hjemkomst fra Kina efterfulgte han sin far, den hæderlige præst Jens How Schiwe, som den tredie af præstedynastiet Schiwe i Græsted, Frederiksborg amt. Han blev en skarnspræst til plage både for familie og menighed. I 1799 blev han af biskop Balle betegnet som „en skråler af ringe indsigt, hård og ubøjelig, der holder sin menighed i ave“. Efter flere provsteretter og andre besværligheder måtte han i 1817 fortrække fra sit embede og døde siden i København 1828 i yderste fattigdom²⁰.



Modellen set mod styrbord.

Af andre kendte skibspræster, som senere var med på „Disco“, skal nævnes Peter Rubek Hagelund. Han blev teologisk kandidat i 1785 og fik 9. sept. samme år bestalling og instruks som kongelig missionær i Trankebar. Efter ordinationen rejste han fra København 16. dec. 1785 som kongelig passager med „Disco“, som nåede Trankebar 13. juli næste år. Da der ikke fulgte nogen skibspræst med skibet ved den lejlighed, idet kompagniet var frit stillet i så henseende på Ostinderejser, mens der skulde medfølge skibspræster på Kinatogterne, fungerede Hagelund under rejsen som sådan. Han prædikede hver søndag på skibet, og i fasten holdt han tre taler over Jesu

lidelser. Hagelund skriver selv om denne sin præstetjeneste: „Jeg har haft den hjertelige fornøjelse, at alle, fra hr. kaptajn Köhn, der selv er en gudsfrygtig mand, til den ringeste på skibet med al andagt og ydmyghed med mig lovede og tilbad hjertets Gud og vores forløser“. Ungdommen på skibet blev også under rejsen undervist af Hagelund, og 2. januar 1786 konfirmerede han 7 af drengene. 4 gange uddelte han nadverens sakramente, og en kvartermester og en matros, som døde på rejsen og blev sænket i havet, trøstede han til det sidste og beredte dem til den sidste store rejse²¹.

„Disco“s sidste togt til Bengalen og Trankebar 1792–1794 blev temmelig dramatisk, og da dette står i forbindelse med skibets tilstand og giver et stærkt indtryk af sejladsens usikkerhed i ældre tid skal dette togt omtales nærmere²². Afrejsen fra København fandt sted d. 12. nov. 1792; tre dage senere var man ved Hitterø i Norge og d. 28. nov. ved Shetlandsøerne, der dengang sædvanligvis betegnedes Hetland. Indtil da var alt gået godt, men i december indtraf hårdt vejr. Skibsprotokollen taler 20. dec. om et græsseligt stormvejr med en meget høj brydende sø, hvorved skib og mandskab led meget. De læ røster lå under vand, og søen slog ind over den læ ræling. Samlingen af hækbjælken ved galleriet arbejdede sig løs i begge sider, og man frygtede, at andet dæk vilde bryde ned. Vaterbordet i begge sider af dette dæk gav sig også meget. Søen slog to af kahyttens stormlemme og to kahytvinduer ind og fyldte hele kahytten med vand. 21. dec. sammenkaldtes skibsrådet, da hækbjælken havde arbejdet sig løs, idet boltene var brækkede. Gillingen løsnede sig ligeledes, og skibet tog en mængde vand ind. Man besluttede da at søge ind til nærmeste havn. Den følgende dag blev det endnu værre. Kahytten sejlede med vand, og adskillige sager, der tilhørte kaptajnen og en af passage-erne, ødelagdes. Inderstævnen i arkeliet havde flyttet sig 4 linier fra sin oprindelige plads, „så vi må være meget befrygtende for skibets overdel, om Herren ikke snart hjælper os med at lægge denne gruelige storm“. Efter et syn foretaget af anden styrmand og overtømmermanden besluttedes det at lægge en brog på tværs igennem kahytten fra styrbords til bagbords gal-

leri, således at man ved hjælp af en talje og en surring i to ringbolte, der førtes igennem kahytsdækket og bjælken i arkeliet, kunde frembringe så megen stivhed, at man kunde hjælpe sig indtil videre. Stormen havde på dette tidspunkt varet i 20 dage, og man frygtede at drive i land på Irlands kyst. Da en del planker var borte i styrbords galleri, blev der af nyt sejldug syet en presenning til begge gallerier. Kabyssen kunde der ikke fyres på, så folkene måtte klare sig med brød og smør.

Juleaften var der under disse omstændigheder ikke mulighed for at fejre. Endelig 28. dec. lykkedes det at nå ind til Carrickfergus på nordkysten af Belfastfjorden ca. 14 km fra Belfast, hvor man ved lodsens hjælp ankrede den følgende dag. Kaptajnen tog ind til Belfast for at søge forhandling med byens tømmere, men en reparation blev alligevel ikke til noget på dette sted, da der ikke var vand nok i farvandet, hvorfor man ikke sikkert kunde ligge her. Kaptajn Winther accorderede derfor med en kaptajn, der var bekendt med farvandet, om at lodse dem syd ud af St. Georgskanalen for derfra om muligt at nå Waterford eller Cork. Han indberettede begivenhedernes forløb til kompagniets direktion og udbad sig nærmere instrukser om, hvad han videre skulde foretage sig med hensyn til reparationen. Efter to stedlige tømmere syns behøvede skibet intet i bunden, men derimod i overskibet og især agter. Helt havde han ikke tabt humøret, idet han sluttede sin indberetning med følgende tillidserklæring til skibet: „Jeg må til slutning sige, at hafte vi ikke haft så godt et søskib, som skibet „Disco“, der i dette gruelige og rørte hav haver bovet mangan en sø af, som syntes at ville brække over, hafte næppe nogen sjæl undgået den visse død“.

Lodsen kom ombord d. 8. jan., men på grund af dårligt vejr kunde man først lette d. 15. jan., og en uge senere var man nået til farvandet ud for Cork. Det besluttedes ved en synsforretning at udlosse en del af ladningen førend videre foretoges og om muligt at bringe skibet op til Passes mellem Cove og Cork, hvor tømmerværfterne var. Til dette formål lejede kaptajn Winther et 400 tons skib „Orlando“. Med dette arbejde hengik 3 uger på grund af vejrliget, men d. 18. febr. måtte man

beslutte sig til at lade „Disco“ blive liggende ved Monkstown på grund af vanskelighederne ved i det smalle farvand at føre fregatten ind til værftet, da man frygtede at gå på grund.

Der sluttedes akkord med tømrermester John Barry om udførelse af reparationen, der påbegyndtes 19. febr. og formodedes at ville vare 7 à 8 uger. En ny synsforretning foretoges, og den gav et stærkt indtryk af skibets dårlige forfatning. Da gillingsplankerne var aftaget, fandtes hele agterskibet at være i yderst slet tilstand. Gillingsplankerne var rådne og spigerne afrustedede. Der fandtes ikke en bolt i nogen planke, nogle af plankerne hang alene fast med et spiger i hver ende. Da man begyndte at brække på dem, faldt de ud så godt som af sig selv. Gillings-tømmeret og hækbjælkerne arbejdede sig ud fra deres faste plads. Tømmer og bjælker var frisk og godt, men boltene havde arbejdet sig løse eller var afbrækkede og rustede op, et stykke krumtømmer under styrbords gallerifod i den faste hud befandtes ganske løst, da boltene også her var afbrækket. Den yderste spilstøtte om styrbord var afbrækket og den bagbords havde flyttet sig fra sin plads, så at hele agterspejlet var i den svagest tænkelige forfatning. Tillige havde knæene på bjælkerne under mellemste dæk fra agter til henimod lazarettet arbejdet sig løse. Det var derfor nødvendigt at gøre alt dette i forsvarlig stand med nye bjælker og knæ, hvor dette behøvedes.

I den påfølgende tid, henved 1½ måned, foregik reparationen ved de engelske skibstømreres hjælp. Mester Barry havde daglig et vekslende antal, fra 20 til 30-40 mand, i arbejde. Også skibets eget mandskab deltog, især måtte konstablen, d.v.s. skibssmeden, i arbejde med at smede bolte, men også smede i land var sat i arbejde. Lægtene afhentede nyt tømmer fra værftet, og en travl virksomhed af forskellig art foregik. Folkene plukkede værk og lavede skibmandsarbejde, og sejlmageren var travlt beskæftiget. Da kabyssen skulde nedtages og kamrene i kahytten brækkes ned og fornyes, måtte passagererne naturligvis bringes i land, og da det var „kongelige passagerer“, d.v.s. tjenestemænd til kolonierne, man havde med, måtte disse have penge udleveret til deres forplejning i land. Kompagniets direktion brevvekslede herom med Kommercekollegiet, der ved skri-

velse af 23. feb. 1793 gav ordre til, at der til pastor Fuglsang skulde udbetales en månedsgage af 33 rdlr. 32 sk. og løjtnant Wikede 16 rdlr. 64 sk. månedlig, mens løjtnant Staveld må klare sig med 6 rdlr. 48 sk., 3 underofficerer med 5 rdlr. 40 sk. og 3 rekrutter med 3 rdlr. 80 sk. hver. Af regnskabet ses, at militærpersonerne fik afregnet for 3 måneder, mens den fromme gudsmænd pastor Fuglsang kun fik for 2, men passagererne var i øvrigt kun i land i 6 uger. Ialt androg passagerernes ophold i land 280 rdlr., men heri var også indbefattet et hospitalsophold for en af rekrutterne i Cork, der måtte ledsages til hospitalet af undermesteren og hentes hjem igen af overmesteren og ydermere ekviperes, da han var „ganske nøgen“. To af soldaterne benyttede lejligheden til at desertere, idet de lod sig hverve af de professionelle hververe i land. De måtte eftersøges og blev først fundet igen, efter at man havde bestukket hvervekaptajnen med 6 pd. sterling. Matros Christian Gundersen døde under opholdet og blev begravet i land.

Også reparationen blev særdeles bekostelig. Den androg over 2600 pd. sterling indbefattende de udgifter, der løb på i land til synsforretninger, opbevaring af krudtet, toldklarering, notarius publicus m.m. Den danske vicekonsul mr. John Church fik heraf 1000 pd. sterling, beregnet efter $1\frac{1}{2}$ % af skibets og ladningens værdi, for sin umage og udlæg til kontorforretninger, så han udførte altså ikke sit æreshverv helt gratis. Man havde også haft nogle udgifter ved tilbringning af 250 fade vand, da man ikke turde bruge „Disco“s egne fartøjer af frygt for, at folkene skulde desertere undervejs. Dette måtte man vente også af den grund, at matroser til de lange farter var stærkt efterspurgte, hvorfor der blev betalt store håndpenge og månedsgager. Da mandskabet under reparationen måtte yde hårdt arbejde ved udlosning og indladning af den del af ladningen, som skibet måtte lettes for under reparationsarbejderne, og da man vidste, man stod over for en fortsat lang rejse i søen, blev der serveret fersk kød engang om ugen foruden den sædvanlige søndagsforfriskning og desuden indkøbt en større forsyning af proviant til tiden fremefter.

11. april 1793 var man endelig klar til afrejse fra Cork,

og rejsen kunde fortsættes med fornyet håb, 25. april passeredes de Kanariske øer og Ækvator 16. maj. Hverken skibsjournal eller skibsdagbog omtaler afholdelse af nogen linedåbsceremoni, men indskrænkede sig til at notere: „passerede Linie Eqvinoc-tialis efter Gisning. Havde 7 mand syge“. Kursen sættes nu mod Cap. Skibrådet drøftede, om man skulde søge land, og da man kun havde vandbeholdning til 9 uger, og mandskabet på grund af desertationerne i Irland og strabadserne på rejsen var svageligt, anløb man False Bay, hvor der kastedes anker i 14 dage og indkøbtes forfriskninger, hvorfor det var nødvendigt i nærværelse af kaptajnen, overstyrmanden og skibsassistenten at åbne pengekasse nr. 39 og udtage 400 stkr. spanske pjastrer af pose nr. 156 til betaling heraf. Rejsen fortsattes derefter uden særlige begivenheder, indtil man nåede Trankebars red d. 15. sept. og afleverede den obligate salut på 5 skud for Dansborg fæstning.

I Trankebar var der lidt bryderier med faktorerne Pingel og Top, som ønskede udleveret en del jern, kobber og bly samt 14 skibsankre. De sidste nægtede kaptajnen at afskibe, da de lå nederst i lasten, men det lykkedes dog at få afgivet en del af de nævnte metaller d. 26. sept. umiddelbart før „Disco“ forlod Trankebar.

I slutningen af oktober nærmede man sig Bengalen. Der sås land d. 17. okt., og d. 25. entredes med kaptajn Edmund Bartlitt, der lodsede skibet til Colpi nær Frederiksnagor, hvor man ankrede 2. nov. Der lejedes en bankesal²³ i land, tilhørende en engelskmand, og adskillige af provisionerne og inventaret førtes i land her. Forskellige reparationer foretoges. Der kal-fatredes, takkelagen udbedredes og sejlmageren var stærkt i arbejde, idet ti af sejlene måtte kasseres og fornyes. Mandskabet, der i Trankebar havde bedt om udbetaling af en måneds gage, men intet havde fået, udbetaltes under opholdet i Frederiksnagor fire måneders gage. Asiatisk Kompagnis fregat „Arveprinsen af Augustenborg“, kaptajn P. N. Sølling, passerede 18. nov. og meddelte alt vel ombord.

Fra faktoriet i Trankebar indløb nu en skrivelse til faktoriet i Bengalen om, at hofjunker Lichtensteins skib „Tran-

quebar Tappal“, som skulde have bragt ballegods fra Coringa (ca. 150 km syd for Vizagapatam) til Trankebar, var forlist, og kaptajn Winther fik da anmodning om at anløbe Coringa og foretage denne transport. Han var ikke glad for denne omvej, da han frygtede derved at blive meget forsinket, bl. a. fordi man med den fremherskende østenvind og deraf følgende brænding mod kysten kunde forvente at være så længe om denne forretning, at resultatet vilde blive, at Winther på en sen årstid og med et svagt skib vilde komme til Cap i de stormfulde måneder og videre frem først vilde komme til Europa i efterhøstens tid under urolige stormforhold og derved sætte skib og gods i fare, men han indvilligede dog.

Kaptajn Winther måtte i Frederiksnagor afgive undermester Linderup, der havde beskadiget sin højre arm ved et fald og derfor måtte i land 6–7 måneder for at komme sig. Matros Jacob Larsen deserterede, hvorefter hans ejendele solgtes ved auktion på „Disco“ 8. jan. 1794. De indbragte 3 rdlr. 4 mk. 15 sk., mens der blev budt 11 rdlr. 4 mk. 2 sk. for den bortblevne oversejlmager David Wiborgs efterladenskaber. Undersejlmester Svend Petersen, der havde faret tre rejser med kompagniets skibe, antoges som oversejlmager i hans sted. Da kaptajn P. N. Sølling klagede sin nød over, at han havde mistet sin eneste bødker, mens Winther havde tre, måtte Winther aflevere bødker Jens Hansen Borup til ham, dog kun mod at få en god matros i stedet, „da Borup er en af mine bedste matroser, og hvad vi i skibstermini kalder skamfilingsgast“²⁴.

Ved skibets afrejse fra København havde man medbragt 51 beslagne kister med ialt 205.107 spanske pjastre. I Trankebar var landet 12.000 pjastre og i False Bay var som nævnt brugt 400. Restbeløbet, 192.707 pjastre, afleveredes nu i Frederiksnagor, idet det dog konstateredes, at der i vægt manglede 38 pjastre og 8 stkr. var falske. Som naturligt var, førtes der regnskab over skibets sølvbeholdning. Man afskibede desuden bl. a. 7074 stænger jern, 17993 kobberplader, noget bly og stål, en del Petersborg sejldug, flamsk lærred, ravndug, Västervik brædder og de 14 skibsankre, man gerne vilde have haft i Trankebar.

Nu begyndte hjemfærden. 6. jan. 1794 sattes lodsens af ved de bengalske banker, man ankom 15. jan. til Coringa, hvorfra afrejsen fandt sted 21. jan. efter indtagelsen af det nævnte ballegods. Trankebar nåedes 28. jan., så forsinkelsen blev altså ikke særlig stor. Her afleveredes ballegodset. I Trankebar indtoges „586 baller, hvoriblandt var trende mynster baller, 9 fri baller foruden ermeldte tal, samt 410 knaster sukker og 404 sække peber“.

Fra Trankebar skulde kaptajn Winther have 4 passagerer med hjem, hvortil han erklærede, at da der kun var 2 ledige kamre, måtte de være forberedt på at dele kammer 2 og 2. Med den ene af disse passagerer, løjtnant Dahldorff, skulde medfølge „en ham tilhørende sort dreng, som skal være løjtnanten nyttig ved hans naturaliesamling“. Der var accorderet om passage og kost i bakken for ham for samme betaling som accorderet for soldater, nemlig 2 rdlr. 64 sk. ugentlig.

Guvernementet fandt ikke den foreslåede fordeling af de kongelige passagerer tilfredsstillende og henviste til det kgl. reskript desangående af 21. marts 1792, og hævdede, at da passagepengene var forhøjede så stærkt, burde lejligheden også være i forhold dertil. Der måtte derfor være enkeltrum både til major Lefevre og til Dahldorff. Den første skulde have det bedste af de anviste kamre, og så måtte to af de andre passagerer lade sig nøje med det andet kammer. Man ser således, at kompagniets fregatter også optræder som passagerskibe i lighed med senere tiders liniebåde. Samtidig meddelte guvernementet, at løjtnant Plappert skulde medfølge som arrestant; det måtte under intet påskud tillades ham at gå i land noget steds i løbet af rejsen, ejheller på Københavns red, før det kongelige General Land Oeconomi- og Commerce Collegium lod ham afhente. Kaptajnen skulde da straks anmelde sin ankomst til København til dette kollegium og i øvrigt overgive dette et medsendt brev og løjtnantens kårde.

Kaptajn Winther fandt udveje for separatkamre til Lefevre og Dahldorff, og 11. febr. 1794 fandt afrejsen sted fra Trankebar. Linien passeredes igen d. 19. april, og 2. maj ankom man til St. Helena, hvor man lå til 10. maj.

Fra St. Helena sendte kaptajnen indberetning til kompagniet om sin hjemrejse og om den ladning, han havde indtaget i Trankebar. Han meddelte heri om endnu en byttehandel med kaptajn Sølling. På dennes anmodning til Winther i Bengalen „blev dreng Erich Eskildsen overført til skibet „Arveprinsen af Augustenborg“, hvorimod vi igen bekom fra ermeldte skib dr. (dreng) Erich Bang, som ved et feil trin udi krydsvantet faldt overbord 11. maj d. a. og blev borte. Vi passerede Caps Sydhuuk d. 18. april og kom til ankers i St. Helena Bay d. 2. maj, hvor vi forefandt liggende til ankers en flåde af nogle og 30 engelske skibe fra Indien, som skulde gå hjem efter, hvorfor det er meget vanskeligt at få vand fyldt, og kan tillige snart ikke bekomme noget her for penge; i øvrigt alle ting vel inden borde“.

På St. Helena sneg en mand ved navn Thomas Loew sig ombord. Efter skibsrådets beslutning blev han sat i arbejde for en månedsgage af $4\frac{1}{2}$ rdlr.

Ved auktionen efter den ovennævnte Erich Bangs forsvinden indkom et så stort beløb som 89 rdlr. For kuriositetens skyld nævnes disse sager: 1 par sølvspænder, 1 sølvspiseske, 18 skjorter, diverse tørklæder, trøjer og bukser, køjelagner og dyner, 3 „bajker“, strømper m. m., 1 oktant (indbragte 11 rdlr.), 2 navigationsbestik, 1 lommekompass, 1 bibel, 1 salmebog, 13 gamle bøger samt hans skibskiste. Man kan i høj grad se, at det drejer sig om en vordende sømand, der havde sat sine mål.

Trods kaptajn Winthers forsikring var det nu ikke helt vel på skibet. 6. april 1794 nævner skibsprotokollen: „befandt en del vand at være kommet ned i lazarettet i dette etmål, som vi måtte øse ud med pøse, og ved at søge, hvor alt det vand var kommet fra, befandt om bagbord under svine- og fårestierne rotterne at have skåret 3de store huller af en hånds tykkelse igennem vaterbordet, så at alt pumpevandet, og hvad som ved styrtingerne er kommet over, er løbet ned i lazarettet og fadekammeret, hvorved en del fade er bleven vådt og bedervet, tømmermanden at sætte spunser af $2\frac{1}{2}$ al. 3 tommer egeplanker i samme, da vi havde en mængde rotter i skibet, som skar igennem overalt og gjorde stor skade“. Hændelsen giver

et stærkt indtryk af den rotteplage, som de gamle træskibe var underkastet. Også på anden måde blev skibet udsat for vand. Fra begyndelsen af marts og i dagene fremover taler skibsbogen om regn, undertiden med torden og lynild. 4. marts konstaterede man, at en del af sejlene i arkeliet var våde af en lækage fra siden og dækket, der var forårsaget af skibets arbejden i den høje sø. I de følgende dage fandt man stadig vand i arkeliet på grund af den stærke regn. Der må derfor pumpes, vekslede fra 300 til 6-700, enkelte gange helt op til 1670 „steg“, slag med skibspumpen, i etmålet. Tømmermanden måtte derfor også i virksomhed med at forfærdige pumperender til skibspumperne, for at man derfra kan lede vandet til spygatterne. Der bliver også atter og atter kalfatret og en ny bramstang „med boventop“ tilhuggedes af et „varespiger“ (d.v.s. et reservespiger). På andre tidspunkter, da vejret var fint, blev konstabelen sat til at male ruffet, kanonportene, gallionen og gallierne, for at skibet i det ydre kunde tage sig pænt ud, når man nåede hjem.

Foreløbig vidste ingen ombord, hvorledes den sidste del af hjemfærden vilde forme sig. I disse ufredstider, da alverdens stater krigedes, var det ikke let at vide, i hvilket forhold fædrelandet stod til englænderne og franskmændene. Der var ingen radio, som fra time til time kunde fortælle om verdensudviklingen. Skibsprotokollen fortæller derfor atter og atter om, at man gør kanonerne klar, såsnart „Disco“ nærmer sig et andet skib. Det var aldrig let at vide, om det var en orlogsmand fra en stat, som ens hjemland siden sidste meddelelse hjemmefra var kommet i krig med, eller om det eventuelt var en kaper, som af disse eller af mere private grunde kunde få lyst til at se, hvad ladning en hjemvendende ostindiefarer havde i sig. Der skete dog intet i den henseende, og „Disco“ så jo også ret faretruende ud med sin svære bevæbning.

Da „Disco“ nærmede sig de mere hjemlige farvande, samledes skibsrådet d. 7. juli for at forhandle om, hvorvidt man skulde søge gennem Kanalen eller gå norden om Shetlandsøerne, „da vi ikke på St. Helena fik nogen underretning om tilstanden udi Europa“. Alle mente dog, at man skulde søge

igennem Kanalen, såfremt vind og vejr tillod det. „Da i fald så var, at vi havde uråd med nogen andre nationer, vi lige så vel kunde være befrygtende for kapere norden om som udi Kanalen, og vi desuden havde et gammelt brøstfældigt skib, som ved den mindste urolige sø straks trækker mere vand end som almindeligt, blev af dem samtlige besluttet som oven meldet, nemlig at søge igennem den engelske Kanal“. 15. juli fik man da lodsens William Garrett om bord fra Star Point til Dover, og en ny lods Thomas Earl fra Dover og Hofden ud.

Uden besvær passeredes Nordsøen og Kattegat. 23. juli kom Norges kyst i sigte i NtO. og NO., og d. 25. juli havde man Skagens fyr i SSV. og Wingø passeredes samme dag kl. 22. 26. juli kl. 5 kom den fra sin såre uheldige lodsning af Duntzfeldts fregat „Kronborg“ i 1797 sørgeligt bekendte Gillelejelods Svend Hansen ombord²⁵, kl. 7 passeredes Kronborg, der hilstes med 9 skud, mens „Disco“ fra slottet blev betænkt med 1 skud. Længere syd på i Sundet passeredes den forenede danske og svenske orlogseskadre, der som bekendt dette år var samlet af hensyn til de truende ydre forhold. „Disco“ hilste med 11 skud og fik 5 igen fra det danske admiralskib. Søndag d. 27. juli kom en båd fra kompagniet ombord med en bådsmand og 12 mand samt en barkasse med en underofficer og 16 mand til at varpe fra orlogsskibet „Den prægtige“, og endelig d. 2. aug. kan skibsdagbogen slutte på Københavns red med kaptajn Winthers bemærkning „Herrens navn være lovet for en lykkelig og beholden rejse med skibet „Disco“.“

Inden beretningen om „Disco“ slutter, vil det være rimeligt at give oplysning om de ladninger, som skibet udførte til og hjembragte fra Kina og Ostindien, samt at se nærmere på skibets førere gennem tiderne og fregattens omtale i statusoversigterne i kompagniets regnskabsbøger. Efter Kay Larsens kartotek på Handels- og Søfartsmuseet, der er baseret på de officielle kilder, har fregatten haft følgende ladninger²⁶:

Udrejse	Til	Ladningens værdi	Hjemkom	Returladningens værdi
1779	Kina	300.000 rdlr.	1781	1.080.000 rdlr.
1782	Kina	322.400 „	1783	450.320 „
1783	Kina	201.800 „	1785	572.250 „
1785	Ostindien .	92.800 „	1787	825.669 „
1789	Ostindien .	269.300 „	1791	1.132.070 „
1792	Ostindien .	345.500 „	1794	791.640 „
		Ialt: 1.531.800 rdlr.	Ialt:	4.851.949 rdlr.

Som det bemærkes er returladningerne langt de betydningsfuldste. Heri var intet mærkeligt, idet virksomheden naturligvis var indstillet på at indkøbe varer i Ostindien og Kina, som lod sig sælge med stor fortjeneste hjemme. Forøvrigt var eksporten fra Danmark et stort problem, idet de danske varer ikke havde noget større marked i Østen, men det gjaldt ikke desto mindre om at udføre mest muligt fra Danmark. I kompagniets oktroj af 1772 forpligtedes kompagniet derfor efter de bedste merkantilistiske principper til med hvert skib til Indien at udføre mindst for 3000 rdlr. og til Kina mindst for 4000 rdlr. varer af indenlandsk fabrikat, men bestemmelsen lod sig ikke gennemføre, da denne forpligtelse medførte tab for kompagniet, hvorfor den bortfaldt i den nye oktroj af 1792. Man forsøgte især, omend uden større held, at udføre danske klædevarer. Derimod var der i de danske kolonier behov for en del grovere varer som jern i stænger, bånd og plader, bly, skibsankre, brædder etc. som foran omtalt²⁷.

Det var derfor ikke exportladningerne fra Danmark, der dannede basis for købene i Østen. Skibene medførte i stor udstrækning spanske pjastre, som lod sig omsætte derude. De levedes fra Hamborg, England, Holland eller Portugal, ofte med danske købmænd som mellemhandlere og gennem licitationer, hvortil kompagniet indbød offentlig med visse mellemrum.

Fra Ostindien importeredes især kattuner og allehånde kryd-

derier, hvilke sidste var meget stærkt efterspurgte og brugtes i langt større udstrækning end i vore dage.

Karakteren af de fra Kina importerede varer iagttages på udmærket måde ved at se nærmere på den ladning, som „Disco“ hjembragte på sin første rejse fra Kina i 1781²⁸. Den omfattede et større antal kasser „ostindisk“ porcellæn, der trods betegnelsen var fremstillet i Kina, og som var en betydningsfuld exportartikel fra Kina til de europæiske lande, endvidere nogle kasser sago, 5000 stykker tuttenage (d.v.s. kinesisk nysølv), 1000 bundter snørrottinger (tynde spanskrør), et parti gallangarod (rodstocken af en plante af ingefærfamilien, der anvendtes som tilsætning til likører og eddiker og hvis indhold af æterisk olie anvendtes som stimulerende middel), en del radix China (Kina-rod) og nogle kasser rhabarber.

Hovedladningen bestod dog af te, der forefandtes i en stor mængde gangbare mærker: Bohe te (1057 kister), Kongo te (4173 kister), Ziou Ziou (Souchong?, 462 kister), Pecco & Patri Ziou Ziou (150 kister), Pecco (85 kister), Haysan (522 kister), Haysan-schin (191 kister), Thunkay (201 kister), Songlo (200 kister) samt endelig 24 kister Soulong te, altså en ladning på 7065 kister af forskellig størrelse og af mærker, af hvilke de fleste er velkendt i vore dage. Kongo, Pecco og Souchong hører til de såkaldte sorte teer, Haysan og Haysan-schin, Tonkay og Songlo er grønne teer, mens Bohe te er en blanding af affaldet af sort, grøn og gul te.

Udover det forannævnte omfattede ladningen en stor mængde nankings (700 numre fordelt i kasser og bundter), silketøjer af forskellig art, rå Nankings silke samt tvunden silke. Ialt havde som anført i foranstående liste returladningen en værdi af 1.080.000 rdlr., men højst sandsynligt har den indbragt langt mere. De importerede ladninger solgtes på auktioner i kompagniets hus og forbrugtes ikke alene i Danmark, men i hele Østersøområdet, som i disse krigstider forsynedes med Østens varer gennem Asiatisk Kompagni.

„Disco“s kaptajner og overstyrmænd på dets seks togter var følgende:

	Kaptajner	Overstyrmænd
1. Kanton. Rulle 1779	Adolph Jenner	J. C. Køhn
2. Trankebar og Kanton. Rulle 19/1 1782	Emanuel Nicolaj Junge	Claus Petersen
3. Trankebar og Kanton. Rulle 5/12 1783	E. N. Junge, afgik i Helsingør på grund af sygdom og erstattedes af Jens Tørsløw	Jens Lassenius Kirksteen
4. Trankebar. Rulle 14/12 1785	Johan Christ. Køhn	Mons I. Nørager
5. Trankebar. Rulle 28/9 1789	Ole Gjødese	Andreas Halkier
6. Trankebar og Bengalen. Rulle 6/11 1792	Jens Winther	Andreas Tranberg

Af de nævnte personer er kun Claus Petersen ikke nærmere omtalt i Asiatick Kompagnis arkiv. Alle de øvrige tjente sig i kompagniet op gennem alle grader og fik siden skibe at føre i kompagniets tjeneste. Således var Nørager fører på tre, Andreas Tranberg på fire og Jens Winther på seks togter (henholdsvis i 1788, 1790, 1792, 1795, 1797 og 1798)²⁹.

I kompagniets statusopgørelser står „Disco“ opført med følgende beløb³⁰:

Regnskab

1780-81 „Disco“s kasse	68.832 rdlr. 1 mk. 6 sk.
„ 1. udredning 1779	53.528 „ 3 „ 11 „
Kapital med skibet til Kina	283.100 „
	405.460 rdlr. 5 mk. 1 sk.

1781-82	Kaske	63.957	rdlr.	3	mk.	9	sk.
	2. udredning 1781	51.575	"			5	"
	Kapital til Kina	228.400	"				
		<u>343.932</u>	rdlr.	3	mk.	14	sk.
1782-83	Kaske	63.957	rdlr.	3	mk.	9	sk.
	2. udredning 1781	53.696	"	4	"	3	"
	Kapital til Kina	228.400	"				
		<u>346.054</u>	rdlr.	1	mk.	12	sk.
1783-84	Kaske	59.216	rdlr.	5	mk.	14	sk.
	3. udredning 1783	54.001	"	3	"	11	"
	Kapital til Kina	129.800	"				
		<u>243.018</u>	rdlr.	3	mk.	9	sk.
1784-85	Kaske	59.216	rdlr.	5	mk.	14	sk.
	3. udredning 1783	54.670	"	3	"	11	"
	Kapital til Kina	129.800	"				
		<u>243.687</u>	rdlr.	3	mk.	9	sk.
1785-86	Kaske	40.875	rdlr.	3	mk.	3	sk.
	4. udredning	41.330	"	1	"		
		<u>82.205</u>	rdlr.	4	mk.	3	sk.
1786-87	Kaske	40.875	rdlr.	3	mk.	3	sk.
	4. udredning	41.574	"	5	"	12	"
		<u>82.450</u>	rdlr.	2	mk.	15	sk.
1787-88	Kaske for „Disco“ som er overliggende	28.508	rdlr.	1	mk.	6	sk.
1788-89	Kaske	68.688	rdlr.	0	mk.	3	sk.
1789-90	Kaske	69.935	rdlr.	0	mk.	2	sk.
	5. udredning	33.299	"	0	"	9	"
		<u>103.234</u>	rdlr.	0	mk.	11	sk.

1790-91	Kaske	50.000	rdlr.		
	5. udredning 1789	33.843	„	0 mk.	9 sk.
		<hr/>			
		83.843	rdlr.	0 mk.	9 sk.
		<hr/>			
1791-92	Kaske	12.917	rdlr.	2 mk.	4 sk.
1792-93	Kaske	45.173	rdlr.	4 mk.	13 sk.
	6. udredning 1792	23.296	„	5 „	11 „
		<hr/>			
		68.470	rdlr.	4 mk.	8 sk.
		<hr/>			
1793-94	Kaske	45.173	rdlr.	4 mk.	13 sk.
	6. udredning 1792, hvorun-				
	der er indbegreben 16.500				
	rdlr. havariomkostninger ...	40.364	„	1 „	5 „
		<hr/>			
		85.538	rdlr.	0 mk.	2 sk.
		<hr/>			
1794-95	Kaske	5.339	rdlr.	2 mk.	1 sk.

På grund af de hændelser, som indtraf på „Disco“s sidste rejse, var det klart, at der måtte træffes bestemmelse, om fregatten lod sig reparere forsvarligt, eller om det i det hele taget kunde betale sig at bevare den. I kompagniets konvention § 2 forudsættes det, at skibene efter 5 rejser var „næsten udelige til farten“. Såfremt de var forhudedede, kunde det dog påregnes, at de kunde vare noget længere³¹. Skønt dette formentlig gjaldt „Disco“, havde togtet vist store svagheder i skibet, og fregatten havde jo også foretaget 6 rejser. I kompagniets direktionsmøde d. 24. sept. 1794 forelagde ekvipagemesteren kaptajn Haste spørgsmålet. Han mente ikke, at skibet længere var tjenligt for kompagniet og støttedes heri af en attest udstedt af kaptajn Jens Winther og samtlige andre medlemmer af skibsrådet. Efter direktionens ordre fremlagde kaptajn Haste ligeledes en taxation over skibet, efter hvilken det inclusive de inventariegenstande, som hørte til det, ansattes til en værdi af 8.468 rdlr. 4 mk. 4 sk. Endvidere fandtes en del tiloversblevne inventarie-

numre, der indgik i materialregnskabet med et beløb af 2709 rdlr. 4 mk. 12 sk., hvorved den samlede værdi ansattes til 11.178 rdlr. 3 mk. Direktionen besluttede at lade „Disco“ udgå af kompagniets flåde og at sælge det ved auktion d. 3. nov. 1794, og beordrede bogholderen til at avertere auktionen og lade trykke et inventarium over skibet³².

Det viste sig imidlertid, at der på den indvarslede auktion overhovedet ikke mødte Liebhabere. Man lod derfor indtil videre fregatten ligge, indtil der indtraf et belejligt tidspunkt, da man kunde bortlicitere den til ophugning. I maj 1795 foreslog kaptein Haste da fregatten sløjfet og ophugningen foretaget af søetaten. Direktionen fastsatte offentlig licitation over ophugningen til 8. juni 1795, men heller ikke da lykkedes det at få ende på sagen, idet Københavns store ildebrand 5.-7. juni 1795 kom på tværs, således at licitationen „formedelst den confusion, som den nylig slukkede ulyksalige ildebrand i Kjøbenhavn“ endnu en lille tid måtte udsættes. 29. juni fremlægges og godkendes licitationsprotokollen i direktionens møde dog uden nærmere angivelse af licitationsbetingelser. Man må vel regne med, at skibet indbragte den i statusopgørelsen 1794-95 anførte kaskoværdi 5339 rdlr. 2 mk. 1 sk. Dermed var et af flådens og Asiatisk Kompagnis smukkeste skibe ude af sagaen.

NOTER

- 1) R. A. Søetatens kgl. resolutioner 1777, nr. 38.
- 2) Dansk Biografisk Leksikon, VIII, 1936, s. 33 ff.
- 3) Søetatens resol. 1777, nr. 103 og 106.
- 4) Smst. 1777, nr. 166.
- 5) Garde: Efterretninger om den danske og norske Sømagt IV, 1835, s. 600.
- 6) R. A. Asiat. Komp. Direktionens resolutionsprotokol 21/3 1781.
- 7) Søetatens resol. 1778, nr. 178.
- 8) Garde, anf. skrift IV, s. 598.
- 9) Søetatens resol. 1778, nr. 178.
- 10) Smst. 1781, nr. 33. Gengivet med moderniseret retskrivning.
- 11) Smst. 1784, nr. 66.
- 12) Søetatens resol. 1785, nr. 27.

- 13) Garde, anf. skrift IV, s. 600 f.
- 14) R. Tving: Træk af Grønlandsfartens Historie, Kbh. 1944, s. 45 og 50 f.
- 15) Wanda Oesau: Schleswig-Holsteins Grønlandsfart, Glückstadt 1937, s. 114.
- 16) R. A. Asiat. Komp. nr. 649. Rullebog 1775-91.
- 17) Garde, anf. skrift IV, s. 600.
- 18) Jul. Lehmann: Til Østen under Sejl, Kbh. 1935, s. 28.
- 19) Se herom bl. a. „Dagbog fra en Ostindefart 1672-75“ af J. P. Cortemünde ved Henning Henningsen. Søhistoriske Skrifter V, udg. af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 1953.
- 20) Om Peter Schiwe se Villads Christensen: Et Præstedynasti i Græsted. Fra Frederiksborg Amt 1951, s. 62 ff.
- 21) Handels- og Søfartsmuseet, S. R.-bilag 1836:49.
- 22) R. A. Asiat. Komp. nr. 724 Togtets skibsprotokol og nr. 837 Skibsjournalen.
- 23) Skur med smedie og reparationsværksted for sejlene og rejsningen. Fordrejning af eng. „bankeshall“. Sophie Petersen: Danmarks gamle Tropekolonier, Kbh. 1946, s. 172.
- 24) Ordbog over det danske sprog: Topgast som efterser og udbedrer takkelagen efter skamfiling.
- 25) Fregatten „Kronborg“, 140 kmlstr., kaptajn James Tennent, tilhørende Duntzfeldt & Co., der vendte hjem fra Frederiksnagor, hvorfra den var afejlet 16. jan. 1797, ankrede 15. juni op N.V. for Kullen. Samme aften kom Svend Hansen ombord. Der sluttedes kontrakt med ham om at lodse fregatten til Helsingør. Under lodsningen, der foregik i diset vejr, grundstødte fregatten, vistnok på Ostindiefarergrunden, der måske netop fik sit navn efter denne hændelse. Ved delvis losning og omflytning af ladningen i forbindelse med varpning, kom fregatten fri af grunden. Svend Hansen fik påny lodsningen efter anbefaling af alle Gillelejefiskerne, der anså ham for deres bedste mand, som burde have lejlighed til at gøre sin forseelse god igen. I løbet af et kvarter satte han fregatten hårdt på grund igen, og da der rejste sig en storm fra N.V., blev skibet hurtigt slået til vrage. Ved den efterfølgende retssag for søretten i København krævede Duntzfeldt & Co. en erstatning på 341.000 rdlr., og ved dommen, der faldt 24. jan. 1798, idømtes Svend Hansen denne erstatning, og såfremt han ikke kunde betale, skulde han i stedet arbejde i jern i Københavns fæstning i 6 måneder. Da han var ganske uformuende, er der ingen tvivl om, at han måtte underkaste sig den sidstnævnte straf. Se herom redaktør Niels Friis i Berl. Tid. 22. febr. 1942.
- 26) Kay Larsens kartotek.
- 27) J. Deuntzer: Af det Asiatiske Kompagnis Historie, Kbh. 1908, s. 27 f.
- 28) R. A. Asiat. Komp. nr. 1183, „Disco“s negotieprotokol for dette togt.

- 29) R. A. Asiat. Komp. nr. 641, „Alphabetisk fortegnelse over de fornemste af det kgl. octr. Danske Asiatiske Compagnies handlende og farende betjente“.
- 30) R. A. Asiat. Komp. nr. 265 og 266. Generalbalance.
- 31) Deuntzer, anf. skrift, s. 15.
- 32) Asiat. Komp. Direktionens resolutionsprotokol 24/9 1794.