

# AGENT ANDREAS BJØRN KØBMAND OG SKIBSVÆRFTSEJER

Af

KNUD KLEM

*Som et apropos til byen Christianshavns 350 års jubilæum i 1968 giver forfatteren en redegørelse for det første betydelige danske private skibsværft, agent Andreas Bjørns værft i Strandgade på Christianshavn, beliggende på det areal, som i vore dage kaldes Grønlandske Handels, Krøyers og Wilders pladser. Afhandlingen er vedføjet en liste over 34 skibe af Bjørns nybygninger, som det har været muligt at identificere samt 4 fortømringer.*

AT DER i hovedstaden, købmændenes havn, udviklet som den var især i kraft af sin havn, allerede tidligt har været drevet skibsbyggeri, er der næppe tvivl om, men hvor omfattende skibsbyggeriet har været véd vi kun lidt om. Fra Frederik II's tid er der bestemmelser om de daglige lønninger for skibsbygmestre og deres svende i København,<sup>1</sup> og ved forordning af 10. april 1631 tillader Christian IV hovedstadens borgmestre og råd at antage fra udlandet en skibstømrermester med svende, som får 6 års frihed for al kongelig og borgerlig skat og tyng, dog at de kun måtte befatte sig med skibsbyggerierne, og deres hustruer, hvad de „udi husene med spinden, væven eller deslige manufakturer kunne fortjene“.<sup>2</sup>

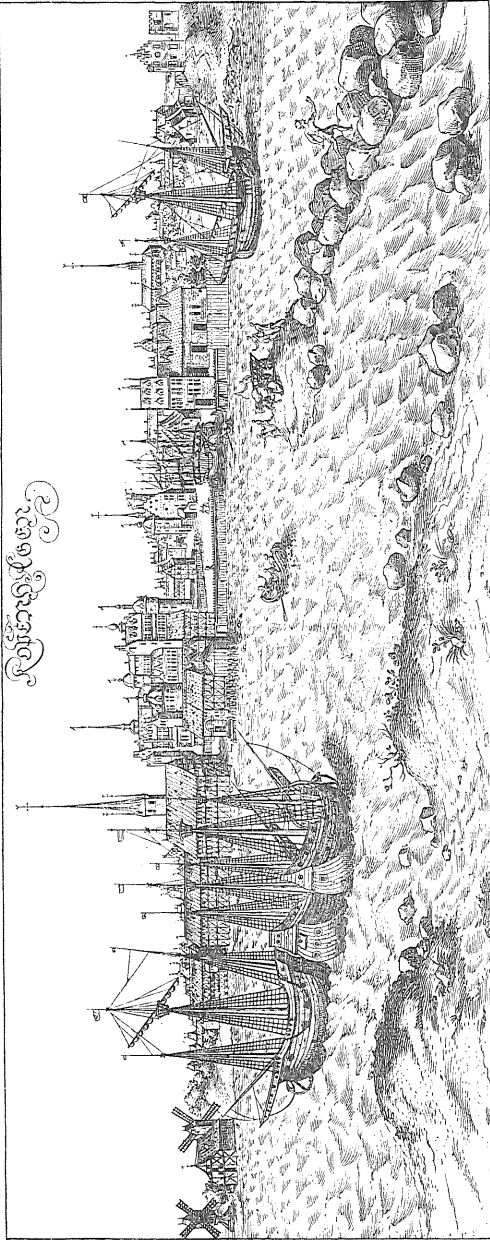
Orlogsflåden begynder at udvikle sig allerede under kong Hans, men hans skibe byggedes i stor udstrækning andetsteds, bl. a. på Slotø i Nakskov fjord.<sup>3</sup>

Flåden fik som bekendt siden sin skibsbygningsvirksomhed på Bremerholm, oprindeligt en mindre holm, hvis navn muligvis skyldes handelsmænd fra Bremen, der i sildetiden havde deres boder der, som Erich Pontoppidan mener i „Origines Hafniensis“, eller som

måske snarere er opkaldt efter de bremiske skibsbyggere, som kong Hans indkaldte til sit skibsværft. Sejlløbet „dybet“ (jfr. Dybensgade) opfyldtes under Christian III, hvorved holmen blev landfast med byen, og her skabtes under denne og de følgende konger et hjemsted for flåden og dens skibsbygning. 1563 rejstes ankersmedien, i 1619 ombygget til Holmens kirke, og under Christian III og Frederik II opførtes den lange reberbane og sejlluset, hvoraf der endnu er bevaret en rest i Kunstakademiets billedhuggeratelier på Charlottenborg. Som bekendt udvikledes skibsbyggeriet her stærkt under Christian IV, der i særlig grad blev flådens konge, samtidig med at han ved sin store interesse for udviklingen af Københavns havneområde skabte grundlaget for den koffardifart, som voksede op i 1600- og 1700-tallet i hovedstaden, der i overensstemmelse med de rådende handelsprincipper i merkantilismens periode begunstigedes på de øvrige byers bekostning.

Her skal dog ikke tales om orlogsmarinens skibsbygning, men om et storstilet privat foretagende. Den søhandel, som i 1500- og 1600-tallet fra en spæd begyndelse udvikledes til et højt stadi i 1700-tallet, havde oprindelig ikke gode virkemidler, hvad havneforhold angår. Dog var sejlløbet på Amagersiden ud for Slotsholmen et naturligt vinterleje for de større skibe, som nu anvendtes, og her lå fra Christian III's tid den såkaldte Grønnegårds havn. Dens placering er angivet på det bekendte stik af København, set fra søsiden, som findes i Braunius: *Theatrum urbium* fra 1587. Der findes ganske vist ikke på stikket antydninger af bolværksanlæg, men af de nedennævnte bemærkninger ved vi, at der har været sådanne. På stikket markerer de tre skibe det sted, hvor skibe med et vist dybgående lod sig anbringe. En tilsvarende koncentration af skibe ses samme sted på det bekendte van Wijks stik fra 1611, der dog især er en forherligelse af Christian IV's etableringer til gavn for orlogsflåden med Bremerholm i stikkets højre side og tøjhus- og proviantgårdshavnen til venstre.

Hvad flådens skibsbygning angår, bør det dog bemærkes, at også arealerne ved Grønnegårds havn blev anvendt, idet skotten David Balfour her byggede skibe for Christian IV. Hans virksomhed strakte



København set fra søsiden 1587. Efter stik af Braunius i „Theatrum urbium“. Til venstre skibe forankret ud for Grønnegårds havn. I midten Københavns slot. Til højre herfor indsejlingen til Gammelbodehavn (Holmens Kanal) med forankrede fartøjer samt smedien på Bremerholm, som i 1619 blev ombygget til Holmens kirke. I højre forgrund den stensatte vej til færgestedet, hvorfra overfarten mellem Amager og Slotsholmen fandt sted.

*Copenhagen from the sea 1587. Print by Braunius in "Theatrum urbium". To the left ships at anchor in the "Grønnegård"-harbour. In the centre the royal palace. To the right ships moored in the "Gammelbodehavn" and the old forge of the naval dockyard of Bremerholm, which from 1619 became the "Holmens Church". In the foreground the landing bridge for the ferry between Copenhagen and the isle of Amager.*

sig endog over en længere periode. Kongen har øjensynlig i perioder ikke været tilfreds med ham, da han indsatte ham som fange på Dragsholm. Ved brev af 13. juni 1616 til Oluf Rosensparre udtaler kongen: „Vider at vi nådigst har bevilget, at David Balfour, skibbygger, som en tid lang har været indsat der på vort slot Dragsholm, må nu samme sit fængsel blive entlediget. Thi beder vi Eder og ville, at I hannem af samme hans fængsel udlader og hannem tilsiger, at han sig straks til vor købstad København begiver“.<sup>4</sup> Han fortsatte derefter sit skibsbyggeri, dog ikke uden problemer. I 1635 opstod der nogen „irring“ mellem borgmester og råd i København på den ene side og David Balfour på den anden vedrørende Grønnegårds havn. Balfour mente, „at samme havn strækker sig nedden for fortovet af hans gård og derfor sig den tilholder efter de breve han derpå haver“. Kansleren Chr. Friis og statholderen Frans Rantzau fik derfor befaling til at indstævne parterne og derefter skriftligt erklære sig til Kongen derom.<sup>5</sup> Stridsspørgsmålet stod dog stadig åbent, for i kgl. brev af 4. maj 1635 siges det, at Balfour „haver længere udpælet end hans brev om formelder, og indtaget Strandgaden, som afridsene udviser at skulle være fri, som kan erfares af de huse, som bygt er, og den agevej som går de huse forbi“.<sup>6</sup>

Ved grundlæggelsen af Christianshavn i 1618 blev mulighederne for en fortsat udvikling lagt. Denne bys anlæggelse havde to hovedformål, dels at skabe grundlag for stærkt påkrævede fæstningsanlæg, som kunne beskytte hovedstaden fra søsiden, hvor byen hidtil havde været ganske blotlagt, men ikke mindre ønskede kongen at lade Christianshavn udvikle sig til en handelsstad med særlige muligheder for søhandel. Byen anlagdes efter renæssancens princip med et system af lige gader i skakbræt-mønster og med kanalerne ved Overgaderne, der efter hollandsk mønster skulle danne basis for opførelse af købmandshuse med kajgader foran til betjening af købmændenes skibe.

Især blev det dog Strandgade, som fik betydning, men da der måtte foretages store opfyldningsarbejder, fordi det hele var påbegyndt i det bare vand, gik det kun langsomt. Det første hus blev her Mikkel Vibes gård, Strandgade 30–32. Naboejendommen, Sivert Grubbes gård, op-

førtes omtrent samtidig. I Christian IV's tid og i det følgende århundrede fulgte de fleste af gadens huse på landsiden, mens grundene mod havnen i lang tid var ubebyggede, uagtet beboerne ved byens privilegier i 1639 fik frihed til „alene at nyde de havne, de enten allerede har gravet, eller herefter gravendes vorder ud for deres for-  
tov“, netop det standpunkt som Balfour havde fastholdt.

Foruden de private grundejeres huse blev Strandgade hjemstedet for en række af de handelskompagnier, som opstod i den følgende tid, på sydsiden af Torvegade Vestindisk-Guineisk Kompagni og nord for denne det Ostindiske, senere Asiatisk Kompagni samt flådens nye dok, der færdiggjordes i 1739 som nabo til Asiatisk Kompagni. I direkte forbindelse rakte de opfyldte arealer kun til kanalen ved nuværende Wilders plads. Længere ude på et vandareal udfor nuværende Nyhavn og Kvæsthusbroen havde kaptajn J. G. Motzmann i 1695 fået tilladelse til at foretage en opfyldning. Det gik kun langsomt med udførelsen af dette arbejde, og arealet blev da 1723 købt af Søetaten, der fuldførte opfyldningen og kaldte stedet Christiansholm. Denne holm indgik i det nye orlogsværft, der fra slutningen af 1600-tallet var blevet anlagt herude, idet Bremerholm ikke længere strakte til. Flådens leje blev anlagt i 1680-erne, og der blev anlagt beddinge, bradbænke m. m., således at lineskibet „Dannebrog“ i 1692 kunne løbe af stabelen som det første skib bygget på Nyholm.

Det område, der i vore dage kaldes Wilders, Krøyers og Grønland-ske Handels plads var altså endnu et vandareal. Her kom Andreas Bjørn til at udfolde sit initiativ.

Andreas Bjørn var født i Skelskør i 1703 som søn af Mads Andersen Bjørn og Karen Pedersdatter. Han tog i 1730 borgerskab som købmand i København og giftede sig i 1733 med Karen Arildsdatter Hansen. Han gav sig især af med tømmerhandel og havde i de første år sin tømmerplads ved Toldboden, indtil han i 1735 afstod den til den kongelige savmølle. Søetatens resolutionsprotokoller fortæller om hans store leverancer af tømmer til flåden. Snart efter følger i stor udstrækning også leverancer af fedevare og kanoner til Søetaten, ligesom han i 1739 tog sig på at forsyne landetaten med kanoner, som

han indforskrev fra Sverige. Han overtog ligeledes store leverancer, som skulle benyttes til den årlige tribut til de nordafrikanske sørøverstater. Gennem disse leverancer til staten skabte han sig en betydelig formue, men dertil drev han købmandskab og rederivirksomhed i stor stil, og han var i stor udstrækning deltager i kompagnihandel.

I Suhms samlinger anføres i anledning af Andreas Bjørns død, at han var „entreprenant i købmandskab, var snart et lem af alle compagnier, begyndte den stærke handel på Vestindien, da i stæden for et skib årligt tilforn, nu går vel et helt dusin derhen årligt“.<sup>7</sup> Han synes derimod ikke at have været aktionær i Asiatisk Kompagni, idet han savnes i aktionærlisterne i kompagniets generalforsamlingsprotokoller.

Selvom Andreas Bjørn var særdeles virksom i vestindiehandelen, deltog dog en del andre heri. Vestindiehandelen havde været drevet i adskillige år, dog med meget afvekslende held. Nye muligheder frembød sig ved Vestindisk-Guineisk Kompagnis erhvervelse af St. Croix ved køb fra Frankrig i 1733, men kompagniet stod dog på svage fødder. I 1747 optoges en del nye interessenter bl. a. købmændene Just Fabritius, Frederik Wewer og Joost van Hemert, men navnlig blev dog Andreas Bjørn en ivrig deltager. Han havde dog også sin opmærksomhed henledt på andre interesseområder. Fredsslutningen med Alger i 1746 medførte oprettelsen af Det almindelige Handelskompagni. Planen hertil blev lagt af admiral Fr. Suhm, borgmester Holmstedt og Andreas Bjørn. Det drev handel på Vesterledet, Middelhavet og Levanten. Det overtog senere, i 1750, den Grønlandske Handel efter Jacob Severin og drev hvalfangst i de nordlige egne af Atlanten, og i 1763 fik det også den islandske og finmarkske monopolhandel overdraget for 10 år. I øvrigt var Andreas Bjørn også interesseret i den islandske handel, som han deltog i som participant i det islandske kompagni. Om det almindelige Handelskompagni anføres hos Suhm som udtryk for majestætens interesse for stiftelsen af kompagniet: „Den 4. sept. (1747) blev kongen og dronningen salvede i Frederiksborg slotskirke med stor pragt og herlighed. På det at der skulle være ekspeditioner og ting, som skulle have den ære at føre

datum af samme dag, blev i blandt andet oktrojen for det almindelige handelskompagni samme 4. sept. underskrevet ... Hans Majestæt fandt selv behag deri, at det skulle underskrives salvingsdagen, hvorfor dermed således blev hastet, at det kom ind om onsdagen, igjennemgæet af Oeconomiccollegio og conseillet om torsdagen, de andre dage renskreven, og om mandagen underskrevet. Dette nye kompagni, som alle ny indretninger haver sin jalousie fornemmelig af groshandlerne“. Iøvrigt havde det nok været klogere at have lidt mindre hast med etableringen af selskabet. Det havde et uhyre omfattende virksomhedsområde og blev aldrig vellykket. Samtiden var dog ved dets start overmåde begejstret, og aktietegningen gik strygende. Apoteker Seidelin fortæller, at han priste sig lykkelig ved at kunne erhverve to aktier, men føjer til: „det var det ulykkeligste interessentskab, thi kompagniets handel blev meget dårligen eller uredeligen administreret, og man fik i nogle og tyve år aldrig en skilling i udbytte“.<sup>8</sup> Det fik Andreas Bjørn dog intet medansvar for, da han døde et par år efter kompagniets start.

Et par år efter sin etablering i hovedstaden slog Andreas Bjørn sig ned på Christianshavn. Ved skøder af 7. juli 1732 og 22. juni 1733<sup>9</sup> erhvervede han en plads i karreen mellem Kongensgade (d. v. s. Wildersgade), Bådsmadsstræde, Overgaden neden Vandet og Kanal-gaden. Her opførte han sin bolig, en to etagers bygning med to kviste og af 8 grundmurede fag med to opgange med tilhørende have med frugttræer og lysthus, og hvortil desuden hørte en tømmerplads. På den anden side af Bådsmadsstræde på hjørnet af Overgaden neden Vandet havde han sit pakhus.

Bjørn har utvivlsomt tidligt haft for øje, at virksomheden som tømmerhandler også gav basis for skibsbyggeri, og at et sådant lod sig etablere på det tilgrænsende vandareal mellem hans ejendom og Christiansholm. Gennem sin forretningsvirksomhed stod han sig godt med myndighederne, og forhandlinger om disse planer førte hurtigt til et positivt resultat. Den kongelige bevilling herom udstedtes af Christian VI og er dateret 18. juli 1735. Ved denne bekræftedes det, at Andreas Bjørn, „for egen bekostning må lade indpæle med bol-

værk den grund fra kanalens begyndelse af, som er hjørnet lige før de såkaldede Kløckers pakhuse indtil på faste landet mod savmøllen ved enden af Børnehusgraven og derfra i linie til det inderste hjørne af Motzmanns plads (Christiansholm) mod volden, på den anden side langs dybet fra hjørnet af førberørte pakhuse ligeledes indtil Motzmanns plads, imod at samme skal tilhøre hannem og arvinger, eller hvem som dertil af ham lovlig berettiges; og må han eller de bebygge og benytte den som de bedst vide og kunne, samt beholde den fri for alle afgifter tyve år fra den tid at regne at bemeldte grund forsvarligen er opfyldt og istandsat<sup>10</sup>.

En opfyldning var naturligvis besværlig og tog sin tid, skønt han overtog en del af fylden hertil fra Søetatens nærliggende dok, hvor anlægsarbejdet netop var påbegyndt. Havnekommissionen hjalp ham med at bevilge en „indlukning til en af siderne mod søen for de anliggende kanaler, som indskæres på samme måde som ved Asiatisk Kompagnis værft“, og han fik også tilladelse til at anlægge en bro fra Strandgade over til det kommende skibsværft. Det skulle dog ske for hans egen regning og under forudsætning af, at „når solicitanten ved anlægningen observerer, at åbningen med behørig faldeklapper kommer i midten af broen, så stor at fartøjer til og fra Børnehusgraven kan passere og underholde samme efterdags med reparation, men i henseende hans forlangende at oppebære bropenge for gennemgående fartøjer henviser han til Hans Kongelig Majestæt selv“. Hvorvidt han opnåede denne ret melder historien intet om. Der er stadig en bro på dette sted, dog ikke den samme. Den nuværende, der formentlig erstattede Bjørns bro, er bygget i 1903 og ejes stadig af ejerne af Wilders Plads.

Ved udfyldningsarbejderne fik han assistance af Søetaten, der lånte ham en muddermaskine, og kongelig skibsbygmester Poul Brock udførte tegningerne til indretning af det nye skibsværft. Som adskillige andre detaljer forelagdes disse tegninger for kongen, der godkendte dem ved resolution af 27. april 1742, på hvilket tidspunkt skibsværftet dog allerede var i drift.

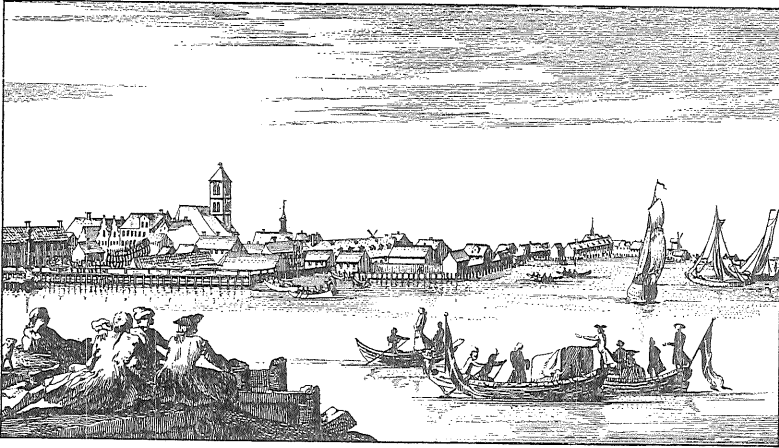
Kort tid efter at det nye værft på Bjørnsholm, som stedet nu jæv-





fart, der drev ham. Et konsortium af københavnske storhandelsmænd udredede i 1743 fem fartøjer til Vestindien. Blandt disse var Andreas Bjørn. Vestindisk-Guineisk Kompagni havde i 1728 købt nabogrunden til værftet, og her opførtes i de følgende år et stort sukkerraffinaderi, hvor det sukker, som hjembragtes fra Vestindien, blev behandlet. Kompagniet residerede iøvrigt på Slotsholmen som nabo til slottet, men kongen afkøbte kompagniet denne plads på grund af planerne om opførelsen af Christiansborg slot, og kompagniet flyttede da over i Abraham Lehns, nu altså Andreas Bjørns nærhed. En tegning i havnevæsenets arkiv fra 1747 viser tilstanden mens Bjørn ejede værft her. I 1748 solgte han, der nu var participant i kompagniet, imidlertid værftet til kompagniet, der derefter i Strandgadearealerne havde hele sit etablissement, omfattende såvel sukkerraffinaderi som kompagnikontor og værft. Den korte ejertid her må være et udtryk for de vestindiske interesser, som Bjørn her havde plejet med det formål at skaffe Vestindisk-Guineisk Kompagni et varigt samlet domicil. I hvert fald blev det resultatet.

Men vi vender tilbage til Bjørnsholm ved Strandgades modsatte ende. Her var det Bjørn gjorde sin store indsats. Da værftet forlængst er borte, er det vanskeligt at gøre sig en klar forestilling om dets indretning. Vi har dog et par gode samtidige kilder, der giver oplysninger. I 1743 optog Bjørn et lån på 6.000 rdlr. hos gehejmeråd Frederik Raben, der ifølge Københavns bytings obligationsprotokol 1743 under 17. juni fol. 188–89 fik 1. prioritets panteret i „en mig nu tilhørende kølhaleplads, jordfri grund og ejendom, liggende her udi Christianshavn i Strandgade med påstående kran og alt dertil hørende inventarium tilligemed det på pladsen stående smedehus på 5 fag af tømmer og brædder tilhængt, derudi 2<sup>de</sup> smedeesser, loft over gården, indelukket med 6 fag plankeværk og en låge, pladsen indhegnet med 56 fag plankeværk afdelt udi 3<sup>de</sup> parter, samt pladsens tilhørende bolværker til vandet, som det nu forefindes og herefter kan vorde bygt og medforbedret; bemeldte plads grund strækker sig i længde og bredde efter stadskonduktør Sr. Balles alenmål og vedtegnede figur af dato 10. juni 1743“. Det havde unægtelig været rart, om Sr. Balles omtalte



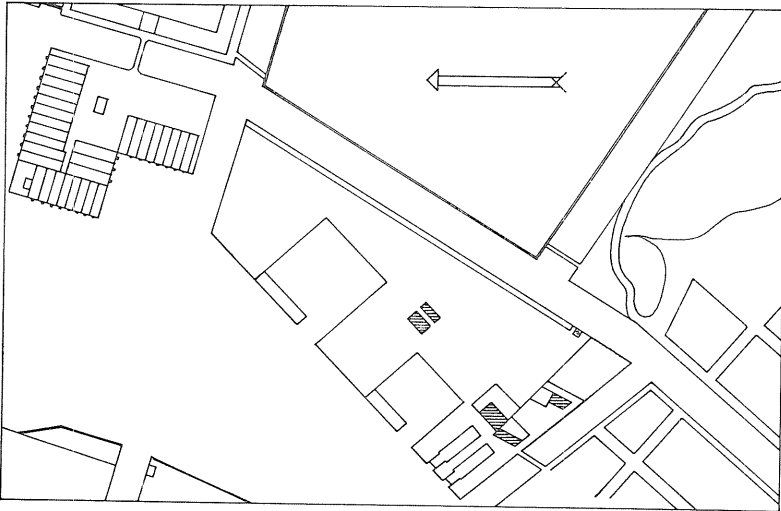
Prospekt af Christianshavn o. 1750. Stik af Bartholemy Rocque. Til venstre ses det gamle Grønnegårds skibsværft, som ejedes af Andreas Bjørn 1743-48. Bagved hæver sig Frederiks tyske kirke, senere kaldet Christianskirken.

*View of Christianshavn ab. 1750. Left, the old Grønnegaard shipyard, which from 1743-48 was owned by Andreas Bjørn.*

„figur“ havde været bevaret og ikke mindre, om skibsbygmester Brocks tegning eksisterede. Desværre har det ikke været mig muligt at finde disse planer. Derimod findes den såkaldte „Danneskjolds dessein“ med plan over et forslag til indretning af Nyholm. Den er udgået af et samarbejde mellem flådens chef grev Danneskjold-Samsø og admiral Fr. Suhm og fik i sin endelige form approbation af Christian VI d. 25. jan. 1745 og konfirmeredes efter tronskiftet af Frederik V 18. aug. 1746. På side 19 ses et udsnit af denne tegning, der medtager det område, hvorpå Andreas Bjørns plads er beliggende. Den viser de temmelig omfattende havneanlæg, der hørte til Bjørns etablissement. Nederst til højre iagttages de to byggebeddinger med to bygninger liggende bag ved. Endvidere har vi et prospekt af værftet fra 1741 bevaret i et stik af C. Vosbein. Her ses de to byggebeddinger (bankestokke) i anvendelse under bygning af fregatten „Enigheden“ til højre og orlogsskibet „Københavns Slot“ til venstre. Foran i billedets midte er et skib under kølhaling, og i havnebassinerne til venstre

5-6 skibe under udrustning eller reparation. På værftet er der stor travlhed med skibstømrere i arbejde med udsavning eller tilhugning af planker og henbæring af planker til bordlægningen af „Københavns Slot“. I baggrunden domineres billedet af tre bygninger. De to længst til højre kan kun være dem, der er markerede på Danneskjolds dessein. At Vosbeins fremstilling på dette punkt ikke er så ueffen, kan vi overbevise os om ved at begive os ud på stedet. De to bygninger ligger der stadig. Den stateligste af dem findes umiddelbart til højre, når man har passeret broen, en smuk murstensbygning af samme karakter som gengivet hos Vosbein. Den næste bygning forekommer med sin murstensfacade mod gaden helt ulig Vosbeins bindingsværkshus, men det skyldes, at gadefacaden er skalmuret i forrige århundrede. Ind mod gården finder man stadig bindingsværket. Også den mindre bygning på arealet bagved ved kanalen er bevaret. Måske var det smedemesterens bolig. Vosbeins tredje bygning til venstre kan ikke identificeres, men er formentlig smedien. Den er mærkværdigvis ikke medtaget hos Danneskjold og har måske været en simpel bygning.

Som allerede berørt nød Bjørn megen støtte fra statens side. Foruden den nævnte skattefrihed i 20 år fik han en kongelig ducør, han fik toldfrihed for alt det tømmer og jern, han havde behov for til pladsens forsyning med bolværker, og i 1735 blev han af hensyn til sine leverancer til kongen fritaget for borgerlig tyng. I 1745, mens han ejede begge værfter, klagede hans smedemestre over den konkurrence, byens smede udsatte dem for. Bjørn havde bygget boliger på værfterne for tre smedemestre, der iøvrigt alle var medlemmer af smedelavet, og som han havde som faste folk for altid at have håndværkere ved hånden til nybygninger eller reparationer, men smedene „graveres i deres næring af de smede som bor udi byen så og af fuskere, og at på værvene desforuden indpractiseres udenlandske søm til deres fornærmelse“. Da lavsanliggender altid var alvorlige affærer, behandles sagen indgående og gik til magistratens udtalelse, men magistraten var begejstret for Bjørns initiativ, og Bjørn har jo nok også haft god kontakt med byens styre. Hans virksomhed var „den første particulier skibbygger fabrique, som her har været anlagt; der har vel



Bjørnsholm. Udsnit af den søndre del af Danneskjolds „dessein“ 1745, der omfatter værftsanlæggene på Bjørnsholm.

*The shipyard of Andreas Bjørn. From the so called Danneskjold-dessein of 1745.*

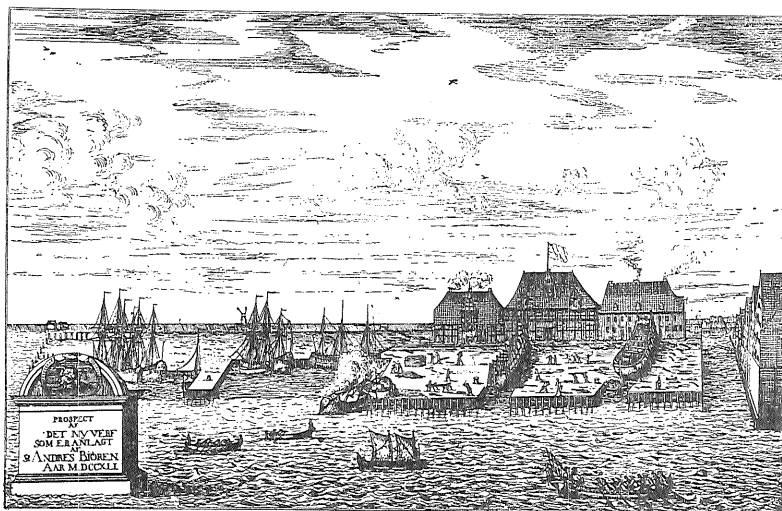
tilforn været visse fortømringsstæder, men ikke noget almindeligt skibbygger-værk af sådan bekvemhed eller vigtig importance og indretning som dette med stor møjje, flid og bekostning af Andreas Bjørn indrettede“. Man burde derfor ikke skade „et så stort og for publico nyttigt værk“, hvor så mange fattige folk fik deres underhold; desuden beholdtes nu anselige penge her i landet, som tidligere var gået til udlandet, og man kunne sikre sig den fornødne kvalitet og de rette mål og størrelser, der passer til det, der bliver bestilt og skal forbruges. Kommecekollegiet fulgte magistratens synspunkt, og ved den kongelige resolution, for den slags detaillier skulle majestæten selv tage stilling til, fik Andreas Bjørns smede derfor eneretten på alt arbejde på værfterne. For at underslæb kunne forekommes og de på værfterne slagne søm og spigre kunne skelnes fra andet arbejde, skulle værfternes smede slå deres navn og mærke på hovederne, og Andreas Bjørn forpligtedes iøvrigt til at sørge for arbejdets forsvarlighed til billige priser.<sup>12</sup>

I 1741 løb det første skib af stabelen på Andreas Bjørns plads. Det var den forannævnte fregat „Enigheden“, der førte 22 kanoner og målte 74 kommercelæster (ca. 150 reg. tons). Kort tid efter, den 30. nov. samme år, afløb orlogsskibet „Københavns Slot“. Det var på 116 læster og førte 44 kanoner. Det var en stor begivenhed, der af lejlighedsdigteren, proviantskriver ved Holmen Morten Seehuus foreviges i et mere velmenende end fremragende æredigt, hvori det bl. a. hed:

„Se, Kongens Borger-Bjørn, dog uden Bjørne-Nykker,  
 En Bjørn, som hjælper til og Ingen undertrykker,  
 En Bjørn, som Landets Vel i Kongens Gjerning ser,  
 En Bjørn, som slet Gevinst i Hjertet kun beler“.

Endnu i 1741 kan Bjørn til Kommercekollegiet indsende tegning til det tredje skib, hvis bygning da var begyndt.<sup>13</sup> Det var fregatten „Dokken“, der erhvervedes af Asiatisk Kompagni. Til samme selskab solgtes i 1744 byggenummer 4, fregatten „København“, 208 læster og førende 48 kanoner, for en sum af 30.000 rdlr., og hvis afløb også foreviges i et lejlighedsdigt af Morten Seehuus, samt fregatten „Christiansborg“, omdøbt til „Trankebar“. Asiatisk Kompagni havde sit eget værft, som blev indrettet hurtigt efter kompagniets stiftelse i 1732, og hvor dets byggenummer 1, fregatten „Kongen af Danmark“, færdigbyggedes i 1735, men skønt flere af kompagniets nybygninger i de følgende år udgik fra kompagniets eget værft, kunne Asiatisk Kompagni ikke forsyne sig tilstrækkeligt med egne skibe, hvorfor man dels måtte indkøbe skibe fra udlandet, dels anvende Andreas Bjørns skibsværft, som ved sine leverancer såvel til vort førende handelskompagni som til Søetaten straks viste sig at være et værft med et godt renommé.

Det angives, at Andreas Bjørn i løbet af mindre end 10 år ialt byggede et halvt hundrede skibe, men da der ikke findes samlede lister over hans nybygninger fra samtiden, er det ikke muligt at konstatere, om dette tal er rigtigt. Gennem studier især i Rigsarkivet og Københavns Stadsarkiv, hvor der begge steder er bevaret officielle opgivelser om skibsbyggeriet i Danmark, har det været muligt at finde



Prospekt af S<sup>t</sup> Andreas Bjørns skibsværft på Bjørnsholm efter stik af  
C. Vosbein 1741.

*View of Andreas Bjørn's shipyard. Print by C. Vosbein 1741.*

frem til et betydeligt antal, som findes anført i omstående liste over Andreas Bjørns nybygninger. Hvad han måtte have bygget af skibe udover de anførte, er utvivlsomt ligeledes at finde i de angivne kilder, men da der ofte savnes oplysninger om byggestedet, er det desværre ikke muligt at finde frem til dem. Der foreligger desuden oplysning om 4 fortømringer på Bjørns værft, der muligvis er medregnet blandt de 50 byggerier, hvorved tallet af identificerede skibe stiger til 38.

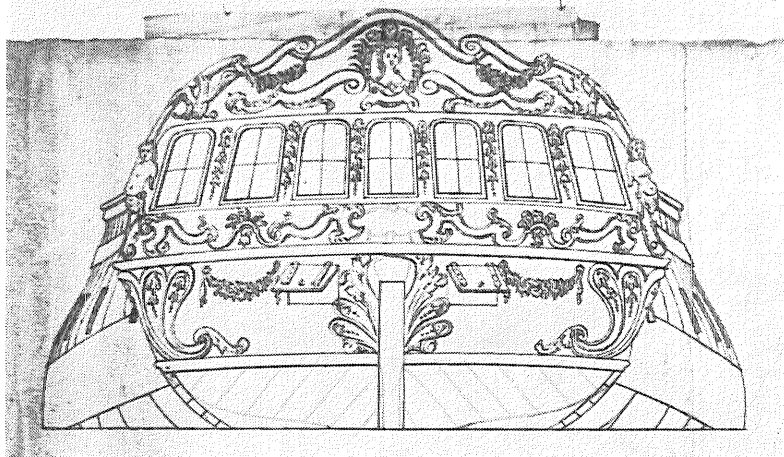
Skibsbygmestrenes navne er i nogle tilfælde anført. Det vil af listen ses, at skibsbygmester Jakob Rasmussen Lund er opgivet som skibsbygmester for galioten „Jomfru Birgitte“ 1744 og galioten „Emanuel“ i 1747. Lund har utvivlsomt været ansat som skibsbygmester på Bjørns værft. Begge de anførte fartøjer er mindre skibe. Som skibsbygmestre for større fartøjer er opgivet Søetatens folk, især skibsbygmester Poul Brock, der, som man vil erindre, også var betroet udførelsen af tegningerne til værftsanlægget på Bjørnsholm. Brocks navn er anført ved fregatten „København“ 1743, fregatten „Neptunus“ 1744, fregatten

„Prinsesse Sophia Magdalena“ 1747 og brigantinen „Frederiksborg Slot“ 1747, skibsbygmester Anders Eskildsens ved galioten „Fortuna“ 1743, mens kgl. overskibsbygmester Andreas Thuresen tog sig af fregatten „Jægersborg“ 1747. Disse opgivelser er dog ikke noget bevis for, at disse folk også har udført konstruktionstegningerne. Asiatisk Kompagni fik sine fregatter konstrueret af de skiftende fabrikmestre på Holmen; Diderik de Thurah var overfabrikmester i den periode Andreas Bjørns værft var i virksomhed, men hans navn ses dog ikke at være anført i forbindelse med Bjørns skibe. Det er vel derfor sandsynligt, at de anførte skibsbygmestre også var skibenes konstruktører. Deres opgave har været at levere tegningerne, men Bjørns egne mestre har forestået skibenes bygning. Da skibsbygningskunsten på dette tidspunkt endnu ikke var stærkt videnskabeligt underbygget, har det utvivlsomt været nødvendigt for Andreas Bjørn at søge til Holmens folk for at få de bedst kvalificerede fagfolk, der også var egnede til at give værftet renommé. Dog er som konstruktør af hækbåden „Svanholm“, der med sine 108 læster var en med fregatter jævnstillet skibstype, anført Jens Sørensen, der næppe var knyttet til Søetaten. Det må understreges, at skibsbygmestrene for hovedparten af de på listen anførte skibe ikke er opgivet, således at vi savner fyldige oplysninger om hans tekniske medarbejdere.

Udover Søetaten og Asiatisk Kompagni findes både Vestindisk-Guineisk Kompagni og Det kgl. octr. almindelige Handelskompagni blandt aftagerne af Bjørns skibe, en naturlig følge af Andreas Bjørns tilknytning til disse kompagnier. Adskillige af skibene blev bygget til ham selv.

I 1743 leverede Bjørn 4 galioter til Søetaten. Da flåden ikke var i stand til at betale dem kontant, fik han en obligation på 15.700 rdlr., og i det følgende år, da betalingen blev udsat, tilstodes ham i stedet rente af beløbet. Iøvrigt havde han mange forretninger med Søetaten udover skibsbyggeriet og de foran omtalte tømmer- og viktualieleverancer. Han assisteres med flådens muddermaskine i 1735, overlades „en portion af Dokkens pumpevand“ i 1740, en leverance til værftet som tilsyneladende bibeholdes endnu i mange år efter Bjørns



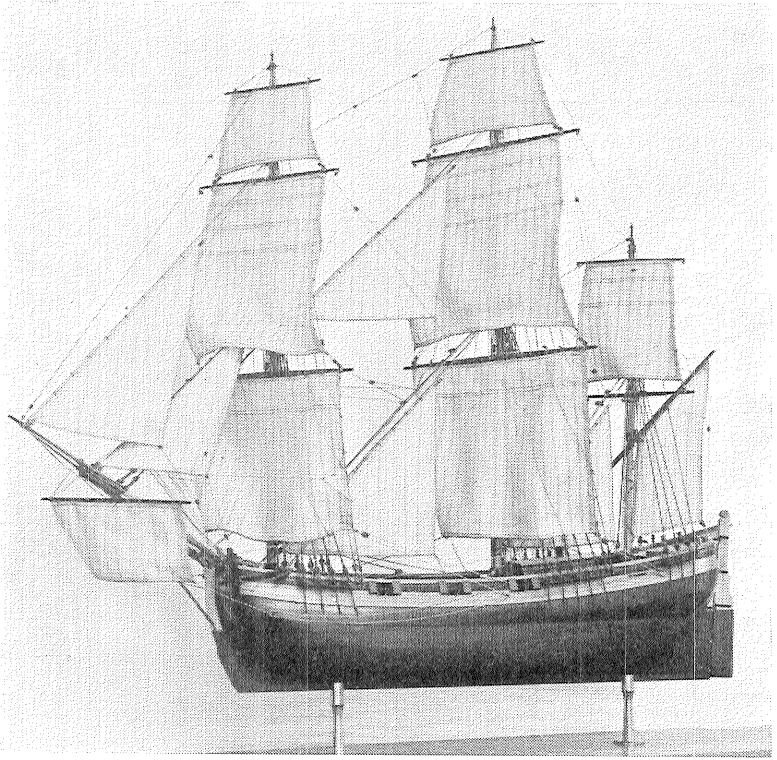


Tegning af agterspejlsdekoration til fregatten „Enigheden“, bygget 1741 som det første skib, der udgik fra Andreas Bjørns værft. Original i RA. (Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 503:60).

*Stern of the frigate "Enigheden", built 1741, the first ship delivered by Andreas Bjørn.*

tid, assisteres ved en stabelafløbning i 1741 – formentlig „Københavns Slot“s –, får sin dunkraft repareret på Holmen, låner kanoner, kugler og krudt samt ballastjern. I 1748 fik han tilladelse til at lade orlogskaptajn Wigant føre et af sine skibe til Middelhavet. I 1745 overlod Søetaten ham fregatten „Hekla“ til en rejse „om de West“. Det følgende år fik han overladt fregatterne „Vesuvius“ og „Etna“. For disse tre lån skulle han ialt udrede 17.000 rdlr. I 1746 købte Søetaten kofardiskibet „Fortuna“ af ham for en sum af 15.000 rdlr. at betale over tre år. Samme år solgte flåden ham en hollandsk hukkert, som var blevet opbragt ved Island.

I den omstående liste over Andreas Bjørns nybygninger og fortømringer er meddelt de oplysninger om skibenes skæbne, som fremgår af Handels- og Søfartsmuseets kartoteker. De giver et ganske godt overblik over hans egne interesser og den forbindelse han havde med kompagnierne, især Vestindisk-Guineisk Kompagni og Det almindelige



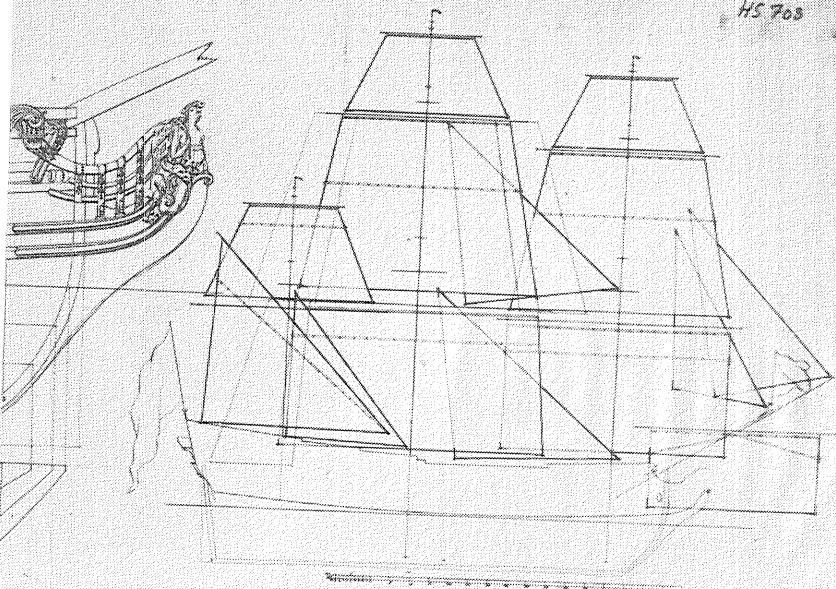
Galioten „Fortuna“. Konstrueret af skibsbygmester A. Eskildsen og bygget på Andreas Bjørns værft 1743 til den danske marine (se listen nr. 6). Model i skala 1:48 udført af toldkontrollør A. Nissen, Varde. Handels- og Søfartsmus.

*The galliot "Fortuna", designed by A. Eskildsen and built at the Bjørn shipyard 1743 for the Royal Danish Navy. Model in scale 1:48.*

Handelskompagni. Et særligt langt livsløb fik hukkerten „Jubelfesten“, senere (fra 1804) kaldet „Den nye Jubelfest“. Den var bygget kort tid før Bjørns død. Dens bygning står måske i forbindelse med hans islandske interesser.

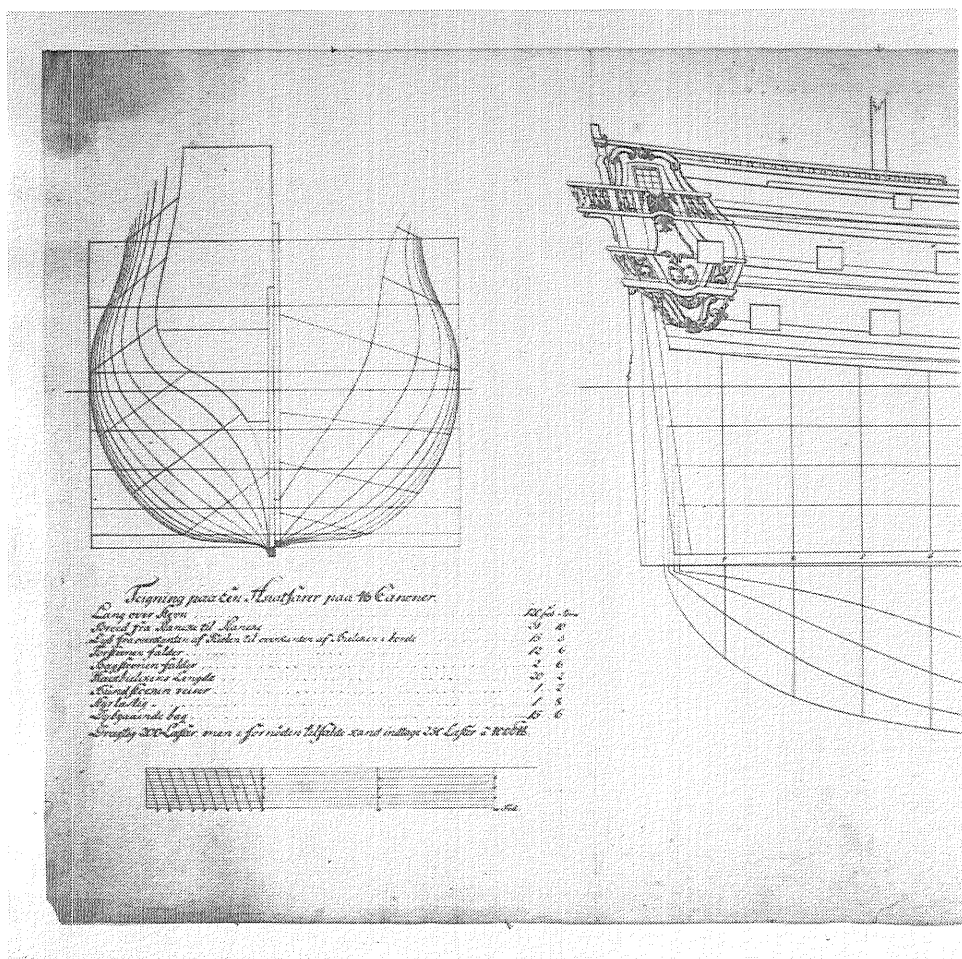
Andreas Bjørn var selvsagt en fremtrædende personlighed inden for den københavnske købmandsstand. Han skænkede Børsen Neptun- og Merkurstatuerne, der endnu pryder børsrampen, begge udført af Joh. Christoph Petzold. I 1747 oprettedes „De danske Aktørers

HS 703



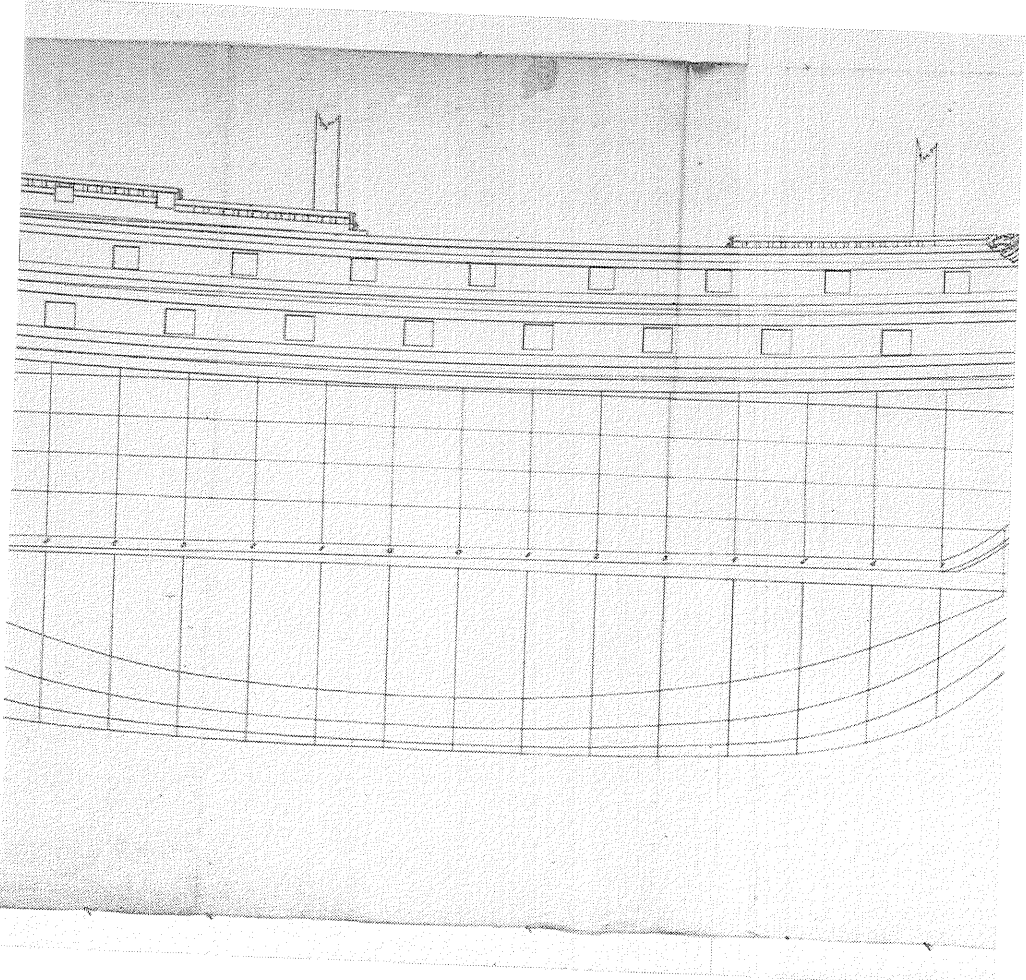
Material	Kahlschiff		Kahlschiff		Kahlschiff		Summe	Einheit	Länge	Breite	Höhe	Kahlschiff	
	Stück	Maß	Stück	Maß	Stück	Maß						Stück	Maß
1. Mastbaum	1	120	1	120	1	120	3	120	120	120	120	3	120
2. Mastbaum	1	100	1	100	1	100	3	100	100	100	100	3	100
3. Mastbaum	1	80	1	80	1	80	3	80	80	80	80	3	80
4. Mastbaum	1	60	1	60	1	60	3	60	60	60	60	3	60
5. Mastbaum	1	40	1	40	1	40	3	40	40	40	40	3	40
6. Mastbaum	1	20	1	20	1	20	3	20	20	20	20	3	20
7. Mastbaum	1	10	1	10	1	10	3	10	10	10	10	3	10
8. Mastbaum	1	5	1	5	1	5	3	5	5	5	5	3	5
9. Mastbaum	1	2	1	2	1	2	3	2	2	2	2	3	2
10. Mastbaum	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
11. Mastbaum	1	0.5	1	0.5	1	0.5	3	0.5	0.5	0.5	0.5	3	0.5
12. Mastbaum	1	0.2	1	0.2	1	0.2	3	0.2	0.2	0.2	0.2	3	0.2
13. Mastbaum	1	0.1	1	0.1	1	0.1	3	0.1	0.1	0.1	0.1	3	0.1
14. Mastbaum	1	0.05	1	0.05	1	0.05	3	0.05	0.05	0.05	0.05	3	0.05
15. Mastbaum	1	0.02	1	0.02	1	0.02	3	0.02	0.02	0.02	0.02	3	0.02
16. Mastbaum	1	0.01	1	0.01	1	0.01	3	0.01	0.01	0.01	0.01	3	0.01
17. Mastbaum	1	0.005	1	0.005	1	0.005	3	0.005	0.005	0.005	0.005	3	0.005
18. Mastbaum	1	0.002	1	0.002	1	0.002	3	0.002	0.002	0.002	0.002	3	0.002
19. Mastbaum	1	0.001	1	0.001	1	0.001	3	0.001	0.001	0.001	0.001	3	0.001
20. Mastbaum	1	0.0005	1	0.0005	1	0.0005	3	0.0005	0.0005	0.0005	0.0005	3	0.0005

3



Konstruktions tegninger til fregatten „København“. Andreas Bjørns byggenummer 4. Udført af kgl. skibsbygmester Poul Brock 1743. Original i RA. (Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 598:60).

*Sheer-draughts of the frigate "København". Andreas Bjørn building number 4. Made by the Royal Danish shipbuilder Poul Brock, 1743.*



Komediehus“, som fik overdraget den gamle tjæreplads ved Gjethuset ved Kongens Nytorv til opførelse af en ny teaterbygning. Denne plads havde tidligere været anvendt til et lignende formål, idet den 1719–22 blev benyttet af teatermester Capion og von Quoten som skueplads.<sup>14</sup> I det nye teaters direktion, der både kunstnerisk og økonomisk skulle have ledelsen af teatret og forestå opførelsen af komediehuset, indtrådte Andreas Bjørn, muligvis, som anført af P. Hansen, efter tilskyndelse af Ludvig Holberg, der ikke selv officielt ville knyttes til teatret.<sup>15</sup>

Det kongelige Skydeselskab holdt i 1747 sine sammenkomster på Bjørns plads. Kong Frederik V kom derud ved fugleskydningen den 4. juli og skød to gange til papegøjen. Ved denne lejlighed, siger historikeren G. L. Baden, spiste kongen derude. De 136 skytter indtog deres måltid i lokalet ved siden af. „Selskabet fik lov til at indlades for Hans Majestæts taffel og drikke kongens og hans høje huses skål, som kongen igen besvarede med at udtømme sit glas på selskabets velgående“.<sup>16</sup>

Kong Frederik befandt sig godt ved den slags lejligheder. Den mere respektløse forfatterinde Charlotte Dorothea Biehl har givet følgende nøgterne kommentar til kongens samvær med det beundrende folk: „thi han som sadte sin sande lyksalighed i at være elsket blev derved bevæget til at søge sine borgeres selskab ved alle begivenheder han kunne såsom fugle skydningen, asiatiske vahres beskuelse, skibes udløb på Bjørns plads og deslige, og ved alle disse lejligheder blev overmåde stærk drukken“.<sup>17</sup>

Papegøjeskydningen i 1747 kostede Andreas Bjørn en sum af 1.300 rdlr., og det var da også kun rimeligt, at han til løn for denne og andre tjenester udnævntes til kongelig agent i sept. 1747.

I dec. 1740 døde Andreas Bjørns hustru, formentlig i barselseng, og da han det følgende år giftede sig igen, måtte han skifte med sine børn. Der var fire sønner i ægteskabet, der ved tidspunktet for det nye ægteskabs indgåelse var i alderen fra  $\frac{3}{4}$  til 7 år. Mødrenearven var på 14.000 rdlr., således at der blev 3.500 rdlr. til hver. Pengene blev dog stående som pant i ejendommene, og Bjørn skulle ikke svare

børnene rente „eftersom den til mine børns education og opdragelse anvendes“.<sup>18</sup> Hans anden hustru var Margrethe Lentz, datter af hofbager Jochum Lentz. Brylluppet fandt sted den 27. sept. 1741. Udover et lejlighedsdigt af den førnævnte Morten Seehuus er fra denne fest bevaret et gratulationsdigt „opsat i fremmed navn“, skrevet af den senere så bekendte professor ved Sorø Akademi C. F. Wadskiær, der i disse år levede fra hånden og i munden som studiosus i København og ernærede sig ved at skrive bryllups- og begravelsespoesier, der i ustandselig strøm udgik fra hans „digterofficin“. Det her gengivne titelblad viser tidens kuriøse udtryksform. Digtets indhold er ikke mindre kuriøst, idet det i sin indledning som modsætning til det dydsirede ægtepars moralske holdning gengiver Saxos skildring af en af den i høj grad ikke dydsirede Svend Estridsøns mange erotiske eskapader, hvor han i skikkelse af en „Bjørn“ forfører en svensk pige, som føder ham en søn, der efter faderen kaldes Bjørn, men som iøvrigt i modsætning til denne blev fuld af dyder. Digtet slutter med en henvendelse til de nygifte:

„Til Lykke da I Dydens Børn,  
 Dyd-Ædle Jomfrue! Ædle Bjørn!  
 og stræber at fuldføre  
 Den anden Post i Fabelen  
 At vi hos Eder snart til en  
 Vel-artet søn maa høre.

En Søn, som ret i Alting maa  
 Sin brave Fader slegte paa,  
 og ham saa liig i Dyder,  
 Som hiin sin Fader u-liig var  
 (Skjønt han ham ogsaa lignet har)  
 Som Fabelen den lyder“.

Det er sandsynligt, at „det højanselige og talrige“ bryllupsselskab gouterede den lidt grove spøg. I hvert fald lod forfatteren „efter adskilliges forlangende“ sangen udkomme i et nyt oplag, trykt i det Ber-

# GRATULATION

Til

Sel: Ædle og Høy: fornemme

**Mr. Andreas Bjørn,**

Widt:renommerede NEGOTIANT og Handels-  
Mand paa Christianshavn,

Og

Sud: elskende og End: Ædle

Konfrue

**Konfr. Margaretha  
Lentz,**

Som i en Høy:anseelig og Tall:riig Forsamling blev  
celebreret paa bemeldte Christianshavn den 27 Sept. 1741.

Opsatt i fremmed Navn

af

**C. F. WADSKIÆR,**

Og nu efter adskilliges Forlangende anden Gang  
oplagt.

\*\*\*\*\*

Kiøbenhavn,

Trykt hos Ernst Heinrich Berling. 1742.

Gratulationsdigt ved Andreas Bjørns bryllup med Margrethe Lentz 27. sept. 1741, forfattet af C. F. Wadskiær, 2. oplag, trykt 1742 i det Berlingske bogtrykkeri.

*Poem of congratulation on the wedding of Andreas Bjørn and Margrethe Lentz Sept. 27, 1741, written by C. F. Wadskiær, a well known occasional poet of the time.*



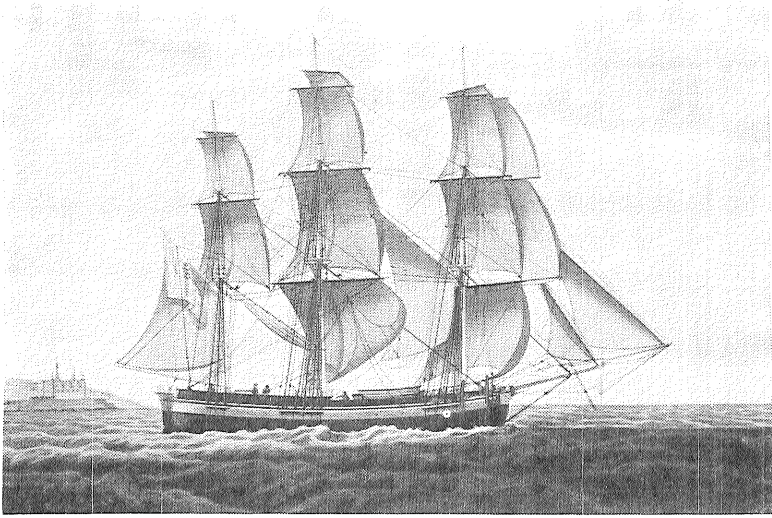
lingske bogtrykkeri, som det fremgår af titelbladet. Iøvrigt gik poetens ønske om en femte søn i bjørneflokket ikke i opfyldelse. I ægteskabet blev kun født een datter, Karen Bjørn, der senere giftede sig med den bekendte jurist og kollegieembedsmand Tyge Rothe.

Digtet fremtræder også som historisk kilde, idet det oplyser, at til bryllupsfesten var hjemkommet fem af Bjørns skibe, der navngives: „Amagerbonden“, „Jomfru Wilhelmine“, „Sankt Peter“, „Sankt Michael“ og „Sankt Daniel“. Det angives udtrykkeligt, at det kun drejede sig om en del af hans flåde. Det er ikke oplyst, om disse skibe var bygget på hans eget værft. Fra anden kilde meddeles, at Bjørn i 1744 på auktion købte en galiot „Sankt Andreas“ på 60 læster. Den omdøbtes til „Sankt Michael“, hvorfor det ovennævnte skib af samme navn sandsynligvis var forlist eller solgt, om ikke årstallet 1744 da er forkert angivet.

Andreas Bjørn var efterhånden blevet en holden mand, og da Københavns magistrat i plakat af 15. sept. 1749 udstedte opfordring til lysthavende om at tegne sig for byggegrunde på Amalienborg, var Andreas Bjørn blandt de 24 reflektanter, men da han døde fire måneder senere, fik han selv ikke glæde af disse planer.<sup>19</sup> På Geddes kort over København 1757 står imidlertid „afgangne agent Bjørns enkefrue“ anført som ejer af nr. 321 i Amaliegade i St. Annæ øster kvarter.

I 1748 afhændede Andreas Bjørn den nordlige del af Bjørnsholm til Det almindelige Handelskompagni. Som nævnt var han ligesom kompagniet stærkt interesseret i den nordatlantiske handel. Han var iøvrigt ikke bange for at ofre noget på disse interesser. Ved hans død den 27. jan. 1750 lå således to skibe færdige, som han på hans bekostning skulle have foretaget opdagelsesrejser på Grønland.<sup>20</sup> Efter tidspunktet og skibstypen at dømme var den ene af disse sandsynligvis hukkerten „Frederiksberg“, listen nr. 33.

Opgørelsen af Andreas Bjørns bo har utvivlsomt været omfattende. Det privilegium til at holde tømmerplads på sit skibsværft, som han havde erhvervet, da han i 1735 afstod sin plads ved Toldboden til den kongelige savmølle, afkøbte staten nu hans enke for en sum af 893 rdlr. 4 mk. 8 sk. Rebslager Appleby havde leveret Bjørn større kvanta tovværk, som Bjørn havde videregivet som algiersk present. Appleby



3-mastet galiot „Den Nye Jubelfest“ af København, ført af kaptajn Boy Bohn (1818–23). Galioten, oprindelig betegnet som hukkert, hed indtil 1804 „Jubelfesten“; den var bygget på Bjørns værft 1749 (se listen nr. 34). – Farvelagt tegning af Jacob Petersen, gengivet med venlig tilladelse af ejeren, arkitekt M.A.A. Acton Bjørn, København.

*Galiot "Den Nye Jubelfest" of Copenhagen, built by Andreas Bjørn in 1749. – Water colour drawing by Jacob Petersen, ab. 1818–23.*

havde derfor en sum af 5.975 rdlr. 2 mk. 6 sk. tilgode hos Bjørn. Beløbet anmodede han nu om at få udbetalt fra kommercefonden,<sup>21</sup> men Bjørn havde selv store beløb tilgode hos staten for algerske presenter. Diverse våbenleverancer hertil for 1747–49 opgjordes til 103.193 rdlr. 37 sk. Af dem havde han fået udbetalt 91.996 rdlr. 33 sk. Hans tilgodehavende på 11.197 rdlr. 4 sk. blev betalt dels i kontanter, dels i naturalier.<sup>22</sup> Når man dernæst tager hans store tømmerleverancer og leverancerne af viktualier til såvel søetat som landetat i betragtning, får man et begreb om hans omfattende forretninger.

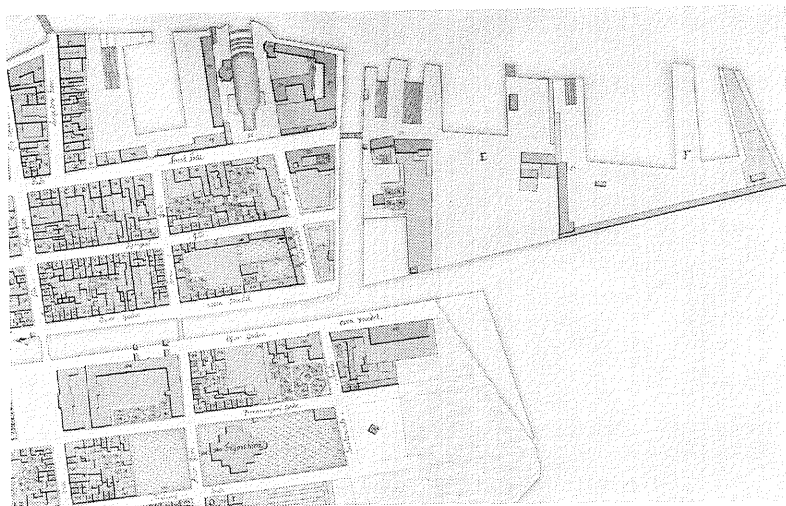
Vigtigst var det naturligvis at få afhændet de betydelige værftsanlæg, som endnu var tilbage efter salget til Det almindelige Handelskompagni. Hermed hengik der endnu nogle år. I 1756 giftede Margrethe Lentz sig med købmand Emanuel Thygesen, og da hun

allerede døde i 1758, stod denne som ejer af værftet. Thygesen havde oparbejdet en betydelig handelsvirksomhed i København især med levnedsmidler til Frankrig, men i 1756, samtidig med indgåelsen af ægteskabet, afstod han forretningen til Niels Ryberg, der var i kompagni med hans brorsøn Tyge Jesper Thygesen. Han havde dog også store interesser som godsejer, idet han havde købt Matstrup og Skovgård samt Mindstrup i Hvejsel sogn, Nørvang herred i Vejle amt, af hvilket sidste han i 1759 fik oprettet et stamhus, som fik kongelig konfirmation 11. juli 1766.

På dette tidspunkt var også skibsværftet afhændet. Det blev ved skøde af 14. juni 1761 købt af mægler Carl Wilder,<sup>23</sup> der i det følgende år af Frederik V fik privilegium på en smedie på værftet. Salget gav anledning til en opmåling af pladsen, for hvilken der foreligger et målebrev af 24. juli 1761. Da Carl Wilder snart efter døde, overdrog enken Anna Maria salig Wilders ved skøde af 3. sept. 1766 værftet til sin søn Lars Wilder, der indtil 1803 drev skibsbyggeri her, og efter hvem stedet kaldes Wilders plads. Der foreligger en kontrakt af 23. aug. 1797 mellem Lars Wilder og skibsbygmester Lars Jørgensen Humle, der altså i Wilders sidste år var leder af skibsbyggeriet. Wilder solgte imidlertid i 1803 værftet til Asiatisk Kompagni, der dog kun benyttede en del af bygningerne og ved kontrakt af 25. juli 1803 udlejede resten til Humle for en periode af 9 år.

Den nordlige del af Bjørnsholm, Almindelige Handelskompagnis plads, deltes i 1781. Handelskompagniet var nogle år forinden ophørt med sin virksomhed, der blev overtaget af staten. Den statslige administration af handelen på nordlandene overtog da i 1781 det område, der endnu hedder Grønlandske Handels plads. Resten solgtes i 1805 til skibskaptajn Hans Krøyer til anvendelse for et skibsværft. Efter ham kaldes pladsen endnu Krøyers plads. I moderne tid har her Københavns Flydedok og Skibsværft og efter det Burmeister & Wain arbejdet. De gamle navne holder dog ved. Man taler endnu om Krøyers og Wilders pladser uanset at disse såvel som Grønlandske Handels plads skylder Andreas Bjørns initiativ deres tilblivelse.

Andreas Bjørns bolig på hjørnet af Bådsmadsstræde fulgte ikke



Detaile af stads-konduktør Geddes kort over Christianshavn 1757. Områderne E og F er Andreas Bjørns skibsværft. Bjørns bolig ligger på hjørnet af kanal-gaden og Strandgade vis à vis værftet, pakhuset på hjørnet af Bådsmandsstræde og Overgaden neden Vandet. F er den nordlige del, som i 1748 afhændedes til Det almindelige Handelskompagni. Den opdeltes i 1805 i Kgl. grønlandske Handels plads og Krøyers plads. E solgtes i 1761 af boet til mægler Carl Wilder.

*Detail of Gedde's map of Christianshavn 1757. The areas E and F are the shipyard of Andreas Bjørn. His residence was at the corner of the canal-street and Strandgade opposite the shipyard, his warehouse at the corner of Bådsmandsstræde and Overgaden neden Vandet. F was in 1748 sold to the General Trading Company. In 1805 this area was divided up in two parts: The Royal Danish Greenland Company and the Krøyer's wharf. In 1761 the area E was taken over by the broker Carl Wilder.*

med i salget til de nyere værfter. I 1766 tilskødedes den grosserer William Chippendale. Senere ejere i århundredet var så bekendte folk som Christopher MacEvoi, Charles Selbye, John Duncan, Niels Lunde Reiersen, Selbye & Co., og Christmas, Ter Borch & Co. De har alle skrevet deres navne i dansk handels historie i den florissante tid.<sup>24</sup>

1834 anlagde den bekendte ankersmed Hans Caspersen sit jernstøberi her. Han oprettede i 1839 firmaet „H. Caspersen og Sønner“, som imidlertid gik fallit i 1860.

## NOTER

Anvendte forkortelser: RA. = Rigsarkivet, LA Sj. = Landsarkivet for Sjælland m.m.

- <sup>1</sup> *Nielsen, O.*: Københavns Diplomatarium, bd. II, nr. 547.
- <sup>2</sup> Smst. III, nr. 117.
- <sup>3</sup> Marius Hansen i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1948, 20 ff.
- <sup>4</sup> *Nielsen, O.*: Anf. skrift V. 25.
- <sup>5</sup> Smst. V. 127.
- <sup>6</sup> Smst. V. 166 f.
- <sup>7</sup> Langfeldts anekdoter i Suhms Nye Samlinger, III, 1794, anført under 27. jan. 1750.
- <sup>8</sup> *Bruun, Carl*: Kjøbenhavn, III, 1901, 38.
- <sup>9</sup> LA Sj. gl. matrikel register. Christianshavns Kvarter 1759.
- <sup>10</sup> RA. Ostind. og Asiat. Komp. nr. 206 b. Diverse dokumenter 1681-ca. 1839.
- <sup>11</sup> LA Sj. Københavns byting skb. 1742-43, 350 f. og *Mogens Lebech*: Gamle Skibe - gamle Huse, Kbh. 1959, 72.
- <sup>12</sup> RA. Kommercekollegiets danske og norske privilegieprotokol A 1736-1747.
- <sup>13</sup> RA. Kommercekollegiets journal 1741, nr. 502.
- <sup>14</sup> *Nystrøm, Eiler*: Den danske Komadies Oprindelse, Kbh. 1918, 66.
- <sup>15</sup> *Hansen, P.*: Den danske Skueplads, I, 1896, 165.
- <sup>16</sup> *Baden, G. L.*: Kong Frederik den Femtes Regeringsaarbog. Kbh. 1832, 17 f.
- <sup>17</sup> Hist. Tidsskrift 3. Rk. IV, 229.
- <sup>18</sup> LA Sj. Københavns bytings obligationsprotokol 1741, fol. 24, dateret 22. sept. 1741
- <sup>19</sup> *Carl Bruun*, anf. skrift III, 92.
- <sup>20</sup> *Grove, Gerhard L.*: Kjøbenhavn Havn, Kbh. 1908, 30.
- <sup>21</sup> RA. Kommercekollegiets tyske resolutioner 1750, nr. 1056.
- <sup>22</sup> RA. Kommercekollegiets tyske resolutioner 1751, nr. 1155.
- <sup>23</sup> Om dette og det følgende: RA. Ostind. og Asiat. Komp. nr. 206 b. Diverse dokumenter 1681-ca. 1839.
- <sup>24</sup> LA Sj. Pantebøger 12-14, 16, 18 og 20. Diverse folionumre.

LISTE OVER SKIBE  
BYGGEDE PÅ ANDREAS BJØRNS  
SKIBSVÆRFT

1. *Fregatten „Enigheden“*  
74 læster; 83' l., 22' br., 12' 11" dyb; målebrev 4/7 1741; bilbrev 19/3 1742.  
Konstruktionstegninger på Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 503:60.

I 1747 var kaptajnen Hans Jørgen Smith. Ruller til Vestindien: 13/3 1761, kapt. Jens Rogge, 29/12 1761, kapt. Jens Rogge, 17/12 1762, kapt. Diderik Rogge, 29/5 1764, kapt. Diderik Rogge.

2. *Orlogsskibet „Københavns Slot“*

44 kan. Afløb 30/11 1741.

3. *Fregatten „Dokken“*

158 læster, 1742. Reder: Asiat. Komp.

Under kapt. Niels Haagensen Due foretog skibet følgende rejser:

Ostindiefart 1742-43. Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 765.

Ostindiefart 1745-46. Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 767.

Ostindiefart 1747-49. Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 668, 770.

Ostindiefart. Forsvandt på hjemturen 1751 på rejse fra Kap det gode Håb.

4. *Fregatten „København“*

208 læster, 48 kan.; 121' l., 31' 10" br., 15' 3" dybt; målebrev 23/7 1743, bilbrev 24/7 1743. Kgl. skibsbygmester Poul Brock. Ved skibets afløb skrev proviantskriver Morten Seehuus et lejlighedsdigt: „Nyt, ja godt Nyt for Kiøbenhavn, da Kong Christian den Siette glæder sig ved det nye-opbygte Skib opnevnet „Kiøbenhafn“, som i Dag den ... Dec. 1742 udgaaer af sin Stabel“.

Konstruktionstegninger på Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 598-99:60 (snit, vandlinieplaner, sidetegning, spanterids + dimensioner af master, rundholter og sejl). På en af tegningerne er anført: „Efter denne tegning er tvende skibe bygget, det ene på hr. agent Biørns plads førende af capitain Passe, færende på China, kaldet „Kiøbenhavn“, det andet på compagniet ... førende af capitain Sommer og for på Ostindien, kaldet „Lowisa“.“

Redere: Andreas Bjørn, i 1744 solgt til Asiat. Komp. for 30.000 rdlr.

Kinafart 1745-46. Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 887.

Ostindiefart 1755-58. Kapt. Rasmus Alling, Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 781.

5. *Fregatten „Neptunus“*

52 læster; 72 3/4' l., 20' br., 10' d.; målebrev 5/8 1743 og 17/4 1744; bilbrev 20/4 1744. Kgl. skibsbygmester Poul Brock.

Kaptajner: i 1743 Oluf Jonsen Walløe,

i 1747 Jørgen Jensen Mørch.

15/6 1748 får D. Chr. Rumohr tilladelse til at føre skibet, som sprang læk i Nordsoen. Repareret i Bergen. Afsejlet til Lissabon 24/4 1749.

Reder: Andreas Bjørn, siden 1748 formentlig Alm. Handelskomp.

6. *Galioten „Fortuna“*  
75 læster; 10 kan., 1743. Skibsbygmester A. Eskildsen.  
Leveret til Søetaten sammen med nr. 7–9. Ved købet af disse modtog Andreas Bjørn en obligation på 15.700 rdlr. Udgik af flådens tal 1747.  
Tegninger på Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 376–79:60, samt en model i skala 1:48.
7. *Galioten „Neptunus“*  
12 kan.; 1743. Leveret til Søetaten (se nr. 6). Udgik af flådens tal 1752.
8. *Galioten „Læsø“*  
10 kan.; 1743. Leveret til Søetaten (se nr. 6).
9. *Galioten „Anholt“*  
8 kan.; 1743. Leveret til Søetaten (se nr. 6). Udgik af flådens tal 1747.
10. *Galioten „Jomfru Birgitte“*  
19 læster; 53  $\frac{3}{4}$ ' l., 16' 6" br., 7  $\frac{1}{2}$ ' d.; skibsbygmester Jacob Rasmussen Lund; bilbrev 13/7 1744; målebrev 18/7 1744.  
Kaptajn i 1744: Augustinus Kiærulf, København; reder: købmand Jens Gregersen Klitgaard.
11. *Fregatten „Christiansborg“*  
Solgt 1744 til Asiat. Komp., der omdøbte skibet til „Trankebar“ og sendte fregatten på ostindietogt under kapt. Meyert Jansen. Søpas i København 25/9 1744. Kom til Trankebar 10/7 1745, derfra 21/10 1745 til Sumatra. Ankom igen til Trankebar 31/12 1745. Indtog en ladning af heste, arrak og silke, der beløb sig til 118.000 rdlr. Afsejlede fra Trankebar 27/1 1746. Siden blev intet hørt til skib og mandskab.
12. *Koffardiskibet „Fortuna“*  
77 læster; 125' 6" l., 26' 3" br., 12' 9" d.  
Konstruktionstegninger på Handels- og Søfartsmuseet: sidetegning, vandlinieplaner og spanterids, dat. København 8/11 1744. Usign. Påskrift: solgt til kongen for 7.000 rdlr. Mus.-nr. 505:60.
13. *Tremastet galiot*  
Unavngivet; 50 læster à 6000  $\mathfrak{R}$ ; 81' l., 21' br., 11' 6" d.  
Konstruktionstegninger i Handels- og Søfartsmuseet: sidetegning, vandlinieplaner, spanterids. Usign. og udat. Mus.-nr. 385:60.
14. *Byssen „Fortuna“*  
26 læster.

15. *Fregatten „Kronprinsens Ønske“*

97 læster. 16 kan. Målebrev 20/9 1745. Bilbrev 11/10 1745. Reder: Vest-Guin. Komp.

Fra København 1746 til Guinea og Vestindien. Kapt. Abraham Jensen Seyerøe. Kom til Vestindien maj 1747 med 195 slaver. Hjemkomsten samme år. Søpas 13/9 1748 til Guinea og Vestindien. Kapt. Abr. Jensen Seyerøe. Søpas 2/10 1750 til Guinea og Vestindien. Kapt. Ole Reinholdt. Fra Guinea 7/1 1752 med 328 slaver og ankom i marts 1752 til Vestindien med 224 slaver. Søpas 9/11 1753. Kapt. Joh. Fr. Knudsen. Kom jan. 1755 til Vestindien. Under rejsen overtoges føringen af Ole Reinholdt. Fra St. Thomas 23/7 1755. Hjemkom 28/10 1755. Skibet var da tilligemed al kompagniets anden ejendom overgået til kongeligt eje. Det fik 1756 fra Søjhuset udleveret 18 jernkanoner. Søpas til Guinea 10/7 1756. Kapt. Johan Fr. Knudsen. Søpas til Guinea 24/8 1761. Kapt. Valentin Schönfeldt. I Guinea 13/2 1762. Søpas 5/3 til Christiansborg på Guineakysten. Kapt. Schönfeldt. Styrmand var Grundt, obermester (skibslæge) Hegler. 1/6 1762 ekspederedes 318 negre, hvoraf halvdelen var syge eller ringe. Grundt klagede, men guvernøren sagde, at hvis han ikke ville modtage, kunne han lade være. „Landet“s overmester kom da om bord i stedet for Hegler. Efter 9 ugers og 2 dages sejlads kom skibet til St. Croix med 295 negre, altså med et tab af 23 negre. Overstyrmanden betegnes som „ikke rigtig i hovedet“. Der var intet sukker at få til retursejladsen. Hjemkom 1763.

Skibet udgik påny i juni 1764 til Guinea og Vestindien, ført af kapt. Johs. Grundt. Hjemkom 25/8 1765.

Efter ny hjemkomst fra en vestindierejse i okt. 1768 sattes skibet i jan. 1769 til auktion i Kbh. og overlodes ved kgl. resolution af 25/4 1769 til agent Andreas Bodenhoff for 4550 rdlr. Skibet måltes senere til 106 læster

Rulle til St. Croix 29/12 1780. Kapt. Mads Krøyer, født på Langeland, borgerskab i Kbh. 24/5 1762. Overstyrmand Peder Hansen Riis, født i Stollig ved Åbenrå. Det førtes 1779–81 af Mads Krøyer, i 1784 af Peter Hansen Riis.

16. *Fregatten „Rigernes Ønske“*

119 læster. 1745.

Et skib af samme navn på 155 læster, bygget i Kbh., anført som købt af Alm. Handelskomp. i 1748, må være dette. Det førtes i 1767 af Peder Anders Simonsen. Hjemkom „fra strædet“ d. 10/7 1767 og afgik derefter til Riga.

17. *Fregatten „Postillonnen“*

61 læster; bilbrev 22/9 1745. Målebrev 3/11 1745. Kapt. i 1761: Jens Michelsen.

Det er muligvis det samme skib, der i 1767 købtes af Guineisk Komp. Udgik til Guinea 8/10 1779, ført af Henrich Jensen Lind.



18. *Fregatten „Jægerspris“*

99 læster. 24 kan. 90' l., 23' 10" br.

Afløb 8/12 1745. Reder: Andreas Bjørn. Vestindierejse 1746. Kapt. Chr. Fr. Meckelberg, der af Søetaten 25/3 1746 fik tilladelse til at føre en købmand Bjørn tilhørende koffardifregat til Vestindien og må under denne tjeneste beholde fuld gage. Skibet afgik 18/7 1747 fra St. Thomas for hjemtgående, men forulykkede øjensynligt, da man aldrig siden hørte noget til skibet. 3/2 1748 fik kaptajnens enke tilladelse til at nyde sin mands avance, indtil der er indløbet efterretning om skibet i indtil 2 år. 1/10 1750 søger enken om pension. Sagen henvises til krigskancelliet. 7/4 1753 tillægges der enken 50 rdlr. i pension.

Konstruktionstegninger på Handels- og Søfartsmuseet: sidetegning, vandlinieplaner, spanterids, spejlornamenter. Mus.-nr. 508:60.

19. *Fregatten „Jægersborg“*

95 læster. 20 kan. 91' l., 24' 6" br., 11' d. Målebrev 12/12 1746. Bilbrev 8/7 1747. Kgl. overskibsbygmester: Andreas Thuresen. Reder: Vestind.-Guin. Komp.

Søpas 12/5 1747 til Guinea og Vestindien under kapt. Jacob Gude, der døde undervejs 24/4 1748, hvorefter overstyrmand Ole Erichsen blev kaptajn. Anden styrmand Peder Andersen Belling blev derefter overstyrmand, men viste sig snart at være sindssyg, hvilket gav anledning til mange besværligheder, der er omtalt af prof., dr. phil. Georg Nørregård i hans afhandling i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1956, s. 75 ff. Skibet havde fra Guinea medbragt 334 slaver, men 208 døde under overfarten. Skibet ankom til København 8/7 1749 med et tab af 52.181 pund sukker af den i Vestindien indtagne ladning på 438.250 pund.

Søpas til Guinea og Vestindien 26/9 1749. Kapt. Jens Hansen. Kom febr. 1751 til Vestindien med 269 slaver. Ole Erichsen var da påny fungerende kaptajn. Hjemkom 11/10 1751.

Søpas til Guinea og Vestindien 21/7 1782. Kapt. Jens Rasmussen Knie. Fra Guinea med 312 slaver, hvoraf 81 døde på rejsen. Kom aug. 1753 til Vestindien med 231 slaver. Hjemkom 9/6 1754.

Efter kongens overtagelse i 1754 af kompagniets aktiver og passiver skænkedes „Jægersborg“ 13/11 1754 til Det alm. Handelskomp.

Fra Helsingør til Vestindien 5/5 1755 sammen med „Emanuel“ og orlogsfregatterne „Christiansborg“ og „Dokken“. Fra St. Thomas 24/11 1755 under midlert. kaptajn Cordt Gylves Orm. På hjemrejsen tog den fejl af vejen og indkom 14/1 1756 til Tenby i Bristol-kanalen i stedet for den eng. Kanal. Afsejlede 6/8 1756 fra Tenby „i god stand“, ført af kapt. G. Kragh. Rulle til Guinea 30/7 1757. Styrmand Corfitz Olivarius døde på rejsen d. 1/5 1758. Fra Guinea 4/6 1758. Hjemkom til Kbh. 12/9 1759.

Det er formentlig det samme skib som i 1776 købtes af Andreas Boden-

hoff, der lod det fortømre, hvorefter det målte 100 1/2 læster. Bodenhoff anvendte skibet i rejser på Island, Vestindien og Middelhavet: 1779 kaptajn Søren Hansen Busch. Rejse fra Kbh. til Island og derfra til Livorno i Middelhavet. 1781: Samme kaptajn sejlet til Viborg.

20. *Fregatten „Prinsesse Sophia Magdalena“*  
96 læster; 93' 1., 24' 4" br., 12' d.; målebrev 17/2 1747. Bilbrev 1/5 1747. Kgl. skibsbygmester Poul Brock. Reder: Vest.-Guin. Komp. („Hs. Maj. kongen og en del af hans ministre“).  
Søpas til Guinea og Vestindien 12/5 1747. Kapt. Andreas Thorsen. Kom på hjemfærden til Norge marts 1749. Søpas til Guinea og Vestindien 18/7 1749. Kapt. Jens Rasmussen Knie. Ankom i juli 1750 til Vestindien med 80 slaver. Søpas til Guinea og Vestindien 1752. Kapt. P. C. Sarnsøe. Afgik fra Guinea 29/7 1752 med 307 slaver. Rulle til St. Croix 14/10 1756. Kapt. Hans Krogh. Rulle til St. Thomas 20/12 1762. Kapt. Jens Abbell.
21. *Galioten „Emanuel“*  
66 læster; 77' 3" l., 22' 2" br., 10' 4" d. Bilbrev 1/5 1747. Målebrev 1/5 1747.  
Skibsbygmester Jakob Rasmussen Lund. Reder: Jens Larsen m. fl.
22. *Hækbåden „Svanholm“*  
108 læster; 96' l., 24' 10" br., 11 1/2' d. Målebrev 5/5 1747. Bilbrev 21/6 1747.  
Skibsbygmester Jens Sørensen. Reder: Andreas Bjørn m. fl. Kaptajner, i 1747: Joen Jacobsen, i 1749: Augustinus Valentin Kierulf.
23. *Fregatten „Sorgenfri“*  
92 læster. Bygget 1747.  
Reder: Vest.-Guin. Komp.  
Fra Kbh. 1747 til Guinea. Kapt. Dirch Boysen. Kom nov. 1747 til Vestindien med 274 slaver. Hjemkom til Kbh. 5/5 1748.  
Søpas til Guinea og Vestindien 13/9 1748. Kapt. Dirch Boysen. Kom juni 1749 til Vestindien med 235 slaver.  
Søpas til Guinea og Vestindien 26/6 1750. Kapt. Peter Krog Collin. Kom juli 1751 til Vestindien med 133 slaver. Afgik fra St. Thomas 2/9 1751. Skibet forsvandt sporløst på hjemrejsen. Til trøst for kompagniet ved dette tab købte kongen af sin livtjener Horstmann fregatten „Patentia“, 70 læster, og skænkede fregatten til kompagniet (se Handels- og Søfartsmuseets årbog 1950, 23 ff.).
24. *Brigantinen (snauen) „Frederiksborg Slot“*  
25 læster; 55' l., 15' 6" br., 7' 10" d.; bilbrev 13/11 1747. Kgl. skibsbygmester Poul Brock.  
1749 er Andreas Dideriksen kaptajn. Konstruktionstegninger i Handels-

og Søfartsmuseet: sejltegnig + dim. Udat. og usign. Mus.-nr. 507:60.  
 „Beregning over Skibet „Friederichsborg“ naar dets Corpora under Van-  
 det skiæres udi Planer paa een Fods distance imellem hver Paralel“. Vand-  
 linier med tabel. Udat. og usign. Mus.-nr. 506:60.

25. *Koffardiskibet „Fredensborg“*

Arneret. Bygget 1748?

Iflg. Topsøe-Jensen, II 623 fik kaptajnløjtnant i Søetaten Simon Hoog-  
 landt 4/10 1748 tilladelse til for Økonomi- og Kommercekollegiet at over-  
 føre de til Algier destinerede presenter med det agent Bjørn tilhørende,  
 armerede koffardiskib „Fredensborg“. Skibet strandede 21/12 1748 på øen  
 Walsø nord for Trondhjem, ved hvilken lejlighed styrmanden, løjtnant  
 A. A. Arenfeldt og tre mand mistede livet. Skibet blev vrage, ladningen og  
 kanonerne blev bjerget.

Det må formodes, at skibet er bygget på Andreas Bjørns værft.

26. *Fregatten „Fredensborg“* („Fredensborg Slot“? „Frederiksborg“?).

280 læster; 50 kan.

Bygget 1749. Kgl. skibsbygmester Poul Brock.

Reder: Andreas Bjørn m. fl.

Førtes i 1749 med Søetatens tilladelse af kaptajnløjtnant Simon Hoog-  
 landt. Skibet anløb Marokko og derefter Algier for at lykønske en ny dey  
 i anledning af hans regeringsstiltrædelse og aflevere presenter; derfra til  
 Cadix, hvor han med Bjørns tilladelse solgte skibet for 42000 (46000?)  
 stk. von achten og rejste hjem.

Konstruktionstegning i Handels- og Søfartsmuseet (sidetegning med  
 ornament, vandlinieplaner, spanterids og spejl og navn: Fridericksborg  
 Slot), mus.-nr. 992:60. Tegningen bærer flg. påskrift: „Et Skib paa 50  
 Canoner blev Solt første Reise af Herr Agent Biørn til Spanien udi Aaret  
 1750 for 46000 Stöck von Acten førende af Kongens Siøe Capitain Hog-  
 land. Bygt af Mr Brock“. Usikkerhed med navnet. På tegningen står anført  
 „Frederiksborg Slot“. Topsøe-Jensen, II, 623 taler om „Fredensborg“.

27. *Fregatten „Landets Ønske“*

55 læster.

Søsat 1747.

Reder: Det alm. Handelskomp.

1749 var Jens Michelsen kaptajn.

1750 døde Jens Jacobsen som kaptajn på skibet. Til Guinea 1755.  
 Styrmand Søren Jensen Fjellerup døde på rejsen. Fra Guinea 27/10  
 1756. Hjemkom til Kbh. 5/9 1757.

28. *Hukkerten „Frydenlund“*

37 læster.

Søsat marts 1748. 1749 var Niels Jensen kaptajn.

29. „*Prinsesse Wilhelmine Caroline*“  
52 læster. Bygget 1749.  
Reder: Vest.-Guin. Komp.  
1749 var Christian Høyer kaptajn. Søpas 2/7 1751 til Guinea og Vestindien. Kapt. Nicolaj Høyer.  
Fra Guinea 1752 med 203 slaver. Kom juni 1752 til Vestindien med 181 slaver. På hjemrejsen fra Vestindien forliste skibet 5/11 1752 på Jyllands vestkyst.
30. *Hukkerten „Mercurius“*  
31 læster.  
Bygget 1749.  
Reder: Det alm. Handelskomp.  
1749 var Peder Elsman kaptajn. Søpas til Guinea og Vestindien 2/7 1751. Kapt. Jens Hansen. Sejlede sammen med „Prinsesse Wilhelmine Caroline“.  
Fra Kbh. til Vestindien 1754. Styrmand Jens Cronland døde på rejsen.
31. „*Hertuginde af Helburghausen*“  
33 læster.  
Bygget 1749. 1749 var Hans Dirchs kaptajn.
32. „*Frederikshaab*“  
135 læster.  
Bygget 1749. Bilbrev 13/4 1750. Reder: Det alm. Handelskomp., der købte skibet af agent Bjørns dødsbo for 11632 rdlr.  
1749 var Andreas Dirchs kaptajn. Det alm. Handelskomp., der havde overtaget Grønlands besejling efter Jacob Severin, anvendte skibet til hvalfangst med en besætning på 46 mand. På Handels- og Søfartsmuseet findes en sejltegnning af et skib „Frederikshaab“ betegnet „Gamle Grønlandsfarer“. Det er muligvis dette skib. Mus.-nr. 197:60.
33. *Hukkerten „Frederiksberg“*  
35 læster.  
Bygget 1749. 1749 var Ole Christensen Kraft kaptajn.
34. *Hukkerten „Jubelfesten“*, efter 1804 kaldet „*Den nye Jubelfest*“.  
Opr. betegnet 3-m. hukkert, fra 1790 tremastet galiot. Bygget 1749.  
60 kommercelæster. Originalt bilbrev 16/3 1750.  
Gennem årene anført med følgende størrelse: 55, 57 1/2, 60 og 64 læster.  
Skibet blev fortømt i 1774.  
*Skipperne*: 1749: Jacob Gelmyden,  
1750: Niels Sørensen Mariager,  
1780, 1784, 1789, 1790, 1793, 1795, 1797: Jens Nielsen Mariager,

1801, 1803, 1804, 1805, 1806, 1807, 1808, 1809: Boy Hendricksen,  
 1810, 1811, 1812, 1815, 1816: Jørgen Bonitz,  
 1818: Boy Bohn.

*Redere:* 1750: G. K. C. Hansen, dernæst anført Aug. Wilh. Hansen, formentlig den samme som de følgende: 1764: Justitsråd Hansen (købt 1764), 1784: Etatsråd Hansen, 1793: Konferensråd Hansen.  
 1797: Skipperen Jens Nielsen Mariager med interessenter.  
 1799: Skøde fra N. Schiøtt til justitsråd Hartvig Frisch på 1/4,  
 1799: do. fra H. Hagen til Frisch på 1/4,  
 1799: do. fra J. Schoustrup til Frisch på 1/4,  
 1799: do. fra Ingeborg Mariager til Frisch på 1/4.  
 Jens Nielsen Mariager må således være død i perioden 1797-99.  
 1803, 1804, 1810: Justitsråd Hartvig Frisch.  
 I 1816 tilfaldt skibet ved arv grosserer Th. Frisch og frøken Sophie Frisch.  
 1818: Theodor og Sophia Frisch.

*Rejser:* 1767, 1779, 1780, 1781, 1784, 1789, 1790, 1793, 1795: Færøerne.  
 1797: til Amsterdam og videre.  
 1801, 1803: Island.  
 1804: Finmarken.  
 1804: Cette.  
 1804: Lissabon.  
 1805, 1806, 1807: København-Finmarken.  
 1810: Færøerne.  
 1818: St. Petersborg til Barcelona, Marseille m. v.  
 1820: St. Petersborg til Corunna, Ferrol og Middelhavet.  
 1821: fra København til Bergen, Middelhavet og videre.  
 1822: til St. Petersborg, St. Malo, Middelhavet og videre.

På denne sidste rejse må skibet være forlist, eftersom det meddeles, at det i 1823 blev solgt som vrug i St. Malo.

#### FORTØMRINGER

#### UDFØRT PÅ ANDREAS BJØRNS VÆRFT

35. *Skibet „Amagerbonden“.*  
 45 læster.  
 Bygget i Holland.  
 Fortømret i 1744.

Som skipper anføres Boye Boyesen. Skibet, der næppe kan være det samme som det på side 28 nævnte, foretog i 1747 en rejse med tømmer fra København til Lissabon og derfra videre.

36. „*Wilhelmine Galley*“.

85 læster.

Bygget i New England.

Fortømret i 1745.

37. *Skibet „Printz Royal“ af København.*

Forbygget og gjort større i 1746.

I 1746 nævnes et skib af samme navn på 45 læster som hjemmehørende i Altona med Jacob Robin som reder. Det drejer sig muligvis om samme skib, som efter fortømringen er solgt til Altona.

38. *Jagten „Røde Rose“ af København.*

7 læster.

Bygget på Fyn.

Fortømret i 1746.

Som skipper i 1746 er anført Hans Wægersløw.

## ANDREAS BJØRN MERCHANT AND SHIPYARD OWNER

### *Summary*

Copenhagen means “the merchants’ harbour” and ships have been built there right from olden times, particularly ships for the fleet, first on Gammelholm in the old quarter of the city and later at Nyholm, a new naval dockyard established on Christianshavn.

This part of Copenhagen was founded in 1618 on a system of canals after the pattern of Dutch towns. In Strandgade, the street which runs along the shore opposite the mainland, various privately owned shipyards were established, in particular those belonging to such large trading companies as the Asiatic Company and the West Indian-Guinea Company.

The most important completely privately owned shipyard was that belonging to Andreas Bjørn. He was born in 1703 in the town of Skelskør on Zealand. In 1730 he was granted a licence to trade as merchant in Copenhagen. He dealt especially in timber but was soon getting large contracts from the army and navy and orders for goods to make up the annual tribute paid to the pirate states of the Barbary Coast. He was an energetic partner in various companies, in particular the West Indian-Guinea Company. In 1733 he bought a piece of land on Christianshavn, at the north east end of Strandgade,

and in 1735 he acquired a stretch of water next to it with permission to fill it in. Here he established a large shipyard, Bjørnsholm, built after a plan by Poul Brock, naval architect, which was the first really big privately owned shipyard in Copenhagen. In 1741 he launched his first ship, the „Enigheden“, a frigate of 74 commercial lasts and with 22 cannon. From then until his death in 1750 he is said to have built about fifty ships. Most of them were large frigates for the big trading companies—the Asiatic Company, the West Indian-Guinea Company and the General Trading Company—but he also built his own ships and some for the Royal Danish Navy. He had a large staff of naval architects, smiths and shipwrights. His vessels were often designed by architects to the Royal Navy. It has not been possible to identify them all but research in the Record Office, the City Archive of Copenhagen and other places has enabled the present writer to compile a list of 38 vessels which he includes in his article.

Andreas Bjørn was one of the outstanding worthies of his time. He presented statues of Mercury and Neptune to the Bourse, was one of the managers of the theatre opened in Kongens Nytorv in 1747, and in the same year the Royal Rifle Club held its meetings and shot the popinjay in his shipyard. He gained the favour of Frederick V and in 1747 he was appointed accredited agent. In 1748 he disposed of the northern part of Bjørnsholm to The General Trading Company, and after his death in 1750 the rest of the yard was sold. Here Carl and Lars Wilder, father and son, started their shipbuilding yard. The northern part of Bjørn's former yard, which the trading company had acquired, was later divided between the Greenland Trading Company and Captain Hans Krøyer. Today these parts of the town are known as Wilders Wharf, Krøyers Wharf and Greenland Trading Wharf. Andreas Bjørn's name has disappeared, though he was the one who started it all by building Bjørnsholm.