



Miniaturemaleri af ukb. med portræt af guvernør på Trankebar 1777-88,
Peter Herman Abbestee. – Handels- og Søfartsmuseet.

Miniature portrait of governor P. H. Abbestee, Tranquebar.

G U V E R N Ø R I T R A N K E B A R

Den første danske kolonierhvervelse i en fremmed verdensdel var Trankebar. 1618 afgik de første danske skibe til Ostindien under admiral Ove Gedde. Fæstningen Dansborg i Trankebar by anlagdes 1620, og kolonien blev snart hovedstation for en omfattende handel med Bengalen, Sundaøerne og Bagindien, og flere loger oprettedes rundt omkring.

Forbindelsen med Danmark var forholdsvis regelmæssig indtil svenskekrigen

omkr. 1659. Da opstod en pause i handelen på Trankebar en årrække, indtil et nyt dansk-ostindisk kompagni oprettedes, og kolonien blomstrede påny fra ca. 1670. Et dårligt styre og vanskelige forhold i almindelighed bragte efter et halvt århundrede igen kolonien i vanskeligheder. I 1732 oprettedes det danske Asiatisk Kompagni, hvorved handelen udstræktes til Kina; dette kompagni skaffede med ret anseeligt økonomisk udbytte store mængder af Orientens varer til Danmark. Atter og atter måtte man føre krig mod den lokale befolkning; særlig den såkaldte „Perumal-krig“ 1756 voldte store ødelæggelser i Trankebar-området. I 1777 blev kolonien overtaget af kronen, og sejladsen på Ostindien blev givet fri; dog måtte private rederier betale en „rekognition“ til Asiatisk Kompagni.

I 1801 og 1808 blev Trankebar besat af englænderne, men tilbageleveredes ved fredsslutningen i Kiel 1814. Den danske handelsvirksomhed var blevet væsentligt hæmmet af englænderne og på grund af udvidede toldforanstaltninger. Der var således op igennem 1800-tallet ringere og ringere sandsynlighed for, at kolonien nogensinde ville genvinde tidligere tiders store betydning som koloni og handelscentrum, og man begyndte i Danmark at fornemme en stemning for at afhænde kolonien. Dette kom rigtigt til udtryk på stænderforsamlingen i Roskilde 1842. Trankebar havde i de senere år givet et underskud på 50.000 rdlr. Kolonien blev derfor sammen med de øvrige besiddelser i Indien med undtagelse af Nikobarerne 1845 solgt til England for 1.125.000 rdlr., efter at Asiatisk Kompagni var ophævet 1843.

At styre en sådan koloni under de forskelligartede forhold må ingenlunde have været let, men tværtimod en opgave, der krævede stor snilde og dygtighed. For at besidde disse egenskaber måtte man have en del erfaring for og kendskab til såvel Danmarks forhold til kolonierne i almindelighed som til de administrative og rent lokale forhold.

Peter Herman Abbestee, som afbildes her, blev en af Trankebars mest betydelige guvernører. Tidligt, i en alder af kun 24 år, kom han ind i kolonivirksomheden, idet han 1752 blev antaget som „assistent ved Negotien i Trankebar“, og året efter tog han dertil med Asiatisk Kompagnis fregat „Sydermanland“. Den unge Abbestee viste sig at være meget velbegavet og beleven, og guvernementet sendte ham derfor til kongen af Travancore, hvor han fik oprettet en dansk handelsloge i byen College og blev dens „opperhoved“. Næste år blev han forflyttet til logen i Calicut som opperhoved. 1760 kaldte man ham tilbage til Trankebar og lod ham avancere til rådsmedlem. Da guvernør H. J. Forck døde 1781, valgte det sekrete råd Abbestee til interimsguvernør. I dette embede virkede han indtil 1775, da han nedlagde sit hverv og med sin familie vendte tilbage til København, hvor han blev kompagniets meddirektør. Denne stilling gav ham mulighed for at deltage i koloniernes overdragelse til staten 1777, og i dette arbejde lagde han stor sagkundskab for dagen. Det har sikkert været medvirkende til, at han samme år udnævntes til brigadér og næsten samtidig til guvernør over samtlige kolonier og etableringer i Ostindien under titel af generalmajor. Med stor

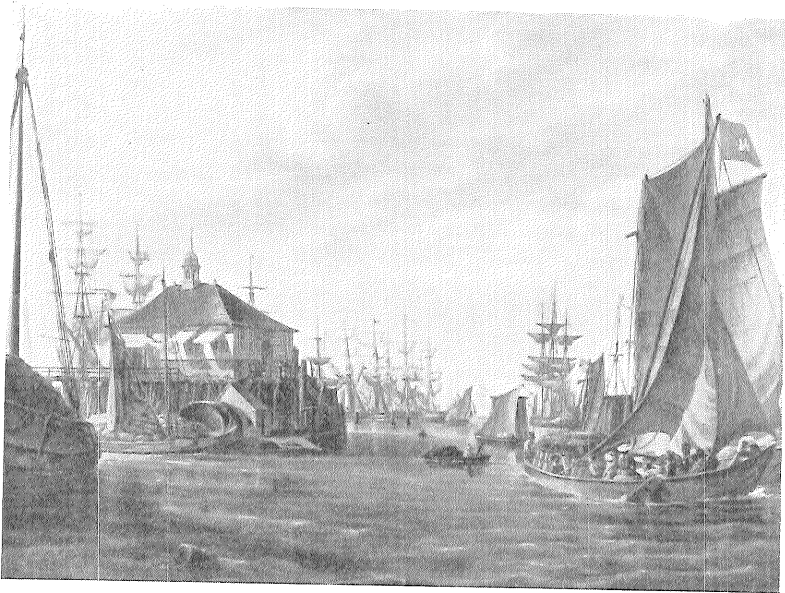
dygtighed og smidighed forstod han at drage fordel af Dansk-Ostindiens neutralitet under den fransk-engelske kolonikrig. De indfødte gav ham tilnavnet „de fortrængtes fader“. Relativt få år efter søgte han sin afsked fra dette anstrengende embede; i bevillingen heraf, som han fik 1783, anmodede man ham, dog indtrængende om at fungere en tid endnu, indtil der måtte indtræde fredeligere forhold. Først 1789 forlod Abbestee Trankebar med kompagniskibet „Dannemark“ efter at være blevet afløst af guvernør Peter Anker året før. Sine sidste fem leveår tilbragte han derefter i København.

Miniaturen, der er malet af en ukendt kunstner, har været i familieeje gennem slægten Boalth (Pauline Boalth var datter af guvernør Abbestee), indtil den i 1963 foræredes til Handels- og Søfartsmuseet af fru Caia Marckman-Hansen, Espergærde, der selv nedstammer fra slægten Boalth.

S. 70.

HAMBORGS HAVN

Hamborgs havn, der nu er en af verdens største, var endnu for 125 år siden såre beskeden. Igennem århundreder havde man kunnet nøjes med den lille



Hamborgs ældste havn, Binnenhafen, set mod Rummelhafen 1824.

Maleri af Fr. Thöming på Handels- og Søfartsmuseet.

The Inner Harbour, "Binnenhafen", of Hamburg, 1824.

naturlige havn, hvor Alsteren, der ikke var stort mere end en å, løb ud i Norder Elbe, en af Elbens nordlige arme. Havnen begrænsedes mod syd af en lang og lav ø, „Gras-Brook“. De mange kanaler, „Fleete“, hvor pramme kunne gå direkte op til pakhusene, må også regnes med til havnen. Da den hollandske artillerikaptajn van Valckenborgh i årene 1616-26 byggede byens mægtige fæstningsanlæg, kom denne indre havn, „Binnenhafen“, sammen med byen til at ligge bag de beskyttende volde, idet bastionen „Hölzerner Wams“ anlagdes på Grasbrook. For yderligere at værne den livsvigtige havn blev der 1655 bygget et militært blokhuis på nedrammede pæle i dens indløb. Denne bygning fungerede også som toldbod. Først 1820 begyndte man at sløjfe voldene – rester af dem står endnu –, og Hamborgs store vokseperiode begyndte for alvor. Binnenhafen var i tidens løb blevet alt for lille, og uden for den, mod vest langs Elbens nordbred, anlagdes Rummelhafen og Jonashafen (nu Niederhafen). Der var dog ingen kajanlæg, kun nogle rækker nedrammede ducdalber. 1852 nedbrødes blokhuset, og den enorme udvidelse af Hamborgs havn kunne begynde. Nu er den gamle Binnenhafen kun en ubetydelig del af de imponerende havneanlæg, væsentligst station for de mange bugserbåde. Højbanen går i en flot bue hen over den mellem Rödingsmarkt og Baumwall.

Nærværende maleri fra 1824, der her offentliggøres for første gang, viser Binnenhafens indløb, set indefra mod vest. Til venstre ligger det omtalte „Blockhaus“ med den elegante lille tagrytter. Her er militærvagt med skilderhus og soldater, og samtidig toldbod; ved foden af trappen står en stor vægt. Der ligger flere flodpramme med varer i havnen, og til højre kommer en færge-smakke ind med gods og passagerer; blandt disse ses adskillige piger i folke-dragt og med store stråhatte. De kommer med grøntsager og frugt fra „Hamborgs Amager“, Vierlande, den frugtbare ø i Elben øst for Hamborg. Stadig træffer man disse „vierländerinder“ i deres dragt på grønttorvet i Hamborg. Blikket går ud mod Rummelhafen, hvor talrige store sejlskibe fra forskellige nationer ligger fortøjet ved ducdalberne; blandt dem ses et dansk fuldskip. Helt i baggrunden ligger det danske Altonas havn.

Kunstneren, Ferdinand Chr. Friedrich Thöming, er født 1802 i Eckernförde. Han var lige kommet fra Akademiet i København, da han malede dette elskværdige genrebillede, der har stor topografisk interesse. Han har forøvrigt tegnet flere prospekter fra hertugdømmerne på omtrent samme tid, men han drog kort efter til Italien, hvor han med få afbrydelser opholdt sig til sin død i Napoli 1873. Han var en meget frugtbar marinemaler af den romantiske skole og udstillede flere gange på Charlottenborg.

H. H.

JACOB KIELLAND & SØN

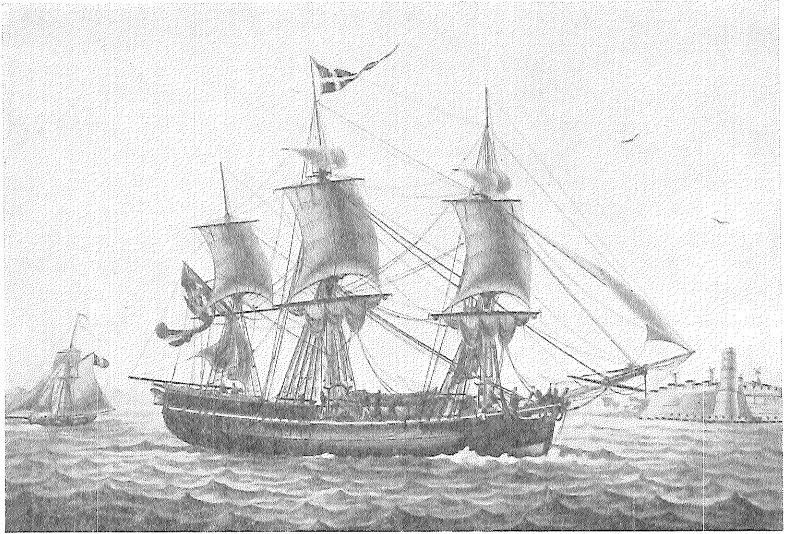
Det er i år 150 år siden, Norges og Danmarks veje skiltes, veje, som fra dronning Margretes tid har ført de to riger side om side op gennem mere end 400 års trængsler og glansperioder. En af de betydeligste opgangstider for begge lande på handelssøfartens område var sidste halvdel af 1700-tallet, tiden efter den store nordiske krig. Mellem de to lande udviklede der sig en livlig handel. Fra Norge drejede det sig hovedsageligt om træ, og fra Danmark var det korn. Man forstod inden for udenrigshandelen i rigt mål at drage fordel af neutralitetspolitikken. Norske og danske skibe kunne frit sejle mellem de krigsførende magter, når de blot undlod at medføre strategisk vigtige varer.

Et af de førende rederier i Norge på denne tid var Jacob Kielland & Søn. Jacob Kielland, født i Sokndal i Dalene, kom i 1751 til Stavanger, hvor han grundlagde det senere så ansete firma. Det omfattede rederivirksomhed, ned-saltning af sild og udførsel af trælast. Jacob Kielland begyndte alene i Stavanger, men drev også lidt samarbejde med broderen, Gabriel K. Kielland, der var bosat i Sokndal. I de første år gik farten væsentligst på nordeuropæiske havne, men den blev udstrakt til også at omfatte Middelhavsområdet og endog Vestindien. I de senere år optoges sønnen Gabriel Schanche Kielland i firmaet, og han førte det videre, da Jacob Kielland døde 1788 som en af Norges mest ansete og velhavende mænd.

Gabriel S. Kielland døde 1821 og efterlod sig tre sønner og en datter. Den ældste søn gik militærvejen. Den yngste, Jacob Schanche Kielland, overtog ledelsen af firmaet og drev det til sin død 1852. Derefter blev den mellemste broder, Jacob Kielland, husets chef. Han var født 1788, året for grundlæggerens død. Han fortsatte husets drift, særlig hvad rederivirksomheden, sildenedsaltningen og bankierforretninger angik. „Gamle Kielland“, som han i de senere år kaldtes, var en intelligent og stilfærdig mand, der førte et ret tilbagetrukket liv; men han ejede ligesom sine forfædre en kolossal virkekraft. Han døde i 1863 og var den sidste, som blev begravet i familiegravstedet på St. Olavs plads. Ved hans død opløstes det århundredgamle firma.

I tidens løb ejede Jacob Kielland & Søn 57 skibe, hvoraf en stor del blev bygget på husets egne to værfter i Stavanger. Af disse skibe mistede firmaet ni ved opbringelse til England under krigen 1807-14, tilsammen på 407 clstr., der med ladning ansloges til en værdi af mindst 160.000 rdlr. Husets finansielle grundvold var imidlertid så solidt muret, at dette tab i økonomisk henseende ikke skadede firmaet i synderlig grad. Og da fredelige tilstande efter krigens ophør i 1814 atter indtrådte, vedblev husets velstand og økonomiske magt stadig at skride fremad.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg ejer flere billeder af Kiellands skibe, bl. a. de to, der gengives her. Det første forestiller fregatten „Jacob Kielland & Søn“ af Stavanger 1806, ført af kaptajn Thomas Jan Thomsen. Billedet er en farvelagt tegning af den betydelige skibsportrætmaler i Marseille, Nicolas Cammillieri. „Jacob Kielland & Søn“ var det første fregatskib, der blev bygget



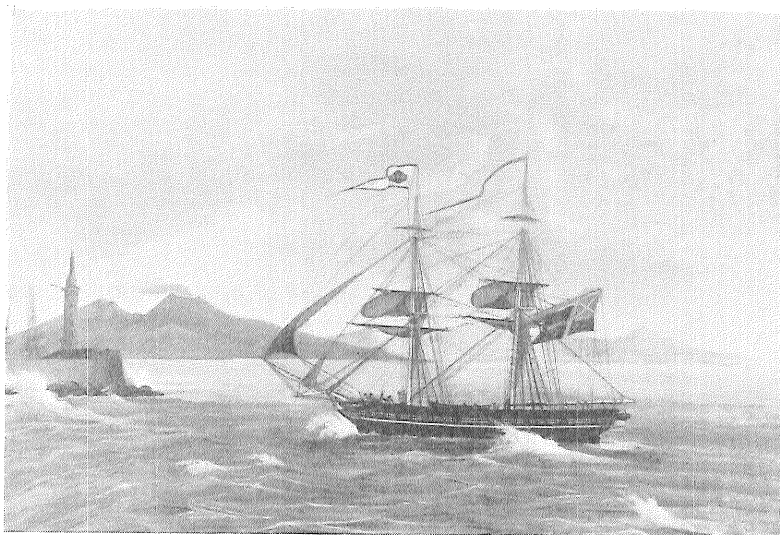
Fregatten „Jacob Kielland & Søn“ af Stavanger 1806 ud for Marseille. Skibet kaldes også „bark“, men adskiller sig fra den senere barktype ved foruden gaffelsejl at føre råsejl på mesanmasten. Farv. tegn. af Nic. Cammillieri. Handels- og Søfartsmuseet.

The frigate "Jacob Kielland & Søn" of Stavanger off Marseille.

for stavangersk regning; det blev bygget i 1799 i Grimstad og var på 78 clstr. Det sejlede på Middelhavet og Vestindien. Englænderne tog det i 1807, og det blev prisedømt før krigens udbrud. Fra 1799 til 1803 førtes det af kaptajn Knud Pallesen. I højre side af billedets baggrund ses Marseille, t. v. et mindre, fransk fartøj.

Det andet billede forestiller briggen „Johanna Margretha“ af Stavanger 1825 under indsejling til Neapel, ført af Kaptajn Hans Arentz. Billedet er en gouache af ukendt kunstner. „Johanna Margretha“ blev bygget på rederiets eget værft i Stavanger 1814 og var på 62 clstr. Den fører på billedet under gafflen det svensk-norske unionsflag i dets oprindelige skikkelse: svensk blå-gult flag; i øverste felt mod stangen hvidt, skråt kors, Andreaskors, på rød bund; desuden svensk vimpel i stortoppen.

Kaptajn Hans Arentz, der førte skibet i mange år, skildrer i sin „Journal 1822–1828“, udgivet 1890 af forfatteren Alexander L. Kielland, som tilhører samme slægt, netop denne rejse til Neapel. På billedet ses briggen under indsejling i det stormfulde vejr, som kaptajnen også skildrer i sin journal, der kan anbefales stærkt som en højst læseværdig og fornøjelig beretning fra sejl-skibstiden.



Briggen „Johanna Margretha“ af Stavanger under indsejling til Neapels havn 9. december 1825. Gouache af ubk. Handels- og Søfartsmuseet.

The brig "Johanna Margretha" of Stavanger off Naples.

I efterskriften i journalen fortæller udgiveren om briggens forlis i Livornos havn 21. juli 1836: „ . . . Hans Arentz var iland, da Stormen røg op, og var fra Moloen Vidne til Besætningens Anstrængelse for at faa Seil sat til, da Fortøiningerne sprang. Men Briggen drev alligevel ind mod Pirhovedet og sank. Mandskabet blev reddet . . . “

Der blev efter meddelelsen om forliset fra rederiet i Stavanger udsendt breve til forskellige steder i Europa, som skulle opmuntre Hans Arentz på hans hjemrejse. Et sådant brev, der var sendt til Nicholson & Co. i London, blev fundet af udgiveren uåbnet; Hans Arentz kom ikke hjem over London, og brevet blev derfor sendt uåbnet tilbage til Stavanger.

I dette brev af 25. oktober 1836 skriver brødrene Jacob og Jonas Kielland til deres fætter på mødrene side, Hans Arentz, bl. a.: „Kjære Broder! . . . Hvad „Johanna Margretha's“ Forlis angaar, saa maa det nu være glemmt; og vi maa takke Gud for, hvad vi have tilbage, og leve og virke med det . . . da Din Bestemmelse jo dog var og maa blive: at slaa Dig til Ro herhjemme i Din nye Stilling som Lodsoldermand og Havnefoged i Stavanger . . . Vær derfor ved frejdigt Mod og betænk de glade Timer, vi endnu kunne haabe at leve sammen i. Hos os skal Du altid finde uforandret Venskab og Velvilje og en oprigtig hjertelig Modtagelse til alle Tider. Vi ønske dig snart og vel her blandt os, og Alle hilse Dig kjærligst ved Dine hengivne Jacob Kielland & Søn.“

Digteren Alexander L. Kielland, 1849–1906, søn af Jens Zetlitz Kielland, 1816–81, har i sine kendte romaner „Skipper Worse“ og „Garman & Worse“ fastholdt stemningen fra det gamle Stavanger. Garman, „Gamle-Konsulen“, er i virkeligheden Gabriel Schanche Kielland, som var hans oldefar. I Stavanger står endnu familiens statelige palæ, herregården Ledål; den bruges nu som bolig for den norske konge, når han besøger byen.

S. 70.

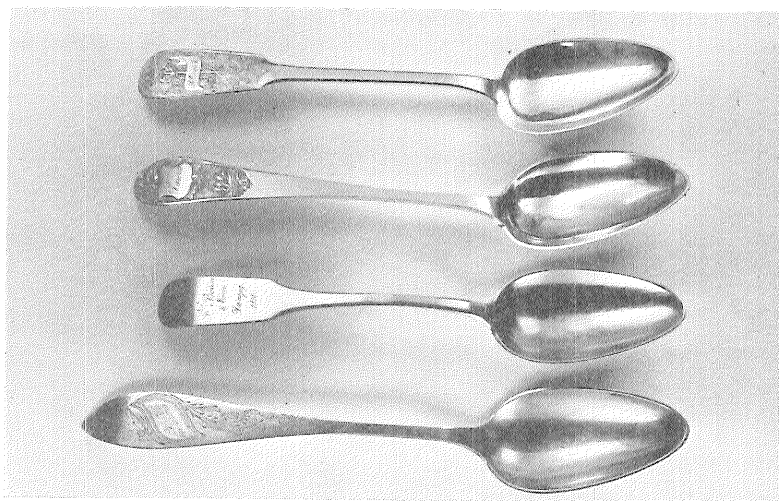
KAPT AJNSG AVER

I mange gamle skipperhjem opbevares endnu rige skatte af sølvtøj, porcelænsting o. lign., som er hjembragt i svundne tider af de gamle kaptajner. Nogle af disse ting er indkøbt i det fremmede, andre er „kaptajns-gaver“, dvs. at de er givet til kaptajnerne, f. eks. af taknemlige ladningsmodtagere, købmænd, redere osv., som anerkendelse for hurtig sejlads, ladningens fine tilstand ved afleveringen, udvist konduite i bestemte situationer o. lign. De fleste er dog nok simpelthen givet som en slags konkurrencegaver – en meget mild form for gaver, der kun langt ude har en lille smule med bestikkelse at gøre – af mæglere, provianteringshandlere og købmandsfirmaer, for på en pæn måde at opmuntre skipperne til at handle hos sig frem for konkurrenten og for at holde fast på dem som kunder. Enhver gave forpligter som bekendt modtageren.

Sådanne gaver har selvfølgelig været gængse langt tilbage i tiden, og de har været givet i alverdens havnebyer. I 1700-tallet gav således indiske og kinesiske købmænd *cumshaws*, som disse præsentter kaldtes, til de europæiske kaptajner. Et nærliggende eksempel møder vi i Helsingør i 1800-tallet. Alle kaptajner på de forbifarende skibe måtte standse op her og gå i land for at betale Øresunds-told, og samtidig benyttede de gerne lejligheden til at proviantere. Der var en lang række firmaer, som dels hjalp med klareringen, dels solgte alle slags skibsforønheder, og der var en knivskarp konkurrence mellem dem. Hvert firma havde sine „runnere“, eller „brokaper“, som de hed her, stående ved trappen ud for Øresunds toldkammer, hvor kaptajnerne steg i land, og ofte kom det ligefrem til slagsmål mellem dem om kunderne. Den sejrende brokaper førte sit bytte i triumf hjem til klarerergården, hvor han blev beværtet på det bedste, blev optaget i familiens skød, blev overøst med foræringer, – alt sammen for at forpligte ham over for firmaet, så han ikke næste gang skulle gå til konkurrenten. I reglen fik kaptajnerne *naturalier*, som f. eks. nogle kasser cigarer, et halvt dusin flasker vin, nogle pund te til at tage med hjem til konen, men ofte fik de også rede penge.

Pengene blev i reglen, fortælles der, overrakt diskret sammen med papirerne. Til en svensk skipper, der altid var iført høj hat, når han gik i land, sagde mægleren: Værsgo, kaptajn, her er til en ny hat! – uden at dette havde noget med den gængse *kaplak* at gøre.

En meget brugt gave var *sølvskeer*. Fra 1800-tallets begyndelse fortælles om, hvordan de norske købmænd i sørlandsbyerne sendte deres folk langt ud på



Forskellige typer „Riga-skeer“, som har tilhørt skipperne fra Tåsinge.
 1. skippernavn M: Qvist; merkurstav (1875). 2. betegnet: Fenger & Co. in Riga. 1843. 3. betegnet: F. Böhm & Com. Danzig 1836. (Museet ejer en ske af samme type, med indpunsllet indskrift: F. Boehm & Co. Danzig). 4. med nyere ejerindskrift: Inger. 13.10.1920. Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling (Povl Fredholm).

*Silver spoons, so-called "Riga spoons", given as presents to Danish captains.
 The oldest from Danzig, 1836.*

søen for at kapre kunder i forvejen, samtidig med at de forærede skipperne et eller to dusin spiseskeer. Det var ofte hollandske skibe, som kom efter tommer. I Brevik skal byens sølvmede således have forarbejdet et par tusind lod sølv til den slags skeer pr. år.

Handelshusene i Sortehavs-havnene gav også spise- og teskeer af sølv i dusinvis til kaptajnerne. For at gøre det ekstra fint, fortælles der, gik nogle af dem over til at lade skeerne lave af platin, men det blev ingen succes, for selv om de var kostbarere end sølvskeerne, så de ikke nær så fine ud; de lignede nærmest skeer af bly. Sølv skulle det være.

Ellers var det vel navnlig i østersøhavnene, skipperne fik suppleret deres sølvtøj. Det nævnes, at mæglerne i Danzig, Königsberg, Memel, Pillau, Riga og Kronstadt gav skipperne sølvskeer. De første frugtfarere, der om foråret kom ind til St. Petersborg med sydfrugter, fik ligeledes sølvtøj. Både i skandinaviske og tyske søfartsegne har det vrimlet med hjembragte „Königsbergerskeer“, „russerskeer“, „Rigaskeer“ – sidstnævnte betegnelse var vist den almindeligste i Danmark. Skeerne behøvede just ikke netop at stamme fra de pågældende byer.

Disse sølvskeer, som nu er ved at blive sjældne, er ikke pragtstykker, men ganske almindelige skeer, som kunne bruges i husholdningen og blev brugt, og de bærer i reglen giverens navn og hjemsted indgraveret eller indpunset på skaftet, undertiden med årstal. I mange tilfælde kan ejernavnet så senere være indgraveret derhjemme.

Alt i alt var det en fin reklameting, og det gav skipperhjemmet en vis fornemhed. Det var ikke alle folk, der som kaptajnsfamilier kunne tillade sig at spise med sølv.

Det var forøvrigt ikke blot skeer, der blev givet, men også andre sølvting: hele spisebestik, punche- og potageskeer, lugtedåser (hovedvandsæg), cigartuier, samovarer osv. De lokale sølvmede havde nok at gøre med at levere de ønskede varer til firmaerne. At de så af og til som det fortælles var fristet til at blande tin i sølvet, er en helt anden historie.

At sølvtingene virkelig har været en finere form for drikkepenge ses af, at nogle kaptajner efterhånden havde fået så meget sølvtøj samlet sammen, at de anmodede giverne om hellere at få rede penge i stedet, og det fik de da også ofte. Det meddeles ligeledes, at skipperne derhjemme solgte de overflødige skeer og fik kontanter i stedet.

En anden meget typisk form for kaptajns-gaver var *puncheboller*. Sådanne har været givet overalt i havnebyerne allerede i 1700-tallet, som vel med rette kan kaldes punchedrikningens gyldne århundrede. Boller eller bowler, dvs. kummer eller skåle til at blande spiritussen med varmt vand, sukker, citron og krydderi, fik man fra Kina i „ostindisk“ porcellæn i store mængder; punchen synes at være en asiatisk opfindelse, — Cortemünde nævner „*bulepons*“, „bollepunche“ fra Java i 1670'ernes begyndelse. I Europa, hvor blandingsdrikken hurtig blev populær, efterlignede man de ostindiske boller i porcellæn og fajance, de sidste ofte ganske enkle, prydet med overføringsbilleder (*transfer-prints*) med maritime og andre motiver, undertiden med vers og andre indskrifter. En del af dem kommer tydeligt ind under begrebet sømandsfajance.

Her interesserer os mest de boller, som ved deres indskrifter klart tilkendegiver, at de er fremstillet til kaptajner på bestemte skibe. I England kender man således fajanceboller, som synes at være lavet i Bristol specielt til skandinaviske skippere, der anløb havnen; en af dem, der er dateret 1758, bærer skibsnavnet „Sant Johannis“ og kaptajnsnavnet Erick Boreus; han har vel været svensk.

I Åbenrå findes en bolle fra ca. samme tid med indskriften: „Success to the Maria Christina—Capt. Johan Heinrich Bahnsen von Apenrade 1765,“ tillige med et vers på tysk. Det slutter med:

„Mons. Zachariessen sol leben
seine Frau: liebste dar neben.“

Skibet er sikkert den 3-mastede galiot „Frau Christina“ af Åbenrå (68 clstr.), som J. H. Bahnsen fik at føre 1764. Måske er Monsieur Zachariessen en af rederne.

En anden bolle i Åbenrå, formentlig fra slutningen af 1700-tallet, ønsker: "Success to the Charlotte—Capt. Christen H. Schagen" og er udstyret med følgende fromme vers på et lidt fejlfuldt dansk, der tydeligt udsiger, at den ikke er af dansk fabrikat:

„Mit livet Ship (= lidet Skib) det Segler hen
og Finder havn i Himelen.“

Handels- og Søfartsmuseet ejer tre lignende boller, som utvivlsomt er kaptajns-gaver fra 1700-tallet:

1. fajancebolle med billede i den indvendige bund af en dansk galease, førende dannebrog med Christian VII's kronede monogram. Indskrift: „Success to de Fortuna—Capt. Friedrich Gorrisen—Marcus Lauritzen.“ Siden er dekoreret med fremstillinger af Neptun, nymfer, sømandens farvel og sømandens hjemkomst. Diameter 26.8 cm, højde 10.8 cm (mus.-nr. 1451:50).
2. fajancebolle med billede i den indvendige bund af brig „Abaellino“ af Altona, førende dannebrog med Christian VII's kronede monogram. Indskrift: "Success to the Abaellieno." På siden Neptun, Amfitrite, kros-scene, kirkeinteriør. Til bollen hører et låg, hvorpå der står: "Johann Gottfried Petersen Yunr. Floreat Commercium" (Gid handelen må blomstre). Det er dekoreret med fremstillinger af hyrdescene, høstfolk, mindes-mærke i skov. Diam. 35.3 cm (1727:50).
3. fajancebolle med billede i den indvendige bund af fuldskib med hamborgsk flag og indskrift: "Success to the Oltney van Stat Oltney—Simon Anderson—Dorothy Simons." På den indvendige side trofæer, på den udvendige: red med skibe, Håbet med anker, kros-scene, sømandens farvel. — Det gådefulde navn Oltney har voldt tyske og danske museumsfolk kvaler; det må dog uden tvivl være en misforstået form for Altona, og skibet er formentlig hvalfangeren „Stadt Altona,“ som i årene fra 1788 til 1807, da den blev opbragt af englænderne, førtes af kommandør Simon Adriaens fra Føhr. Navnet Adriaens kan udmærket godt være det gode danske eller frisiske navn Andersen i hollandsk forklædning; der er flere ældre eksempler på, at danskere i hollandsk tjeneste hollandserede deres navne. At skibet fører hamborgsk flag, behøver ikke at betyde noget; der er andre eksempler på, at Altona-skibe benyttede nabobyens flag. Ydermere styrkes antagelsen af, at museet har erhvervet bollen på Føhr, hvor den har været i familiejeje i mangfoldige år. — Diam. 30.5 cm, højde 12.6 cm (123:55).

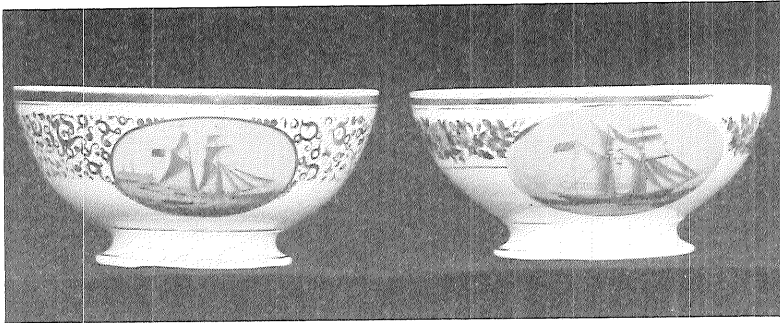
Som man ser bærer disse boller en stereotyp indskrift: "Success to the . . ." samt skibsnavnet og kaptajnsnavnet (undertiden med kaptajnsfruens og/eller rederens navn). Ønskets formulering på engelsk kunne tyde på, at ideen er opstået i England, og at den engelske sprogform har været så stærk, at den er

blevet stående som en fast formel, selv om der desuden er indskrifter, som ikke er engelske. På nogle af bollerne finder man som nævnt vers på dansk og tysk og vel også på andre sprog. Det vil nok være for optimistisk at tro, at skibsbillederne er nøjagtige portrætter af de pågældende skibe. De er blot typer, som man efter behag har kunnet forsyne med et flag, alt efter modtagerens nationalitet. Flagene er altid påmalet med kraftige farver.

Det var dog ikke bare danske kaptajner i England, der fik boller som gaver, men også engelske i Danmark. I engelske museums- og kunstsamlerekrede træffer man betegnelsen "*Elsinore Bowls*" om en speciel slags porcellænsboller. Vi kender ikke på dansk denne betegnelse, men vi kender bollerne, selv om de formentlig findes hyppigere i udlandet end her; de var jo beregnet til fremmede kaptajner og i reglen næppe til danske. Problemet om disse *Helsingør-boller* er aldrig blevet undersøgt til bunds, og det er måske tvivlsomt, om der kan findes tilstrækkelige facts derom, men det kan sikkert være af interesse at bringe det på bane her.

Det synes, som om det især – måske udelukkende – har været skibsklareringsfirmaet *Major Wright & Co.* i Helsingør, der har ladet bollerne fremstille som gaver til de fremmede, især vel engelske, kaptajner, der var dets kunder. Major (det er et fornavn, udtales på helsingørsk Mædjer) Wright var søn af en englænder Henry Wright fra Hull, der kom som ganske ung til Helsingør i 1760'erne for at tjene penge. Hans firma, grundlagt 1778, blev et af de mest kendte af alle de mange rige klarererfirmaer. Efter statsbankerotten gik det ganske vist konkurs, men det lykkedes Major Wright at arbejde det op igen. Faderen døde 1825 og sønnen i 1878. Ved sundtoldens afløsning 1857 forsvandt de fleste sundklarereforretninger i Helsingør, men dette fortsattes lige til 1948 som bunkerkulfirma. Det endnu eksisterende brændselsfirma Wright & Svendsen blev grundlagt 1891 af Major Wrights søn, konsul Albert Wright. Det har domicil i det statelige van der Ostenske palæ fra 1770 (Stengade 79), hvortil slægten har været knyttet nu i halvandet hundrede år.

De omtalte boller er fremstillet på en eller anden ukendt porcellænsfabrik, vist tysk. De savner i reglen indvendig dekoration, i bedste fald har de udstrøede guldblomster. På ydersiden er de dekoreret med en fremstilling af et skib, – i de kendte tilfælde en 2-masted bramsejlskonnert, med engelsk flag; i reglen, men ikke altid, ses Kronborg i baggrunden. Langs randen er de ornamenterede med en bred krans af blomster i naturlig farve eller af forgyldte, stiliserede planteslyngninger. I et felt modsvarende billedet af skibet har der været plads til indskriften. Desværre har denne været påført med guldbogstaver efter at bollen var færdig, med det resultat, at indskriften ikke er blevet brændt. Den har derfor været så lidet bestandig, at den i tidens løb er blevet gnedet eller slidt af, så den helt eller delvis er forsvunden. Vi kan dog slutte os til, hvordan omtrent den har lydt, idet der i privateje i England heldigvis kendes i hvert fald én balle med bevaret indskrift: "Success to the Laura of Portmadoc, Capt. Griffith Roberts, from Major Wright and Co., Elsinore, 1852." Portmadoc ligger i Wales. En anden – i Victoria and Albert Museum i London –



„Helsingør-boller“, kaptajngaver fra det helsingorske klarererfirma og handels-
hus Major Wright & Co., 1800-tallets midte (listen nr. 1 t.h. og 2 t.v.).
Handels- og Søfartsmuseet.

*Two of the so-called “Elsinore Bowls”, given as presents to captains from the
firm Major Wright & Co., Elsinore. About 1850.*

har en halvt udvisket indskrift, hvoraf endnu efter sigende kan læses: “Presented
to Wm & Edith Car . . . by Major Wright—Elsinore 1817.”

Dette årstal må være forkert, for firmaet eksisterede ikke under dette navn
i 1817; da var Major Wright nemlig kun 15 år gammel. Forudsat at denne
bolle er i stil med de øvrige kendte, må årstallet 1847 eller muligvis 1857
være rimeligere; de bærer alle præg af at stamme fra midten af 1800-tallet.

Handels- og Søfartsmuseet ejer følgende tre eksemplarer af disse “Elsinore
Bowls”:

1. porcellænsbolle med afbildning af bramsejlskonnert med engelsk flag;
Kronborg i baggrunden; halvt udvisket indskrift, som måske kan læses:
“Success . . . to . . . (M)ary . . .” Guldornamenter som stiliserede blomster-
slyng (agersnerle). Diam. 27.7 cm, højde 13.6 cm (fornylig købt i Eng-
land; mus.-nr. 2:60).
2. porcellænsbolle med afbildning af bramsejlskonnert med engelsk flag;
uden Kronborg. Indskrift forsvundet. Broget blomsterkrans. Diam. 27.5
cm, højde 13 cm (27:41).
3. porcellænsbolle med afbildning af bramsejlskonnert med engelsk flag;
Kronborg i baggrunden. Indskrift forsvundet. Krans med rocaillemonster
i nyrokoko. Diam. 27.7 cm, højde 13 cm. Klinket (1725:50).

Disse Helsingør-boller fremtræder som en ret fast type. De måler 27.5–28 cm
i diameter og er ca. 13–13.6 cm høje. Dekorationerne er nok forskellige ind-
byrdes, men har et tydeligt fællespræg. Om man nu med rette kan føre alle
boller, der ligner dem, ind under den eksklusive betegnelse “Elsinore Bowls”,

er en anden sag. Dertil kender vi endnu for lidt til det rundt omkring i ud- og måske indland bevarede materiale. Det ville for museet være morsomt at modtage oplysninger om lignende boller, så det måske var muligt at nå til større sikkerhed og drage mere bindende slutninger. Foreløbigt må spørgsmålet stå åbent.

Museet benytter ligeledes lejligheden til at opfordre de af læserne, der måtte have kendskab til sølvskeer af den her omtalte type og i det hele taget til kaptajns-gaver af enhver art, til at meddele os dette. Vi ville intet have imod at udvide vort kendskab til emnet, ejheller til at forøge vor i forvejen ret beskedne samling heraf.

H. H.