

## MARITIME SMÅARTIKLER

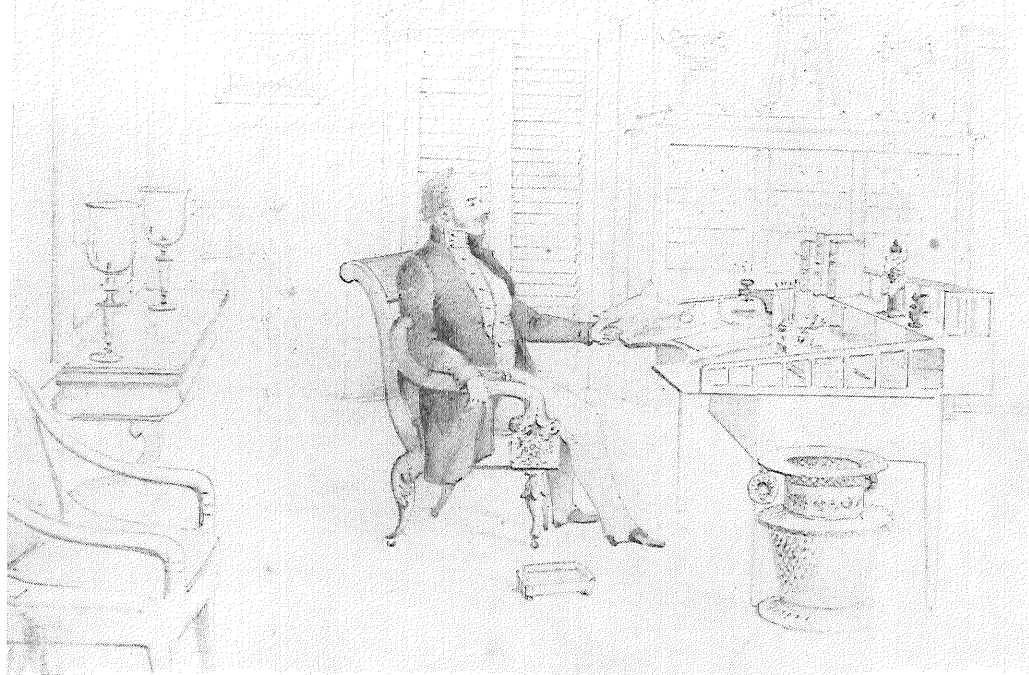
### ET ÅR I VESTINDIENS TEGN

Handels- og Søfartsmuseets årbog beskæftiger sig i år en del med det gamle Dansk Vestindien. I juni-juli 1973 har Danmark haft besøg af 200 vestindere med guvernøren, dr. Melvin H. Evans, i spidsen som et led i den udveksling, der nu i flere år har fundet sted mellem Danmark og øerne med gensidige besøg skiftevis hos hinanden hvert andet år. Dansk Vestindisk Selskab står for de danske arrangementer, mens de to søsterorganisationer Friends of Denmark Societies på St. Croix og St. Thomas sørger for dem derude på Virgin Islands.

Når der er vestindisk besøg i Danmark, går turen altid før eller senere op til Kronborg, ikke mindst for at studere samlingerne fra Dansk Vestindien på Handels- og Søfartsmuseet. I anledning af besøget søndag 1. juli 1973 havde museet arrangeret en lille udstilling „Ukendte billeder fra det gamle Dansk Vestindien“ (Pictures from the U.S. Virgin Islands under Danish Flag). I museets magasiner, arkiv og fotosamling gemmer der sig en rigdom af interessant stof fra øerne, ikke mindst billedstof, som der ikke er plads til at vise i den permanente udstilling, og som de færreste har haft lejlighed til at se. Et passende udvalg af dette materiale blev fundet frem og vist i udstillingen. Blot for at nævne et par ting: førkolombianske karibiske stenøkser, et 1700-tals signet fra de „danske amerikanske ejlande“, en blyplombe fra det gamle Vestindiske kompagni, det originale udnævnelsesbrev for øens sidste danske guvernør L. C. Helweg-Larsen 1913, det berømte maleri af Hugo Larsen: Nanna med barnet, akvareller af Frederik von Scholten, studier i olie af Fr. Visby og en lang række farvelagte tegninger, gamle fotos osv.

På udstillingen vistes også den berømte blyantstegning, forestillende generalguvernør Peter von Scholten ved sit skrivebord i guvernementshuset i Christiansted. Først for ganske nylig er det lykkedes os at fastslå, at den er tegnet af pastor Henry Morton fra Philadelphia, som tilbragte nogle måneder på øerne i 1843-44. Mortons genfundne, meget charmerende tegninger er forøvrigt under udgivelse i år, foranstaltet af Dansk Vestindisk Selskab og Landmarks Society på St. Croix.

Peter Carl Frederik von Scholten har i mangfoldige år været miskendt herhjemme. Som bekendt var han, der herskede næsten som en lille konge på de små tropeøer, under hele sin regeringstid udsat for personlige chikanerier og misundelse, og da han den 3. juli 1848 i Frederiksted erklærede slaveriet for



Generalguvernør Peter von Scholten (1784–1854) siddende ved sit skrivebord i guvernementsbygningen i Christiansted på St. Croix. Det var „Massa Peter“ som d. 3. juli 1848 proklamerede slaveriets afskaffelse i Dansk Vestindien. Blyantstegning 1843–44 af pastor Henry Morton, Philadelphia, Handels- og Søfartsmuseet.

*Governor General Peter von Scholten at his desk in Government House, Christiansted, St. Croix, 1843–44. On July 3, 1848, “Massa Peter” as he is still called proclaimed the abolition of slavery in the Danish West Indies. The first popularly elected Governor of the U.S. Virgin Islands, Dr. Melvin H. Evans, has now declared July 3 a national holiday in memory of this.*

afskaffet, resulterede denne handling, som var fremtvunget af et truende oprør blandt slaverne, i pinlige retsforfølgelser i Danmark. Han blev i sidste instans frikendt ved Højesteret, men han var en nedbrudt mand og døde kort efter (1854).

På øerne anerkendes „Massa Peter“, som han kaldes, nu som et af de ædlestes mennesker, Danmark har sendt derover, og hans humanitet og forståelse for slavernes kår, der bl. a. resulterede i anlæggelse af en række skoler for slavernes børn – noget dengang ganske uhørt – og endte med slaveriets op-hævelse, roses højt. Også i Danmark er man i vide kredse ved at forstå, at



Da Peter von Scholten kom hjem i 1848 efter at have ophævet slaveriet, blev han anklaget og dømt her, men blev dog til slut frikendt af Højesteret 1852. Han døde et par år efter som en nedbrudt mand. Handels- og Søfartsmuseet ejer dette portrætfoto af ham fra hans sidste år.

*When Peter von Scholten returned to Denmark in 1848 he was tried in court and sentenced to be dismissed from his post, though the Supreme Court exonerated him in 1852. Nevertheless, he was a broken man and died two years later. Photo from his last years.*



På 125-års dagen for slaveriets ophævelse, d. 3. juli 1973, blev det von Scholtenske familiemausolæum på Assistens kirkegård i København efter at være blevet restaureret erklæret for historisk grav. I mausolæet hviler bl. a. Peter von Scholten, hans hustru og hans far, Casimir von Scholten, der havde været guvernør på St. Thomas. Tegning af Ingvar Zangenberg.

*The von Scholten Mausoleum in the Assistens Cemetery in Copenhagen was restored in 1973 and declared a "historic tomb" on the 125th anniversary of the abolition of slavery, July 3rd, 1973.*

den af legeme så lille person var en af Danmarks store mænd, hvis navn ikke må gå i glemmebogen.

Guvernør Melvin H. Evans, der er uddannet og har virket som læge, tiltrådte i 1971 sit høje embede som den første folkevalgte guvernør over Virgin Islands. Han, der selv har afrikanske forfædre, har erklæret den 3. juli for årlig national festdag i det tidligere Dansk Vestindien. I år er det 125 år

siden Peter von Scholten erklærede slaveriet for ophævet, og på netop denne dag samledes de vestindiske gæster med deres danske venner på Assistentens kirkegård i København, hvor det von Scholtenske familiemausoleum findes. Her er bl. a. Peter, hans hustru og hans far Casimir, der 1800-01 og igen 1803-07 var guvernør på St. Thomas, bisat. Mausoleet, der er opført i tidens typiske nygotiske stil, er i anledning af besøget blevet restaureret på foranledning af Dansk Vestindisk Selskab med bidrag fra Fonden til Fædrelandets Vel og under sagkyndig bistand fra Nationalmuseet. Arkitekt Kaj Fischer har stået for arbejdet.

En broncetavle er blevet opsat med følgende ordlyd:

Peter von Scholten  
Generalguvernør over Dansk Vestindien  
1827-1848

Ærefuldt bragte han ved sin proklamering den 3. juli 1848 slaveriet til ophør på vore tropeøer.

Den 3. juli 1973 blev dette gravkapel af Københavns Magistrat erklæret historisk grav som monument over Peter von Scholten og hans humanitære virke i Dansk Vestindien.

Kapellet er 1973 restaureret af Dansk Vestindisk Selskab med støtte fra Fonden til Fædrelandets Vel.

Tavlen blev afsløret af borgmester Børge Schmidt, og guvernøren nedlagde en krans på generalguvernørens sarkofag.

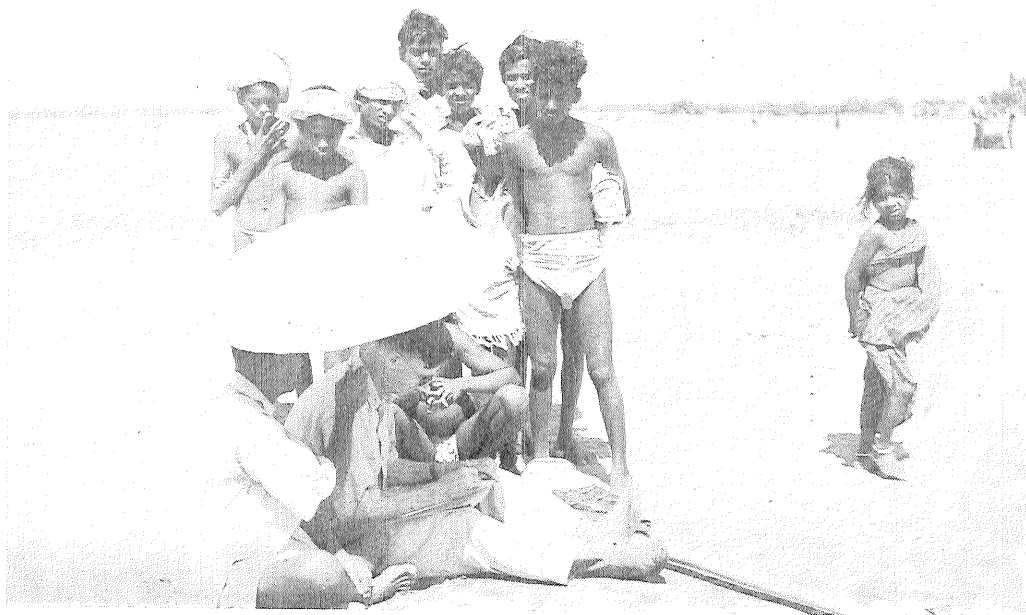
Næste dag, den 4. juli, på USA's nationaldag, holdt guvernøren hovedtalen under Rebildfestlighederne.

Uden tvivl vil man også i Danmark i fremtiden få øjnene op for, at Peter von Scholtens indsats var af umådelig stor betydning. Han fik af sin samtid kun liden tak, men ikke mindst vor generation med dens ændrede indstilling til kolonitidens historie vil kunne give ham den anerkendelse, han havde fortjent i levende live.

*Henning Henningsen*

## IB ANDERSENS TROPETEGNINGER

En af Handels- og Søfartsmuseets største nyerhvervelser i dette år er Ib Andersens tegninger fra de gamle danske tropekolonier. Ib Andersen blev født 1907 og døde 1969. De ca. 400 tegninger støttes af ca. 4000 negativer optaget af fru Nanna Ib Andersen, og erhvervet af museet sammen med tegningerne. Denne lille introduktion til samlingen, som museets gæster i de kommende år vil få at se i udstillingsrummene, er delvis blevet til ved samtale med fru Nanna Ib Andersen.



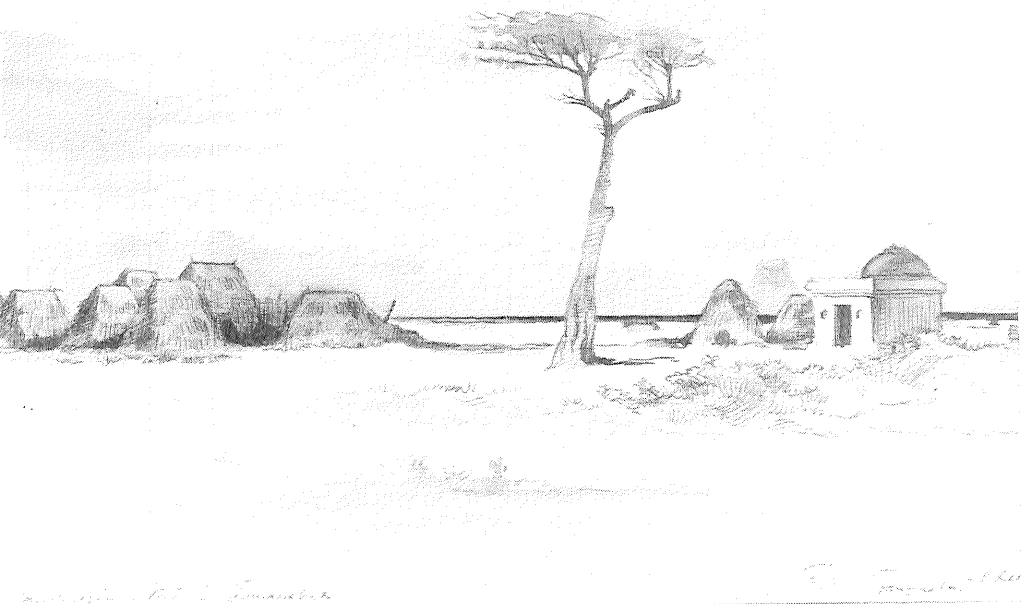
Ib Andersen tegner på stranden ud for Tranquebar. Som altid er han omgivet af nysgerrige indfødte. I forgrunden Joseph, den indiske „bodyguard“, der med en parasol skærmer tegneren mod den brændende sol. Nanna Ib Andersen fot.

*Ib Andersen, the Danish artist whose drawings of the former Danish possessions in the Virgin Islands, Ghana and India, have been acquired by the Danish Maritime Museum, at work on the beach near the little town of Tranquebar, south of Madras. Nanna Ib Andersen phot.*

Tegningerne fra de gamle danske besiddelser har deres egen historie, og i Ib Andersens store og alsidige produktion udgør de en helhed. Det var derfor i høj grad ønskeligt at holde samlingen intakt, og da Handels- og Søfartsmuseet blandt sine arbejdsområder har besejlingen og handelen på disse steder, har tegningerne såvel som fotografierne fundet deres rette plads som dokumentarisk materiale i museets samlinger.

Umiddelbart efter krigens afslutning i 1945 planlagde forlagsboghandler Poul Westermann et flerbinds værk om vore gamle tropekoloniers historie. Kyndige fagfolk skulle skrive teksten til de enkelte afsnit om dansk Vestindien, Guldkysten og de gamle danske handelspladser på Indiens østkyst, Tranquebar i syd og Frederiksnagore (Serampore) i nord, og værket skulle foruden med samtidigt billedmateriale illustreres med tegninger og fotografier af stederne med de mange levn fra den danske tid.

Illustrationsopgaven blev overdraget Ib Andersen, der på forlagets regning skulle rejse ud, og fru Nanna Ib Andersen, der skulle ledsage sin mand som



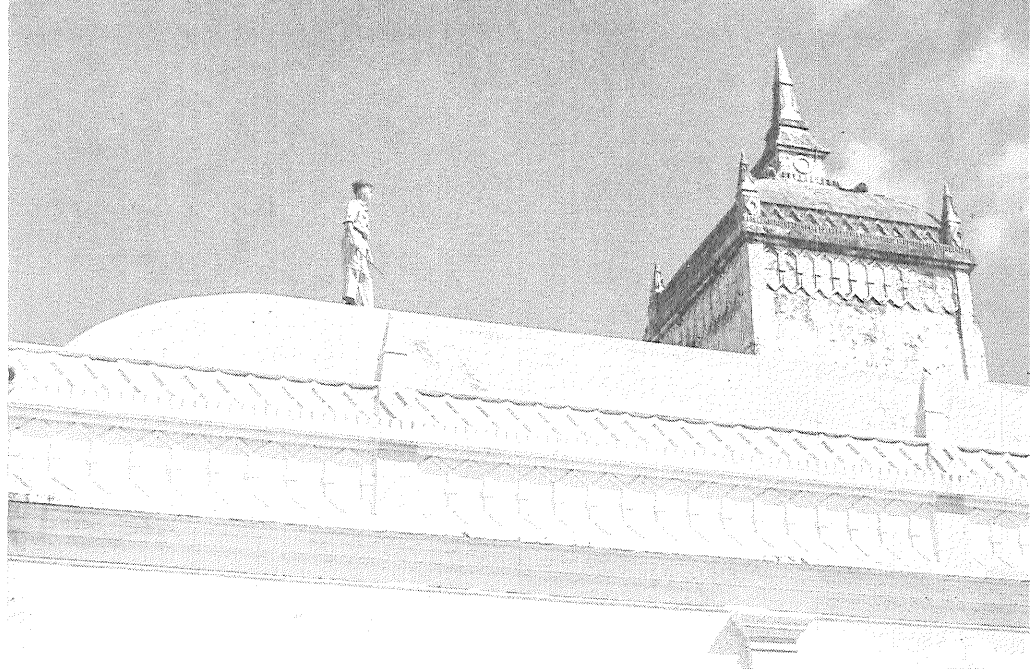
Fishes landsby nord for Tranquebar

Fiskerlandsby nord for Tranquebar. Blækloveret tegning udført af Ib Andersen  
december 1948.

*Fishing village north of Tranquebar Dec. 1948. Drawing in pen and ink by  
Ib Andersen, who perfected this technique.*

fotograf. Ib Andersen var rejsevant, to gange havde han således besøgt Brasilien, men så kort tid efter verdenskrigens afslutning var det forbundet med store vanskeligheder at rejse så langt. Forsynet med diverse skrivelser fra Udenrigsministeriet og brev til guvernøren på de nu amerikanske vestindiske øer (Virgin Islands), afrejste ægteparret i februar 1946 med m/s „Korea“, det første danske skib der efter krigen gik over Atlanterhavet, til Washington, hvorfra de i flere etaper fløj til St. Thomas, hvor et værelse blev lejet hos en amerikansk præst ved navn Larsen. Fra april-maj dette år stammer bl. a. en serie på syv farvelagte tegninger af gader og bygninger i hovedstaden Charlotte Amalie. De seks var med i den lille udstilling som Søfartsmuseet havde arrangeret for medlemmerne af Friends of Denmark Society ved deres besøg på Kronborg. Da bybilledet i de forløbne årtier har ændret sig, vakte billederne bl. a. derfor stor interesse.

St. Thomas blev øernes hovedstad på grund af sin gode naturhavn, men St. Croix var den frugtbareste og økonomisk mest betydningsfulde ø. Her var den jord hvor sukkerrørerne kunne vokse, og her lå plantagerne med deres hovedbygninger, koghuse og møller byggede af koralkalk og de mindre solidt opbyggede magasinbygninger, skure og hytter til den sorte arbejdskraft.



Ib Andersen foretager opmålinger af Zionskirken i Tranquebar. En inder assisterede og fru Nanna stod i skyggen og skrev målene ned. Opmålingen tog en hel dag og endte med at Ib Andersen fik solstik. Nanna Ib Andersen fot.

*Ib Andersen making a scale drawing of the Zion's Church under the burning sun at Tranquebar. Nanna Ib Andersen phot.*

Allerede fra sine studieår på Akademiets arkitektskole havde Ib Andersen fattet interesse for den danske kolonialarkitektur, på Vestindien kendt fra de opmålinger og fotografier som arkitekten Tyge Hvass havde foretaget af danske bygninger på St. Thomas og St. Croix i 1919, et par år efter øernes salg til U.S.A. Det var byernes huse Hvass havde tegnet, plantagerne kendte man navnene på, men turisterne kom ikke her, og mange bygninger lå skjult i et sammenfiltret vildnis. Kun få af de gamle hovedbygninger var vedligeholdt og beboede, de fleste lå „hensmuldrende i tropisk sol, ødelagt af storme eller sprængt i stykker af uhæmmet vegetation, og glemte af menneskeheden“ (Ib Andersen cit.).

Under store praktiske vanskeligheder fik Ib Andersen lokaliseret sukkerplantagerne på St. Croix, og af tre hovedbygninger, to på St. Croix og en på St. Jan, gennemførte han en detaljeret opmåling som kunne danne grundlag for en fuldstændig rekonstruktion. Ved siden heraf vil de mange skitsemæssige opmålinger og blækklavede tegninger af ruiner i landskabet give beskueren et indtryk af en fordums herlighed, som nu i mange tilfælde ikke er mere. På St. Croix boede ægteparret i ca. 4½ måned, det vil sige størstedelen af den



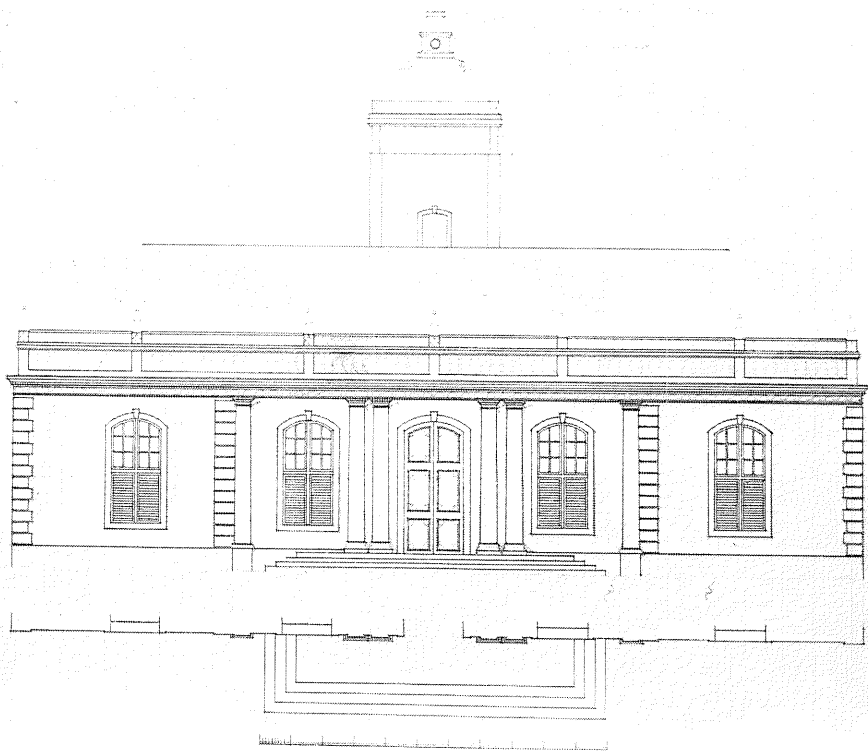
tid opholdet derude varede, først i et lille hus ved vandet, senere på plantagen „Annaly“ hos familien Lawaetz.

Til rejsen havde Ib Andersen i Danmark fået syet sig en stor brun skulder-taske af læder. Heri var et stort rum til papir og mindre rum til æskerne med vandfarve, blyanter, pensler og flaskerne med vand og blæk. Størstedelen af tropetegningerne er blækklaverede, det vil sige skyggede med blæk i større og mindre koncentration, en teknik som kunstneren mestrede næsten til fuldkommenhed. Han syntes at gammelt blæk havde så smuk en tone, derfor spurgte han alle om de havde gammelt blæk stående. På grund af dette uensartede blæk står laveringerne nu forskellige i tonen, adskillige er falmet over i det brune, somom de var gjort i ægte sepia. På samme måde foretrak han gammelt håndgjort papir. Det vidste folk og mange gav ham gamle protokoller o.l. Mange af laveringerne bærer endnu i hjørnet protokollens oprindelige paginering. Kvaliteten af blæk og papir er afgørende for om en blækklaving skal lykkes, pen og pensel skal kunne løbe på en bestemt måde over papiret, for blækket tørrer op i løbet af et øjeblik. Fra slutningen af 1930'erne havde Ib Andersen eksperimenteret med blækklavingsteknikken. Langt den største del af Handels- og Søfartsmuseets tegninger er blækklaverede.

På St. Thomas og St. Croix var en lejet bil det helt uundværlige transportmiddel. Ib Andersen sad meget i bilen for åben dør og tegnede, her var skygge og på den nedklappede handskerumslåge stod blæk, farver og vand. På klippeøen St. Jan måtte kunstnerparret lade sig transportere på hesteryg, da der på den tid kun var én bil på øen og det var en lastbil. Opholdet her var af 14 dages varighed, og de boede i et lille hus på Reef Bay.

Ib Andersens motiver var landskaber, bygningsværker og indfødte typer. Disse tegninger blev færdiggjorte på stedet. Motivvalget blev desuden præget af kunstnerens store interesse for den stedlige plante- og dyreverden. Til de meget detaljerede studier af fugle, krybdyr, fisk o.l. blev objekterne dels studeret i naturen og dels færdiggjort ved tegnebordet hjemme efter eksemplarer, som Ib Andersen selv indfangede og derefter formalinpræparerede. Alle disse tegninger er forsynet med udførlige tekster: artsbetegnelse (lokal og videnskabelig), fundomstændigheder og oplysninger om farvenuancer.

I 1947 fra februar til juni tog Ib Andersen og hans hustru afsted igen, denne gang til Guldkysten, hvor den danske konsul i forvejen var blevet informeret om besøget således at arrangementet forløb på bedste måde. Få dage efter ankomsten og i forbindelse med et besøg på Achimota College nord for Accra, blev ved den daværende rektors velvilje en stor bungalow stillet til ægteparrets rådighed og to boys skulle sørge for husførelsen. Herfra blev de gamle danske forter og de få øvrige bygningsværker fra den danske tid besøgt i lejet bil. Men også de afrikanske landsbyer, tropeskovens flora og fauna og ikke mindst menneskene afbildedes. I sin dagbog gav Ib Andersen udtryk for sin beundring for den indfødte afrikanske befolkning, for deres kultur, som den hvide mand havde gjort alt for at ødelægge og undertrykke, og for de



Ib Andersens opmåling af Zionskirken. Opstalt af facaden ud mod Kongensgade. Udført i tusch og blyant.

*Pen & pencil drawing of the elevation of Zion's Church at Tranquebar.*

sorte legemers skønhed og fornemme rejsning. Denne betagelse genfindes i både de blækklaverede og de kolorerede tegninger.

Til Indien skulle Ib Andersen have rejst alene om efteråret 1948, men også hertil kom fru Nanna til at ledsage ham som fotograf, medhjælp ved opmålinger og uundværlig støtte. Indien havde i 1947 løsrevet sig fra det engelske overherredømme, så de indiske myndigheder var meget lidt tilbøjelige til at lette tilværelsen for hvide rejsende. Rejsen varede i seks måneder, hvoraf de fire blev tilbragt i Tranquebar, hvor parret boede i nogle værelser i Senioratet, der på daværende tidspunkt ejedes af den svenske mission, men som oprindeligt var den gamle danske præstegård. Den ligger meget centralt i den lille kystby, ved siden af Zionskirken og over for Jerusalemskirken.

I Indien mødte Ib Andersen også den af klassicismen prægede danske militærarkitektur. Mange bygninger fra den danske tid stod tilbage i Tranquebar, omend i fremskredent forfald. Men de glatte hvide murflader var endnu

smykket med klassicistiske borter og andre dekorative detaljer i ler og stuk. Kunstfærdigt udførte smedjernsgitre dannede den farvemæssige kontrast. Af forsvundne eller ombyggede huse forfærdigede Ib Andersen flere rekonstruktionstegninger efter resultaterne af primitive udgravninger og støttet af en stak gamle fotografier, der upåagtede lå i en skuffe i Senioratet. Dette pionerarbejde vakte almindelig interesse og emnet blev taget op i svenskeren Sten Åke Nilssons doktordisputats om europæisk arkitektur i Indien.

Arbejdsvilkårene var meget vanskelige, varmen var næsten uudholdelig, sveden dryppede fra tegnerens pande og tindinger ned på papiret. Ud over et par nonner var ægteparret de eneste hvide, og de indfødte stimlede sammen om dem, hvor de gik og stod, de var umulige at jage væk. Den nødvendige „bodyguard“ blev fundet i Joseph, en inder af lidt højere kaste, der havde været med i krigen og kunne tale lidt engelsk. Han kom til Senioratet hver morgen og gik med Ib Andersen ud i byen og terrænet og bar taske og parasol. Også til husførelsen i Senioratet benyttede man indfødt arbejdskraft. I Indien var ingen biler at leje, så udflugterne skete på to herrecykler, damecykler fandtes ikke. Indiske damer cykler ikke.

Det var Ib Andersens holdning over for den opgave, han havde påtaget sig, at give en sandfærdig skildring af det han så. Tegningerne blev lavet som en reportage, og de er typiske for hans arbejdsform og sikre håndslag – ofte med flere motiver på samme ark af praktisk sparsommelighed og med farveprøver i papirets kant og hjørner. Hvor det overhovedet var muligt, indsamlede han informationer om sine emner og var kritisk i sit valg.

Dette og hans umiddelbare intense oplevelse giver tegningerne den dokumentariske værdi, der gør samlingen af tropetegninger til en fond af viden, som også vore efterkommere kan øse af.

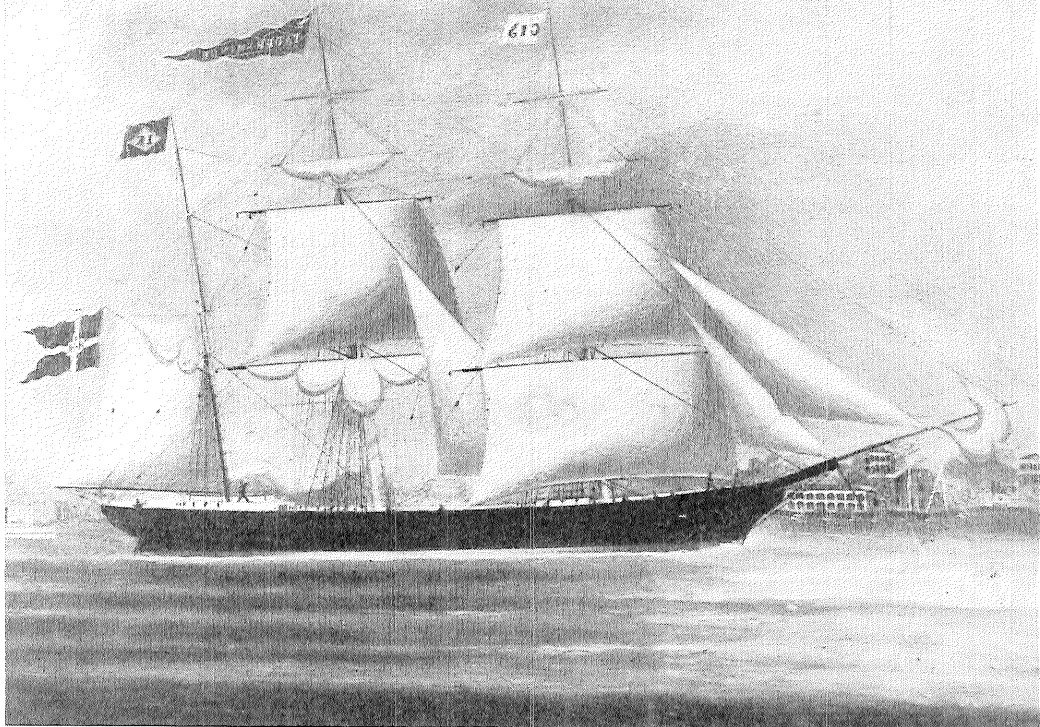
Som forskningsmateriale støtter både tegninger og fotografier sig til omhyggeligt førte dagbøger med kortskitser og topografiske anvisninger. Disse dagbøger har fundet deres hjemsted på Det Kongelige Bibliotek.

*Hanne Poulsen*

## SØRØVERKANONEN FRA BARKEN „FADERS MINDE“ AF NYBORG

Fra min barndomstid i Nyborg husker jeg levende, at der ved porten til et forretnings- og pakhús på Strandvejen 1 stod et par kanoner, der var gravet halvt ned i jorden for at tjene som afvisere. Huset var bygget i 1889 af konsul Wilhelm Kruuse, men ingen kendte noget til kanonerens historie.

For et par år siden havde Handels- og Søfartsmuseet besøg af kaptajn O. H. Christoffersen, der stammer fra Skaboeshuse, få km nord for Nyborg. Han kom i samtalen løb, hvorunder Nyborgs skibsfart blev drøftet, helt tilfældigt ind på disse kanoner og kunne fortælle, at de havde stået ombord på



Barken „Faders Minde“ af Nyborg, bygget 1859, reder Johan Kruise. „Kinesermaleri“ fra 1860'erne, da barken i et par år sejlede i kystfart på Kina. Handels- og Søfartsmuseet.

*Bark "Faders Minde" of Nyborg, painted in China in the 1860's.*

barken „Faders Minde“ af Nyborg, da den i 1860'erne sejlede på kinakysten. De var taget med for at skræmme kinesiske sørøvere fra at overfalde barken. Kaptajn Christoffersens bedstefar, Ferdinand Christoffersen, der var født i 1847 og som senere blev fisker i Skaboeshuse, havde fortalt ham, at han selv havde været forhyret som letmatros ombord under dens kinafart. Barken havde været tre år borte fra Danmark; det tog  $\frac{1}{2}$  år at komme ud til Kina og  $\frac{1}{2}$  at sejle hjem, men i resten af tiden havde den gået i fart mellem Hongkong og Shanghai. På en af disse rejser måtte de forøvrigt kappe rigningen, da skibet i en taifun lagde sig helt over på siden. De reddede sig dog ind til Hongkong, hvor de fik en ny rig. Engang var der kommet en kinesisk sørøverdjunk langs siden og havde affyret sine kanoner for at skræmme barken, men takket være de medførte kanoner, der blev rullet i borde, havde piraterne ikke turdet overfalde dem. Sørøveroverfald var dengang meget almindelige langs kinakysten.

På Handels- og Søfartsmuseet havde vi fra gammel tid et såkaldt kineser-

maleri af barken, et skibsportræt malet i Kina af en stedlig kunstner på det sædvanlige meget tynde og skrøbelige lærred. Det må stamme fra omtalte fart. Vi havde forøvrigt også en kopi af en votivtavle i en kirke i Antibes på den franske middelhavskyst, som var givet af kaptajnen og styrmanden på en fransk goëlette som tak for at de den 2. dec. 1872 efter et skibbrud var blevet reddet af barken, der på det tidspunkt var hjemmehørende i København. Tavlen forestiller redningsdåden. Den er afbildet og beskrevet i museets årbog 1962, s. 174-76.

Skibsregistreringsprotokollerne fortæller om barken, at den var bygget af skibsbygmester P. Petersen i Nyborg 1859 og målte 145 læster (senere omregnet til  $315\frac{2}{3}$  tons); dens hovedmål var  $113'4'' \times 24'2'' \times 14'4''$ ; den var bygget af eg og havde fladt spejl og middelfyldig bov med gallion med krølle. Kendingsbogstaverne var senere NHTG.

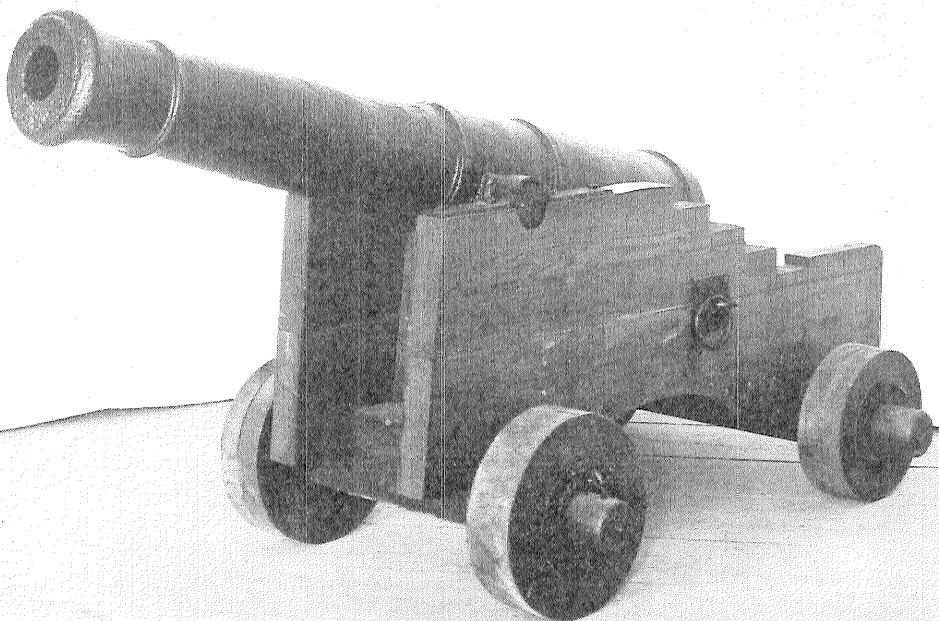
Barken var bygget til købmand Johan Kruise i Nyborg. Han var en af den lille bys matadorer og drev korn-, produkt-, trælast- og grovvarerhandel. Samtidig var han ejer af flere store sejlskibe, bl. a. bark „Kongen af Danmark“ (195 læster, bygget i Korsør 1842, forlist 1871) og fuldskib „Nordskov“ (154 læster, bygget i Nyborg 1845, opkaldt efter herregården Nordskov, forlist under orkanen 1867 på St. Thomas; en model af den hænger som kirkeskib i Nyborg kirke).

Johan Kruise var født 1815 som søn af den kendte storkøbmand i Nyborg, Hans Kruise (1789-1847), - skibsnavnet „Faders Minde“ er tydeligt en tak fra sønnen til sin far. Hans Kruise havde 1836 købt hovedgården Nordskov i Gestelev ved Ringe, og denne gård overtog og drev Johan Kruise ved siden af sin store forretning. Han blev britisk vicekonsul og tog ivrigt del i det offentlige liv, bl. a. som medlem af borgerrepræsentationen i Nyborg og af Svendborg amtsråd. Christian IX gjorde ham til etatsråd, efter at han havde afslået at modtage ridderkorset. Han huskes endnu i Nyborg for sit borgernyttige virke som medstifter af sparekassen og som den, der drev oprettelsen af byens gasværk igennem, ovenikøbet et par år før hovedstaden fik sit gasværk. Kronen på hans værk var oprettelsen af stiftelsen Kruuses Friboliger, beregnet til enker efter kaptajner og styrmænd. I 1894 døde han. Hans bror Wilhelm Kruise havde overtaget en del af den af faderen oparbejdede forretning og var ligeledes en af Nyborgs store mænd. Også han havde skibe i søen.

Sålænge barken var hjemmehørende i Nyborg, førtes den af kaptajn H. P. Olsen, der altså var med den på kinakysten.

I 1872 blev den solgt til et partrederi eller interessentskab i København (ved H. S. Hansen) for en pris af 16.000 rdl. Ved den lejlighed, om ikke før, må kanonerne være blevet fjernet fra den. Senere blev de som nævnt nedgravet foran Kruuses gård på Strandvejen.

Fra 1880 var C. Eberth bestyrende reder. 1887 blev barken forsmædeligt nedrigget til 3-mastet skonnert, og 1897 solgtes den for 6.000 kr. til kaptajn J. P. Nilsson i Rå, syd for Helsingborg. Han gav den navnet „Nobel“ - et



Kanon som barken „Faders Minde“ af Nyborg medførte på sin kinafart i 1860'erne som værn mod sørøvere. Den er af jern, støbt i Sverige i 1798, og stod gennem mange år som afviser nedgravet i jorden ved porten til Kruuses pakhus i Nyborg. Nu foræret af Nyborg kommune til Handels- og Søfartsmuseet.

*Iron gun from 1798, used on board the bark "Faders Minde" of Nyborg as a defence against Chinese pirates in the 1860's.*

bevis på, at den stadig så statelig ud – og førte den selv. I 1903 forliste den og blev kondemneret.

Da der ikke er mange søfartsmuseer, der kan prale af at eje en ægte sørøverkanon, henvendte Handels- og Søfartsmuseet sig til Nyborgs borgmester Børge Jensen med en forespørgsel, om der var nogen mulighed for at vi kunne erhverve en af de to kanoner, og ved en enestående velvilje fra borgmesteren, fra Havneudvalget i Nyborg og fra kommunesekretær Svend Aage Delfs Møller blev resultatet, at kanonerne blev gravet op efter vort ønske. Den oprindelige port var i mellemtiden blevet muret til, så de ikke længere havde nogen funktion. Den ene blev givet til Nyborg Museum, og den anden fik vi løfte om. Ovenikøbet tilbød borgmesteren at lade Nyborg havns dygtige tømmermester lave rappertter til kanonerne. En gammel tegning hertil blev venligst stillet til rådighed af Tøjhusmuseets direktør, dr. phil. Arne Hoff, og rappertterne blev lavet i den skikkelse som de formentlig har haft.

Tøjhusmuseet ved museumsinspektør P. Dedenroth-Schou var også så venlig

at tyde de forskellige støbte og indridsede mærker og tegn på støbejernskanonerne. På tappene står i ophøjet skrift et sammenslynget ÅB og tallene 98. Dette angiver, at de er støbt 1798 på det svenske kanonstøberi Åkers Bruk (eller Styckebruk) vest for Södertälje. De indridsede bogstaver og tal: GV./P./ 1816/ II: V: XIX: betyder formentlig: Gammel Vægt. Prøve. 1816. 2 skippund 5 lispund 19 skålpund, hvilket igen vil sige, at kanonerne, der har vægten 739 pund, er blevet prøveskudt år 1816 med ammunition af „gammel vægt“ (efter gammelvægtkaliberstokken fra før Ole Rømers vægtsystem fra 1687).

Derimod er det ikke muligt at sige noget om kanonerens historie, før de optræder på „Faders Minde“. De er formentlig blevet støbt med salg til private for øje og har næppe været ejet af staten, selv om man kunne fristes til at tro, at de kunne være bortsolgt fra en af de skanser, der i englænderkrigenes tid forsvarede indløbet til Nyborg fjord. Men i så fald ville de nok have haft en markering heraf.

Vægten er idag 370 kg, hvad der passer fint med de opgivne 739 pund. Den totale længde af løbet inkl. druen er 155 cm, og mundingens diameter er 7.8 cm, hvilket svarer til et kaliber af 3 pund.

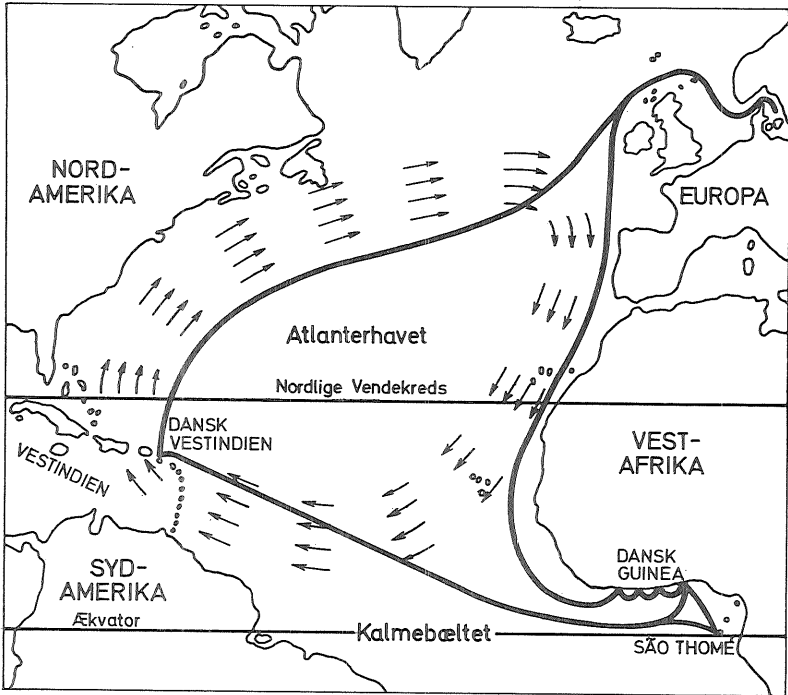
En sådan kanon kan nok siges at være et kuriosum, men den fortæller alligevel noget om kårene for skibsfarten for godt 100 år siden, da man ikke blot var underkastet naturens mange farer, men også i høj grad måtte regne med anden risiko, som f. eks. sørøveroverfald. Det er derfor med rette, begge kanoner har fundet deres plads på hver sit museum.

*Henning Henningsen*

## TREKANTFARTEN

Man kan ikke læse en fremstilling om guinea-vestindiefarten i sejskibenes tid, specielt mens slavehandelen blomstrede i 16-1700-årene, uden at støde på ordet „trekantfarten“. Hvad man forstår derved, er ganske simpelt. Det betyder kort og godt, at de danske såvel som de øvrige europæiske søfartsnationers skibe foretog rejsen via Guineakysten til Vestindien og tilbage ad en rute, der i grove træk på kortet ligner en trekant.

For at holde os til danske skibe kan vi skematisk beskrive deres rejse på følgende måde: Ruten ad den første side af trekanten gik via Kattegat-Skagerrak, nord om de britiske øer og sydpå langs den pyrenæiske halvø og Vestafrikas kyst til Guineabugten, fra hvis kystegne slaverne kom, især fra de nuværende republikker Ghana, Togo og Dahomey. Her var der bygget talrige europæiske forter, – det ældste af dem Elmina, grundlagt af portugiserne 1482 som det første europæiske bygningsværk i Afrika og erobret af hollænderne 1637. Også danskerne havde talrige forter her på Guldkysten (jfr. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1970, 110 ff.). I forterne blev varer og slaver opbevaret,



Skematisk og forenklet fremstilling af trekantfarten Danmark-Vestafrika-Vestindien og retur, som beskrevet i teksten. Skitse af forf.

*Schematic diagram of the Danish (European) "triangular route" to West Africa, from there with slaves to the West Indies and back to Europe with sugar, rum etc. The sailing ships had to utilize the constant system of the north-eastern trade-winds and the northern west-wind in the North Atlantic (marked with arrows). The critical point was along the Guinea coast collecting a cargo of slaves at different places, and in the Doldrums before they caught the trade-winds again. Fevers, heat, scurvy and shortage of drinking water were disastrous, particularly for the European crew.*

indtil skibene indfandt sig. Deres ladning var bl. a. varer, som kunne bruges som bytte for at få slaver, elfenben og guldstøv: geværer, krudt, knive, tøjler (ofte fra Indien), smykker, brændevin osv. (jfr. Georg Nørregård i årbog 1951, 56 ff.). Opholdet ved kysten, hvor der ingen havne var, men til gengæld en voldsom brænding, blev ofte af lang varighed, da det kunne tage tid at få samlet en fuld last slaver. Sv. E. Green-Pedersen har i sin artikel i nærværende årbog redegjort for, hvor risikabelt for de europæiske søfolk denne ventetid



var „Kystfeber“, malaria, hedeslag o. lgn. sygdomme, som man ingen midler havde mod, hærgede slemt. Afrikanerne var mere immune over for dem.

Når menneskelasten var indtaget, kom et andet problem, nemlig dels at skaffe proviant egnet for slaverne, og dels drikkevand. Det kunne være overordentlig svært at få tilstrækkeligt ferskvand, og undertiden måtte man søge længe efter det og f. eks. gå til den portugisiske ø São Thomé for at skaffe det. Havde man for lidt vand, kunne det få katastrofale følger. Det var ikke givet, at man kunne supplere forrådene op ved at indsamle regnvand undervejs (jfr. Georg Nørregård i årbog 1953, 41 ff.).

Trekantens anden side udgjordes af ruten mod vest-nordvest til de vestindiske øer. Her blev slaverne solgt, hvorefter en ladning vestindiske varer blev indladet, især sukker og rom.

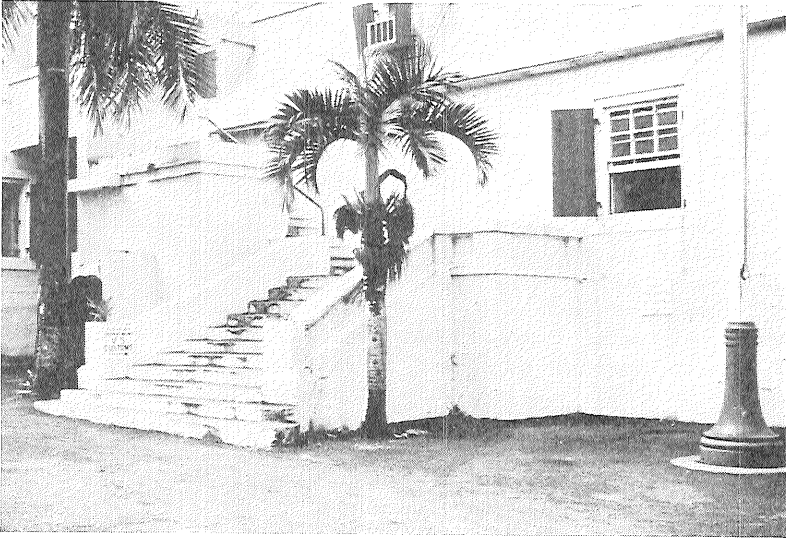
Hjemrejsen dannede den tredje side af trekanten. Den gik mod nordøst over Atlanterhavet, nord om de britiske øer og gennem hjemlige farvande til København.

Denne generelle beskrivelse er givet i meget store træk uden hensyntagen til de talrige varianter, der forekom. I virkeligheden var selvfølgelig ikke to rejser helt identiske.

Det måtte synes som denne trekantfart var givet europæerne fra naturens hånd. Geografisk set passede den aldeles storartet ind i handelsudvekslingen og varetransporten i den specielle slave- og sukkerfart. Guinea-vestindiefarten havde sit eget særlige „image“, nøjagtigt som ostindiefarten, kinafarten og grønlandsfarten havde deres. Men allervigtigst var det, at også naturkræfterne syntes ligesom at have lagt det hele til rette med henblik på selve sejladsen.

Som man vil huske fra geografitimerne i skolen, blæser der over verdenshavene nord og syd for ækvator visse ret konstante vinde året igennem. Et kort over vindforholdene i ethvert atlas kan anskueliggøre dette. Først da europæerne – og det vil sige portugiserne – fandt ud af disse vindsystemers eksistens, blev det muligt for dem at sejle med gunstig vind til fjerne lande og komme hjem igen ad en anden vej. Her interesserer os det nordlige Atlanterhavs system, som var hele grundlaget for trekantfarten. Mod syd-sydvest langs Portugals og Vestafrikas kyster blæser nordøstpassaten, der nord for ækvator bøjer mod vest over mod Vestindien og derfra med mer eller mindre skarp overgang fortsætter i vestenvinden mod øst over Atlanten, så det hele ligesom danner en slags rundkørsel, hvori man så godt som altid vil have gunstig medvind. På den vedføjede, meget forenklede skitse ser man, hvorledes trekant-ruten i store træk følger vindkarrusellen. Det var simpelthen nødvendigt. Man forstår nemt, at hvis man ville tage rejsen i omvendt orden, ville man hele tiden måtte kæmpe med modvind.

Mest problemfyldt var det, når man brød ud af systemet for at slå ind på sideruten til Guineakysten, for på begge sider af ækvator, mellem det nordlige og det sydlige passatvindsystem, ligger det såkaldte kalmebælte, hvor der ofte i lange perioder er totalt vindstille eller kun svage, skiftende vinde, således at havstrømmene ofte driver skibene ud af kurs, da de uden vind er forhindret i



Gårdparti fra Vestindisk Kompagnis bygning i Christiansted, St. Croix (nu posthus). Her holdtes i 1700-tallet efter traditionen slavemarked, hvor skibenes menneskelaster solgtes på auktioner. Forf. fot.

*Court yard in the building of the Danish West India Company, Christiansted, St. Croix. During the 18th century slaves were sold here by auction, according to tradition.*

at navigere. Inden vestindiefarerne nåede op i passatvinden igen, kunne tilstanden ombord på de overfyldte slaveskibe nemt blive kritisk, for ikke at sige katastrofal; drikkevandet kunne slippe op, og skørbugen kunne indfinde sig. Det er indlysende, at tabene blandt de europæiske søfolk kunne blive store. Formentlig var deres kost med det meget saltkød også vitaminfattigere og derfor ringere end slavernes mere vegetariske rationer.

Som påpeget er den her gengivne fremstilling yderst skematisk, men alligevel nyttig, så sandt som det er umuligt at forstå, hvordan sejlskibene kunne sejle på de lange ruter, hvis man ikke kender grundtrækkene af vindforholdene.

Det må nævnes, at den første danske redegørelse for passatvindene og forøvrigt også monsunvindene er Frederik Bollings bog „Korte og Nyttig Underviisning om Passaet-Winden“, trykt i København 1678 (jfr. årbog 1952, 170). Den skildrer på 32 sider, hvordan vindene udnyttes i ostindiefarten. På den tid havde portugiserne og derefter hollænderne i mangfoldige år vidst besked herom. Uden denne viden, som de strengt hemmeligholdt, men som alligevel

selvfølgelig efterhånden blev kendt i navigatørkredse, havde de ikke kunnet opbygge deres krydderierimperier i Sydøstasien.

*Henning Henningsen*

## DEN FØRSTE BOG PÅ DANSK OM SKIBSBYGNING

I løbet af 1600-tallet vandt konstruktionstegningen og matematiske konstruktionsprincipper mere og mere frem inden for europæisk skibsbygningskunst. Følgen blev, at det blev muligt at bygge større skibe og give disse en større styrke og stabilitet. Skønt skibsbygningskunst gennem det meste af 1600-tallet stadig blev anset for at være den enkelte konstruktørs „fabrikshemmelighed“, så adskillige mindre pjecer om denne videnskab dog dagens lys. Kendt er således tyskeren J. Furttens „Architectura Navalis“ fra 1629, franskmændene G. Fourniers „Hydrographie“ fra 1643 og svenskeren Åke Classon Rålamb's „Adelig Öfning“ fra 1691. Karakteristisk er det, at disse forfattere ikke var udløvende skibsbyggere, men angreb problemet ud fra en matematisk betragtningsmåde. En undtagelse danner hollænderen Cornelis van Yk, der i 1697 udsendte en bog om „De Nederlandsche scheepsbouw-konst“, som imidlertid heller ikke redegør for tegningsmetoden. I Danmark holdt man først 1690 op med at anvende indkaldte udenlandske skibskonstruktører. Fra da af grundlagdes den nationale skibsbygning ved flåden under ledelse af O. Judichær, der i sin virksomhed udelukkende beskæftigede sig med forudgående matematiske udregninger og konstruktionstegninger. Han har efterladt sig et stort antal tegninger, der fortæller om hans metoder, men nogen teoretisk udredning fik han aldrig sammenbragt.

På ovenstående baggrund er det, at den første bog på dansk om skibsbygning udgivet i 1723 – i år altså for 250 år siden – skal ses. Titlen er „Een liden Søe-Architectur, eller Skibbygger-Konstens Første Piece, Afdeelt udi Tvende Parter, hvor af Den Første handler om krumme Linier at tegne/ Den Anden viiser/ hvorledis et Skib paa een let og ey tilforne opfundnen Maade kand tegnes. Paa den letteste og korteste Maade, som meest har været muelig“. Den lille pjece er på kun 12 foliosider med en tilhørende planche med figurer, der henføres til teksten. Den er dediceret til overkrigssekretæren, admiral C. C. Gabel. Pjecen er uden trykår, men i Det kgl. Biblioteks eksemplar står datoen 6. april 1723 skrevet til med samtidig skrift under forordet.

Forfatteren er Lauritz Bragenes, der var søofficer i den dansk-norske flåde. I en af Handels- og Søfartsmuseets monter er det lille skrift udstillet, ligesom titelbladet er gengivet i den af museet udsendte „Søhistorisk Billedbog“, men ellers synes såvel skrift som forfatter at være temmelig upåagtet i såvel dansk som international skibbygningshistorisk litteratur. Dette lille spæde danske forsøg fortjener dog en vis opmærksomhed, så meget desto mere, som man skal helt frem til 1800-tallet før de første bøger om skibsbygningskunst foreligger på dansk. Selv en så stor teoretiker og praktiker som fabrikmester Henrik

Seu tiden

**S**øe = **A**RCHI-  
TECTUR,

Eller

**S**kibbygger = **K**onstens  
Første PIECE,

Uddeelt udi Svende Partier,

Svor af

Den Første handler om krumme Linier at tegne /  
Den Anden viser / hvortledis et Skib paa een let og  
ey tilforne opfunden Maade kand tegnes.

Paa den letteste og korteste Maade,  
som meest har været mislig,

Forfattet af

LAURITZ BRAGENES,

Primier-Lieutenant ved Sø-Eskadren.



KJØBENHAVN /

Trykt hos Johan Jørgen Høpffner, Universitets Bogtrykker,  
boende i Søndergaden ved vor Frue Skole.

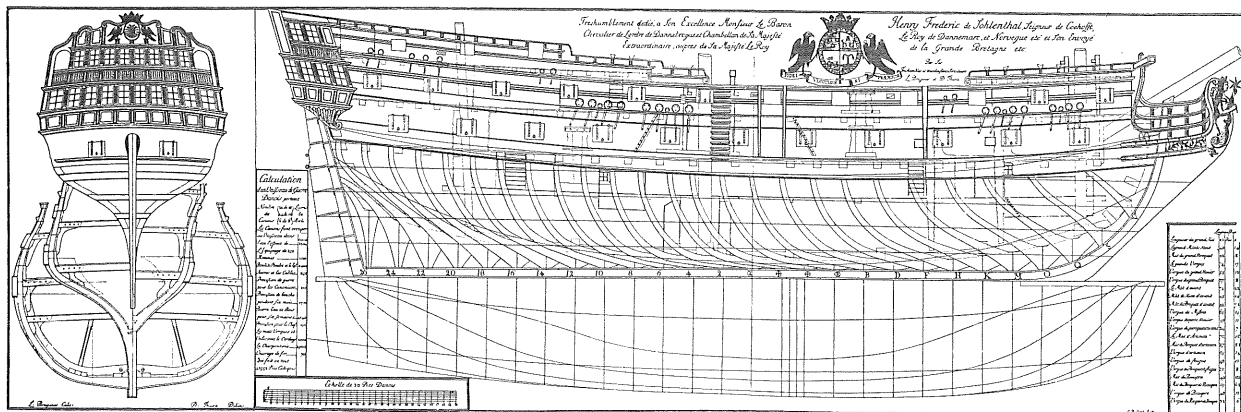
Titelbladet til det første danske værk om skibskonstruktion, skrevet af Lauritz Bragenes, København 1723.

*Title page of the first Danish work on ship construction, written by naval officer, Lauritz Bragenes, Copenhagen, 1723.*

Gerner fik aldrig udsendt en bog om skibsbygning. Man betjente sig i 1700-tallet af afskrifter af bl. a. det af franskmændene du Hamel du Monceau i 1752 udsendte værk „*Traité pratique de la construction des vaisseaux*“.

Lauritz Bragenes menes født i 1687 som søn af en skibstømmermand ved Holmen. Han blev i 1708 kadet og 1719 premierløjtnant. I anledning af en vakance ved skibbyggeriet på Holmen ansøgte han 5. august 1722 om at måtte få denne stilling, da han havde forsøgt at dygtiggøre sig i skibsbygningskunsten. Nogen referencer eller studierejser henviser han ikke til i denne ansøgning til Admiralitetet, skønt dette nok ville have givet den større vægt. Det ser ikke ud til, at han fik den ønskede stilling. I foråret 1723 udsendtes så „*Een liden Sø-Architectur*“. Forfatteren kalder selv pjecen et „*compendio*“ og skriver et sted, at han agter at udsende et lille skrift til, hvori han vil vise „*differente Ritzer baade paa gamle og nye Façons saa vel af flad gaaende, som skarpe Skibe*“. Dette fik han imidlertid aldrig udsendt. I december 1723 blev han beordret til sammen med søofficeren D. de Thurah at foretage en studierejse til England for at dygtiggøre sig i skibsbygningskunst. Deres instrukser er daterede 22. april 1724. Om det har været pjecen eller admiral Gabels protektion, der har skaffet Bragenes denne gunst, vides ikke. Ejendommeligt er det, at den ikke noget steds ses i Marinens Arkiv i Rigsarkivet og ej heller idag findes på Marinens Bibliotek, som rummer store dele af de ældre bibliotekssamlinger der har eksisteret inden for Marinen. Pjecen er ej heller påtruffet Henrik Gerners efterladte papirer vedrørende skibsbygning. Hvor stor udbredelse Bragenes' pjece derfor har opnået er nok tvivlsomt.

Under opholdet i England, der varede helt frem til 1727, fik de to skibsbygningsstuderende søofficerer god hjælp af den danske gesandt i London, H. F. Søhlenthal, og til ære for denne udførte de for at demonstrere deres kunst en tegning af et 52-kanon skib, som de lod stikke. Dette stik gengives her og har aldrig før været offentliggjort (Søetatens Kort- og Tegningssamling Des. G 1358, Rigsarkivet). De to søofficerer sammenfattede, hvad de havde tilegnet sig om „den engelske metode“ i en række tegninger til et 72-kanon skib, som de sendte hjem til Admiralitetet og som er bevaret i Rigsarkivet (Søetatens Kort- og Tegningssamling, Des. B 128). Disse tegninger giver indtryk af en meget avanceret viden om skibsbyggeri. Hjemkommen fra England blev Bragenes sat til sammen med tre andre skibsbygningskyndige søofficerer at undersøge de to orlogsskibe, som under Rasmus Krags ledelse var under bygning på Holmen. I 1729 fik Bragenes sammen med K. Benstrup overdraget at konstruere to 60-kanon skibe, således at hver fik et at tegne og lede bygningen af. Den 16. september samme år døde Bragenes imidlertid, og det blev derfor Benstrup, der kom til at bygge de to orlogsskibe „*Tre Løver*“ og „*Svanen*“. Boet efter Bragenes findes optegnet i Underadmiralitetetsrettens skifteprotokoller. I opgørelsen står anført „En stor Bog med 277 tegninger“, som vides at være arvet af fabrikmesteren K. Benstrup. Ellers fandtes intet i boet af tegninger eller bøger om skibskonstruktion, ligesom Bragenes heller ikke synes at have ligget inde med ekstra eksemplarer af sin egen lille pjece.



Stik visende en skibstype på 52 kanoner, tegnet efter „engelsk metode“. Udført af Lauritz Bragenes og Didrik de Thurah 1726 i London til ære for den danske gesandt i England, H. F. Søhlenthal. Rigsarkivet.

*Plan of a ship of 52 guns, drawn according to the “English fashion” by two Danish naval officers, Lauritz Bragenes and Didrik de Thurah, London, 1726. Engraving in the Danish Record Office.*

Omend Bragenes' „Een liden Søe-Architectur“ ikke fik nogen større udbredelse og derfor heller ikke stor betydning, fortjener den dog at mindes et kvart årtusinde efter. Den afspejler på udmærket vis tidens matematiske kunnen og dens anvendelse inden for den videnskabelige skibsbygning og vidner om det høje stade i så henseende den danske søofficer var på. Ved lejlighed burde en nøjere teknisk og matematisk sammenligning mellem Bragenes' skrift og de andre samtidige skrifter af lignende art foretages. En sådan vil uden tvivl give Bragenes en smuk placering.

*Hans Chr. Bjerg*