

JUSTITS OM BORD

på et kompagniskib

Af

GEORG NØRREGÅRD

I fortsættelse af sin artikel „Storm over Kap“ i årbog 1962 giver historikeren, dr. phil. Georg Nørregård her et rids af visse sider af dagliglivet om bord på Asiatisk Kompagnis fregat „Cron Prinsessen af Danmark“, der som det vil huskes blev kondemneret ved Kap 1752. Som kilde er brugt skibsprotokollernes meddelelser om de tilfælde, hvor skibsartiklerne er blevet overtrådt af høj eller lav. Man vil se, at skibsartiklernes ofte barbariske straffe forholdsvist sjældent bringes i anvendelse. Men det var svært at opretholde disciplinen om bord blandt de mange mennesker på de lange farter.

DET har altid været et problem, hvorledes man skal holde disciplin om bord på et skib. Når først fartøjet er ude i rum sø, er det som en verden for sig. Der gives ingen autoriteter inden for rækkevidde, som kan tilkaldes, hvis der forekommer forbrydelser eller opstår uordener og mytteri. Alt skal være ordnet således, at skibets egne myndigheder er i stand til at opretholde orden og lydighed såvel på rolige dage, som når faren truer.

Som grundlag for god orden opstilledes i ældre tid artikler, som hver enkelt af mandskabet om bord, officer eller menig, måtte aflægge ed på at overholde.

Om bord i krigsflåderne krævedes søartiklerne respekteret. For kofardiskibe i almindelighed gjaldt de civile søretter, her i Danmark således Frederik II's søret (1561), afløst af 4. bog i Christian V's Danske Lov (1683). For kompagniskibene, som de europæiske handelskompagnier gennem hele den nyere tid udsendte til oversøiske

pladser, blev der udstedt skibsartikler, som i høj grad var udformet på grundlag af de strenge artikler for orlogsflåden, ligesom tjenesten om bord i det hele taget på mange måder var indrettet som om bord på krigsskibene. Disse skibsartikler blev efterhånden forfattet med stor omhu, og de udviklede sig til omfattende lovarbejder, der forudså de fleste af de uregelmæssigheder, som kunne gribe forstyrrende ind i livet om bord.

For Danmarks vedkommende kendes trykte skibsartikler fra 1680 såvel for det Ostindiske Kompagnis skibe* som for det Vestindiske og Guineiske Kompagnis skibe. Også ved oprettelsen af det Asiatiske Kompagni blev der udarbejdet og trykt særlige skibsartikler, som skulle gælde for dette kompagnis skibe.

Disse artikler blev udstedt af kong Christian 6. den 17. oktober 1733. De omfattede 56 paragraffer og gav regler om aflæggelse af ed, om lydighed, om betjeningen af de forskellige embeder om bord og om varetagelse af justitsen.

Den højeste magt lå hos skibsrådet, der bestod af officererne under forsæde af kaptajnen eller, hvis en af kompagniets guvernører var om bord, da under hans forsæde.

I mange detaljer blev det fastslået, hvorledes forholdene burde være på skibet, og hvorledes overtrædelser af reglerne skulle straffes. Under forudsætning af, at artiklerne blev overholdt, kan man meget godt ud fra disse bestemmelser forestille sig, hvorledes dagliglivet på et kompagniskib tog sig ud. Til yderligere oplysning giver de skibsprotokoller, som skulle føres af assistenterne på skibene, jævnlig besked om, hvorledes justitsen i praksis blev varetaget. I det følgende meddeles, hvad der kan læses ud af et enkelt skibs protokoller, som er forholdsvis udførlige på det retslige område.

Som eksempel er valgt det Asiatiske Kompagnis skib „Cron Prinsessen af Danmark“, hvis skæbne i øvrigt er bekendt fra Handels- og

* Ostindiefareren, skibet „Oldenborg“s skibsartikler, udstedt 1672 til en rejse til Bantam m. v., er trykt i J. P. Cortemünde: *Dagbog fra en ostindiefart 1672-75* (Søhistoriske Skrifter V, udg. af Handels- og Søfartsmuseet 1953), s. 209-19.

ARTICLER

Hvorefter

Dii Christian den 6.
 Hiette af Guds Raade,
 Konge til Danmark og Norge,
 de Wendes og Gothers, Hertug
 udi Slesvig, Holsten, Stormarn og
 Dytmerisken, Greve udi Oldenborg og Delmenhorst,
 Allernaadigst ville, at alle og enhver, saa vel Ober- som Under-
 Officerer og alle andre Gemeene, som udi det Danske Oefroyerede
 Asiatiske Compagnies Tieniste sig begiver, enten det er Civil- eller
 Militair-Betienter som antagne ere, og paa det Asiatiske Com-
 pagnies Skibe og Fartøye farer, eller ved deres Colonier, Fæstun-
 ger, Logier og Factorier tiener og sig opholder med underhavende
 Folf, sig paa deres Reyser, og paa de anordnede Stæder allerun-
 derdaniagst skulle have at rette og forholde, saa vel til Lands som til
 Bands, inden som uden Lands paa alle Reyser og Stæder, som det
 Asiatiske Compagnies Handel og Negotie betræffer, og drives.

I.

Om Teds Afleggelse og Horsomhed.

1. Skal alle Civil-Betiente uden nogen Understeed, saa vel som
 Skibs- og Krigs-Folf, som udi det Asiatiske Compagnies Tieniste
 sig begive, svære, at de, efter deres allerunderdaniagste Pliag og
 Eghedsighed, skal være Os og Vores Kongelige Arve-Successorer
 udi Regieringen huld og troe.

2. At de skal være det Asiatiske Compagnies Præsident og Di-
 recteu-

U

Da Asiatisk Kompagni stiftedes 1732, blev der udstedt skibsartikler for kom-
 pagniets skibe til opretholdelse af lov og orden om bord. Sådanne artikler var
 langt tilbage i tiden gældende for kompagniskibe. Da de var udformede efter
 artiklerne for orlogsskibene, var straffebestemmelserne meget strenge. Billedet
 viser første side af Asiatisk Kompagnis artikler. Fot. Kgl. Bibliotek.

First page of the ordinance ("ship's articles") for the Danish Asiatic Company,

1732.

Søfartsmuseets årbog 1962. På de første to rejser til Indien, som dette skib foretog under kommando af kaptajn E. Sporning i 1745-47 og 1748-50, blev det omhyggelig antegnet i protokollerne, når nogen havde forset sig mod artiklerne, og ligeledes hvad skibsrådet besluttede i den anledning, og hvorledes straffene blev eksekveret. For den tredje rejse synes optegnelserne noget mindre udførlige, og den er ikke inddraget i nærværende undersøgelse.

De første måneder om bord på „Cron Prinsessen“ gik ganske freldeligt. Det var i december 1745, afrejsen fra København fandt sted. Først i den efterfølgende marts forelå sådanne ordensbrud, at skibsrådet måtte tage affære, og det var i en ganske almindelig anledning.

Det drejede sig om drukkenhed. Vagten Jens Leonhard Jansen havde kigget for dybt i flasken og derefter skabet sig i arresten. Skibsartikel 27 bestemte, at den, der drak sig drukken om bord, hver gang skulle bøde en måneds gage og i øvrigt straffes efter sagens lejlighed, som skibsrådet fandt for godt. Da tilfældet nu var graverende, blev synderen dømt til at afstå halvanden måneds gage til de fattige og til at gøre afbigt over for kaptajnen. Endvidere blev han truet med at blive sat fra skibet, hvis han igen skabte sig.

Samme vagt Jens Leonhard Jansen havde nok et hedt sind. Et par måneder senere kom han op at skændes med styrmand Jens Knie om disciplinen over skibsdrengene. Leonhard Jansen var slem til at stikke drengene lussinger „for uret“, og Knie havde nok taget deres parti og blandt andet kaldt Leonhard Jansen for en hundsvot. Leonhard Jansen klagede til skibsrådet; men Jens Knie mente, han opførte sig barnagtigt og burde sættes i rette. Det lykkedes også skibsrådet at få Leonhard Jansen nedstemt, så han ikke krævede vidneafhøring og dom.

En anden sag for skibsrådet drejede sig om en matros, Søren Tønnesen, der havde trukket en kniv og truet med den. Dette var efter skibsartiklerne en af de værste forsyndelser. Selv i tilfælde af, at der ikke skete nogen skade, skulle han „med kniven slås igennem hånden til masten og . . . stå så længe, indtil han drager kniven igennem hånden, og der foruden have forbrudt tre måneders gage“. I dette til-

fælde faldt dommen noget anderledes ud. Matrosen fik i stedet halvtreds slag for masten og dømtes til at betale tre mark til de fattige og sidde otte dage i arresten på vand og brød.

Den næste sag drejede sig ligeledes om noget farligt, nemlig ildløs. Der var opstået ild i en bjælke i kvartermester Schouws „logar“ mellemdæks, og ilden var kommet fra en tændt lampe, som kvartermesteren havde ladet hænge og brænde der, mens han gik fra den. Ulykken blev dog opdaget, og ilden slukket i tide; men kvartermesteren blev straks sat i bøjen for sin forsømmelighed, og siden idømte skibsrådet ham to måneders gage at give til de fattige. Denne straf blev fastsat ud fra skibsartikel 29, som bestemte, at ingen måtte tænde ild om bord uden kaptajns tilladelse, og hvis man forbrød sig herimod, kostede det to måneders gage „og desforuden videre straf efter skibsrådets tykke“. Den videre straf slap kvartermesteren for.

Mens „Cron Prinsessen“ den følgende vinter lå på Tranquebars red, kom styrmændene Jens Knie og Svend Fenger i en sådan disput med overstyrmanden Nathanael Aars, at kaptajn Sparring fandt sig foranlediget til at fratage de to hver en måneds gage. Svend Fenger havde i øvrigt også på udrejsen været i strid med en skibsfælle, ja, de havde endog været oppe at slås, og den ene havde klaget over den anden til skibsrådet; men det ses ikke, hvad der i den anledning blev gjort ved dem.

To-tre måneder efter afgangens fra Tranquebar opkom en ny konflikt. Kvartermester Chr. Andersen klagede over, at en mand, Christian Brun, havde forlangt ekstra smør og derved udstedt trusler. Blandt andet havde han sagt, at kvartermesterens hjerne skulle ligge langs ad kobryggen. Der blev ført vidner; Brun blev sat i bøjen, og siden blev han dømt til at forblive under arrest indtil hjemkomsten, medmindre han kunne stille „suffisant borgen“ for sig. Ifølge skibsartiklerne skulle enhver lade sig nøje med sin ration og ellers bøde en måneds gage og „desforuden efter sagens forefindende beskaffenhed straffes på kroppen“, så Brun slap nådigt. Da man siden, mens skibet lå ved Kap, kom til at mangle folk, fordi nogle deserterede, og andre

druknedede ved chaluppens kæntring i brændingen, blev Brun på kvartermesterens anmodning frigivet af sit fængsel.

Hvis nogen forlangte dobbelt ration af brændevin eller vin, skulle han ifølge artikel 26 afstå en måneds gage og sidde otte dage i fængsel på vand og brød. Koksmaten Niels Haagensen, der forsøgte sig med denne forsyndelse, blev dog dømt til halvtreds slag for masten.

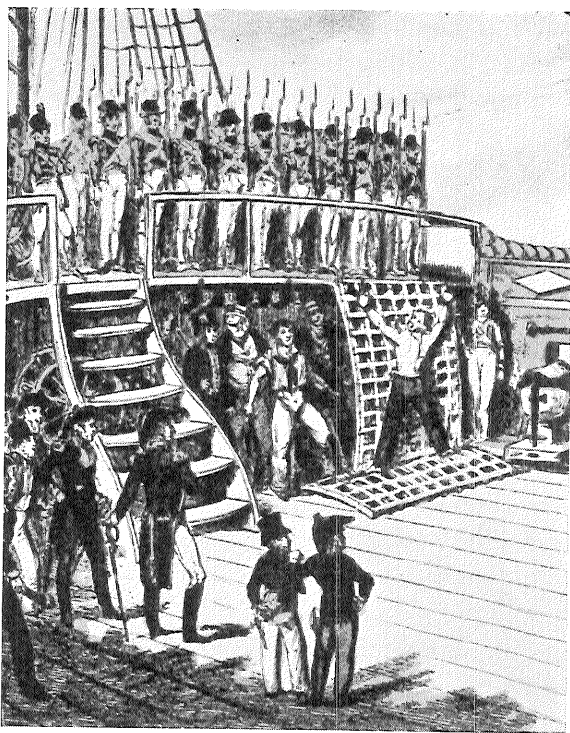
Værre gik det bådsmændsmaten Jacob Peder Iversen. Han blev anklaget for at have forledt folkene til ikke at hente deres „grain“ (korn). Dette blev betragtet som opsætsighed og kunne derfor straffes på livet. Dødsstraffen slap han for; men han idømtes hundrede slag for masten hver dag i to dage, og denne straf eksekveredes uden nåde. Desuden kom han af med en måneds gage.

Ved samme tid fik skibsmænd Johannes Johansen skyld for at have kastet sin bakke med kogt „grain“ over bord. Noget sådant var strengt forbudt i skibsartiklerne, og den, som forbrød sig derimod, skulle afstå en måneds gage og desforuden af alt skibsfolket tampes for masten. Johansen forsvarede sig med, at han kun havde bortkastet resterne, efter at hans folk havde spist. Han undgik dog ikke at blive fradømt en måneds gage.

Noget senere blev der klaget over, at kokken Anders Larsen lavede dårlig mad, „ja endog med den urenlighed, som er i kreaturerne“. Folkene fik herover væmmelse og kunne mange gange ikke spise af maden. Formaninger hjalp ikke; det blev tværtimod stadig værre. Dette tilfælde var ikke forudset i skibsartiklerne; men skibsrådet takserede det til hundrede slag for masten og tab af en måneds gage.

På slutningen af rejsen var det overstyrmanden Nathanael Aars, der vakte bryderi. Han ville ikke sætte sit navn under på skibsprotokollen, sådan som vanligt var. Han mente ikke, det hastede. Da han anden gang sagde nej, fik assistent Ziervogel skibsrådet sammenkaldt; men Aars nægtede at komme til stede. Kaptajn Sporning sendte da bud efter ham, hvorpå han kom. Han modtog også en kopi af Ziervogels klage, men reserverede sig sin ret, til han kom til København.

Hans stilling var dog næppe stærk. Flere gange mødte han fortrukken på vagten. Da han en dag stillede så fuld, at han næppe



Et af de få billeder, der viser katning eller tampning om bord, er ovenstående fra den engelske marine 1812. Delinkventen er efter engelsk skik fastspændt til det opsatte ristværk; på danske skibe blev han bundet til masten eller lagt over en kanon. Til venstre står profossen (bådmanden?) parat med tampen.

Tegning af George Cruikshank.

Flogging in the British fleet, 1812.

kunne stå på sine ben, gik Ziervogel sammen med skibspræsten, hr. Celius, til kaptajnen og klagede over ham. Der blev dog ikke ved denne lejlighed gjort videre ud af tilfældet; Aars fik efter hjemkomsten på ny lov at gå ud som overstyrmand, denne gang på „Elephanten“; men her kom han i klammeri med kaptajnen og blev anklaget for tyveri. Han blev da sat fra bestillingen; men da skibet kom til Tranquebar, indsattes han igen i sine beføjelser af guvernementet. Det varede dog ikke længe, inden det atter var galt. Mandskabet

stimlede sammen på dækket og spurgte, om „der var mere end én stormast i skibet“, og siden indgav de en klage over ham. Kort efter forliste skibet, og denne gang havde Aars ikke heldet med sig, da han hjemvendt til København søgte ansættelse hos Asiatisk Kompagni.

Om bord på „Cron Prinsessen“ forekom endnu en lille affære, før skibet nåede hjem. Den førnævnte kvartermester Chr. Andersen havde været opsætsig mod styrmand Jens Knie og var blevet sat i bøjen. Styrmanden havde slået ham med et tov, fordi han havde været for sen i vendingen, da der blev kaldt på ham. Efter skibsartiklerne var opsætsighed jo noget yderst strafbart, men kvartermesteren slap dog med halvtreds slag for masten.

Man tør vel sige, at justitsen under kaptajn Sporrings forsæde på „Cron Prinsessen af Danmark“s første rejse til Indien blev udøvet med fast hånd, men ikke urimelig hårdt og ikke uden hensyn til undskyldende momenter. På skibets anden rejse 1748–50, der ligeledes foregik under Sporrings kommando, blev det hele noget mere anspændt.

En mindre skærmydsel indtraf allerede kort efter afrejsen. Vor gamle bekendte, Jens Leonhard Jansen, der nu var blevet tredje-styrmand, satte sig da op mod kaptajnen. Han ville ikke „melde vagtens opsættelse“, ej heller gå i vandlasten. I stedet for at føje sig brugte han en uforskammet mund og løb ud på skansen og råbte til officererne. Kaptajnen tog det dog roligt; han ville ikke have ham straffet, men nøjedes med at give ham en alvorlig advarsel. Jansen bad da om undskyldning, men han bad også om en kopi af protokollen.

Skrappere tog man fat på en række tyveknægte. Soldat Peder Nielsen Lund blev sat i bøjen for adskillige tyverier. Det vurderedes til tre gange hundrede slag for masten. En noget lignende straf overgik Morten Stephensen, der havde stjålet smør; han fik dog i stedet tres slag ad gangen af to katte, og dertil måtte han endda sidde otte dage på vand og brød og betale smørret med 4 rd., når skibet kom til Tranquebar. Senere idømtes Morten Stephensen to gange halvtreds slag, fordi han havde stjålet tekstilvarer fra en matros. Ved nærmere efter-

syn viste det sig, at synderen havde mere af den nævnte vare i sin kiste, end han havde købt af kompagniet, og al handel mellem folkene om bord var på det strengeste forbudt i skibsartiklerne.

En tredje tyverisag kom af, at en mand ved navn Christian Sørensen var blevet taget på fersk gerning i tyveri fra korporal Chr. Schultz' kiste. Da han blev ført for skibsrådet, tilstod han også et andet tyveri, men slap med firs slag.

Endnu på slutningen af rejsen opkom en tyverisag. Ved undersøgelse af kvartermester Johan Christians køje havde man fundet en masse tyvekoster. Manden syntes at have været deprimeret, en dreng havde hørt ham tale om, at han snart ville forsvinde. Dommen kom til at lyde på degradation til almindelig matros samt tab af gagen og tre gange halvtreds slag kat. Desuden skulle han offentligt levere tyvekosterne tilbage til de rette ejermænd.

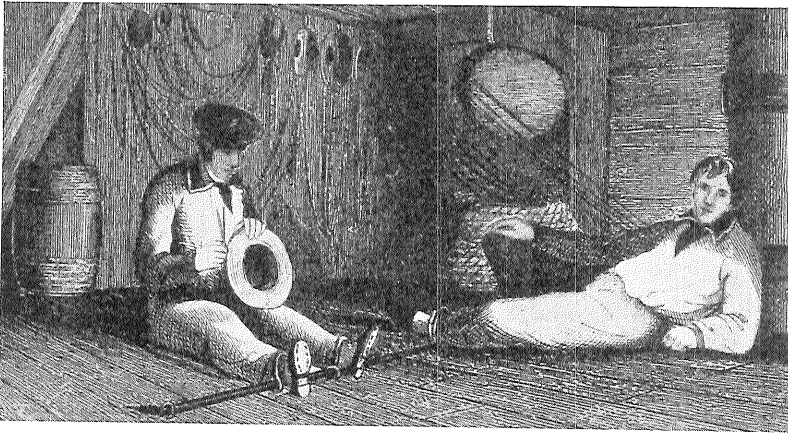
Kort efter afrejsen fra København blev det konstateret, at der manglede 160 pund smør i et af smørfadene; men det mente man skyldtes sjoerverne, d. v. s. havnearbejderne, ved kompagniets grav på Christianshavn. Det var i øvrigt ikke sjældent, at der på kompagniskibene fandtes svind i provianten; men det blev blot noteret og bevidnet i protokollen af nogle medlemmer af skibsrådet; i mange tilfælde var det vel også gået naturligt til ved læk i fustagerne, og ellers anså man det formentlig for håbløst at finde ud af, hvem der havde været på spil.

Derimod blev der taget affære, da bouteilleren Andreas Hansen Bredahl viste sig at være uefterrettelig. Det begyndte med, at styrmand Knie klagede over, at han ikke afgav ordentlige regnskaber. Han var døsigt og efterladende; uge- og månedssedler blev ikke holdt i orden. I stedet opgav han på slump månedsekstrakter til kaptajnen. Han blev da kaldt for skibsrådet og opfordret til at fremlægge sine regnskabsbøger; men det viste sig, at der intet var indført i dem. Han fik da otte dage til at indhente det forsømte, og ellers truede man med at lade en anden afløse ham. Det hjalp dog intet. Da de otte dage var gået, bad bouteilleren om en måneds respit og kom med udflugter. Man forsøgte da at få en anden til at træde i hans sted, men på de

to første henvendelser fik man afslag, fordi der var uorden i regnskabet og udgravet smør af fadene. Til slut fik man dog den ene, bouteillermaten Lars Olsen Hedenberg, til at overtage bestillingen for 3 rd. månedlig, indtil man kom til Tranquebar, dog således, at Bredahl skulle være ansvarlig for, hvad der manglede. Desuden skulle Bredahl for at få sit regnskab i orden betale Hedenberg halvanden rd. pr. måned, som rejsen fra København til Tranquebar varede.

Noget senere kom kaptajnen igen ud for trusler, og denne gang var han ikke så fredelig. Det var korporal Chr. Schultz, der havde forset sig. Han ville have et kammer under skansen; hidtil havde han ligget i kabysen; men han påstod, at han ikke kunne være der for røg; på andre skibe havde han haft sit eget kammer; her syntes han ikke, han havde andet end et musehul. Kaptajnen havde imidlertid givet afslag på anmodningen, han mente ikke, det skikkede sig. Schultz var da kopt over og havde blandt andet sagt, at han sked kaptajnen et stykke. Også styrmand Knie var det gået ud over; sådan en karl havde Schultz før „tresakket“; han turde meget godt; han havde skamhugget en kongelig lakaj, og han havde siddet mange uger i arrest. Både kaptajnen og styrmanden indgav da klage til skibsrådet. Korporalen hævdede her, at han havde været fuld, og han bad nu pænt om undskyldning. Det høje råd var dog ikke i nogen mild stemning. De drøftede sagen ud fra den strenge paragraf om opsætsighed og fortsatte diskussionen i flere dage. Da straffen for opsætsighed jo var døden, kom det imidlertid på tale, om rådsmedlemmerne ved sådanne domsafsigelser skulle aflægge ed. Der stod nemlig i skibsartikkel 4, at førend skibsrådet samledes i sager vedrørende ære og liv, skulle den almægtige Gud med bøn og påkaldelse tilbedes, og siden skulle hvert rådsmedlem aflægge ed på foreskreven måde. En sådan ed havde rådsmedlemmerne for nærværende slet ikke lyst til at aflægge. De undskyldte sig med, at de havde aflagt ed tidligere. Det blev da efter lange forhandlinger til, at Schultz skulle forblive i arresten, indtil man nåede Tranquebar, hvor guvernementet kunne afsige dommen.

En måneds tid senere måtte også styrmand Leonhard Jansen finde



Sømænd i bøjlen; motiv fra fransk orlogsskib omkr. 1820. Benene blev fastspændt i bøjler på en jernstang, der blev låset fast i dækket. Selv om synderne havde en vis bevægelsesfrihed, var det dog en meget ubehagelig straf. Efter fransk stik.

Sailors in irons aboard a French war-ship, ab. 1820.

sig i at blive holdt i arrest i sit kammer, fordi han havde brugt mund imod kaptajnen. Efter nogle måneders fortsat arrest i Tranquebar blev han takket være en dygtig forsvarer frikendt. Da kaptajn Sporning imidlertid truede med at nedlægge kommandoen, hvis Leonhard skulle forblive som styrmand på „Cron Prinsessen“, overflyttedes styrmanden til „Elephanten“. Da han efter dette skibs strandning nåede hjem til København, indgav han klage mod kaptajn Sporning og rejste krav om skadeserstatning på 4250 rd., men blev afvist. Siden rejste han til Indien og ernærede sig gennem en årrække som skipper der.

Overflytningen til „Elephanten“ var i øvrigt et led i forsøget på at skaffe dette skib det fornødne mandskab efter de ulykker, der var overgået det på udrejsen. Ved ankomsten til Tranquebar havde det mistet 39 mand af besætningen, og resten var syge. Sygdommen var først begyndt, efter at man havde passeret Kap det Gode Håb, og efter samtidens mening skyldtes den, at der ikke blev holdt rent om bord. Der var tværtimod en forfærdelig stank, og kaptajn Andreas

Evensen Grimsta lod de syge behandle umenneskeligt. Han ville ikke øge vandrationerne, endskønt han havde vand nok. De syge fik bare melgrød og havresuppe, og en pot vin deltes til 40–50 mennesker. Da præsten og assistenten klagede over dette, fik de til svar: „Over bord med de hunde jo før jo heller, de skal dog Fanden i vold, så er det lige godt først som sidst“. Hverken assistenten eller under-assistenten ville gå med Grimsta på hjemrejsen, hvorfor de blev overflyttet til „Cron Prinsessen“, hvor assistenten, Peter Beck, derefter kom til at føre protokollen.

Udskiftningen af mandskab gjorde dog ikke ende på uoverensstemmelserne om bord i „Cron Prinsessen“. Et par dage efter afrejsen fra Tranquebar blev skibskokken, I. H. Gotberg, sat i bøjen for sin slette omgang med kahytssmaden. En lærredsklud af et kvarters længde var fundet i en af retterne, og man påstod, den var lagt deri med vilje. Det voldte „største ækkelse og væmmelse“, og mange gik fra bordet. Kokken beskyldtes for drukkenskab, dovenskab, sværgeren og banden.

Dagen efter, at sagen var kommet op, gik Gotberg imidlertid over bord og druknede. En kvartermester påstod bagefter, at han frivillig var sprunget ud. Af forhandlingerne i skibsrådet fremgår, at kaptajn Sporning en aften havde givet kokken et rap af sin stok. Kaptajnen spurgte nu, om det var den hårde medfart, der havde ført til selvmord; men styrmand Fenger svarede, at kokken ellers havde fortjent revselse. Da man siden skulle holde auktion over den afdødes ejendele, var seglet på hans kammerdør brudt, og kammeret plyndret.

I øvrigt prægedes hjemrejsen af vedholdende stridigheder imellem de øverste på skibet. Da sagen om kokken kom for skibsrådet, var styrmand Knie syg og undslog sig for at votere. Kort efter var der strid mellem ham og kaptajnen, og skibsrådet måtte lægge sig imellem for at få dem forligte. Det ses ikke, hvad striden drejede sig om.

Siden var forholdet mellem kaptajnen og Knie svært at blive klar over. Da „Cron Prinsessen“ lå ved Kap, ankom nogle hollandske skibe fra Batavia med en del franskmænd om bord, som var reddet fra et forulykket fransk skib „Centaur“. Kaptajn Sporning forhørte

sig da, om han kunne få nogle franske matroser om bord uden at give dem gage. Han fik et velvilligt svar, men med den tilføjelse, at man også gerne ville have et par franske officerer med til Europa. Kaptajnen ønskede imidlertid ikke at tage officerer med, og han bad gentagne gange Knie gå til franskmændene med afslaget. Dette ville Knie ikke; han foreslog, at kaptajnen selv skulle gå. Man hører så ikke mere om franskmændene; men efter at „Cron Prinsessen“ var afgået fra Kap, dukkede der elleve hollandske desertører frem af skjulestederne om bord. Assistenten ville straks have deres navne protokollerede, men kaptajnen mente ikke, det hastede. Det ser ud til, at Sporning har haft sin egen måde at skaffe sig det mandskab, som han mente, han manglede.

I nogen udstrækning skal disse gnidninger nok ses i forbindelse med det modsætningsforhold, der efterhånden opkom mellem kaptajn Sporning og assistent Beck. Fra begyndelsen drejede det sig om, hvorvidt kaptajnen ville meddele de regnskabsmæssige oplysninger til protokollen. I realiteten ser det dog ud til, at kaptajnen indlod sig på visse lyssky forretninger, og at assistenten var imod dette. Hele besætningen havde tilladelse til at medføre de varer, der kunne rummes i den private skibskiste, og officererne havde her nogle ekstrarettigheder. Med disse varer, det såkaldte føringsgods, kunne de handle privat, og ofte tjente de en god skilling derpå; men hvis privathandelen blev drevet ud over et vist mål, ansås den for et indgreb i kompaniets interesser. Muligvis indlod kaptajn Sporning sig på privatforretninger ud over den fastsatte grænse, og derved må man antage, at han svækkede sin egen autoritet.

Striden mellem Sporning og Beck kom op, mens „Cron Prinsessen“ lå ved Kap. Det begyndte med, at assistent Beck spurgte ud om de foræringer, der var medbragt til de hollandske myndigheder på Kap. Kaptajnen svarede, at det kom ikke assistenten ved. Beck klagede da over, at han ingen oplysninger fik vedrørende indkøbene af proviant. Ifølge Becks protokollat blev Sporning herover helt „afsindig“; han var „så høj og veltalende“, som Beck aldrig før havde set ham, og assistenten måtte indtil videre lade det bero; men siden antegnede han

ikke uden malice, at guvernøren på Kap havde været utilfreds med forræingerne.

Videre klagede Beck over, at kaptajnen og Knie lagde hindringer i vejen for, at han kunne få bouteillerens regnskab, og over at kaptajnen, da de var i land, havde nægtet ham befordring om bord, hvorfor han måtte lade sig bringe ud til skibet af den hollandske ekvipagemesters chalup. Når først atmosfæren var forgiftet, havde parterne mange måder at drille hinanden på.

Så snart Beck var inden borde, skrev han til kaptajnen i land, at alt nu var klar til afgang, og at udsættelse kun tjente til bedste for kaptajnens private interesse, og i protokollen anklagede han direkte kaptajnen for at tage fortjenesten på en tøjleverance. Da kaptajnen senere forelagde regning på forfriskninger, købt på Kap, nægtede skibets officerer, derunder Knie, at godkende dem, og regningen blev ikke indført i protokollen.

Da Beck tog afsked med de hollandske myndigheder på Kap, skal de have klaget over Sporning, og fiskalen skal have sagt, at hvis det ikke var for den danske nations skyld, ville han sende gewalderen med sine kaffere om bord og lade dem konfiskere alt, hvad der var bragt uretmæssigt ud på skibet. Sporning havde købt varer ulovligt og bragt dem om bord om natten ved hjælp af en dansker, der var i hollandsk tjeneste.

Siden fortsatte stiklerierne mellem kaptajn og assistent. Kaptajnen synes at have haft bouteilleren på sit parti; da Beck fortløbende forlangte regnskab over drikkevarerne, mente manden, det var bedst, han først talte med kaptajnen. Lidt senere mødte bouteilleren med en liste over de madvarer, der var kommet om bord på Kap, men uden priser. Beck indførte da de priser i protokollen, som han mente gjaldt på Kap, men bagefter forfattede han en lang klage over de manglende regnskaber. Siden stredes parterne om regnskabet over en afdød tømmersmands efterladenskaber. Beck havde også et sammenstød med Knie angående nogle penge, som styrmanden havde lovet skibsfolkene en dag ved Tranquebar, da det var dårligt vejr.

I en sag mellem en tømmersmand og en matros gav skibrådets ind-

byrdes uenighed anledning til skænderi, og da Beck som protokolfører protesterede, blev han overfuset af Knie, der også fik støtte fra kaptajnen, og til sidst smækkede assistenten sin bog i og gik sin vej. Da kaptajnen og styrmanden bagefter mødte op med skriftlige vota, nægtede Beck at indføre dem i protokollen. Indførelsen skulle foregå i skibsrådet, og man måtte forlange respekt for retten. Der blev da holdt et nyt skibsråd, hvor tømmermandens klager over matrosen blev erklæret for døde og magtesløse og omvendt; men Beck fik anledning til at smykke protokollen med et nyt angreb på Knie, og til sidst skriver han, at skibsrådet skal været en ret og ej et fisketorv.

Det ser ud til, at Beck efterhånden blev et stort stykke af en kvæmulant. Den ene dag kritiserede han, at kaptajnen uden at spørge skibsrådet lod „Cron Prinsessen“ anløbe Flekkerø havn i Norge, på et tidspunkt, da vejret var godt, og det efter hans mening havde været bedre at gå direkte til København. Den anden dag var han utilfreds med, at kaptajnen lod skibet gå ud fra Flekkerø, skønt lodsens advarede mod vejret, og skibet virkelig var lige ved at gå på et skær i udløbet. Den tredje dag raillerede han over, at kaptajnen nord for Sjælland samlede skibsrådet for at drøfte, om man skulle stå Sundet ind med det samme eller vente til næste dag. Efter Becks mening afgjorde kaptajnen jo ellers alle ting suverænt efter sit eget hoved og uden at spørge nogen til råds. Skønt man i protokollen kun stilles over for assistentens syn på sagen, ender det med, at man alligevel får sympati for kaptajnen.

Det er et spørgsmål, i hvilken grad justitsen om bord i „Cron Prinsessen af Danmark“ kan tages som gennemsnitlig og typisk for kompagniskibe. I påfaldende mange tilfælde drejer de omtalte sager sig om overordnede. De menige hører man mindre om. Det kan måske forklares ved, at de meniges forseelser og indbyrdes stridigheder ofte blev afgjort af en overordnet uden at blive bragt for skibsrådet. Officererne havde derimod ikke andre over sig end skibsrådet til at ordne deres problemer. Personlige uoverensstemmelser mellem befalingsmænd på skibene var intet særsyn. Under det langvarige samvær på den snævre plads kunne det let indtræffe, at de så sig arrige på hinanden.

For så vidt frembyder „Cron Prinsessen“s overordnede ikke nogen undtagelse; men det er troligt, at stridighederne på det her iagttagne skib er kommet til at stå i noget grellere lys som følge af, at protokollen på den ene af rejserne blev ført af en kværlulant som Peter Beck.

Foranstående bygger i alt væsentligt på det Asiatiske Kompagnis skibsprotokoller nr. 667 og 669 i Rigsarkivet. Enkelte oplysninger er hentet fra Kay Larsens håndskrevne Dansk-vestindiske og guineiske Personalialia og Data i det Kongelige Bibliotek.

DISCIPLINE ABOARD A COMPANY SHIP

Summary

Evidence exists as early as the seventeenth century of ordinances aboard Danish ships belonging to the trading companies. But it has never been clear to what extent they were enforced while the ships were away on long voyages. As an example this article states some facts about discipline on board the „Cron Prinsessen af Danmark“ during its two voyages to the East Indies in 1745-47 and 1748-50.

Judicial authority aboard rested with the ship's council, and in general the sentences they passed were in accordance with the ship's articles. But there are cases of sentences being mitigated if there were extenuating circumstances. On the ship in mention as many misdemeanours as possible were punished by flogging at the mast or by fines. The most common offences were drunkenness and the rowdiness it gave rise to, and thieving. More tragic was the case of the negligent cook who ended by jumping overboard in despair. Differences between the officers caused the worst trouble, more obvious because the one who kept the records was a man of most cantankerous nature. Compared with these disagreements the men's peccadilloes seem to recede into the background.