

Barken „Danmark“ af København under bugsering på Københavns inderred. — Foto fra o. 1900.

BARKEN „DANMARK“

Barkskibet „Danmark“ er en smuk repræsentant for sejskibene i deres sidste glansperiode. Med sin klipperstævn, sin høje rejsning med dobbelte mersezæer og røjl og med sine fine linjer slutter det sig til søens ædle „raceheste“, klipperskibene. Det kaldes i samtiden „et af de smukkeste sejskibe, som nogensinde har pløjet verdenshavene“. Det byggedes af stål hos Burmeister & Wain 1892, målte 1467 brt. og havde en længde af 231' 2". Det var portmalet — en reminiscens fra de gamle orlogsskibe —, og som gallionsfigur spejdede „mor Danmark“, en hjælmlædt valkyrie med skjold og sværd, ud over havet. Barken var på den tid det største sejskib i landet. Den tilhørte et aktieselskab, som bestyredes af skibsreder J. F. Dessauer i København. Rederiet var det største private sejskibsrederi i hovedstaden. Fast mægler blev det bekendte firma Knöhr & Burchard i Hamborg, som fragtede mange andre danske sejskibe, bl. a. fra Fanø.

I tidens løb pløjede barken de 7 have og gik på Australien, Syd- og Nordamerikas vestkyst osv. med forskellige laster: kul, korn, salpeter o. lign. I begyndelsen indtjente den mange penge, men da verdenskrigen kom, hørte dette op, og man solgte den til Tønsberg i Norge. Den omdøbtes til „Arsis“. 1925 ophuggedes den i Genova.

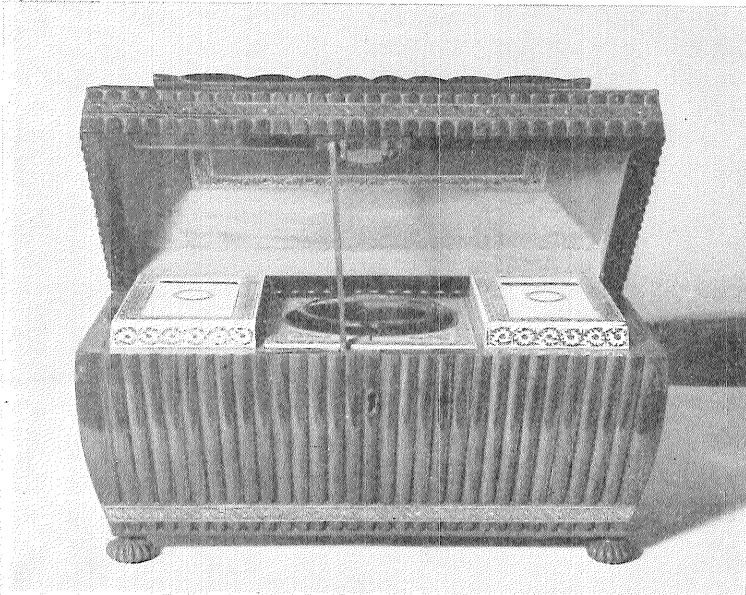
Gennem grosserer Jacob Dessauer, der var med som kahytstreng på bar-

kens første rejse 1892–93 under kaptajn Lausen til Santa Rosalia (Sydkalifornien) og Portland (Oregon), har Handels- og Søfartsmuseet modtaget en del af barkens originale papirer (bygningskontrakt, bilbrev, registreringsbevis m. m.), samt regnskaber o. lign. til oplysning om dens rejser i årenes løb.

VARER FRA ØSTEN

Ad lange og besværlige veje var allerede i oldtiden adskillige forfinede luksusvarer fra Østen kommet til Europa. Varer fra Kina førtes ad den gamle „silkevej“, tværs gennem Centralasiens ørkener og bjergmassiver, med karavaner mod vest, og fra Indiens eventyrverden kom varerne til søs og via Arabien til middelhavsområdet. Persere, arabere og andre folkeslag optrådte som dygtige mellemmand i handelen mellem øst og vest.

Da europæerne omkring 1500 selv overtog handelen med Indien, efter at søvejen rundt om Afrika var fundet, forøgedes varestrømmen til Europa i betydelig grad. Østens herligheder var dyre, men meget begærede af europæerne. I århundredernes løb påvirkede disse luksusvarer levemåden i vor verdensdel. Krydderier fra Bagindien, tøj fra Indien, silke, porcellæn, te, laksager og andre skønne ting fra Kina, – alt prægede de europæiske skikke og sæder, forfinede dem og bragte et eksotisk pust over dagligliv og kunst.



Ostindisk teskrin af bøffelhorn. – 1700'erne. – Handels- og Søfartsmuseet.

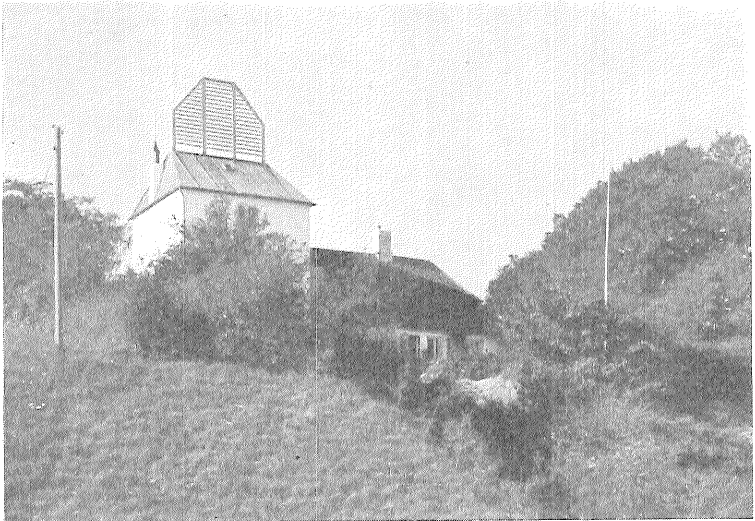
Som et eksempel på østens kunstindustri vises her et pragtfuldt ostindisk teskrin, som museet ejer. Kassen, af lys mahogni, er beklædt med koksgråt riflet bøffelhorn, indlagt med sølv; den indeholder to tedåser af mahogni, med staniolforing indvendig og beklædning udvendig med elfenbensplader, ornamenteret med planteslyng i sort. I midten står en 12-kantet glas-krukke til blanding af teblade.

Skrinet er et ypperligt stykke orientalsk kunsthåndværk fra 1700'erne.

DEN OPTISKE TELEGRAF

År 1800 oprettede man herhjemme den „optiske telegraf“. På linjen Helsingør–København–Korsør–Nyborg–Assens–Altona var der med passende mellemrum på høje steder oprettet stationer med master, hver med 5 ræer, forsynet med ialt 18 klapper. Disse kunne stilles i forskellige stillinger, som hver havde en bestemt betydning; der udarbejdedes en signalbog med 42.221 koder. I kikkert kunne man aflæse nærmeste stations budskab – hvis vejret var klart – og give det videre. På den måde kunne man på en god halv time telegrafere fra København til Hamburg. Telegrafene var nærmest til militært brug og nedlagdes efter englænderkrigene, men over Storebælt anvendtes den også efter denne tid, indtil den elektriske telegraf d. 1. febr. 1854 toges i brug i Danmark.

På Kronborg minder „Telegraftårnet“ med sin mast over det flade tag



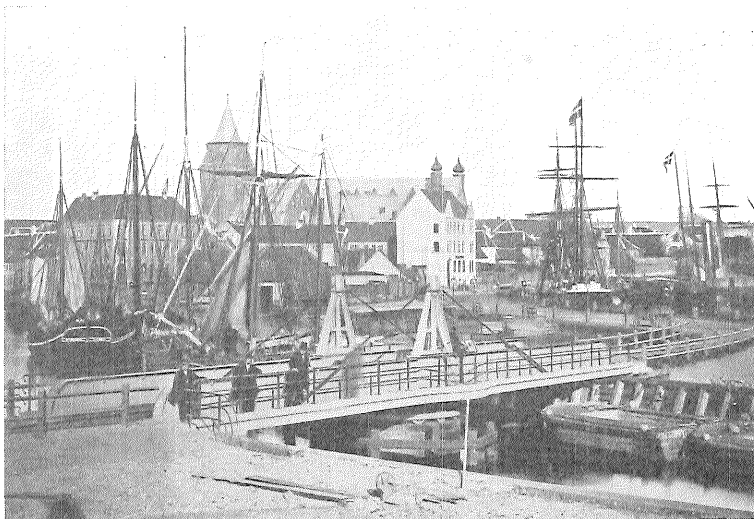
„Telegraftårnet“ vest for Nyborg. – Fot. H. H. 1941.

endnu om den optiske telegrafs tid, og ved Nyborg står der også et „Telegraftårn“ ved Telegrafskoven vest for byen, højt over Ladegårdsådalene. Herfra kan man se over Storebælt til Korsør. Bygningen var oprindelig fladtaget, men man har senere sat tag på. Et stillads markerer endnu bygningens gamle bestemmelse, og ejerne har stadig pligt til at vedligeholde det.

ÅRHUS HAVN

Århus havn er som så mange andre oprindelig en åhavn. Skibene har fra gammel tid søgt ind i det gamle „minde“, hvor Århus å udmunder; man satte bolværker og opførte pakhuse, lodshus og toldbod – den maleriske bindingsværkstoldbod er nu overflyttet i købstadmuseet Den gamle by. Større skibe måtte ankre på reden. Ved moleanlæg uden for „mindehovedet“ skabte man efter 1850 en beskeden ydre havn til den voksende skibsfart. Efter 1880'erne udvidedes havnen stadig, bassin føjedes til bassin, og nu har Jyllands hovedstad den næststørste havn i Danmark. Byens stærke vækst går nu som før parallelt med havnens udvidelser.

På fotoet ser man den 1862 anlagte havnebanes svingbro over munden. T. v. ligger inderhavnen ved Revet op mod Mindebroen, med talrige småfartøjer. Til højre ses yderhavnen, hvor de større skibe lægger til. Ved dampskibsbroen, som stadig er rutebådernes anlægsplads, ligger et hjulskib, – måske dampskibet fra Korsør eller København. I baggrunden rager dom-



Parti fra Århus havn 1864, med svingbroen. – Ældre foto.

kirken med sit pudsige barokke spir op over de lave røde tage, men havnen er ved at skifte ansigt: der bygges høje huse, og en række gaslygtepæle er rejst.

Personerne på broen er fra venstre: havnefoged Bruhn, skipper J. J. Gaarn og skibsreder H. Tanggaard.

SUNDKLARERERNE

I forbindelse med erlæggelsen af øresundstolden var der i 1700'erne blevet brug for en særlig type forretningsfolk i Helsingør, nemlig *sundklarere*. Mange af disse var udlændinge, som havde nedsat sig her for at hjælpe deres landsmænd med de komplicerede toldforretninger, med bistand i tilfælde af f. eks. havari, med lån osv. Efterhånden blev disse klarerere ganske uundværlige, ikke blot for deres kunder, som vanskeligt selv ville have kunnet klare de efterhånden indviklede økonomiske forretninger, men ikke mindre for Øresunds toldkammer, idet de hæftede for kundernes betaling af tolden og således optrådte som statens garanter.

Som en beskeden løn for deres umage lagde de et lille salær på 3 % på regningen, men det de tjente deres gode penge på var salg af proviant og skibstilbehør. Når skipperne under alle omstændigheder måtte stoppe op ved Helsingør, kunne de lige så godt benytte lejligheden til også at proviantere her, og det gjorde de naturligst hos klarererne. Skipperne kunne bo hos dem, idet de havde ret til at holde „skipperhus“, altså drive hotelvirksomhed, og i butik og lager var der store oplag af skibsfornødenheder, tovværk, sejl, tjære, al slags proviant, vin, øl osv. De skaffede frisk brød, kød og grøntsager fra byens bagere, slagtere og gartnere. Mange steder, især i Strandgade, står endnu klarerernes store gårde med pakhus og vidner om disse for byen så gyldne tider. Endvidere påtog klarererne sig ordning af havarier, hvad der ligeledes gav gode penge. Flere af dem optrådte også som redere. De blev velstående og byggede sig smukke huse; de kunne omgive sig med større luksus end de fleste andre folk i datiden. Især de engelske sundklarere var bekendt for deres flotte levemåde efter mottoet „*a short but a merry life*“. Der stod glans om familjer som Fenwick, Brown, Wright, Chapman, Ellah, Rainals, Belfour osv.

I sundtoldens sidste år, i 1850'erne, var der 50–55 sundklarerefirmaer. Blandt disse var der ikke så få danske, som f. eks. Kirck, Gulstad, Schierbeck, Stiesen, A. C. Møller, Gad.

Da sundtolden blev afløst 1857, svandt de egentlige betingelser for sundklarernes eksistens. En del af dem rejste fra byen, men omtrent halvdelen førte dog deres forretning videre, idet de kunne eksistere på skibsprovianteringen. Til op i 1870'erne anløb stadig 6–7000 skippere årligt byen for at indtage forsyninger. Men da sejlskibenes tid ebbede ud, hørte dette også op; dampskibene behøvede ikke at standse op på Helsingør red. Og efterhånden bukkede de gamle firmaer under ét efter ét. I vore dage er der kun



Det gamle sundklarererfirma K. F. Marstrands Eftflg.'s ejendomme, Strandgade 69-71-73 i Helsingør. Det midterste høje hus (med markiserne) er den bygning, hvor K. F. Marstrand i 1833 åbnede sin forretning.

Foto fra ca. 1930 i Helsingør Bymuseum.

ét af dem tilbage, nemlig firmaet K. F. Marstrand, som netop i år har kunnet fejre sit 125 års jubilæum.

Dette firma grundlagdes 1. maj 1833 af *Kragh Frederik Marstrand*, der var født i Helsingør 1804. Det havde til huse i Strandgade 71, som stadig er i firmaets eje. 1875 trak „gamle Marstrand“ sig tilbage (han døde 1887), men en nevø, købmand P. J. Razga, førte firmaet videre. Foruden skibsprovianteringen ernærede man sig ved befragtning og spedition; firmaet drev en tidlang selv rederivirksomhed. Det repræsenterede også talrige danske og udenlandske rederier og assuranceselskaber. Efterhånden indkøbtes naboejendommene på begge sider, således at firmaet nu ejer husene Strandgade 69-71-73. De skiftende ejere har med stor pietet bevareret stemningen fra sundtoldstiden i de gamle lokaler, som står næsten urørte. I butikken føler man sig hensat til „de gode gamle dage“. Bag den ligger skipperstuen, indrettet som for 125 år siden.