

KADREJERE OG BUMBÅDSMÆND

Af

HENNING HENNINGSEN

Inden for de maritime service-fag har kadrejerne spillet en ikke uvigtig rolle, ikke mindst i sejskibstiden. Tilmed står der ligefrem en vis glans om dem på grund af deres frie og dristige erhverv. Kadrejeriet fandt i Danmark især sted i Øresund. Herom fortæller forfatteren, og han giver tillige en oversigt over de tilsvarende bumbådsmænd langs Europas kyster og i fremmede verdensdele.

KADREJERNE var i sejskibstiden havets ambulante småhøkere, bissekræmmere og tuskhandlende. De sejlede i deres små og letmanøvre-rede både ud til kunderne: forbisejlende sejskibe eller ankerliggere på reden og tilbød dem hvad de havde brug for, først og fremmest proviant, men også knap så vigtige luksus- og brugsting. De handlede åbenlyst med skipperen eller styrmanden og i smug med mandskabet. De tog mod rede penge eller tuskede mod varer. De var ikke bange for at snyde søfolkene lidt, og også toldvæsnet, hvor de kunne, og de havde ikke altid det bedste ry. Men der stod en vis nimbus om deres vejrbidte, skæggede hoveder, og der var lidt af en eventyrstemning over deres færden.

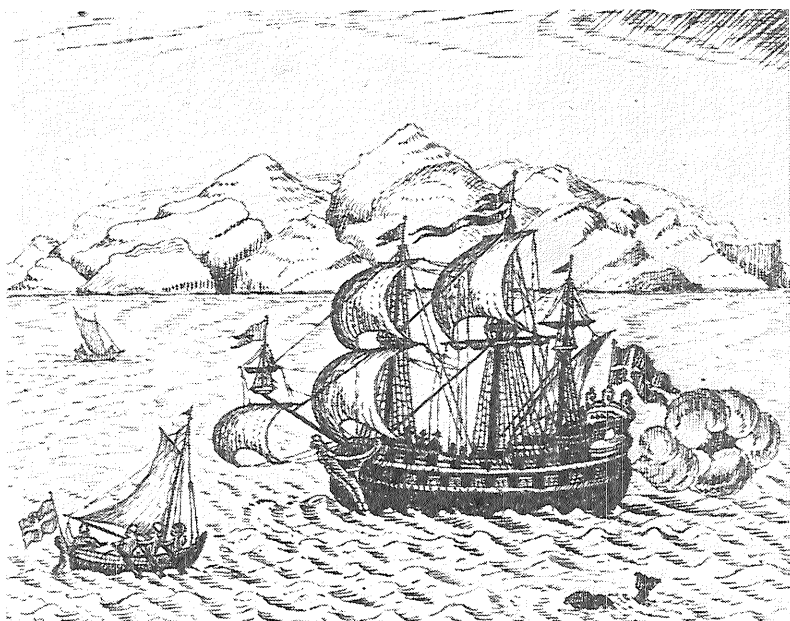
Ordet *kadrej* har ikke noget at gøre med at „dreje om kajen“ eller „sejle langs kajen“, som det har været foreslået. Det er i virkeligheden et portugisisk ord *catraia* eller *catraio*, og det betyder lille fartøj (med sejl eller årer), spec. på Tajo-floden. Til dansk er ordet kommet via hollandsk *kadraai*. 1653 træffes det første gang i skrift i formen *kaydray*.¹ Til ordet er dannet *kadraaien* og *kadraaier*, som vi har overtaget på dansk som *kadreje* (drive handel i lille båd) og

kadrejer (den der driver en sådan handel). Hvornår det er blevet almindeligt i dansk vides ikke. I 1600-tallet talte man i Helsingør om *dem der roer til skibs*, hvilket både synes at have omfattet færgemænd og kadrejer. I lodsreglementet for Århus 1750 nævnes, at lodserne også var *udroere*, dvs. færgemænd. På Bornholm brugte man endnu i forrige århundrede udtrykket at *ro til skibs* og kaldte kadrejerne *skibsroere* („sjevroara“).² Ordet kadrejer er måske først blevet almindeligt i Helsingør i 1700-tallet og er i Danmark aldrig blevet brugt uden for Øresund.

Det er heller ikke trængt ind i andre sprog, for svensk *kattdrejare* og tysk *Kattdreiers* benyttes kun om kadrejerne i Sundet og må stamme derfra. I stedet for brugte man verden over sammensætninger med det engelske *bumboat*, som første gang træffes 1685,³ og som til syvende og sidst også stammer fra hollandsk, nemlig fra *boomboot*, et bredt bygget fisker- og lods fartøj (boom betyder træ, men også „dam“ i fiskerbåd). Man har også prøvet at forklare det som båd, der fastgøres ved den bom, som rigges ud fra skibssiden; sådanne bomme fandtes dog kun på orlogsskibe. På tysk bruger man *Bumboot*, og på dansk er det også almindeligt, når det drejer sig om fremmede forhold, både i formen *bum-* og *bombåd*.

Betingelsen for at et kadrejeri kan opstå er, at der kommer mange skibe forbi, eller at der ligger mange skibe på reden. I Danmark var dette især tilfældet i Øresund, og *Helsingør*, hvor skibene op til 1857 måtte stoppe op for at erlægge øresundstold, var så givet midtpunktet heri. Her kunne under kontrære vindforhold ligge hundreder af fartøjer i dage-, ja ugevis. I det følgende skal vi berette om det helsingørske kadrejeri, men også tage oplysninger med fra de små steder langs kysten: *Gilleleje*, *Hornbæk*, *Ålsgårde*, *Snekkersten*, *Espergærde*, *Humblebæk* og *Sletten*, hvorfra der ligeledes blev drevet en livlig kadrejervirksomhed.⁴

Begyndelsen til kadrejervæsnet ligger tilbage i fjern tid. Det er ikke usandsynligt, at dets oprindelse er den handel med fiskere, som vel til alle tider har været drevet på søen, når langfarere passerede udeliggende fiskerbåde. Det har været naturligt, at de af dem har



Den danske ostindiefarer „Oldenborg“ passerer Shetlandsøerne 1672, og lokale fiskere kommer ud for at sælge helleflyndere, kabliau, sild osv. til skibet. Oprindelsen til kadrejeriet ligger formentlig i fiskernes handel med forbisejlende skibe. Tegning af skibslægen *J. P. Cortemünde* i hans dagbog, Kgl. Bibliotek, Ny kgl. Saml. 388.40.

Fishermen from the Shetland Islands selling fish to the Danish East Indian „Oldenborg“, 1672.

tiltusket sig friskfangede fisk. Så tidligt som fra slutningen af 1300-tallet fortæller en fransk pilgrim, der kom gennem Øresund, at de fik sild fra fiskerbådene; og omkring 1900 hører vi, at en thuriner-konnert i Sundet blev stoppet af en fisker i sin lille jolle og blev lokket til at købe en stor torsk, han holdt op. Fiskerne fra den jyske vestkyst slog ofte en handel af med de forbisejlende skibe, der trængte til fersk fisk. Det samme hører vi fra Skotlands kyst, på Doggerbanken, i Kanalen, ud for Labrador, ved Japans kyst og mange andre steder. Man kan tænke sig, at fiskerne, hvor dette skete på et befærdet

strøg, har været så forsynlige at tage levnedsmidler og drikkevarer med hjemmefra for eventuelt at sælge dem på den måde.

Kadrejeri på Sundet ved Helsingør

Allerede i 1600-tallet hører vi, at kadrejere har handlet med søfolk på Helsingørs red, og vi ved, at der f.eks. fra Rostock kom skibe op for at sælge øl og viktualier til de opankrede skibe, så det har givetvis været en god forretning. 1628 var Christian IV vred over, at folk i Helsingør sejlede ud til skibene, der kom fra Spanien, for at bytte med dem mod pommeranser, citroner osv., hvorved de forhindrede tolereren i at indkøbe sådanne frugter til kongens eget brug.

Kadrejeriet var ikke noget borgerligt erhverv, som man kunne løse næringsbevis til. Kadrejerne optræder simpelthen som „fiskere“ eller „søfarende og fiskere“. Uden tvivl har også lodser og færgemænd i det små tusket lidt med de skibe, de kom i forbindelse med, som det nævnes i 1743, da byens købmænd klagede derover. 1882 forbødes det direkte i reglementet for færgefarten, at færgemændene drev kadrejhandel.

Til gengæld tilbød fiskerne også i en snæver vending at sætte folk i land fra skibene, hvad der var strengt forbudt, da det var et privilegium, som færgemændene havde. I Færgelavets protokol 1882 ff. (Helsingør havnekontor) klages der langt op i tiden over, at kadrejerne mod penge eller gammelt tovværk færgede kaptajner i land. Så sent som i 1909 fik en fisker fra Espergærde en advarsel af havnerådet derfor.

I forskellige familier i Helsingør, hvor man mere drev handel end fiskeri, opstod der en hel kadrejertradition, således at kadrejeriet gik i arv fra far til søn. Sønnerne lærte fra den tidligste barndom af at tumle en båd i al slags vejr. De fik lov til at gå ud med deres far, og efter konfirmationen gik de til søs som skibsdrenge og kom hjem som helbefarne, hvorefter de giftede sig og ernærede sig ved det spændende kadrejeri. Af gamle kadrejerslægter nævnes i Helsingør Knoblauch, Seifert, Lind, Holm, Larsen (ved Trykkerdammen); i Snekkersten Petersen, Andersen, Børresen; i Espergærde Aanonsen.

Sømændene kendte nogle af kadrejerne ved navn, som f.eks. Ole Petersen i Ålsgårde, kaldet Ole Peter, Peter Petersen i Humlebæk, Slæde-Jens i København, men ofte brugte de et fællesnavn, som de tiltalte dem alle med, nemlig *Christian Kadrejer*.

Kadrejerne var særdeles modige og dygtige folk, rene akrobater til at sejle deres små, tit overlastede, fartøjer i al slags vejr og til at løbe op på siden af kunderne. Deres kendskab til farvandene med grunde og strøm og til kystens smuthuller var eminent; de kunne godt, når de så deres snit til det, optræde som lods. Når alle lodser og reservelodser var ude, tog kadrejerne og for den sags skyld også fiskere chancen som „kendt mand“ og lodsede skibene gennem Sundet. Nogle af kadrejerne, som f.eks. Jens Holm, var Petersborglodser, der påtog sig at lodse fremmede skibe gennem Østersøen til St. Petersborg.

De menige søfolk var glade for kadrejerne, som de ofte kendte, hvis de tit passerede Helsingør. Kadrejerne var ægte sømandstyper, besindige og rolige, godlidende, ofte fåmælte, indtil man blev fortrolig med dem; så kunne de spinde en ende så godt som nogen. De regnede sig selv som gode samfundsborgere, der passede deres arbejde, gav enhver sit, levede ædrueligt, var gode familiefædre, der opdrog deres børn godt.

Alligevel rangerede de ret lavt i det pæne borgerskabs omdømme. Deres handel ansås for lyssky, og de selv for smuglere og på sin vis tyveknægte. Digteren Holger Drachmann siger som sin mening, at det kun var de dårligste fiskere, der blev kadrejerne. På den anden side var der mange, der betragtede dem som en slags hverdagens helte.

Kadrejernes fartøjer var hurtige og velsejlende, og altid meget velholdte. I Sundet var de af den lokale type. Fiskerne i Ålsgårde brugte store 22 fods både. Midtskibs stod en stor kiste til varerne, dækket med sejldug. Der var mindst to mands besætning, da én mand ikke kunne klare manøvrering og handel alene. Kadrejeren havde derfor altid en medhjælper med.

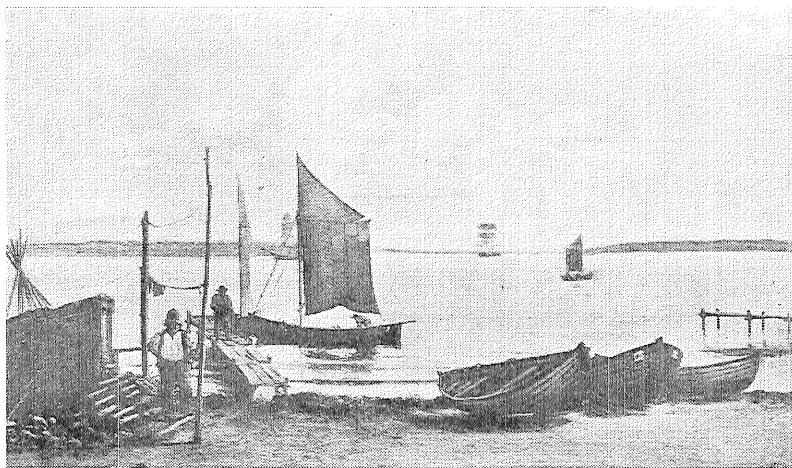
I Snekkersten byggede bådebyggerdynastiet Svendsen i 1800-tallet 18 fods åbne, spidsgattede både, i klink, og rigget med sprydsejl og

løs gaffel; de førte klyver, fok, stor- og topsejl og var meget hurtige. Spanterne var forstærkede, så bådene tålte at skure mod siden af skibene, hvad der selvfølgelig tog på dem, selv om de havde fendere ude.⁵ Derfor var materialet af det bedste. Plankerne skulle f.eks. være af godt lagret eg, som gerne måtte have ligget 20–30 år. Kadrejerne udvalgte selv kævlerne, der så blev kløvet i op til 12 fod lange planker med økse og høvlet. De skulle spejlhugges for at være rigtig stærke. Der eksisterer forøvrigt stadig en del af de gamle kadrejerbåde.

Kadrejernes både lå ikke i havnen i Helsingør, men ved de forskellige „bakker“ ved kysten neden for Strandgade, hvor de ligesom flere færgemænd havde lejet plads. Det var små afgrænsede strandstykker, ialt en halv snes; nogle af dem eksisterer endnu som smågader. Der nævnes f.eks. *Ankerbakken* ud for Grollowstræde (her var oplagsplads for opfiskede ankre), *Bornholms bakke* ud for Skyttenstræde, nu Blicherbakken (vist opkaldt efter færgemand Bornholm), *Holms bakke* ud for Gyldenstræde (opkaldt efter bådebygger Holm; her holdt forøvrigt lodserne til, indtil de omkr. 1890 fik deres egen „lodsbakke“ på nordre mole), *Jens Hansens bakke* (opkaldt efter den senere nævnte tovværkshandler, der aftog kadrejernes varer) og *Anthonis bakke* (opkaldt efter færgemand Anthoni). En del kadrejere gik også ud fra den lille *Trykkerdamshavn* ud for vejen, der førte op til Trykkerdammen, en god halv kilometer syd for statshavnen.

De fleste kadrejere var så velstående, at de selv ejede deres båd og selv kunne investere de trods alt ret beskedne beløb, der var tale om, i varelageret, så de handlede for egen regning. Det hændte dog også, at de arbejdede for en bestemt købmand, som leverede båd og varer og til gengæld tog en del af profitten.

Man handlede i reglen med skibe, der stod Sundet ind, mest i tiden fra sidst i april til hen i oktober. Kadrejerne gik f.eks. helt op til Sundets indløb ved Kullen og Nakkehoved og lå her og spejdede efter de indkommende skibe. Om natten lå de i bådene og sov under en presenning. Fik de øje på et skib, kunne der være en hel kapsejls mellem de mange konkurrerende kadrejere for at komme først ud



Ankerbakken på Strandgades sydside ud for Grollowstræde, Helsingør. Det var en af de pladser, hvor kadrejernes både lå. Navnet kommer af, at blinde ankere, som fiskerne bjejgede, blev oplagt her. Efter maleri 1878.

“Ankerbakken” (Anchor Shore) on the Sound, one of the landing places of the bumboatmen of Helsingør, 1878.

til dem. Når de kom på prajehold, prajede de dem med en slags faste tilråb, som f.eks. „Æg, skæg, tobak eller brændevin!“ eller „Æg, skæg, skråtobak og cigarer!“ hvis ikke de råbte noget lignende som „Ohøj! Har I ikke noget I vil sælge, eller penge? Så skal I få noget godt at drikke i stedet.“ Viste ingen ombord sig interesserede, kunne kadrejerne for at animere søfolkene holde en prøve på deres varer frem, f.eks. et stykke kul (til opfyring i kabyssen) eller andet, skipperen havde brug for.

Ingen sejlere bakkede sejl og stoppede for kadrejernes skyld. Det var også for besværligt. Var der brug for ham, kastede de en tovende eller line ud til ham. For at gribe denne måtte han med sin båd tit smutte klos forbi forstævnen og langs den side, hvor den kastedes ud. Nåede han ikke at gribe den, drev skibet fra ham, og kom han ikke hurtigt nok rundt om forstævnen, blev han sejlet i sænk. Manøveren kaldte man en *kadrevending*, og der skulle både koldblodighed og

øvelse til at klare den. Undertiden gik det da også galt; i tidens løb skal flere kadrejer være blevet sejlet ned af større skibe eller knust mod skibssiden. Vanskeligst var det at manøvrere, når skibene krydse sig frem i det smalle farvand.

Det var forøvrigt heller ikke helt farefrit at ligge på siden af de store skibe og drive med dem, når de var i fart; båden kunne let tage vand ind og kæntre, og så gjaldt det for kadrejerne at redde sig ombord på skibet eller klare sig med svømning. Langs bådens sider var der en række fendere, hvad der simpelthen var nødvendigt for at forhindre skuring mod skibssiden.

De varer, kadrejerne tilbød, var f.eks. *rugbrød* (lange brød, som fra ældgammel tid kaldtes ankerstokke; de var hårde og ofte gamle; det fortælles, at kadrejerne vaskede muggen af dem, så de skinnede som nybagte; nordmændene kaldte rugbrød for jydestump); *sigtebrød*; *kartofler* (fiskerne købte dem op og tilbød dem i sække og tønder; især skibene fra Østersøen var begærlige efter nye kartofler; prisen var ca. 1900 pr. tønne 8 kr.); *fersk kød*; *grøntsager*; *frugt*; *frisk fisk*; *vin* (en engelsk søofficer, som i 1807 var med den engelske flåde, fortalte i et brev, at kadrejerne fra Helsingør solgte vin af alleslags og til en billig pris; selv champagne kunne fås for 34 shillings pr. dusin flasker, en femtedel af hvad den kostede i England); *spiritus*, især brændevin i flasker eller ankre, men også kognac og rom (når søfolk i ældre tid passerede Kullen, var det gammel skik, at de unge, som første gang kom forbi, måtte hønse, dvs. give en omgang brændevin til de ældre; kadrejerne vidste dette, og de var på pletten med drikkevarer til dette brug); *te*; *kaffe*; *sukker*; *tobak* (shagtobak, skråtobak i bundter, pakker og dåser; cigarer, senere cigaretpapir); *piber* (kridtpiber); *trækul* (til kabyssen); *uldtøj*; *dongeribukser*; *sydvester*; *sømandsknive*; *sæbe*; *kamme*; *spejle* (især barberspejle); *hårvand* (f.eks. det bekendte Florida-vand); *synåle* og *tråd*; alle slags billige *galanterivarer* til at tage med hjem til kæresten eller konen. En kadrejer måtte være ret velassorteret for at imødekomme alle behov.

Når den ene af parterne slap sin ende, var forretningen forbi.

Ulige lettere var det selvfølgelig at handle med de skibe, der lå opankrede.

Havde skipperen ikke lyst til at handle med kadrejerer, jog han ham simpelthen væk eller undlod at kaste en ende ud til ham. Han kunne så hage sig fast i vantet med bådshagen og lade sig slæbe med, hvis han ikke blev forhindret deri. Afvisningen skete ikke altid med lige høflige ord. Kaptajnen havde dog tit brug for kadrejerer, når han kom med frisk proviant. Oftest var det vel styrmanden, der på skibets vegne handlede og betalte. En sådan handel var helt legitim, og betalingen foregik i reglen pr. kontant. Ofte var kaptajnen og kadrejerer gode gamle bekendte, som kunne lide hinanden og havde tillid til hinanden. Ikke sjældent tog kadrejerer breve og pakker fra skibet med i land.

Mere tvivlsom var handelen med mandskabet, for officererne ombord vidste godt, at deres folk mest havde interesse i nydelsesmidler som spiritus og tobak, og at de, der jo ikke ejede kongens mønt, kun kunne betale ved at tage af skibets tilbehør eller ladning. Handelen i smug, „gennem kanonportene“, var derfor ikke velset af dem. Den foregik af den grund bedst, når kaptajnen var i land, eller om natten. Det var en udpræget tuskhandel, og mandskabet tog det sjældent så nøje med at „låne“ lidt af skibets overflod. Hvad de fik for det var sjældent så meget værd som det de gav.

Kadrejerer var ikke lærde folk, og deres kundskaber i fremmede sprog var nærmest lært ved naturmetoden. Men som alle handelsfolk til alle tider kunne de de nødvendige brokker af mange sprog, så der var sjældent sprogvanskeligheder, selv om samtalerne udartede til et besynderligt kaudervælsk. Om ikke andet kunne de klare sig med fingersproget. Russerne talte gerne lidt tysk og finnerne svensk, og fra deres søfartstid besad kadrejerer et nødtørftigt kendskab til engelsk.

Ofte kendte de ikke de mønter, de fik stukket i næven som betaling fra fremmede skibe, men de blev dog sjældent snydt, for de tog dem forsigtighedsvis til meget lav kurs, selv om det tit var på bedste beskab. Kadrejerer var som alle danskere flinke forretningsfolk, siger

en norsk sømand. Forøvrigt var kadrejernes priser meget rimelige. I 1890'erne kostede en flaske akvavit f.eks. kun 20–30 øre, og også tobakken var billig. Alligevel var der en prutten frem og tilbage, inden købet gik i orden. Det hørte simpelthen med til fornøjelsen.

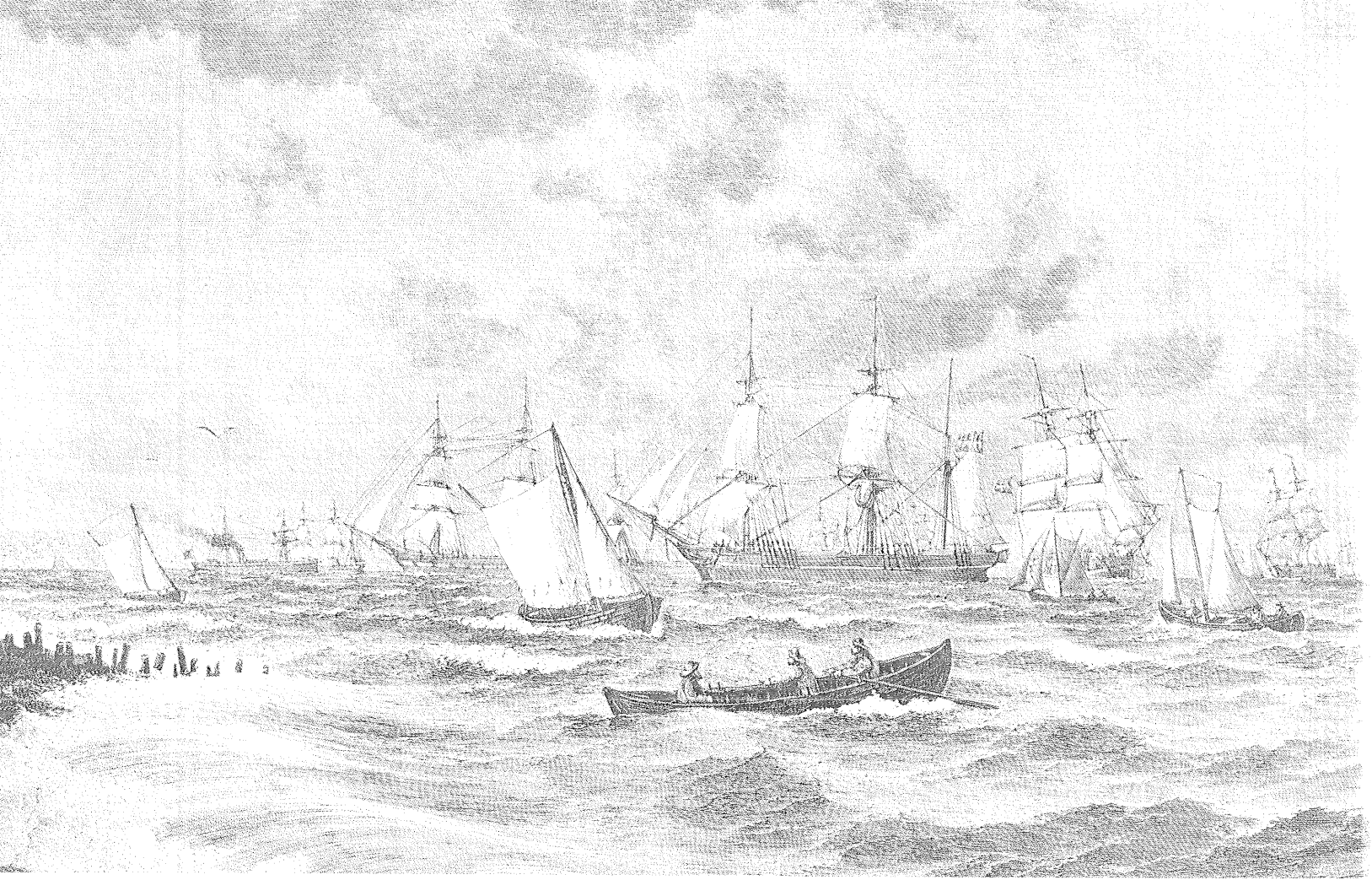
Mandskabet havde som sagt ikke penge på sig – dem behøvede de jo ikke ombord, og hyren udbetaltes først ved afmønstring – og hvad de havde at bytte med af personlige ting var så godt som intet. En gammel skjorte, et par do. bukser, et par slidte sko var ikke meget værd, men blev dog af og til taget i bytte. Undertiden opsparede søfolkene deres ration, f.eks. af kakao, og byttede dermed. Styrmandene, der havde eneret på det kasserede gods ombord: sejldug og gammelt tovværk (*ol'ropes*), gav dette i bytte. Kan hænde at kokken, hvem kabysfedtet, det afskummede fedt, tilfaldt, kunne bruge dette som bytteobjekt, eller f.eks. gamle kødben.

Det mest fristende var for mandskabet som sagt simpelthen at stjæle noget af skibsinventaret: en ende tov, en lodline, en blok, en håndspage, en rulle sejldug, et par kofilnagler, lidt saltkød fra provianten, en bøtte maling, og give dette. Kadrejerne tog det gerne uden at spørge, hvor det kom fra. Selv en skibshund kunne blive smidt ned til ham som betaling, hvis man tør tro Holger Drachmann.⁶ Var der adgang til lastrummet, eller kunne man brække lugen op og dække den til igen, uden det blev set, kunne man låne lidt af ladningen. Det var jo ikke nemt at kontrollere. Man kunne f.eks. give *korn* (især rug fra skibene der kom fra Østersøen), *ris*, *kaffe* og *te*, *stenkul* (på skibe fra England), *lammekød* (på islandsfarerne), *uldvarer* (do.), *tjære*, *oliekager*, *vin*, *sydfrugter*, *planker* (trælastfarerne).

→

Udsigt over Sundet fra Snekkersten 1879. Det kuler op, og talrige sejlskibe, der længe har ligget i vindstille, er på vej nordpå. Flere kadrejerbåde (i forgrunden) går ud for at slå en handel af med dem. Træsnit efter *Carl Baagøe*
i Illustreret Tidende XXI (1879–80).

The Sound seen from Snekkersten in 1879. Bumboats are going out to barter with ships.

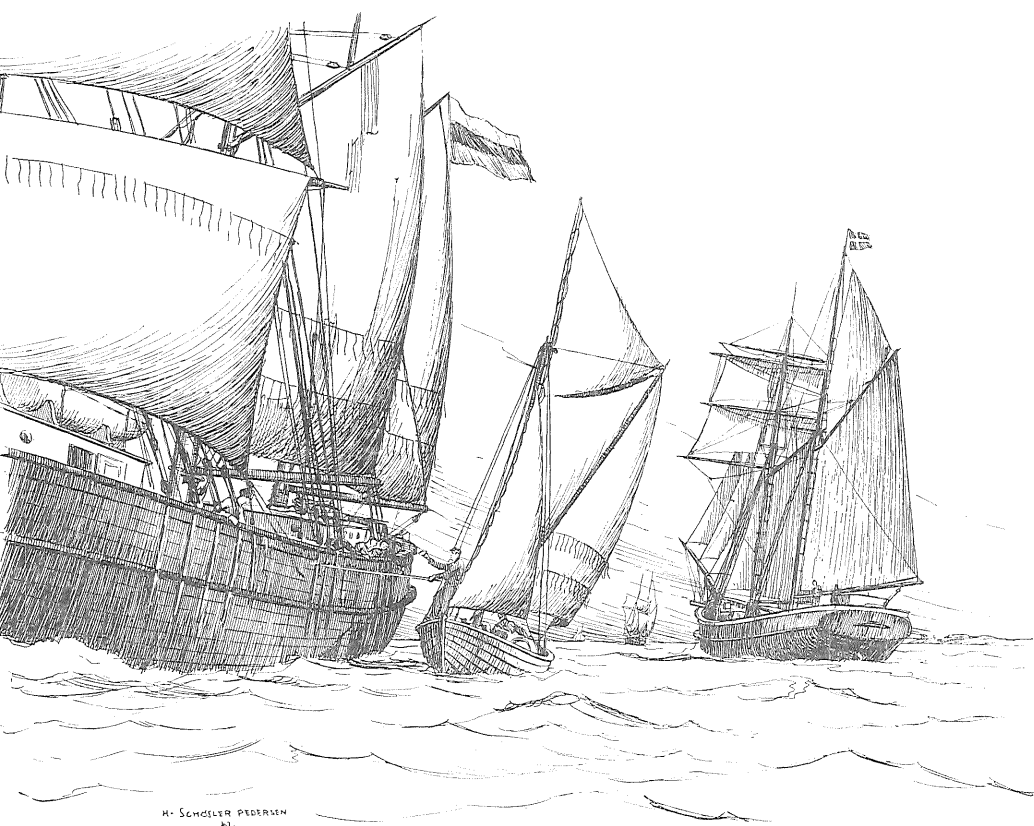


Sommetider blev der slået hårdt ned på søfolk, der havde forgrebet sig på lasten. 1872 blev således en første og anden styrmand på et norsk skib ved retten i Christiania idømt 30 dages fængsel på vand og brød, fordi de, da de på rejse fra Riga passerede Helsingør med en ladning hørfrø, havde solgt to sække heraf for 4 speciedalere til kadrejerne. Det blev i retsmødet oplyst, at der på strækningen fra København til Helsingør kom i hundredvis af fiskere ved siden af fartøjerne og fristede besætningen til at sælge af ladningen. Ved at lokke med fisk, tobak osv. fik de nemt kontakt med dem.⁷

Det var nu ikke altid at tuskhandelen foregik i en atmosfære af gensidig tillid. Kunne man på diskret måde snyde hinanden lidt, gjorde man det gerne. F.eks. kunne søfolkene, når kadrejerne var langt borte, opdage, at brændevinen i det anker, de havde tiltusket sig, var spædet rigeligt op med vand, og deres eneste trøst var så måske, at de vidste at den rulle sejldug, de havde givet i bytte, indvendig havde store huller efter rotternes gnaven. Når man solgte fisk til finnerne, afsatte man gerne de magre skrubber til dem; de var nøjsomme og tog til takke dermed, mens andre ville have bedre fisk.

På den anden side betalte gensidig ærlighed sig nok bedst i det lange løb. Mange af skibene kom jo igen. Peter Petersen i Humlebæk solgte engang 1/2 sæk hvedemel for 130 kr. til en nordmand, som ikke havde rede penge, men gav ham et skyldbevis. Det varede ikke mere end ti dage, før beløbet blev sendt.

Det påstås hyppigt, at kadrejerne gav sig af med smugleri, og deraf skal deres dårlige ry bl.a. være kommet. I reglen drejede det sig dog nok mest om, at de forsøgte at få de tiltuskede varer toldfrit i land. Mellem dem og tolderne var der ikke megen kærlighed, og hvor de kunne snyde dem, gjorde de det gerne. De var mestre i at narre dem og kendte mange kneb, og de vidste, at mange øjne fulgte den spændende dyst. De løb ikke ind i havnen, men til deres tidligere omtalte landingspladser, bakkerne neden for Strandgade. Her var det svært for tolderne at kontrollere dem, ikke mindst, når de kom ind i mørke. Et meget anvendt trick var at styre mod et punkt på kysten langt fra det sted, de i virkeligheden havde til hensigt at gå ind. Tol-



Kadrejeren løber op på siden af et skib og hager sig fast med en bådshage i røstet for at lade sig drive med under handelen. Tegning af H. Schøtler Pedersen 1941. Handels- og Søfartsmuseet.

A Helsingør bumboatman hanging on to a sailing-ship bartering while sailing.

derne kunne i timevis følge efter dem på land for at snappe dem, men de ændrede så kursen brat, når mørket brød frem, og havde forlængst fået ladningen bragt af vejen, når tolderne rasende ankom til stedet.

Nogle af kadrejerne kan selvfølgelig også have drevet smugleri i lidt større stil. Det fortælles, at de undertiden tog engelsk klæde, franske silketøjer, lærreder, kulørte og hvide varer, sølv- og guldure i land for kaptajnerne. Af og til bragte de også spiritus ud til skipperne, som tog det med til russiske havne og solgte det der til høj pris uden om toldvæsnet. Det siges endvidere, at kadrejerne i mørke nætter ikke veg tilbage for at sejle brændevin til Sverige. Det var en

trafik, som var ret brugt, og som ikke ansås for at være uhæderlig. Både svenskere og danskere deltog deri.

Ikke bare toldvæsnet, men også politiet havde et godt øje til kadrejerne. Blev der klaget til Helsingør politi over, at mandskabet havde solgt skibets, dvs. rederens ejendom, og kunne man finde ud af hvilken kadrejer der havde overtaget disse varer, konfiskerede politiet dem og satte synderen i kachotten. Men ofte måtte man lade ham gå igen af mangel på bevis.

De der aftog kadrejernes tiltuskede varer var ofte byens købmænd og skibshandlere. Kornet blev i reglen solgt til møllerne. Selv om det ikke var svært at finde aftagere, ansås det dog ikke altid for hæderligt at modtage sådanne ting, som man vidste kunne være røvet gods. Det kunne hænde, at en kaptajn, som savnede sin lodline og gik til skibshandleren for at købe en ny, fik tilbudt sin egen forsvundne line. Den kendte købmand I. S. Pontoppidan modtog gerne gammelt tovværk fra kadrejerne. Han fik det oplyst i byens og omegnens arrester og i fattighuset, så det igen kunne bruges til nyt tovværk. Arbejdslønnen var ikke stor: 8-10 øre pr. kg. 1847 fik han oplyst 134 skippund (= 21.440 kg).

I de sidste tiår af forrige århundrede nævnes Jens Hansen, der boede på hjørnet af Gyldenstræde og Anna Quienstræde over for Norske Løve, som aftager. Han havde næsten eneret på køb af tovværk og sejldug fra kadrejerne. Han var en meget dygtig mand og blev ikke fattigere af at handle med kadrejerne. Det fortælles, at de gensidigt søgte at pudse hinanden, uden at det dog gjorde skår i deres venskab. Kadrejerne kunne f.eks. bruge det gamle trick at sænke tovværket i søen et par dage og så lade det ligge i solen til det blev tørt udvendig, men stadig var vådt indvendig. Det hjalp på vægten.

Om en kromand i byens omegn, som samtidig drev købmands-handel, fortælles det, at han hvert år kunne køre adskillige læs kadrejer-korn til mølle. For ikke at vække mistanke måtte han fordele leverancen til en række forskellige møllere i omegnen. I Snekkersten havde en fisker slået sig op til en slags grosserer, som overtog varer fra kadrejerne.

Kadrejerne i Humlebæk solgte ofte tovværk i Dragør, den sydligste grænse for deres sejlads, eller til Vorbeck i Kvæsthusgaden i København. Engang solgte Peter Petersen fra Humlebæk 12 sække kartofler til en italiener; værdien var i indkøb 48 kr., men han fik gammelt tovværk derfor, og det indbragte ham 135 kr., så det var en god forretning.

Også private aftagere fandtes. F.eks. ville fiskerne gerne have et billigt sejl eller en fin manilatrosse, hvis en kadrejer kunne skaffe ham det.

Kadrejeriet kunne selvfølgelig give en god ekstrafortjeneste til de fiskere, som gav sig af med det. Det påstås, at Ålsgårdefiskerne på heldige dage kunne have en fortjeneste af 100 kr. pr. mand (sidst i 1800-tallet). De professionelle kadrejere kunne leve af deres erhverv, uden at det dog kan siges, at de blev rige derved. Det var uden tvivl deres leverandører, hvis der fandtes sådanne, og i hvert fald aftagerne, der tjente mest derved. Alt i alt drejede omsætningen sig kun om småpenge, selv om de handlende i Helsingør klagede over det tab, kadrejerne forvoldte dem. Og det var et vovsomt foretagende, der kunne koste liv og helbred, at gå ud i al slags vejr. Alene landingen på åben strand, hvor de måtte hoppe i til bæltstedet, var risikabel. Kun folk, der følte sig bedst tilpas på søen, kunne finde behag i det. Det fortælles dog, at en fhv. koffardikaptajn i Ålsgårde slog sig på kadrejervirksomheden og svang sig op til at grundlægge sin egen købmandsgård.

Byens handlende, der som nævnt følte sig gået i næringen af kadrejerne, og kaptajnerne på skibene, som især var imod salget af spiritus, forsøgte med mellemrum at få kadrejerhandelen standset. Allerede i Frederik IV's søartikler af 1700 blev det forøvrigt forbudt i almindelighed at sælge tobak og brændevin til orlogsskibene mod varernes fortabelse.

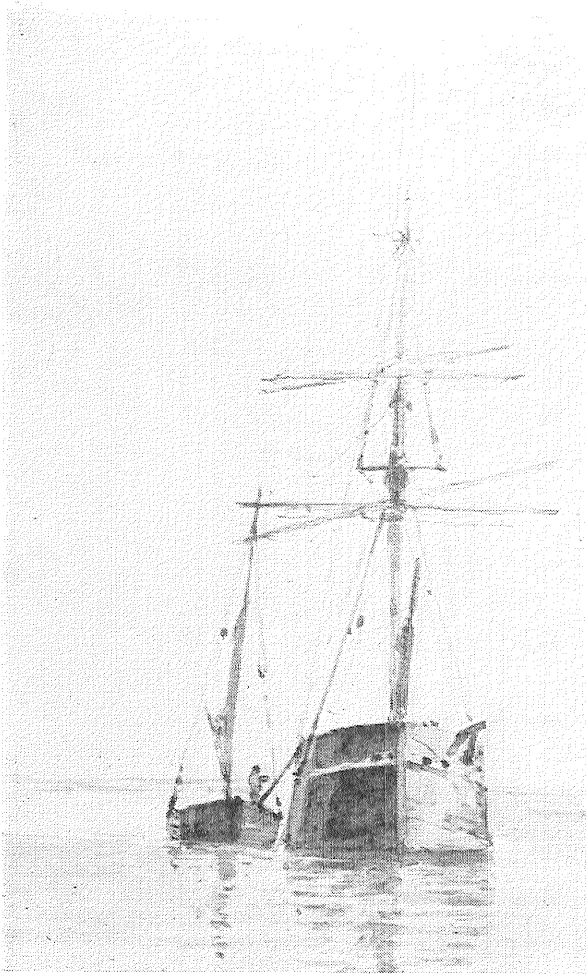
I 1822 henvendte skibsklarererne i Helsingør sig til chefen for vagtskibet, der hver sommer lå stationeret på reden, for at anmode ham om at standse spiritussalget. Kaptajnerne var rasende over gang på gang at komme tilbage til deres skibe efter at have været i land

for at klarere, og finde at deres besætninger havde brækket lastelugen op og stjålet af ladningen for at købe brændevin, hvilket resulterede i, at de var så døddrukne, at de ikke kunne sejle videre, og det havde de besværet sig over. Chefen, der var meget nidkær, udsendte da patruljer for at efterspore denne sag, og de fandt også et kadrejerfartøj med brændevin ombord. Mandskabet blev ført med til vagtskibet, hvor der blev gjort kort proces; to af dem fik hver 27 slag tamp, mens to andre, en gammel mand og en dreng, slap med færre slag. Denne form for selvtægt var dog mindre heldig – 27 slag var en meget hård straf – og den ivrige chef fik en næse. En sådan politimyndighed lå helt uden for hans kompetence, og vagtskibet var ingen straffeanstalt. Sådanne sager skulle kaptajnen henvise til den civile myndighed iland, nemlig politimesteren, og skulle der blive klaget derover, kunne han ikke vente nogen hjælp fra admiralitetskollegiet.

Historien vakte vild opsigt, som man kan tænke sig. Fiskerne indklagede sagen til politimesteren, og det blev oplyst, at hverken politi, toldvæsen eller andre myndigheder kendte noget forbud mod at handle med spirituøse drikke på søen. Fiskerne triumferede dog for tidligt, for der fandtes faktisk en politiplakat af 15. okt. 1816, der indeholdt et absolut forbud mod salg af spiritus på Helsingør red. På grund af denne plakat, som alle åbenbart havde glemmt, slap vagtskibets chef med at betale en bøde på en måneds gage til Søkvæsthuset, fordi han ikke havde overleveret fiskerne til politiet.⁸

I 1856 klagede de engelske kaptajner igen, især over brændevinsalget, men fra helsingørsk side svarede man, at kadrejerbådene ikke ejedes af den helsingørske handelsstand, som altså ikke kunne være ansvarlig derfor. Formanden for Helsingørs Handelsstandsforening, Regnar Ulstrup, erklærede i 1870'erne, at kadrejeriet var et fortidslevn, som havde en demoraliserende karakter og skadede byens renommé og interesser. Det lykkedes dog heller ikke denne gang at komme det til livs, selv om foreningen henvendte sig til justitsministeren herom.

Efter øresundstoldens afskaffelse 1857 blev mange sejskibe ved med at stoppe op ved Helsingør for at proviantere, modtage ordrer, vente



Kadrejer på siden af en brig i Sundet, ca. 1850. Tegning i tusch og sepia af C. Fr. Sørensen i dennes skitsebog på Handels- og Søfartsmuseet.

Bumboat lying close to a brig in the Sound.

på gunstig vind osv., så kadrejervæsnet hørte aldeles ikke op. Der fremkom endda forslag om, at købmænd og færgemænd i Helsingør skulle slå sig sammen og sætte et stort kadrejeri i system, med varer i frilager og selvfølgelig med omsætning som sædvanlig pr. kontant eller ved tuskhandel. Det blev dog ikke til noget.

Det der efterhånden slog kadrejeriet ud, blev overgangen fra sejl til damp. Endnu op til 1914 blev der drevet noget kadrejeri med de forbipasserende sejlskibe, men deres tal var i aftagende. Langt senere end dette tidspunkt er småkadrejere dog i beskeden målestok sejlet ud og har solgt tobak og spiritus til mandskabet på skibe, der lå på reden og ikke kunne komme iland.

Dampskibene havde ikke brug for kadrejervarer. De havde bedre opbevaringsmuligheder for provianten, og de sejlede hurtigere end sejlskibene.

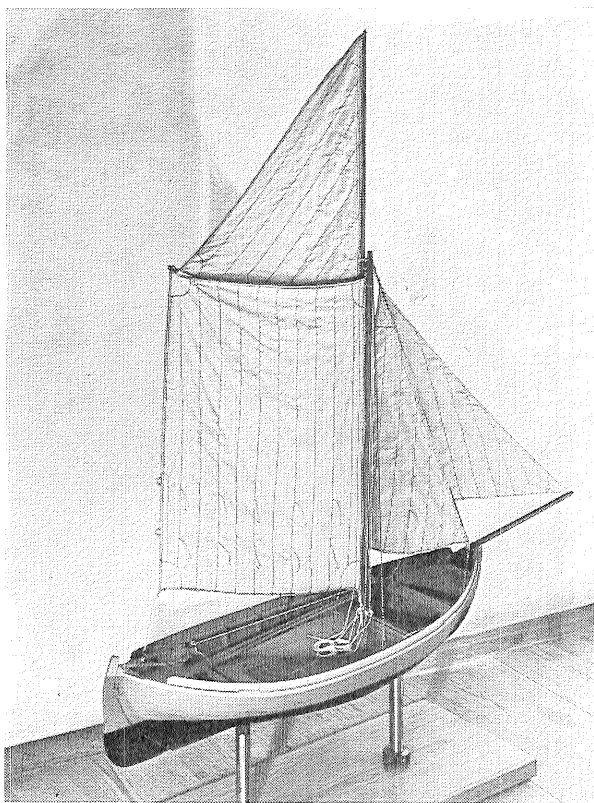
Kadrejeri andetsteds i Danmark

Også fra *København* kadrejedes der fra gammel tid efter samme mønster som i Helsingør. Medlemmerne af det Forenede Pram- og Stenførerlav, der fik deres lavsartikler 1784, drev ind imellem kadrejernæring. I 1898 siges, at der kom mange både roende ud med øl og brændevin; øllet kostede 20 og brændevinen 60 øre pr. flaske.

Omkr. 1900 sejlede en bager på Christianshavn ud med en lille båd til sejlskibene i Drogden og solgte brød. Han havde malet en bagerkringle i sejlet. Endnu 1911 nævnes kadrejerbåde i *København*.

For kuriositetens skyld skal nævnes en særlig slags kadrejervirksomhed fra *København*. En fhv. styrmand Johan Marcussen sejlede i tiden 1888-1905 ud i en 20 fods båd til sejlskibene; på storsejlet havde han malet „Missionen“, og i båden havde han en ladning bibler og anden passende litteratur på forskellige sprog, som han afsatte til søfolkene. Han spillede på zither og sang og holdt kristelige møder fra sin båd.

Ved Sundets sydlige grænse dreves også noget kadrejeri fra *Dragør*. En kadrejerjolle, bygget i Skovshoved 1888 til kadrejer Martin Smith, Dragør, skildres på følgende måde:⁹ Den er klinkbygget, af eg, spids-



Kadrejerjolle fra Dragør, bygget 1888 i Skovshoved til kadrejer Martin Smith. Jollen er opmålt og modellen i skala 1:12 bygget af konservator *Christian Nielsen*, Handels- og Søfartsmuseet.

Bumboat from Dragør, south of Copenhagen, built in 1888. Model in the Danish Maritime Museum.

gattet og fyldig med stort spring; er grønmalet, i bunden sorttjæret; fenderlisten og essingen er grå, skvætbordet hvidt; den er 18 fod og 6 tommer lang, 6 fod og 4 tommer bred og har et dybgående på 1 fod og 7 tommer; den er kragerigget med sprydsejl, topsejl, fok og klyver. Når den ikke var på kadrejeri, brugtes den til fiskeri.

Også fra *Bornholm* drev fiskerne en indbringende kadrejerhandel.

Den ældste omtale er fra 1647, hvor en engelsk rejsende, Peter Mundy, fortæller, at de fra *Neksø* kom ud i små joller med fisk, får, høns osv. I *Rønne* var der kadrejere, men de fleste boede i *Allinge* og *Sandvig*,¹⁰ hvor de drev god handel med de mange ankerliggere, der kunne ligge i læ bag kysten fra Hammeren ned til Svaneke, når vindforholdene var ugunstige.

Om deres virksomhed, der især florerede i 1800-tallet, fortælles: *Skibsroerne*, som de som før nævnt kaldtes, *roede til skibs* i deres både, der rummede 2-4 personer; det var fiskere, og de var i reglen klædt i skinddragt. De fik kastet en tovende ud, en af dem kom ombord og tilbød skipperne fisk, høns, ænder, æg, rugbrød, tobak og selvfølgelig drikkevarer, som de skænkede flittigt af. Til gengæld fik de gammelt tovværk og sejldug, men sjældent penge. Helst ville de dog have en sæk sæd, f.eks. rug, i bytte, og til det brug havde de af meget stærkt stof konstrueret en lille, uskyldigt udseende pose, kaldt *ålijnaposza* (Allinge-poseden), om hvilken der gik sære frasagn. Den var nemlig indrettet så snedigt med kunstig bund, at den udvidede sig, jo mere der skovledes i den, så den til sidst var så stor, at den næppe kunne ligge i båden. Den skal have kunnet rumme 2-3 tønder. Mange skipperne har følt sig snydt ved det bytte de gjorde, og har vel lovet sig selv aldrig at foretage en sådan handel mere. I kystboernes øjne var der ikke noget uhæderligt i at gøre et sådant kup.

I 1845 gav Generaltoldkammeret tilladelse til, at den fattige kystbefolkning på Bornholm kunne drive deres næringsvej, kadrejhandelen, videre. De anvendte både skulle være små, og de skulle have deres registrerede løbenummer malet på begge sider af agterstævnen, samt midt i sejlet, – selvfølgelig for toldkontrollens skyld. En sådan bestemmelse kendes ikke andetsteds fra.

Kadrejeteriet hørte op på Bornholm henved år 1900.

Selv om Sundet og farvandene om Bornholm var der hvor der fandtes mest kadrejeri, var der dog også andre steder, hvor det var kendt. Omkring 1900 fortælles, at der lå en masse bumbåde ud for *Skagen* og forsøgte at kapre de norske nordsøfarere for at handle med dem, bl.a. med tobak og nyfanget fisk.

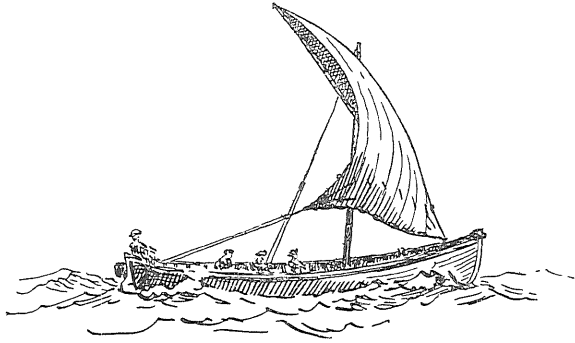
I begyndelsen af 1800-tallet sejlede kaptajn J. H. Ginge med sluppen „Skönheden“, som ejedes af en Århus-købmand, flere år til *Storebælt* „paa Negocie & Tobakshandel“. ¹¹ Mærkeligt nok er der ikke overleveret noget om kadrejer i Nyborg og Korsør. Formodentlig var skibsfarten gennem Bæltet alligevel ikke stor nok til at det kunne betale sig. Lokalt kunne det selvfølgelig ske, at der blev sejlet proviant og andet ud til de opankrede skibe, som f.eks. i *Troense*, hvor det fortælles, at Hanne Pottemager omkr. århundredskiftet roede ud til skibene i Pilekrogen og solgte sygarn, vaskesæbe og andre småfornødenheder til søfolkene.

De berømte *krejlere* i Limfjorden kan ikke sammenlignes helt med kadrejerne, idet deres handelsmetode var en anden. De sejlede rundt med fødevarer, pottemagervarer, træsko, kramgods osv., som de købte på produktionsstederne, og solgte dem til folk, der boede langs fjorden. ¹²

Andre europæiske lande

Fra Sverige og Norge synes der ikke at være overleveret meget om kadrejerivirksomhed. En kone, Olava i Mula, roede, som det fortælles fra *Bergen* i 1850'erne, rundt til nordlandsjægterne med sin kaffekedel og solgte kaffe. Hun kan næppe have været den eneste kadrejer i Norge.

I England haves der mange vidnesbyrd om bumbådsmænd på visse steder af kysten, især ved the Downs (Kanalen). Fra *Dover* solgte de efter en oplysning 1752 hatte, parykker, mandsklæder, strømper, sko, ure til de hjemvendende kinafarere og tog penge eller ostindiske varer, f.eks. grøn te, i bytte. Fra *Deal* og kysten deromkring løb de berømte *Deal Luggers* ud til de mange ankerliggere med varer. Deres ejere fungerede også som færgemænd og transporterede kaptajner og passagerer, de opfiskede tabte ankre og deltog i smugleri, – kortsagt helt parallelt med Helsingør-kadrejerne. Luggerne var åbne, klinkbyggede både, ca. 25 fod lange og spidsgattede; de var sortmalede og førte et stort luggersejl. De skal have været nogle af de fineste søgående både i verden (slutn. af 1800-tallet). ¹³



Engelske bumbåde fra slutn. af 1800-tallet. På denne side en „Galley Punt“ fra Deal, på følgende en „Quay Punt“ fra Falmouth med sommerrig. Efter *H. Warrington Smyth: Mast and Sail in Europe and Asia* (2. udg., Edinburgh 1929).

English bumboat types: – a “Galley Punt” from Deal and a “Quay Punt” from Falmouth. End of 19th century.

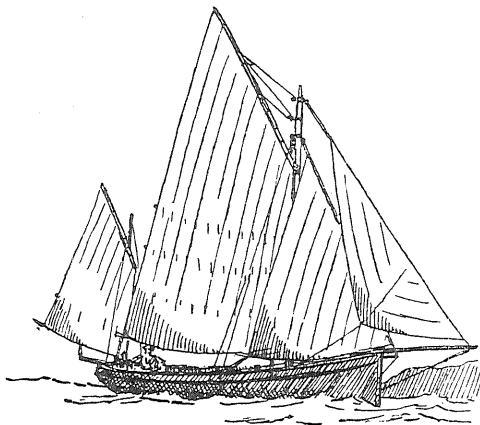
Falmouth var verdens mest kendte ordrehavn, hvor langfarerne lagde ind for at modtage skriftlige ordrer om destinationshavnen. På redens lå der til stadighed en stor mængde skibe, og helt op til 1. verdenskrig havde bumbådene travlt med at betjene dem. Bådene, *Falmouth Quay Punts*, der ofte gik på jagt efter kunder uden for Lizard Point, var på grund af de barske forhold forsynet med halvdæk; de havde skarp, lodret stævn og flat agterstævn og var høje i siden; på pælemasten førte de gaffelsejl, fok, klyver og jager, og agter var der en papegøjemast med luggersejl. Længden var i ældre tid ikke over 22 fod, senere dog helt op til 32 fod. I cockpittet var der rum til ca. 2 tons varer. For at indsmigre sig hos de fremmede skibe satte de ofte disses nationalflag. De bragte skibsfornødenheder og proviant til skibene: frisk brød, smør, sardiner, mælk, kakao og alt hvad der kunne fryde en sømands hjerte efter mange måneders afsavn. Især gjorde de en god forretning med deres blommemarmelade, som søfolkene styrtede sig over. Også tøj og sko, tobak og drikkevarer blev solgt. Ofte tog de breve med ud til skibene. Der siges, at

de var rimelige i priserne, og at de aldrig snød nogen. Det som søfolkene købte, blev ikke betalt kontant, men kaptajnen gav bumbåds-mændene en anvisning på pengene, og beløbet blev trukket fra i hyren. De modtog også gerne *ol'ropes*, som de vejede samvittighedsfuldt med deres bismer.

Ved *Penzance* (Mounts Bay, ved Englands sydvestende) var der også kadrejere, som førte proviant, drikkevand og brændevin ud (1787). Fra *Scillyøerne* gik kadrejerne ud med alleslags levnedsmidler til de hjemvendende skibe (1752). Også *Queenstown* i Irland, der var en anden stor ordrehavn, var rigeligt forsynet med bumbåde; efterspurgt var f.eks. barberknive til at fjerne de hjemvendende sømænds lange skæg.

Fra Englands østkyst nævnes bumbåde i *Shields* ved indløbet til Newcastle. De meldte sig ved at ringe med en klokke og råbte: "Old ropes! Old rags! Bones and grease!" (gammelt tovværk, gamle pjalter, kødben og kabysfedt) for at angive, hvad de tog i bytte.

Da et engelsk skib i 1782 lå i *London*, forgreb mandskabet sig på ankerkablet, som de skar stykker af og solgte til bumbådene mod *Purl*, øl med vermouthe i. Politiet greb ind og satte skibets tømmemand og bådsmand i et jernbur uden for politistationen. 1849 for-



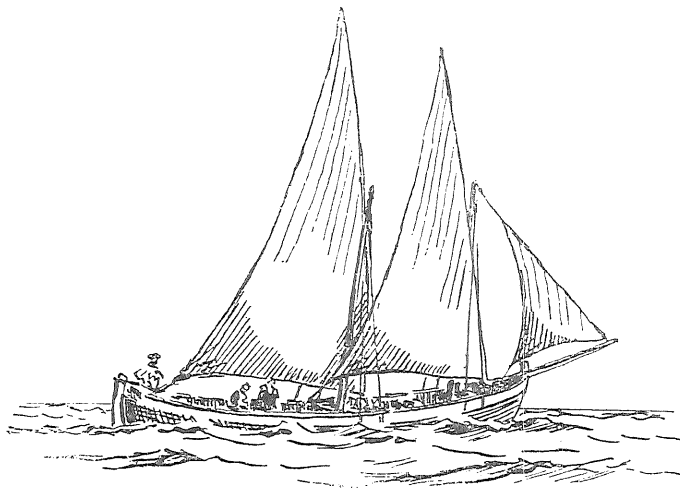
tælles, at søfolkene på en norsk bark plyndrede et oplagt engelsk skib; de skar det løbende tovværk ud, kappede det i småstykker og kom det i sække, hvorpå de solgte det til bumbådsmændene.

I *Holland* kendes kadrejerne som omtalt fra 1600-tallet. 1653 siges, at de holdt til på øerne og ved kysterne og kom ud i små skibe eller skuder, ladet med brændevin og tobak. I Sydholland og *Flandern* kaldte man de klinkbyggede fiskerbåde, de brugte, for *bumbooten*; de var overordentlig brede (1793). *Antwerpens* havn vrimlede med bumbåde, der solgte vin, whisky osv. Mændene råbte til søfolkene: "You got the paint or the rope for the whisky, Johnny?" (har du maling eller tovværk for whisky?).

I *Hamborg* var der i reglen ikke tale om kadrejer i egentlig forstand; det var handlende af alle slags, som kom ombord, når skibene var fortøjede, og bredte deres varer ud på dækket, tog mod bestillinger, afleverede deres forretningskort, lånte søfolkene penge osv. Dog nævnes det også, at nogle af disse „hajer“ opsøgte skibene ved Elbens indløb, altså over 100 km fra byen.

1806 fortælles fra *St. Ybes* (Setubal, Portugal), at kokken byttede sig til vindruer af en kadrejer mod et stykke kød af salttønden.

I *Cadiz* kunne kadrejerne snakke lidt skandinavisk. 1896 fortælles, at de råbte til svenske søfolk: "Chingsa, changsa, tricka, tracka, djävlar annamma, gamla matroser för gamla stövelskaft," hvilket angav, at de var villige til at tage gammelt tøj i bytte. 1911 citeres deres råb som: "Heja, landsmand, tjensa på tjensa, trygga på trygga, apelsina, figa, vina. Inga penga, tjensa sæba, fyrstika. Spanska flicka . . . bra!" (chingsa, tjensa osv. = change, bytte; trygga = drycka, drikke). De forsøgte forøvrigt at snyde med at levere rådne frugter.¹⁴ Bombådsmændene fra *Gibraltar* tilbød bl.a. aber mod brugt tøj. Under 1. verdenskrig var klipfisk hård valuta, som søfolkene kunne få alt for. Fra *Malaga* og *Ibiza* førte bumbådene sydfrugter ud. Det samme var tilfældet i *Messina*, hvor gamle klæder og sko blev taget i bytte (1850'erne). De frugtåde, der sejlede ud fra *Napoli*, var små sejlbåde med jagtstævn, rundet hæk, bovspryd og to master, førende to latinersejl og klyver. Her byttede mange søfolk sig til en mandolin



Tomastet neapolitansk bumbåd (frugtbåd) med latinersejl. Slutn. af 1800-tallet. Efter *H. Warington Smyth*.

Neapolitan bumboat (fruit-boat). End of 19th century.

eller en guitar, og bumbådsmændene demonstrerede dem ved at synge „O sole mio“ til eget akkompagnement. Fra *Genovas* havn fortælles, at de nærgående bumbådsmænd havde stor respekt for en dansk skibshund, der holdt dem væk.

Ved *Malta* måtte et dansk orlogsskib i 1842 holde de påtrængende handlende væk med sprøjten. H. C. Andersen glædede sig her over det maleriske skue, de mange flydende butikker med frugt, grøntsager, stråhatte, skjorter og skærf udgjorde.

I *Korfu* (Grækenland) tilbød bumbådene udskårne stokke og dåser af gult oliventræ.

Uden for Europa

Langs de store ruter mødte de europæiske sejlskibe bumbådene overalt hvor de kom. Det var fra den første langfarts tid livsvigtigt for dem at skaffe sig de såkaldte „fæfriskninger“, friske grøntsager,

frugt, fersk kød, når skørbugen hærgede, og de indfødte så en stor fordel i at komme ud til skibene og bytte sig til søm, glasperler, økser og hvad de ellers havde brug for, mod deres egne varer. Selv op i tiden, da konserveringen af proviant blev bedre, var det meget nødvendigt at supplere den op med vitaminrig frisk proviant. Gamle og nye beskrivelser af sørejser er fulde af beretninger om handel med de indfødte. Ofte var frugterne og fødevarerne dog halvfordærvede og spiritussen forfalsket, og skibslæger fremsatte det fromme ønske helt at få forbudt al bumbådshandel.¹⁵

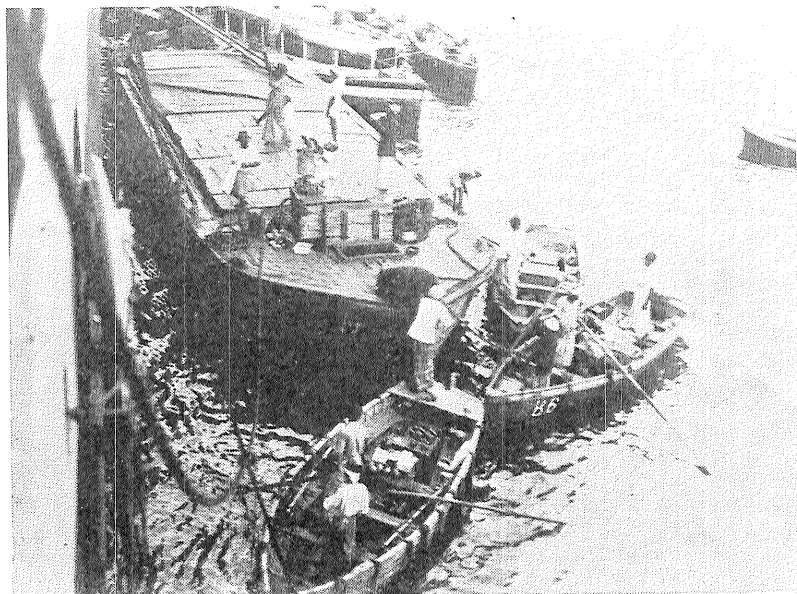
Foruden levnedsmidler tilbød de kuriositeter, husflid, perler o.lign., samt dyr. Det var noget, der satte fantasien i sving hos søfolkene, som gerne ville handle til eget brug og også købe noget at tage med hjem.

Byttehandel var almindeligere end i Europa. Et velkendt bumbådsråb var *Change for change* (tjænse for tjænse) i mange variationer, som f.eks.: "Tschintsche for tschintsche! Dropke (hollandsk, = dråbe, drik) for dropke! White dog for black monkey!" eller: "Changey for changey, black girl for white sailor!" En anden variant af bytteråbet er f.eks.: "Cheap Jack verkauft, kauft und vertauscht alles, – a black dog for a white monkey."

I det følgende vil vi bringe nogle spredte træk om bumbådsmænd i fremmede verdensdele.

Skibene, der gjorde station ved *Funchal* (Madeira), blev omringet af bumbåde med sydfrugter: appelsiner, citroner, figner, bananer, vindruer, ananas, meloner, grøntsager, samt levende fjerkræ, æg, fisk, kød, mælk, frisk brød. De solgte også kanariefugle og små papegøjer i pagodebure, endvidere indlagte æsker og papirknive, kunstige blomster af fuglefjer, broderier, duge, lommeterklæder m.m., og også kurvestole. Som betaling modtog de gerne gamle klæder. En af kadrejerne, Old Fernandez, kunne stolt fremvise flg. anbefaling: "This is to certify that Fernandez has bumboatd this ship, supplying water and sand to our satisfaction. I believe him to be reasonably honest. Yours truly, Hal M. Hodges, Lieut., U.S.N."¹⁶

På nabøen *Porto Santo* var det ikke bumbådsmænd, men talrige



Bumbåde og lægter ved skibssiden i Colombo (Ceylon) 1928. Foto på Handels- og Søfartsmuseet.

Bumboats in the harbour of Colombo, 1928.

tiggemunke med pose på ryggen, der kom ud (1806). Gav man dem salt flæsk, bælgfrugter o. lign., lokkedes endnu flere til.

Bumbådsmændene på *Açorerne* solgte især bananer, kartofler og billig portugisisk vin.

Ud for *Tenerife* og *Las Palmas* (Kanariske øer) solgtes de sædvanlige sydfrugter og desuden cigarer, chokolade, figner, kanarie-fugle i bur, spanske shawler, samt stole og borde af spanskrør. 1708 fortælles, at negrene her hellere tog gammelt tøj i bytte end penge.

Det samme var tilfældet ved *St. Helena* (1890'erne). Forøvrigt havde søfolkene jo sjældent penge, så brugte bukser og skjorter og hvad de måtte have af erindringsstykker og gaver, indkøbt til dem derhjemme, var det eneste de kunne bytte med. Kadrejerne her omtales ofte som „Halsabschneider“, „Mænd der levede af Rov og

Ran“ o.lgn. Kunne de komme om ved at sælge en sæk sten for kartofler, gjorde de det gerne. Ofte kom negerpiger ud og solgte, f.eks. kniplinger, halskæder lavet af frugtkærner, pressede blomster fra Napoleons grav eller fotografier af graven.

I 1780'erne solgte negrene i *Sierra Leone* og i *Gambia* skildpadder, mælk, honning, kokosnødder, ris, citronfrugter osv. mod tobak og brændevin. Den fattige befolkning på den ensomme ø *Tristan da Cunha* modtog overhovedet ikke penge, men byttede grøntsager og fisk mod brugt tøj; det havde de mere brug for (ca. 1900).

Taffelbaien, ved *Kapstaden*, var fra den tidligste ostindiefarts tid et ofte opsøgt forfriskningssted, hvor man kunne rekreere sig oven på rejsens skørbug. Hottentotterne kom ud til skibene med fersk kød og friske grøntsager, æg, mælk, vindruer osv. De solgte også struds-fjer, og i nyere tid (1905) kondenseret mælk og kakao i dåser.

Ved øen *St. Maria* i det Indiske Ocean, ud for Madagascar, kom de indfødte ud med forfriskninger og råbte: „Bu, Bu, Kukululu“ for at meddele, at de havde kør, får og høns (1670).¹⁷ De indfødte fra øen *Johanna*, nord for Madagascar, kom også ud med friske, lokkende ting (1769), og i *Port Louis* (Mauritius) solgte kadrejerne alle slags frugt, levnedsmidler og tobak (1906). I *Zanzibar* byttede de gerne bananer, appelsiner, kokosnødder o.lgn. mod tobak (1890).

I *Rødehavet* falbød de arabiske bumbåds-mænd struds-fjer, snegle-huse, muslinger, tørrede hajgab o.lgn. (1925), og i *Aden* ligeledes struds-fjer, men også panter-skind, enhjørningshorn, flettede kurve, ud-skårne kanomodeller, lædervarer (1882).

Da Vasco da Gama i 1498 nåede *Kalikut* i Forindien, var det første han traf bumbåde, som ville sælge levnedsmidler. Der kom engang seks mand ud i en båd og ville sælge brænde til hans skibe, men da de havde nok, gav han dem hver en mønt, for at de ikke skulle vende utilfredse tilbage, – øjensynlig en god propaganda for portugiserne.¹⁸

1861 meddeles, at bumbådene i *Bombay* gjorde sig bemærket ved råbet „Changee for changee, John!“ De solgte foruden frugter også støvler for én dollar parret, en sangbog og en bibel for det samme,

ingefær fra Kina, silketøj, vifter, sandeltræ, elfenben, æsker, nåle, flag, parfume, strudsfjer, legetøj, aber osv., noget som fristede søfolkene meget, og som de gerne ville tage med hjem som gaver. I *Cochin* (ved Madras) bragte en mand hver dag arrak ud, men søfolkene på en engelsk bark syntes det var splintrende galt med al denne berusende spiritus, så en morgen han kom med sine flasker, lod de en stor klump kul falde ned i kurven, så alle flaskerne knustes (1883).

I *Kalkutta* vrimlede det med bumbåde. Nogle af mændene fremviste med stolthed anbefalinger, som altid vakte munterhed. Der kunne f.eks. stå: „Indehaveren heraf er en af de største kæltringer i Kalkutta, men han er ikke værre end alle de andre slyngler.“ Det lader til, at de var durkdrevne nok. Det fortælles således, at en sømand købte en tam abe af en bumbådsmænd for to skjorter, et par bukser og et par sokker. Men aben bed ham i hånden og stak af op i riggen og hoppede derfra videre til det næste skib, og senere så han ikke mere til den. Den var nok dresseret til at vende tilbage til sælgeren. Typiske varer var f.eks. andeæg, tiparisyltetøj (en slags stikkelsbær) og guavagelé (1906).

Omkr. 1650 fortælles fra *Nikobarerne*, at de indfødte tilbød sømændene på et hollandsk skib grå papegøjer mod jernredskaber og gamle søm. Hvis ingen ville bytte med dem, drejede de halsen om på papegøjerne og åd dem rå.¹⁹

Ved *Ceylon* var der skarp konkurrence mellem bumbådsmændene (1880), og en kaptajn solgte handelsrettighederne til den højstbydende af dem, så han fik eneret til at handle med søfolkene. Det gjorde ikke priserne billigere.

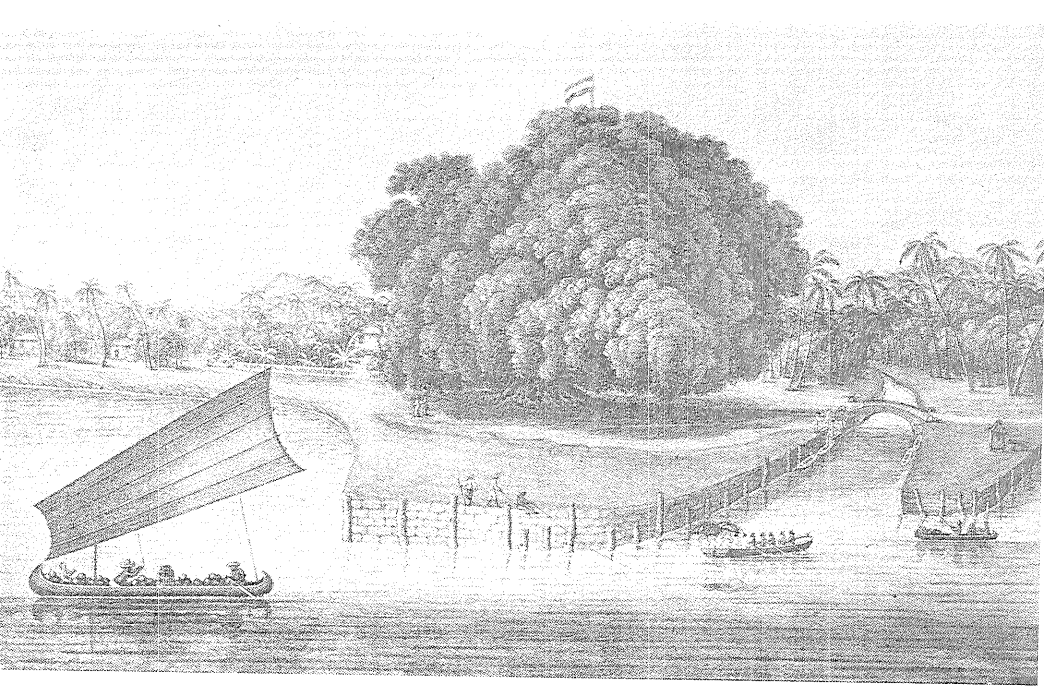
Også *Singapore* havde talrige bumbådsmænd, men det sted i Østen, hvor kadrejeriet trivedes kraftigst, var nok i Sundastrædet mellem Sumatra og Java ved *Java Head*, men især ved *Anjer* på Java-siden. Her passerede de fleste skibe til Hollandsk Indien og Kina efter den lange fart over det Indiske Ocean, og behovet for forfriskninger var stort. Op igennem tiden har vi fra et væld af rejsebeskrivelser oplysninger om de indfødtes handel med de europæiske skibe. De kom ud

i deres små tinangs eller prauer og solgte ikke blot kokosnødder, appelsiner, bananer, guava, granatæbler, mangus-tangus, æg, høns, snegle, men også fugle i bure, aber, skildpadder, spanskrørsstokke, kalabasflasker med vand, og de medbragte de sidste nyheder, som de serverede på radbrækket engelsk til stor glæde for søfolkene. De besørgede også samvittighedsfuldt breve. I bytte for deres varer tog de gamle skjorter, lommetrøklæder, spejle, glas, sakse, barberknive, geværer og krudt, ja endog merlespir. 1755 siges, at de helst ville have spanske penge. De forlangte altid mindst 2-3 gange så meget, som tingene var værd, men lod sig prutte ned uden nogensinde at blive snydt.

Ved Javas kyst nævnes endvidere *Surabaya*, *Tadjongpriok* og strædet ved *Madura*. Her går en stærk strøm, og de indfødte var lige så dygtige som deres kolleger i Helsingør til at udføre en slags kadrejvending; de roede forbi skibet inde langs land, og når de mente at have tilstrækkelig højde, roede de ud på tværs af strømmen, således at de passerede det og kunne gribe den line, der blev kastet ud fra skibet til dem. Hvis de ikke fik fat på den, måtte de gøre turen om. Ved øen *Lombok* byttede malajerne sukkerrør, kokosnødder og tørrede frugter mod billige glasting, som sømændene havde taget med fra Europa (1877).

Da hollænderne kom til Molukkerne, var de indfødte glade for at tuske frugter og fisk gennem kanonportene og i stedet for at modtage rødt tøj, hvidt lærred, røde huer, kobber, messing, knive, røde koraller o.lgn., som det fortælles fra *Banda* 1646. I det hele taget var knive meget eftertragtede i byttehandelen på de ostindiske øer mod konkylier, skaller, udskårne afgudsbilleder osv. (1867). På *Ternate* solgte de indfødte skibsmodeller af kryddernelliker (ca. 1900), og i *Gilolo-passagen* syd for Filippinerne solgte bumbåds mændene skildpadder og perler. Kaptajnen på en dansk bark byttede 1873 sine grønne damaskesgardiner, der hang foran køjen, mod ægte perler, som høvdingen tilbød ham; byttehandelen var til gensidig tilfredshed, idet høvdingen ville hænge gardinerne op foran sit højsæde.

I Kina var det også vanskeligt at undgå bumbåds mændene, der til-



Parti fra Anjer (Java), beg. af 1800-tallet. Til venstre ses en *tinang*, læsset med frugter, fuglebur osv., på vej ud til et forbigående skib på handelens vegne. Gouache af ubekendt kinesisk kunstner, Peabody Museum, Salem, USA.

Javanese bumboat, a tinang from Anjer, leaving shore to trade with a passing ship. Beginning of 19th century.

bød friske levnedsmidler, stråarbejder, silketørklæder, vifter og alle-slags snurrepiberier, som søfolkene gerne tog med hjem, således som det fortælles 1846 fra *Macao*. Malerier med prospekter af landskaber og byer blev også tilbudt. Både i *Hongkong* og *Shanghai* omringede sampanerne skibene, og en sværm af handelsfolk forsøgte at komme ombord. De var forsynet med skudsmålsbøger, som bedyrede, at de var ærlige og pålidelige folk. Priserne var mindst fire gange for høje, så der måtte pruttes dygtigt, selv om kineserne protesterede med et „Ha-Ja-How can do“. Fra *Hongkong* fortælles, at en tilsyneladende rar bumbådsmænd skjulte en rømt sømand i sit hus nogle dage, hvorefter han overleverede ham til politiet for at få *cumshaw* (belønning). I *Foochow* fik sømændene samshu (risvin) af bumbådsmændene i bytte for en gammel skjorte eller et par bukser, og i *Tientsin* styrkede besætningen på et skib, der lå her en kold og lang vinter 1877-78, sig

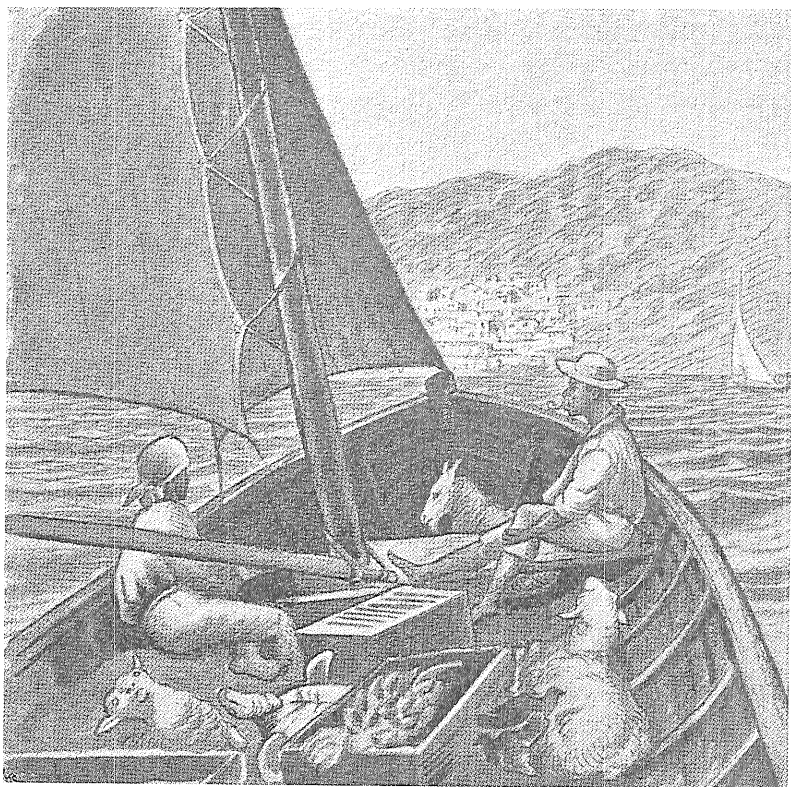
med „squareface“ (genever), som bumbådsmændene bragte ud; de skaffede dem også sæbe, tobak, tændstikker, brevpapir o.lgn.

I *Japan* var der bumbåde i hver eneste havn. De solgte bl.a. kuriosa, silketøj, tekopper og -kander.

På *Stillehavsoerne* var de indfødte også opsatte på at handle med de europæiske sømænd, som det fremgår af mange ældre og nyere rejsebeskrivelser. På *Tahiti*, den paradisiske ø med herlige frugter og skønne kvinder, kom der f.eks. i 1767, da det engelske ekspeditions-skib „*Dolphin*“ ankrede op, ca. 500 kanoer ud, og hver handelsmand havde i sin kano en smuk ung pige.²⁰ På *Pitcairnøen* var beboerne, efterkommere af „*Bounty*“-mytteristerne, mere fromme. I bytte for bananer, kokosnødder, mangofrugter, levende grise, fugle, æg og hus-flidsarbejder ønskede de brugt tøj, bibler, bønnebøger og ure (1890'erne). I *Honolulu* gav de kinesiske bumbådsmænd kredit. Søfolkene fik ugentlig udbetalt én dollar, og den gik til afbetaling af deres gæld. På den måde fik de ikke råd til at drikke sig fulde i whisky (1890'erne).

I *Queenstown* (Tasmanien), hvor mange af de engelske australienfarere lagde ind, gjorde bumbådsmændene gode forretninger med søfolkene, der ofte i tre måneder eller mere ikke havde set fersk føde. I *Newcastle* (Australien) kaldtes kadrejerbådene „*butcher boats*“; de var 24-30 fod lange, med to eller fire roere. Ofte gik de langt ud, op til 40 miles, for at møde skibene. Det var ikke altid kaptajnerne ville kaste en line ud til dem, så de måtte ro hjem med uforrettet sag. I *Melbourne*, hvor skibene ofte lå meget længe, fristede bumbådsmændene søfolkene med frisk mælk hver dag. En liter kostede 6 pence, hvad der var dyrt.

På *Sydamerikas* vestkyst gjorde bumbådsmændene langs de trøstesløse chilenske og peruanske kyster gode forretninger med salpeter- og guanoladerne. Den berømteste bumbådsmand i *Iquique* (Chile) var „*Portuguese Joe*“, som ikke bare solgte figner og nødder, men også små detonatorer til at kaste i vandet, så fiskene blev bedøvet og nemt kunne fanges. I *Paita* (Perú) levede i 1930'erne en over hundrede år gammel kvindelig bumbådshandlende „*Paita Maria*“, som var kendt



Proviantbåd i St. Thomas havn, Dansk Vestindien, ladet med geder, lam, duer, skildpadder og bananer. Tegning af *A. Riis Carstensen* fra ca. 1870 i *Over viden Strand* (København 1897).

Bumboat in St. Thomas Harbour, Danish West Indies, with a cargo of provisions. About 1870.

af generationer af søfolk. Også i *Guayaquil* (Ecuador) var der selvfølgelig bumbåde.

På Sydamerikas østkyst traf man dem også, f.eks. i *Montevideo*, *Bahia* og *Rio Janeiro*. Sidstnævnte sted lød bumbådsmændens danske remse: „Trakke, trakke (= frakke?), gamle bukser, gamle skjorter, gamle matroser!“ og folkene byttede deres brugte tøj for herlige frugter. En særlig specialitet i Rio var en sød, klæbrig masse af

guava-frugten, rullet ind i bananblade. En sådan slik kaldtes „Johnny Kracká“ og var meget populær. I Montevideo var lommeknive og tobak gode bytteobjekter, da der var høj told på dem.

I *Mellemamerika* nævnes bumbåde i *Panamá*, og negrene på *St. Thomas* sejlede omkring i havnen og tilbød frugt, konkylier, cigarer osv. Kunne de snyde sig til at sælge en flaske Florida-vand (hårvand) som spiritus, gjorde de det gerne. I *Bridgetown* (Barbados) solgte de savfiskesnøb, polerede rygskjolde af havskildpadder og fine spadserestokke, lavet af hajryghvirvler. De havde også kokosnødder, hvorfra mælken gennem små indborede huller var hældt ud, hvorpå de var blevet fyldt med rom, kaldet „Nelson's Blood“ (ca. 1900). Disse uskyldigt udseende nødder var meget eftertragtede af søfolkene og betaltes dyrt; det var nemlig forbudt at sælge spiritus på reden. Undertiden snød de handlende dem og solgte dem rigtige kokosnødder, eller de fyldte dem med søvand i stedet for rom. Norske sømænd blev tiltalt på norsk: „Norske menn, god mann“, og da en ungmand ville bytte sine brugte dongeribukser, men kun fik en appelsin og to bananer for dem og derfor gjorde vrøvl, sagde negeren: „Nei, du får ikke mer for den boksa din, der er hål på den.“ I *Santa Lucia* (Cuba) solgtes tørrede mangofrugter, guavagelé og udstoppede kuglefisk.

I denne hastige oversigt er der ikke taget hensyn til de skarer af andre „landhajer“, der kom ombord, når et skib lå i havn, for disse kan ikke regnes for rigtige kadrejere. Det var f.eks. alle slags handlende med frugt, kød, brød, tobak, øl, spiritus, hatte, dyr, uartige postkort, ure, billige ringe osv. – kort sagt det samme som kadrejerne tilbød. Fremdeles håndværkere eller disses kommissionærer: urmagere, smede og især de ofte forhadte skræddere, som man havde på fornemmelsen særlig udnyttede sømanden; repræsentanter for provianteringshandlere, mæglere, købmænd, hotel- og logishusværter, pengeudlånere; vaskemænd og – især – vaskepiger, som foruden at vaske upåklageligt og billigt kunne andre ting, som sømændene ikke var kede af;

sy- og lappediger, som ofte havde samme funktion; undertiden kom der pigebørn, som kun havde én opgave – de var ikke altid nemme at holde væk. I Østen kendte og kender man endnu begrebet „skibskoner“; hver af mandskabet tog sig simpelthen en kone, så længe skibet lå der, hvis han havde lyst og råd. Endvidere barberer og hårklypere; spåmænd, zigøjnerkoner, fakirer, tryllekunstnere, jonglører, slange-tæmmere; tiggere, tiggermunke; kunstnere, skibsportrætmalere (på dansk undertiden simpelthen betegnet kadrejernalere), fotografer; måske også en tatovør.

Sådanne folk fandtes der nogle af i alle havnebyer. Nogle af dem var ærlige, men de fleste var ude på at narre de godtroende søfolk, som efter mange ensomme dage og uger ombord nød det brogede havneliv og gerne lod sig besnakke.

Værst var boardinghouse-masternes „runnere“, som uddelte whisky og andre drikkevarer med rund hånd og forsøgte med gyldne løfter at lokke søfolkene til at rømme fra skibet. Redere, kaptajner og politiet stod magtesløse over for disse forbrydere, som gjorde søfolkernes liv usikkert.

Bumbådsmænd og kadrejere omtales i de fleste sømandserindringer med stor interesse, så de har tydeligt nok gjort et stærkt indtryk på dem. Skibene sejlede forbi mange lande uden at stoppe op, og selv om de lå længe i fremmede havnebyer, fik sømændene ikke altid landlov. Ofte var bumbådsmændene den eneste kontakt de fik med den lokale befolkning og den eneste mulighed de havde for at få lidt glæde i tilværelsen og for at få nogle morsomme sager at tage hjem til familien eller kæresten. Når bumbådsmanden kom, var det lige som der var marked derhjemme.

NOTER

Artiklen er sammensat af talrige brudstykker taget fra et omfattende udsnit af dansk og fremmed søfartslitteratur. Af pladshensyn kan der kun redegøres for nogle af de vigtigste kilder.

¹ Groot Placaet-Boeck I (Haag 1658), 965.

² *J. Hansen*: En bornholmsk Haandværkers Erindringer (Rønne 1934), 71.

- ³ Encyclopædia Britannica IV (Chicago 1946), 381.
- ⁴ Et udvalg af kilder: Den helsingørske Færgemand *Lars Bache* (Kbh. 1905), 30 f.; *M. Galschiot*: Helsingør (Kbh. 1921), 150 f.; Fra det gamle Gilleleje 1953, 47; 1954, 63 f.; *Henning Henningsen*: Skippere, klarerere og toldere (Hillerød 1969), 98 ff.; Illustreret Tidende XXI (1879-80), 40; *Hans Kyrre* i Hist. Meddelelser om Kbh. VI (1917), 71 ff.; *Ole Lund*: Smaabilleder fra Helsingør 1800-1830 (Kbh. 1900), 32 f.; *Asger Schmelling*: Humlebæks historie (under trykning 1971); *Regnar L. Ulstrup*: Helsingør og Øresundstolden (Helsingør 1856), 7, 14; *Vikingen* 1941, hft. 22, 4 f.; mundtlige medd. af byarkivar S. K. Petersen, Helsingør.
- ⁵ Handels- og Søfartsmuseet ejer en model fra ca. 1870 af en sådan båd, jfr. museets årbog 1949, 193.
- ⁶ Paa Sømands Tro og Love (Kbh. 1878).
- ⁷ Helsingørs Avis 6/2 1872.
- ⁸ *J. H. Schultz*: Den danske Marine 1814-1848. Orlogsfarten I (Kbh. 1950), 78 f.
- ⁹ Opmålt ved konservator *Chr. Nielsen* 1942; jfr. museets årbog 1943, 7 f., 13.
- ¹⁰ The Travels of *Peter Mundy* ... 1608-1667 (Hakluyt, London 1925), 219 ff.; *H. P. Haagensen*: Mit jemland (Allinge 1963), 45 ff.; Bornholms Tid. 17/4 1958, 12/7 1963.
- ¹¹ *Johan Hendrich Ginges* optegnelser, Handels- og Søfartsmus.
- ¹² *Hugo Matthiessen*: Limfjorden (Kbh. 1941), 158 ff.
- ¹³ *Mariner's Mirror* VI, 192, 223, 286 f.; VII, 89 ff., 380; *H. Warrington Smyth*: Mast and Sail in Europe and Asia (Edinburgh 1929), 188, 193 f., 227 ff.
- ¹⁴ *Ake Thorman*: För passadernas vindar på 1890-talet (Stockholm 1953), 181 ff.; *Vikingen* 1954, hft. 9, 10.
- ¹⁵ *W. Hornemann*: Lægebog for Søfarende (Kbh. 1861), I, 71.
- ¹⁶ *Felix Riesenberg*: Log of the Sea (London 1935), 291.
- ¹⁷ *Friderici Bollingii* Oost-Indiske Reise-bog (Kbh. 1678), 30.
- ¹⁸ *Gaspar Correa*: The Three Voyages of Vasco da Gama (Hakluyt, London 1869), 150 f.
- ¹⁹ *Nils Matson Kiöping* i Een kort Beskriffning Vppå Tvenne Resor (Wisingsborgh 1667), 112.
- ²⁰ *George Robertson*: The Discovery of Tahiti (Hakluyt, London 1948), 154.

BUMBOATMEN

Summary

In the days of sail bumboatmen were the small tradesmen of the sea. They sailed out to vessels to sell provisions and articles of luxury and everyday use to officers and men. In Danish they were called *kadrejere* which derives from the Dutch *kadraai* and, originally, from the Portuguese *catraia*, meaning a small vessel. The English word *bumboat* which is used all over the world also comes from the Dutch, *boomboot*, a small fishing boat.

This type of small trading was particularly prevalent in the Sound between the North Sea and the Baltic, which has been a crowded shipping lane for centuries. Helsingør (Elsinore) where the Danish kings levied the Sound Dues from 1429 until 1857, was the most important centre for it but there were also numerous bumboatmen in the many fishing villages along the coast of Zealand. Usually they were fishermen who earned a little extra by supplying ships. In fact the bumboat trade probably arose from the fact that fishermen lying off the coast sold some of their catch to passing vessels. At a later stage they started taking an assortment of goods with them to sell as well. Bumboatmen generally continued their trade as fishermen but as time went on certain families began to concentrate more on the bumboat trade than on fishing.

They were very clever seamen and their boats were well built and easily manoeuvrable. They were clinker built, 18–22 feet long with spritsail, jib, fore, main and topsail.

As the sailing ships entered the Sound the bumboats hailed them and offered their wares: bread, potatoes, fruit and vegetables, fresh fish and meat, spirits, tobacco, articles of clothing, needles and thread, charcoal for the galley, Florida water for the hair, soap, combs, fancy goods. If a ship wanted to do business a line was thrown out and the bumboat tied up, drifting alongside for as long as was necessary. The captain was usually most interested in fresh provisions, but the crew generally wanted spirits and tobacco so the bumboatmen were not always popular with the officers. Payment was made either by coins from all corners of the earth or by barter. Bumboatmen would accept old ropes and canvas, grease, bones, etc. It was not unusual for seamen to "borrow" part of the ship's equipment in order to pay for their purchases, for example a line or an end of rope, a block, a roll of sailcloth, some pitch or paint. Or they would break open the hatch to the hold and steal some of the cargo: grain, coal, meat, timber, tropical fruits etc. It was said, too, that the bumboat men smuggled such things as spirits and stuffs. At all events they tried to cheat the customs by bringing the goods they had acquired ashore without paying duty. They were then sold cheaply to merchants, ship's chandlers and millers in the town. It was normally not much profit the bumboatmen made.

Further south in the Sound, at Copenhagen and Dragør, bumboatmen also plied their trade, as well as on the island of Bornholm in the Baltic.

As sailing ships were superseded by the faster steamships the bumboat trade gradually dwindled and by 1914 had almost ceased to exist.

In other European waters too bumboat trade was to be found wherever there was lively traffic, such as on both sides of the English Channel. In England there were the famous *Deal Luggers* and *Falmouth Quay Punts*. In most Mediterranean ports there was a thriving bumboat trade selling fruit, provisions, clothing of all kinds, straw hats, mandolins and such like to the crews.

Not only in Europe but in Africa, Asia, South America and the West Indies, in fact almost all over the world, the bumboat trade existed. Natives bartered their goods for second-hand clothing, an old shirt or a pair of ragged trousers, a pair of worn out shoes, or for such articles as nails, tools, or glass beads. Everywhere was heard the bumboatman's cry: "Changey for changey! dropke for dropke! white dog for black monkey!" And the sailors were easily tempted. They were very keen to get hold of not only the local spirits, fruits and other delicacies but also local handiwork of all kinds; weapons, fans, jewellery and clothing made by the natives; exotic animals such as monkeys and turtles and curios like swordfish, shark's jaws, moonfish and coral. All these strange things were interesting to take home as presents.

In actual fact crews of sailing ships very rarely went ashore in foreign ports and bumboatmen were often the only natives they came into contact with. It is not surprising, therefore, that so much mention is made of them in sailors' reminiscences and accounts of voyages.