

Den Danske Sø-
 Rat/Som Stormegetigste Høg-
 borne Første oc Herre / Der. Frederich den Ans-
 den/Danmarckis/Norgis/Wendis/oc Gottis
 Konning etc. Lod vdgaa / Nar effter Guds
 byrd. M. D. Lxi. Den menige Søffarende
 Mand til beste. Huor effter huer Skiper/Skibs
 solet / oc andre som bruge deris handel/
 til Søes/stulle sticke dennom ins
 den Skibs borde oc
 vden.



Vdi huiicklen oc findis / Duorledis
 her effter skal holdis om
 Brag.



Cum gratia & Priuilegio Regiæ
 Maiestatis.

Titelblad til Frederik II's søret, som udkom 1561. For sin tid var denne lov et fremragende arbejde. Den blev flere gange optrykt, og store dele af den overtoges af Christian V's Danske Lov 1683. Kun ét eksemplar er bevaret af den første udgave; det findes i Karen Brahes bibliotek (nu i Landsarkivet i Odense).

King Frederik II's Sea Law, title page of the first edition, 1561.

FREDERIK II's SØRET

Da hansestæderne i løbet af 1500-tallet efterhånden måtte slippe deres hårde greb om søfarten i de nordiske farvande, tog Frederik II efter sin tronbestigelse 1559 et afgørende skridt til helt at frigøre søfarten for Danmarks ved-

kommende. Danmark-Norge skulle nu værdigt indtage deres plads i rækken af de søfarende nationer og fuldtud udnytte de naturlige fordele, som disse landes beliggenhed med deres lange kyster frembød. Efter kun to års regeringstid kunne kongen den 9. maj 1561 lade sin berømte søret udgå som lov med rigsrådets og de menige søstæders samtykke. Der er næppe tvivl om, at kongen virkelig interesserede sig personligt for søfarten. Året før havde han som bekendt taget skridt til at sikre den internationale rute Skagen-Falsterbo med fyr, søtønder og tågesignaler (se årbog 1960).

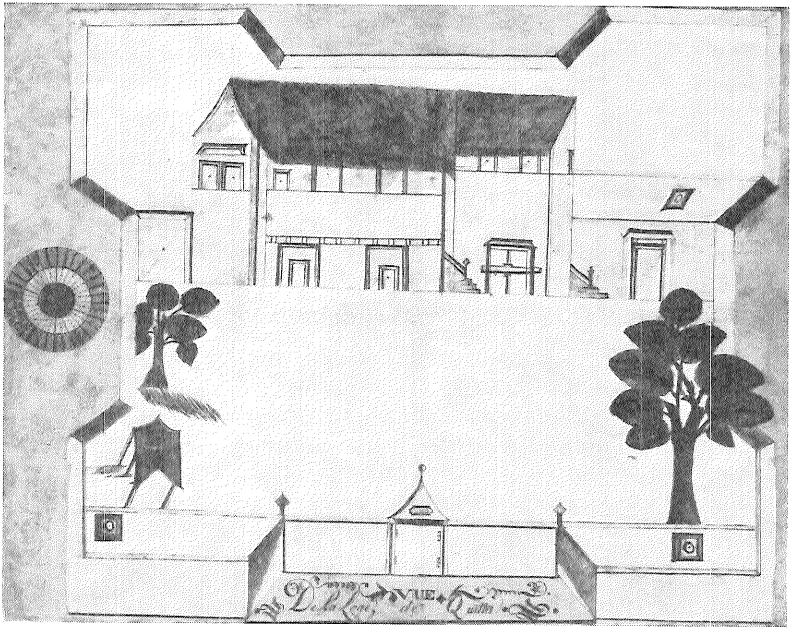
Uden rødder i fortiden var søretten selvfølgelig ikke. I den indgik stof fra ældre søretter, ikke mindst fra den såkaldte Visby søret, som Gotfred af Ghe-men trykte i København 1505. Denne støtter sig igen på middelalderlige lov-kilder af fremmed oprindelse. Men samtidig er i Frederik II's søret nedfældet en række „usancer“, sædvaneretlige bestemmelser, som aldrig har været sat på papiret, men har været i almindelig brug, og noget stof er sikkert også nyt.

I store træk behandler den nye søret forholdet mellem reder (befragter, købmand) og skipper, og mellem skipper og mandskab, og desuden spørgsmål om befragtning, hyre, handel, ladning og losning, navigation, lodsning, samt havari og forlis. Der er rent strafferetligt en meget stor forskel på denne ret, der udelukkende gælder handelsmarinen, og på søartiklerne, som udstedtes for flådens skibe. Straffene i de sidste er langt strengere end i søretten, hvor en gennemgående mildhed råder. Kun ét sted trues der med den slemme straf kølhaling – nemlig for udelige søfolk der lader sig forhyre under falske forudsætninger, – ellers er der mest tale om fortabelse af hyre og bødestraf.

For sin tid var Frederik II's søret et fremragende arbejde, og man må med datidens øvrige lovgivning *in mente* i høj grad rose de jurister, der, sikkert med bistand af praktiske søfolk og handelsmænd, har udformet de som oftest logiske og klare bestemmelser. De fleste paragraffer overtoges da også uændrede i 4. bog af Christian V's Danske Lov 1683, og også i fremmede sølove har de fundet indgang. Således blev der her samlet, hvad der indtil da var skik og brug, og deraf muret en grundvold, som var brugelig, indtil lovgivningen i sidste halvdel af forrige århundrede påny tog problemerne op og skabte en lang række moderne og komplicerede love i overensstemmelse med skibsfartens behov.

LOGEN QUITTA

I midten af 1600-tallet anlagdes forskellige forter på Guineakysten. Mest kendt blandt disse er det danske hovedfort Christiansborg ved Accra. I ly af forterne opstod mindre handelssteder, de såkaldte loger, der i reglen havde form af små forter. Quitta (Keta) var et af disse; det lå i det østligste område af Dansk Guinea. Det danske Guineiske Handelselskabs skibe, der sejlede i den såkaldte „trekantfart“ fra København til Guinea, derfra med slaver til Vestindien og retur til København med sukker, rom og andre vestindiske pro-



Den eneste kendte forestilling af den danske loge Quitta (Keta) på Guld-
kysten (Guinea). Den primitive tegning blev givet til vestindiekaptajn Berndt
Mørchs enke; han blev begravet her 1777, da han var død efter en østers-
forgiftning. – Handels- og Søfartsmuseet.

The Danish lodge Quitta (Keta) on the Gold Coast, Danish Guinea.

Drawing from 1777.

dukker, opsøgte ofte disse handelssteder for at indtage slaver. 1777 lå fregatten „Christiansborg“, ført af kaptajn Berndt Mørch, ud for Quitta. Mørch, der var født i København 1729, døde ombord, efter sigende af en østersforgiftning. Da skibet lå så nær ved kysten, ville man ikke som det ellers var skik udsætte liget i søen, men bragte ham i land og begravede ham i nærheden af det lille fort. For at hans enke kunne se, hvor han var stedt til hvile, optog et medlem af skibsbesætningen ovenstående farvelagte tegning af stedet og bragte den med hjem til hende i København. Nu er den havnet på Handels- og Søfartsmuseet som gave fra kontorchef L. Bie. Det er et ejendommeligt minde fra den tid, da dannebrog vajede i fjerne verdensdele, både i troperne og i de arktiske egne.

Selv om tegningen er mere end primitiv, idet den forsøger at kombinere fugleperspektivet med det almindelige sideperspektiv, hvad der selvfølgelig ikke er lykkedes, er den dog ganske charmerende – næsten som en barne-

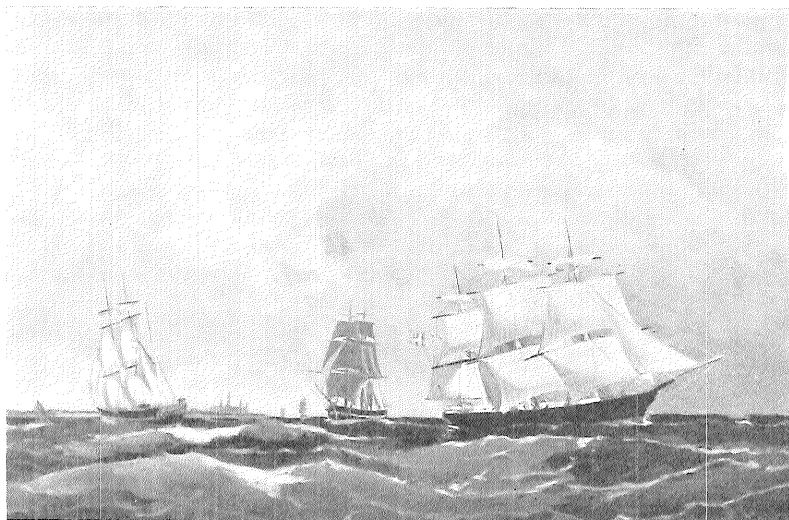
tegning, – og den er tilmed ganske værdifuld, idet den er det eneste eksisterende billede af stedet. Man ser tydeligt, at logen har haft form som et firkantet fort, omgivet af fire hjørnebastioner og med indgangsport i forgrunden. Selve bygningen er i to etager, øjensynlig tækket med græs. I fortgården ses to stiliserede træer, formentlig baobab-træer. Til venstre uden for fortet er angivet et kompas med 32 streger. Vi må antage, at det er lagt i gule og røde mursten i jorden. Lignende kompasser er nemlig bevaret den dag i dag ved et par af de gamle hollandske forter på Guldkysten (efter venlig meddelelse fra A. W. Lawrence, London, som er ved at skrive en bog om etablerementerne langs kysten). Hvad disse kompasser har været brugt til, vides ganske vist ikke nøjagtigt.

1784 blev logen forstærket og omdøbt til Prinsensten (om dette fort se billedteksten i årbog 1949, s. 149).

MOSES & SØN G. MELCHIOR

I år fejrer et af Danmarks ældste handelshuse, Moses & Søn G. Melchior i København, sit 200 års jubilæum. Dette er så meget mere bemærkelsesværdigt, som det stadig videreføres af samme slægt. Grundlæggeren Moses Melchior, søn af en jødisk købmand i Hamborg, kom til København omkr. 1750, hvor han startede sin karriere under yderst beskedne former, idet han med sæk på nakken gik fra dør til dør og falbød sine varer. Det var for en jøde forbundet med store vanskeligheder at etablere sig i enevældens Danmark. Således hedder det meget betegnende i hans 1760 af Frederik V udstedte lejdebrev, der samtidig fungerede som næringsbevis, at han får lov til at nedsætte sig i hovedstaden „udi ald Stildhed og uden nogen Forargelse skal skee“. Endvidere nævnes heri, at han vil ægte datteren af en af de få jøder, der i forvejen havde tilladelse til at handle her, og det var på den betingelse, han fik sit brev. Dokumentet er forsynet med en kvittering for det til politikassen i København erlagte gebyr på 100 rdlr., dateret 7. jan. 1761, og denne dato regnes for firmaets grundlæggelsesdato. Moses Melchior knyttede senere sin søn Gerson Melchior til firmaet, og denne fortsatte opbygningen af den efterhånden betydelige forretning. I mange år var firmaets hovedartikel tobak fra Amsterdam og Bremen, men allerede omkr. 1790 havde man forbindelser med Dansk Vestindien, og omkr. 1825 gik man over til hovedsagelig at handle på Dansk Vestindien, mest med sukker og rom.

Denne handel foregik i begyndelsen med chartrede skibe, men snart begyndte firmaet selv at skabe sig en flåde. Det første skib, der sejlede under det melchiorske hvide flag med det røde Andreas-kors, købtes fra Andresen & Schmidt 1826. Det var briggen „Mathilde“ på 83 commercelæster, og den fulgtes af en lang række skibe, 24 ialt, hovedsagelig store skibe: fregatter, barker og brigger. Disse kunne for det meste foretage to langfarter om året, og da handelen var på sit højeste, indførtes der årligt ca. 8000 tdr. sukker og over



Handelsfirmaet Moses & Søn G. Melchiors flåde i Sundet ud for Kronborg, malet af Carl Bille ved 100 års jubilæet 1861. Til venstre bark „Gerson“, i midten bark „Triton“ og til højre fregat „Birgitte Melchior“, opkaldt efter Gerson Melchiors hustru, der 1845 indtrådte i firmaet. – Kopi ved B. Cohn 1914. – Handels- og Søfartsmuseet.

*West India traders belonging to the firm Moses & Søn G. Melchior,
Copenhagen, 1861.*

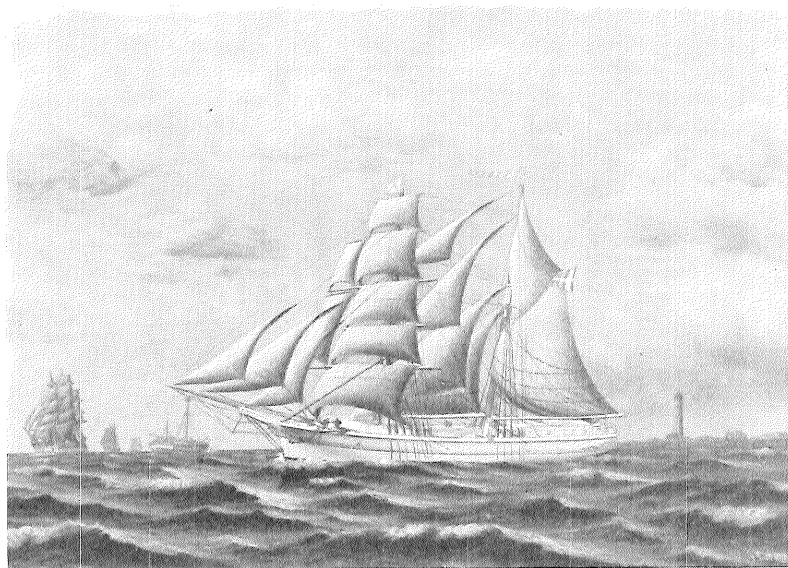
1000 fade rom. Sukkeret afsattes her i landet, hvorimod rommen solgtes til Tysklands østlige provinser. Til Vestindien udførtes store mængder havre, men også andre varer. Således blev Carlsberg øl efterhånden en stor artikel. Forøvrigt handlede man ikke blot på Vestindien, men også på Kina og Australien. Her afsatte man forskellige skandinaviske varer, bl. a. havre, smør og svensk tømmer. Forøvrigt var ingen last fremmed for dette driftige handelshus. Een gang, i 1868, deltog man således i den højst indbringende transport af ostindiske kulier fra Kalkutta til St. Croix, den såkaldte „kulifart“, som nærmest kan sidestilles med de gamle slavefarter. En tid havde firmaet egne filialer i Frederikssted på St. Croix og i Melbourne.

Ved firmaets 100 års jubilæum i 1861 ejede det tre store skibe, som marine-maleren C. Bille forevige på sit friske maleri, der her gengives. Det største var fregatten „Birgitte Melchior“, bygget i Norrköping 1856, 270 clstr.; den strandede i Elben 1865 og blev solgt som vrak. Dernæst barken „Gerson“, bygget i Döderhultsvik ved Kalmar 1851, 187½ clstr.; den ombyggedes 1872 og solgtes til rederiet Fischer & H. Rasmusen i Korsør 1888. Det tredje var

barken „Triton“, bygget i Piteå 1839, 161 clstr. Den solgtes 1865 til Lars Erichsen, København, og forliste på den engelske kyst 1871, hvorefter den blev solgt til ophugning.

Et af de sidste skibe, som firmaet ejede, var skonnertbriggen „Thea“, som ligeledes afbildes her. Den blev bygget i Helsingborg 1877 og var på 252 brt. Den forliste 1897 på rejse fra St. Croix til Liverpool i Kanalen ved Holyhead efter kollision med S/S „Tryg“ af Bergen. Med udgangen af 1800-tallet svandt rederivirksomheden ind og ophørte 1905, da vestindiefareren brig „Clara“, ex „Novi Molodez“, frugtfarar af St. Petersburg (271 brt., bygget i Køge 1875) solgtes til R. S. Hansen, Thurø. I de senere år har firmaets hovedinteresser været koncentreret om the, kaffe, kakao, ris og vanille.

I dansk kunst- og kulturliv har familien Melchior spillet en betydelig rolle. Særlig kendt af eftertiden er vel nok den tredje generation af dynastiet, den filantropisk interesserede etatsråd Moritz Gerson Melchior. Han og hans



Skonnertbrig „Thea“ af København, et af de sidste skibe tilhørende Moses & Søn G. Melchior, malet af J. Dahl 1878, idet den runder Skagen på hjemrejse fra Dansk Vestindien til København. „Thea“ var bygget 1877 i Helsingborg og målte 252½ brt. 1897 sank den i Kanalen efter en kollision, og kun én mand reddedes. Billedet er fornylig skænket til Handels- og Søfartsmuseet af datteren af skibets kaptajn, Chr. Jensen, der gik ned med skibet.

*West India trader, schoonerbrig „Thea“ of Copenhagen
(Moses & Søn G. Melchior), 1878.*

hustru Dorothea, f. Henriques, er kendt for deres venskab med digteren H. C. Andersen, der ofte boede hos dem på deres landsted „Rolighed“, hvor han lukkede sine øjne 1875.

SKIBSKISTER

Så langt tilbage som til middelalderen kan man følge skibskisterne. 1378 testamenterede således en bergensfarer fra Lybæk sine „schipkisten“ til sin onkel. Vist den ældste, der er bevaret i Danmark, er Niels Juels på Valdemars slot (fra sidste halvdel af 1600-tallet).

Kisten var det eneste sted ombord på skibet, hvor sømanden kunne opbevare sine private ting, i første række sit tøj, både arbejdstøj, landgangstøj og undertøj, men også skaffegrejer, skotøj, eventuelt madvarer og medbragte drikkevarer, samt også ting, han havde indkøbt som gaver osv. I køjesækken, der først kendes fra 1800'erne, opbevarede han derimod sengetøj, olietøj og søstøvler. Skibskisten var det første, den vordende sømand, såsnart han blev forhyret, anskaffede sig. Det fine arbejde, de fleste kister udmærker sig ved, vidner om, at det i reglen var en professionel snedker og undertiden en tømrer, den unge mand gik til. Af de utallige skibskister, der findes bevaret i privateje og i søfartsmuseer, er de fleste af den karakteristiske form med fladt låg og langsider, der skrånér udad mod bunden. Denne praktiske udformning, der bevirker, at kisten står fast uden at vælte selv i svær søgang, er imidlertid formentlig først blevet almindelig i løbet af 1800-tallet, idet ingen af de kister, man har kunnet datere til tiden forud, har haft skrånende sider.

Den her viste skibskiste har den typiske form, og stammer da også fra sidste halvdel af forrige århundrede. Almindeligvis havde fyrretræskisterne grønne sider, sort låg og kultjæret bund, mens de finere kister var af massivt egetræ i træets egen farve og med tjæret fyrretræs bund. Vor kiste er derimod af fyrretræ med åremaling på siderne og er ikke tjæret i bunden. Det på hængsler siddende låg er udvendig betrukket med sort voksdug med en kant af utjæret skibmandsgarn i fletværk og med messinghjørner. I midten af lågets overside er fæstnet et messingnavneskilt med ejermandens navn indpunslet med prikker: W. PEDERSN (der var ikke plads til det sidste e). Indersiden af låget er hvid (ofte er dette indvendig malet rosa), og på dets midte er anbragt et lille maleri på sejlbug, forestillende et fuldskib, hvis navn læses som „Pet“. Formentlig er det et billede af et af de stolte klipperskibe, ejermanden har været forhyret på. På hvert af endestykkerne er påskruede beslag, fint udskårne af træ og bemalede; heri er fastgjort en sjækkel af tovværk som håndtag, ligeledes malet i stærke farver. Tilsvarende udskåret nøgleskilt findes på kistens forside.

Især under sejlads i passaten havde sømanden i frivagten god tid til at pynte sin kiste med knobarbejder („fancywork“), malerier, udskæringer osv., og vor kiste bærer tydeligt præg af ejerens kunsthåndværk og glæde over sin



Fyrretræs skibskiste fra 1800'erne, med skrå langsider og hvilende på fodlister. Kisten, der har tilhørt en sømand W. Pedersen, er udsmykket med „fancywork“ (knobarbejde), udskæringer og et maleri i låget. I kisten ses til venstre læddiken. – Handels- og Søfartsmuseet.

Sea-chest belonging to the sailor W. Pedersen. 19th century.

skibskiste. I reglen blev kisterne ikke låst ombord; det var mod kammeratskabets love, da det gav udtryk for mistillid til de andre i lukafet.

Øverst i kistens indvendige side til venstre er anbragt den såkaldte læddike, et lille rum med låg, beregnet til sygrejer, skriveredskaber, toiletsager, salmebog, billeder, breve o. l. Engang imellem, især søndag eftermiddag, havde sømændene „kistefornøjelse“; så tog de kisterne op på dæk, gennemgik tøjet og reparerede det, lagde det pænt ned igen, kiggede på billederne af de kære derhjemme, gennemlæste atter de modtagne breve osv.

Kisten står på to fodlister, anbragt under langsiderne. Højden er 46 cm, bunden måler 88 × 45 cm og låget 86 × 35 cm.

Skibskisternes historie er nylig blevet skildret kyndigt og interessant af

museumslektor Erling Eriksen, Vestfold Fylkemuseum i Tønsberg (i Vestfold-Minne 1961, 125-149).

Efterhånden som flere og flere sejlskibssøfolk gik over i dampskibsfarten, opstod en speciel kistetype, de såkaldte „nyhavnskister“, der var mindre end mange af de ældre kister, som på grund af deres størrelse ikke kunne komme ind gennem de snævre indgange til dampskibenes lukafer. De var meget simple i materiale og udførelse end de gamle, men var dog grønmaledede på siderne og sorte på låget. De solgtes i stort tal af skibshandlerne i Nyhavn, deraf navnet.

Skibskisten er idag passé. Dens rolle er overtaget af håndkufferten. Tidligere ville en sømand, der mødte op ombord med kuffert, have været udsat for en vældig forhånelse fra kammeraternes side, ja ville sandsynligvis være blevet smidt ud af lukafet. Nu er der langt bedre plads ombord til personlige genstande end dengang, da kisterne brugtes til siddepladser omkring det lille klapbord i det snævre folkelukaf.

Handels- og Søfartsmuseet vil meget gerne forøge sin samling af skibskister og opfordrer læserne til at hjælpe museet til at erhverve sådanne, enten som gave eller ved køb.