

SALVATOR MUNDIS FORLIS

1729

Af

GEORG NØRREGÅRD

Forfatteren skildrer i det følgende det vestindisk-guineiske kompagniskib „Salvator Mundi“s forlis i det farlige farvand omkring Jomfruøerne i Vestindien i 1729. Der fandtes på den tid ikke nøjagtige søkort over de mange koralrev og skær. Selv om intet menneskeliv gik tabt, var forliset en katastrofe. Bjergningsarbejdet var vanskeligt, og en stor del af lasten gik tabt. Hertil kom, at skib og ladning var underforsikret, så det økonomiske tab for kompagniet var betydeligt.

I ADSKILLIGE år havde det gode kompagniskib „Salvator Mundi“ deltaget i farten på Vestindien og bragt værdifulde ladninger hjem til København. I foråret 1729 gik det atter under sejl for en rejse til Sankt Thomas. Da det den 20. april afsejlede fra Helsingør, kom det ud for en mærkelig hændelse. Efter at det havde passeret Kronborg og derved havde strøget sine bramsejl, som almindeligt var, affyrede fæstningen to skarpe skud. Kaptajn Augustus Hammer lod da straks brase op og ventede på den chalup, som blev sendt ud, for at få at vide, hvad der var i vejen. Det viste sig, at man var af den opfattelse, at han for tidligt havde hejset sejlene op igen, og man ikendte ham derfor en mindre bøde, som han foretrak at betale straks for ikke at blive yderligere forsinket. Han skrev dog til sine overordnede, direktørerne for det vestindisk-guineiske kompagni for at bede dem undersøge, hvor langt ude man skulle være, før man måtte hejse sejlene. Et andet skib, der gik ud efter „Salvator Mundi“, havde hejst sine sejl, før kaptajn Hammer lod sine gå op, og det havde Kronborg ikke taget sig af.

Bortset fra denne begyndelse gik rejsen fort, og efter godt 10 ugers sejlads nåede man Sankt Thomas i god behold. Storm og uvejr var undgået, og hele mandskabet var i behold. En ny ladning blev hurtigt indtaget, og i stedet for kaptajn Hammer indsatte man nu som chef om bord på skibet kaptajn Cornelius Bagge, der just havde ført „Haabet

Galey“ fra Guinea med en slaveladning og nu medbragte en guld-kiste og brevs-kaber til kompagniets direktion i København.

Den 12. august var „Salvator Mundi“ færdig til afgang, og rejsen gik nu om vestpynten af Sankt Thomas ud imod nord for at sætte kursen mod rum sø og mod Europa. Det gik langsomt, for vind og strøm var imod. Gentagne gange ankrede man op; men om aftenen den 14. august rejste der sig en „halv storm“ fra nord, og man besluttede da at søge at slippe ud mellem Passade og St. Thomas yderklipper. Herved holdt folkene om bord bøn og lovede af deres løn at give offerpenge til de fattige, når de kom velbeholdne hjem.

Næste morgen, den 15. august, var de nået frem til den klippe, der hed Craveden, men de kunne ikke komme videre, og skibsrådet besluttede derfor at gå syd for Sankt Thomas. De slap også fri af yderklipperne ved denne ø, men hvor de så vendte sig hen, drejede vinden op imod dem, så de ikke kunne slippe ud i rum sø. Skibsrådet besluttede dog at søge ud ved Virgin Guarde (Gorda), og ved solnedgang havde de også denne ø på siden i et kanonskuds afstand. Rorgængereren fik nu ordre til at styre mellem nord og vest, men ved 21-tiden om aftenen opdagede de, at vandet omkring dem blev hvidt. De loddede da straks og fandt, at de befandt sig på kun 4–5 favne vand. Kursen blev derfor straks rettet mod vest, idet man sejlede med undersejl; men så snart skibet „var kommet til vinden“, opdagede man en stærk brænding forude. Man forsøgte at dreje bort; men snart efter skurede skibet mod grunden, indtil det henimod klokken 22 blev stående, og roret sad fast, så man ikke kunne manøvrere. Stormen drev også derefter fartøjet højere og højere op, og det var forgæves, man søgte at bruge pumperne. Til slut stod skibet uhjælpelig fast, og der var ikke mere nogen vej ud.

En angstfuld nat fulgte. Hvert øjeblik kunne man risikere, at skibet kæntrede, så alle liv stod på spil.

Da det blev lyst om morgenen den 16. august, så man, at „Salvator Mundi“ stod fast på Anegada Rev yderst i Antillernes øgruppe, nord-øst for Sankt Thomas. Redde skibet kunne man ikke, men nok livet. Kaptajn Bagge var imidlertid en forsigtig mand. Han turde ikke give ordre til at forlade fartøjet af frygt for, at han siden skulle blive gjort ansvarlig for tabet af skib og ladning. Man ordnede det så på den måde, at det menige mandskab indgav et andragende til kaptajnen med krav om at blive sat i land med skibets mindre fartøjer imod, at de lovede at være behjælpelige med at redde, hvad bjerges kunne, når vejret blev

55'

50'

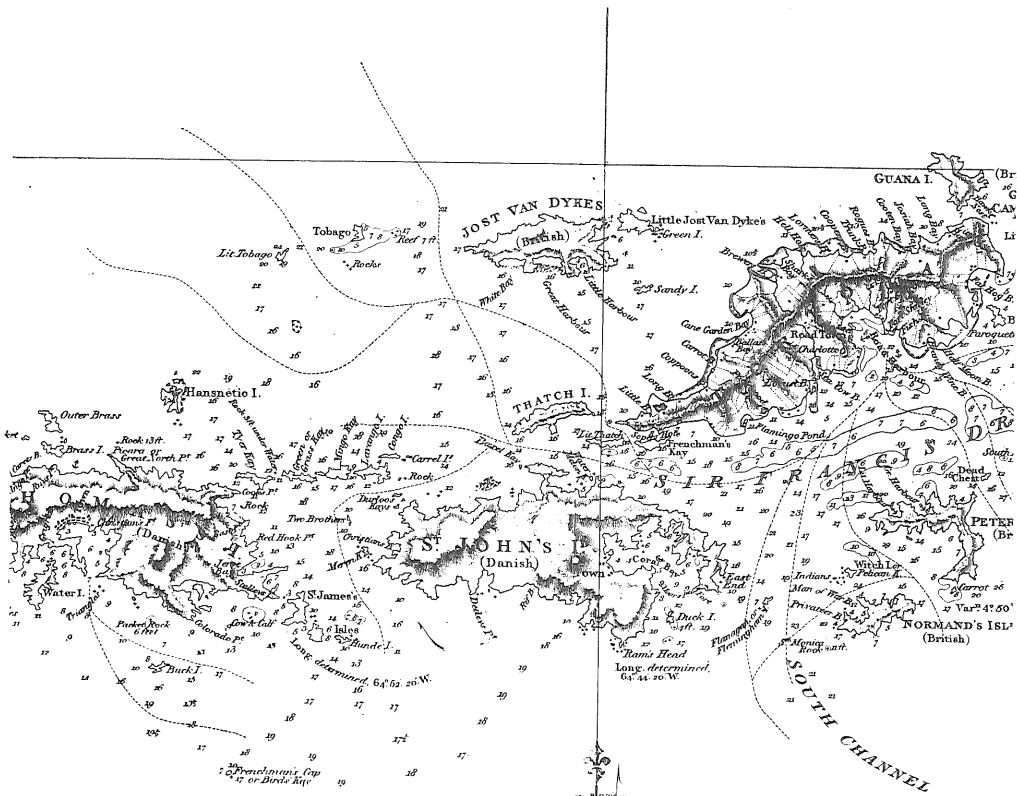
45'

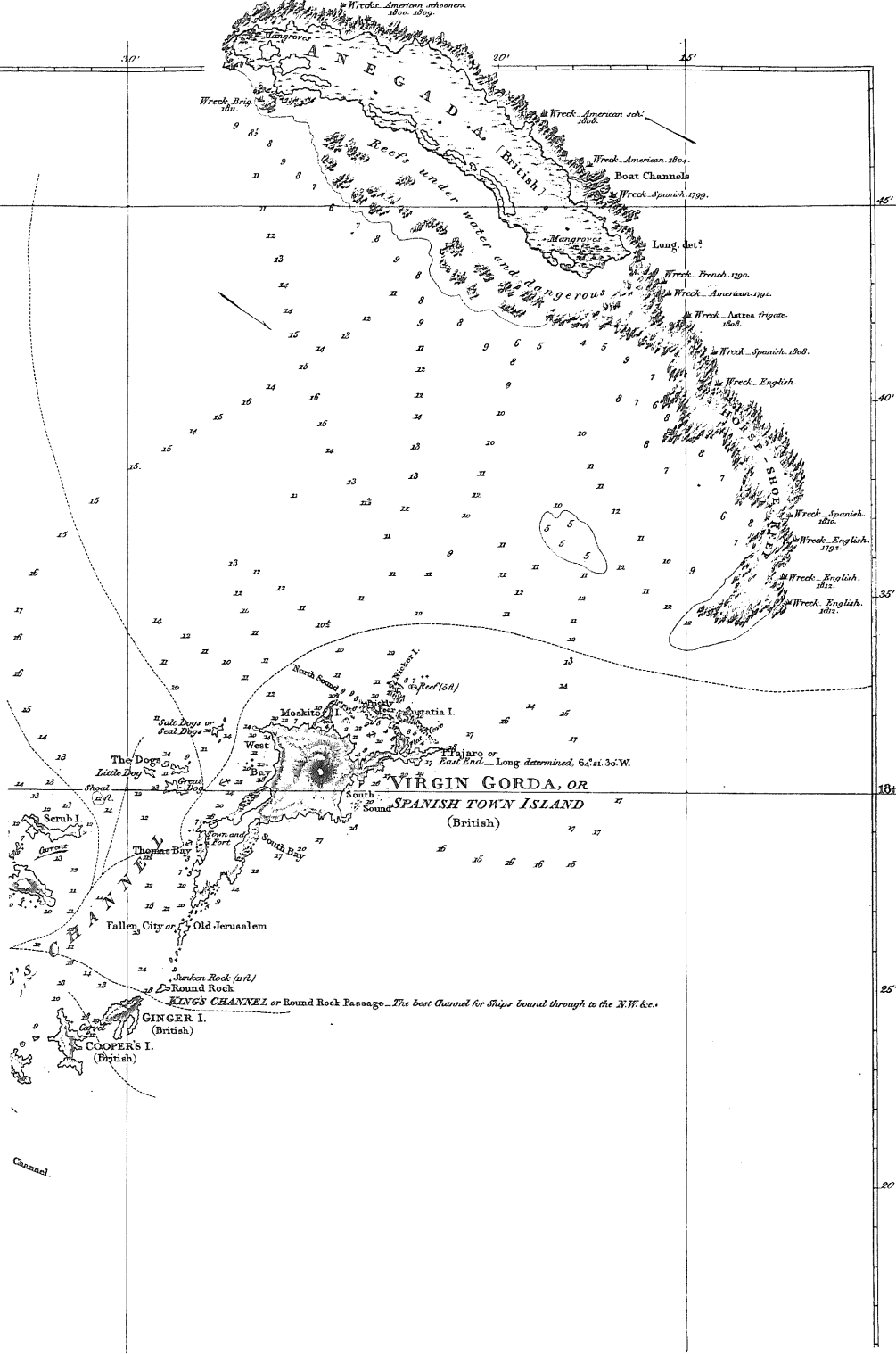
40'

3

Kort over de klippe- og revfyldte farvande omkring Jomfruerne i Vestindien. T.v. ses en del af St. Thomas samt St. Jan, og øst derfor Tortola og Virgin Gorda, som også kaldes Spanish Town Island. Foroven til højre ligger den flade ø Aneгада, som mod syd fortsættes i den lange tunge af koralrev. Det var her „Salvator Mundi“ grundstødte 1729. Udsnit af James Whittle og Rich. Holmes Lauries kort „The Virgin Islands“ 1816 i West India Atlas. Handels og Søfartsmuseet.

Chart (1816) of the dangerous waters full of reefs and rocks around the Virgin Islands St. Thomas, St. John, Tortola, Virgin Gorda and Aneгада.





Wreck. American schooner. 1840. 1849.

Wreck. Brig. 1814.

Wreck. American sch. 1808.

Boat Channels

Wreck. Spanish. 1799.

Long. det.!

Wreck. French. 1790.

Wreck. American. 1791.

Wreck. Astoria brig. 1808.

Wreck. Spanish. 1808.

Wreck. English.

Wreck. Spanish. 1816.

Wreck. English. 1791.

Wreck. English. 1812.

Wreck. English. 1812.

REEFS under water and dangerous

Long determined, 63° 1' 30" W.

East End

VIRGIN GORDA, OR

SPANISH TOWN ISLAND

(British)

South Sound

North Sound

Monk's

Waters I.

Red (alt.)

West Bay

Trajero or

Scrub I.

Little Dog

The Dogs

Salt Dicks or Seal Dicks

Thomas Bay

Down and Fort

South Bay

Round Rock

Dunken Rock (alt.)

Old Jerusalem

Fallen City or

KING'S CHANNEL or Round Rock Passage

The best Channel for Ships bound through to the N.W. &c.

GINGER I.

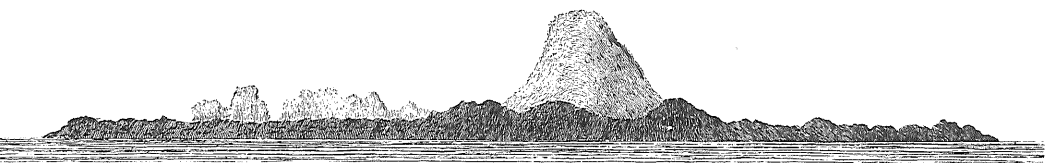
(British)

COOPERS I.

(British)

Channel.

ANEGADA bearing S.S.W two leagues and a half distant, with the Mountain of VIRGIN GORDA behind it.



Landtoning, der viser den lave ø Anegada set fra nord. Bag den rejser sig Virgin Gordas bjergkæde med toppen „The Mount“. Fra Whittle & Lauries kort 1816.

Coast profile of the flat island of Anegada, and behind it the mountains of Virgin Gorda, seen from the north. 1816.

bedre. Af de 27 mand, der da var om bord, underskrev de to trediedele i en fart; skibrådet bevidnede, at skibet kunne splintres nårsomhelst, så alt gik tabt. „Altså kan vi ej andet end med største modvillighed og udi størst nød bifalde skibsmandskabets påstand, og selv nødes til det samme udi håb at salvere voris liv“.

Det blev følgelig besluttet, at en del af folkene og officererne skulle søge at komme i land med de små fartøjer for at undersøge forholdene på Anegada. „Salvator Mundi“ stod en god sømil fra land. Man befandt sig nogenlunde lige langt fra vest- og østpynten af øen og kunne ligeledes øjne østkysten af Virgin Guarde. Revet, man stod på, strakte sig halvanden sømil længere ud fra skibet mod vest. Foruden noget af mandskabet landsatte man også forsyninger, da der ikke syntes at være noget at få på Anegada, og sejl blev bragt ind, så man kunne bygge sig et telt.

Først den 17. august blev vejret bedre. Der kom da henimod aftenen kanoer ud med folk fra Spanish Town (Spanstun) på Virgin Guarde og fra Tortola. De forsøgte at komme om bord på skibet; men det blev dem nægtet. De gik derpå i land og tilbød deres tjeneste ved bjergningen, men da de krævede at få en trediedel af det bjergede til sig selv og en trediedel til ejeren af Anegada, sagde man nej. De fartøjer, hvori de fremmede kom, var for små til at foretage redningsarbejde. Da de fremmede dagen efter fik fat i en af skibsfolkernes kister, brød de den også op og delte indholdet mellem sig, så man kunne nok se, hvad en sådan hjælp førte til. Megen lov og ret var der ikke i Vestindien på den tid.

I stedet for at løbe an på de fremmedes hjælp, besluttede man at sende bud til Sankt Thomas om forliset og søgte at leje en båd hertil,

men kunne ingen få, skønt man bød 20 rdlr. derfor. Det blev da til, at kaptajn Bagge med „Salvator Mundi“s egen båd med fornødent mandskab den 19. august drog afsted til Sankt Thomas for selv at overbringe budskabet. Også guldkisten og brevskeberne tog han med. På vejen mødte båden en bark, som var sendt til hjælp fra Sankt Thomas, hvor man allerede havde fået underretning om forliset; men Bagge drog videre, overnattede på Sankt Jan og nåede den 23. august frem til kommandanten på Sankt Thomas, Henrik Suhm, der lovede al mulig hjælp.

Kommandanten havde i virkeligheden allerede lejet to barker til at gå til vraget og søge at redde, hvad reddes kunne, før der eventuelt opstod en ny storm. Det var på den tid af året, da uvejre og orkaner hjem-søgte Vestindien.

Den ene af de lejede barker var fra byen Sankt Thomas og førtes af skipper Bratling, den anden kom fra Spanstun og førtes af skipper John Wenterpool. Den ene var hyret for 8 rdlr., den anden for 10 rdlr. om dagen. Hensigten var, at de skulle bringe tingene ind i en bugt på Anegada, og hvis ikke der fandtes et passende landingssted, skulle de gå til Spanstun. Et par af „Salvator Mundi“s overordnede skulle så følge med ind og holde vagt ved de reddede genstande. I første omgang skulle man søge at bjerge de dele af ladning og skib, som var af størst værdi.

Som redningsarbejdet var planlagt, blev det også udført, idet varerne de første dage blev sejlet til Spanstun, siden til Sankt Thomas. Den første portion kom ind den 23. august og omfattede 16 baller katun og 80 huder, dagen efter 19 baller katun og 90 huder, og sådan blev det ved, indtil alt, hvad der kunne reddes, var kommet i land. Til at passe på varerne medfulgte A. Willemsen, der formentlig var om bord som passager, og understyrmand Skov. Siden lejede man pakhus; nogle negre bragte varerne under tag, og en købmand Raed i Spanstun overtog ansvaret for dem, så de siden kunne leveres til Sankt Thomas.

En gang måtte arbejdet dog afbrydes på grund af storm, og de folk, der endnu var om bord, blev da efter deres forlangende sat i land på Anegada, idet de hertil benyttede „Salvator Mundi“s chalup; den blev derefter trukket på land og fortøjet til et træ. Allerede næste morgen kunne man igen sejle ud til vraget. Dagen derpå kom en tredie bark tilhørende jøden Rosetto fra Sankt Thomas og med byfoged Lorentz Hendrichsen om bord, og en af de to andre barker blev ladet med takkelage og tovværk og sendt til Sankt Thomas med brev til guvernøren.

Den 30. august kom kaptajn Bagge tilbage fra guvernementet, og byfogeden satte nu retten om bord. En skriftlig beretning, som kaptajnen havde udarbejdet, samt skibets journaler blev oplæst, og skibsfolkene, 23 mand i alt, aflagde ed på forklaringerne. Fire skibsdrenge var for unge, til at man kunne kræve ed af dem, og fire engelske matroser, som var hyrede på Sankt Thomas, var stukket af den 19. august. Man aflagde også ed på, at skibet ved afgangen fra Sankt Thomas havde været tæt og velforsynet.

Alle var enige om at redde, hvad der endnu kunne reddes af det, der stadig var på vraget. Af sukkerladningen måtte resterne være skyllet væk, og hvad der var tilbage af katun og huder, måtte være bedærvet; men kanoner, ankre og tovværk lod sig endnu bjerge.

Byfogeden havde medbragt otte mand fra Sankt Thomas, som skulle hjælpe med det resterende arbejde, og de følgende dage blev både og barker losset fulde med, hvad der var tilbage af værdi. Det lykkedes endnu at hugge mellemdækket op, så nogle flere huder og katuner kunne fiskes op, ja selv noget sukker fik man fat i, og hvad der var det allervigtigste, noget af det elfenben, som „Haabet Galley“ havde haft med fra Guinea, kom for en dag. En af barkerne fik en flåde af rundholter på slæb. Hvad man kunne løsgøre af selve skibsskroget blev også bragt om bord i barkerne. Endnu en gang sinkedes bjergningsarbejdet af hård vind.

Den 13. september kunne man hente de sidste genstande, der var sat i land på Anegada.

Om formiddagen den 15. september blev ved offentlig auktion på Spanstun resterne af vraget solgt „efter Söemands Costyme (coutume) ved Eet brendendis liuss“ (lys), idet der kunne bydes, så længe lyset brændte. Vraget blev råbt op til 300 rdlr. eller „piesos of Eight“, men så meget ville ingen give. Kaptajn Bagge mente, at der manglede velhavende folk på stedet, og det hjalp ikke, at auktionen også var bekendtgjort på Tortola. Efter flere timers forløb købte skipper Wenterpool vraget for 106 rdlr. Bratling fik for 8 rdlr. pr. dag den opgave at bringe alt, hvad der var ilandsat på Spanstun, til Sankt Thomas.

Efter at alt således var bragt i orden, dukkede en enke, som ejede Anegada, op og forlangte afgift både af guldkisten og af alt andet, hvad der var ført i land. Sagen blev bragt for en nyvalgt guvernør på Spanstun; men kaptajn Bagge, der endnu var på stedet, protesterede, og da enken ikke kunne bevise, at noget af værdi var bragt i land på

hendes ø, blev kravet underkendt. Samme dag, det var den 17. september, blev vraget overgivet til køberen, og de sidste danske forlod det. To dage senere var kaptajnen tilbage på Sankt Thomas.

Der blev nu igen holdt forhør om ulykken. Skibsfolket aflagde ed på rigtigheden af de derved oplæste skibsjournaler. Ligeledes måtte de bekræfte, at der ikke havde været mere at redde på skroget, og at der intet var gået tabt af det, som var reddet i land.

Dertil opstilledes en fortegnelse over det bjergede gods, omfattende blandt andet en god del af skibets takkelage, sejl, tove, liner, blokke, 10 kompasser, 13 timeglas, 9 flag, 1 vimpel, 6 ankre, 2 6-pundige og 10 4-pundige kanoner, 15 håndskydevåben, 2 huggerter og 6 „enterbiler“, desuden en del værktøj, køkkentøj, lamper og lanterner, vægte og en medicinkiste.

Af ladningen reddedes 82 baller katun, 594 huder, 13 „halfkies“ (halvkister) sukker og 24 elefanttænder. Af katunet var de 71 baller gode, og de vejede 20.939 pund.

Af det bjergede gods blev ved fire auktioner solgt for 1335 rdlr., hvoraf 4 % blev betalt i salær. Den samlede omkostning ved bjergningen blev pr. 30. oktober 1729 opgjort til 1550 rdlr., siden til 1656 rdlr. Det bjergede gods, som ikke kunne sælges på Sankt Thomas, blev vurderet til 3769 rdlr.

Skibets mandskab havde før afrejsen fra København fået udbetalt tre måneders gage, men havde, da det blev aftakket den 20. september 1729, til gode for de to følgende måneder, hvilket beløb sig til 353 rdlr. Heraf var dog betalt nogle mindre summer i forskud.

„Salvator Mundi“s stranding på Anegada Rev i Vestindien fik et efterspil i Europa. Skibet med ladning var ud fra en af beregningerne før afrejsen fra København forsikret for 20.000 rdlr. gennem det derværende assurance kompagni. Når værdien af det reddede blev fra-draget, blev restbeløbet 16.492 rdlr., som blev det beløb, man foreløbig søgte dækning for.

Den 17. december 1729 anmodede det vestindisk-guineiske kompagnis direktion de kommitterede ved assurancekompagniet om at anvise til udbetaling „den summa, som udi Assurance Cassen kunne være stående“, altså et slags forskud på assurancebeløbet, og allerede den 20. december blev 5000 rdlr. anvist.

Med den endelige godtgørelse for assurancen gik det derimod ikke så let. Forsikring var som nævnt tegnet hos assurancekompagniet i Køben-

havn, men for ladningen var igen tegnet en forsikring i Holland på 14.000 rdlr. hollandsk kurant. „Salvator Mundi“s ladning blev i virkeligheden takseret til 30.000 rdlr., cascoen til 8.000 rdlr., således at der forelå en betydelig underforsikring.

At assurancekompagniet uden videre skulle gå ind på de stillede krav var ikke at vente. Det vestindisk-guineiske Kompagnis bogholder, P. Mariager, opstillede nye beregninger og var færdig dermed i februar 1730, men assurancekompagniet svarede hertil i april, at man havde meget at bemærke til taksationen i Vestindien af det gods, der var bjerget, men ikke solgt. I alt fald kunne assurancen ikke betale pakhusleje for varerne. Denne pakhusleje var anført til 100 rdlr. Prisen for huderne var ansat forskelligt, men burde jo være ens for alle huder, så også denne beregning måtte ankes. I antallet af reddede huder var ikke medtaget, hvad det ene af redningsfartøjerne havde taget i land. Måske var der heller ikke tabt så meget på vægten af bomuld som anført.

Hvad der var reddet, burde jo komme assurandørerne til gode, og da man ikke vidste, hvor stor ladningen havde været, måtte erstatningen beregnes ved at trække værdien af det reddede fra assurancesummen. Til det reddede burde i så fald guldkestens indhold regnes, og det vestindisk-guineiske kompagni burde altså rykke ud med, hvilken værdi dens indhold havde. Lønnen til folkene måtte kun beregnes for den tid, de var ombord, og for den tid, de deltog i redningsarbejdet; forudbetalt løn kunne ikke medregnes.

Beløbet for det solgte burde beregnes i den lokale mønt, stück van achten, pieces of eight, (hvilket også til dels var sket), og derefter omregnes til dansk kurant, „da man skulle formene, at dets valør ej langt fra skulle kunne opnå de hollandske penges valør“.

Der var endvidere beregnet meget rigeligt for det redningsarbejde, som kompagniets egne folk havde udført; det var vel i alle tilfælde deres skyldighed at virke til kompagniets bedste, så denne post burde helt stryges. Endelig skulle der fra skadesummen fradrages 2 % af forsikringssummen, som var kompagniets selvrisiko.

Det var assurancekompagniets bogholder Kolmer, der havde affattet disse indvendinger. P. Mariager var naturligvis parat med et forsvar for sine beregninger. Hovedspørgsmålet var selvfølgelig guldkisten. Det hed her, at når kompagniet kunne bevise, at ladningen bortset fra guldet, „med de permitterede 50 % tilregnet“, repræsenterede en større sum end der var takseret for, så kunne guldet ikke trækkes fra erstatningen, for



Udsigt fra den østlige del af St. Jan over Coral Bay og Hurricane Hole med Tortola i baggrunden. Billedet giver et indtryk af det skønhedsfyldte men farlige farvand i Vestindien, med skær, klippeøer og under søens overflade koralrev. For søfarten har det altid været et farvand fuldt af risiko. Fot. Henning Henningsen

View from the East End of St. John across Coral Bay and Hurricane Hole towards the island of Tortola, a beautiful but dangerous water where many ships have met with disaster.

det var bekendt, at det kom fra Guinea, og kompagniet vidste intet derom, da forsikringen blev tegnet. Gullet var altså ikke forsikret. Hvis kompagniet havde vidst, at der ville blive sendt guld med skibet, havde man forsikret det. Forsikringen omfattede kun returladningen fra Sankt Thomas, „hvorunder det meget vel er bekendt, at guld ikke kan henføre“.

Ud over dette diskuterede Mariager taksationen af huder og udbetaling af lønninger; blandt andet mindede han om, at der ingen restgæge var beregnet for kaptajnen. Det var dog småbeløb, det her drejede sig om. De 2 %, der skulle trækkes fra, gjaldt efter Mariagers opfattelse kun, hvor der var tale om fuldstændig skade, og intet bjergedes.

Assurancekompagniet henviste nu til det vestindisk-guineiske kompagnis bekendte generøsitet og retsindighed, og man nøjedes med for guldkistens vedkommende at appellere til kompagniets direktion om at

overveje, „hvor stor billighed der udi denne post findes“. Man søgte at slå det hen med at påstå, at de 6.000 rdlr., som kisten måske indeholdt, var af ringe betydning og ikke værd at tvistes om med et så højanseligt kompagni. Også for kursberegningerne appellerede man til kompagniets „æqvanimitet“.

Da assurancen ikke selv kunne overtage det reddede gods, så foreslog man, at Mariager af sit kompagnis protokoller søgte at finde frem til, hvad huder og bomuld almindeligt købtes for på Sankt Thomas, og at disse priser så blev lagt til grund for vurderingen. Assurancekompagniet mente også, at lønningerne kunne beregnes herhjemme. Disse beregninger ville Mariager dog ikke foretage.

Det blev hævdet, at på Sankt Thomas blev der ikke almindeligt handlet med kontanter, men de omsatte varer vurderedes i penge og indførtes på denne måde på regningerne. Rigsdaler, mark og skillinger regnedes lige med styck van achten, realer og styvere, endskønt de her var af ulige værd. De afholdte auktioner på Sankt Thomas viste dog, at man også der betalte med rede penge. Det var rigtigt, at penge på Sankt Thomas var af højere valør og bonitet end den gangbare mønt i Danmark; man var i Danmark endog ved lejlighed blevet tildømt 25 % i erstatning. Endelig holdt handelskompagniet for, at skaden var total, så assurancebeløbet, 20.000 rdlr. skulle udredes i sin helhed med fradrag af 2 % ifølge policen, dette uanset, at handelskompagniet „nogle få levninger i god betaling antager“.

Imidlertid forsynede assurancekompagniet indtil juni 1730 det vestindisk-guineiske kompagni med i alt 14.654 rdlr. Til en begyndelse svarede handelskompagniet renter af pengene, men i juni erklærede det, at man ikke ville betale renter længere end til den 20. april, hvilket var to måneder efter, at man havde fremsendt kravet om erstatning, og ifølge forsikringsbetingelserne skulle erstatningen netop være erlagt to måneder efter, at kravet var fremsat. Assurancekompagniet blev meget stødt herover; dette om renterne var fremsat af de højt ærede herrer, „med hvilke vi daglig omgås“, og en endelig opgørelse af skaden forelå efter assurancekompagniets opfattelse stadig ikke. De to måneder kunne først beregnes, fra en sådan opgørelse forelå. Det udbetalte beløb måtte stadig betragtes som lån.

Uenigheden om rentebetaling fik derefter Mariager til at rykke ud med et svar, ikke uden skarphed, dateret 7. juli 1730. Guldkestens indhold skulle herefter være 2024 rdlr. Blandt andet drøftede han, om

de bjergede, men ikke solgte ting tilhørte handelskompagniet eller assurancekompagniet, og om hvem af dem der så skulle betale for bjergning og pakhusopbevaring af effekterne. Når assurancekompagniet ville udrede fuld erstatning, gik det vestindisk-guineiske kompagni sluttelig ind på, at der måtte fradrages de 2 %, så det blev 19.600 rdlr. Herfra skulle så regnes bjergede værdier for 3055 rdlr., således at slutkravet blev 16.544 rdlr. Skrivelsen blev afgivet i Mariagers navn, fordi direktørerne syntes, at assurancekompagniets sidste skrivelse havde været for „épineux“.

Assurandørerne fastholdt heroverfor deres krav om beregninger og tilbød nu en erstatning på 15.826 rdlr.; men den 25. juli forhandlede parterne derefter mundtlig, og for at undgå uenighed enedes man om, at assurancekompagniet skulle betale 16.400 rdlr., „hvormed man på begge kompagniers vegne er fornøjet, og skaden aldeles afgjort“.

I virkeligheden drejede striden mellem de to kompagnier sig ikke om store beløb, men som følge af underforsikringen led det vestindisk-guineiske kompagni et betydeligt tab ved „Salvator Mundi“s forlis.

Ovenstående bygger på et læg i Vestindisk-guineisk kompagnis pakke 209 i Rigsarkivet: Dokumenter vedk. skibsekspeditioner til Vestindien og Guinea XI, 1728-31. Et enkelt aktstykke af 23/6 1730 ligger i kompagniets pakke 18: Referater og voter 1699-1702, 1708-30.

Om fregatten „Salvator Mundi“, tilhørende det Vestindisk-guineiske Kompagni i København, kan følgende oplyses ud fra Handels- og Søfartsmuseets kartoteker:

1719-20 gik den til Vestindien (kapt. Fr. Moth). I efteråret 1720 gik den igen ud, men strandede på Lappegrunden nord for Helsingør og måtte gå retur til København, hvorfra den atter gik ud 26. april 1721. Den ankom til St. Thomas 28. juni samme år. Kaptajnen, Peder Welling, døde 3. aug. 1721 og blev begravet på St. Thomas. Overstyrmand Rasmus Olufsen Gotland overtog kommandoen, men blev degraderet og døde på St. Thomas 23. nov. 1721. Skibet hjemkom 1722. Under kapt. Trane foretog det to vestindiefarter i 1723-24 og 1725-26. Der foreligger ikke oplysninger om skibets farter i 1726-28, men det kan vel formodes, at det har foretaget i hvert fald én, måske to rejser til Vestindien. I 1729 gik det atter ud (kapt. Aug. Hammer, afløst på St. Thomas af Cornelius Bagge), men forliste 1729 på hjemrejsen som her skildret.

Vedrørende episoden ud for Kronborg i artiklens begyndelse kan nævnes, at skibe, der passerede slottet, lige fra Erik af Pommerns tid måtte vise deres respekt ved at „stryge for Kronborg“, dvs. lade topsejlet falde, på strækningen mellem flg. pejlemærker: når dronninge- og kongetårnet stod overét til når kongetårnet og Helsingørs St. Olaikirke stod overét, dog ikke mere end fem minutter, idet det ofte kunne være svært at komme frem på grund af ugunstige strømfor-

hold og modvind. Hvis hilsepligten ikke blev iagttaget, blev der fyret med skarpt fra Kronborgs kanoner. Kaptajnen blev så hentet i land og måtte betale bøde samt erstatte udgifterne for skuddet og give drikkepenge til kanonerne. At der nemt kunne opstå uoverensstemmelser, er ganske naturligt, og kaptajn Hammer handlede ganske korrekt i at betale på stedet, men samtidigt indberette sagen for kompagniet til nærmere undersøgelse.

THE WRECK OF THE "SALVATOR MUNDI" IN 1729

Summary

The "Salvator Mundi" was a vessel belonging to the West India and Guinea Company, Copenhagen. Between 1719 and 1729 it made a number of voyages between Denmark and St. Thomas, one of the Virgin Islands. On its last outward journey, in 1729, the captain, Augustus Hammer, was fined accused of failing to observe the ancient custom of saluting the fortress of Kronborg. The passage was completed without further incident. In St. Thomas another captain took over, one Cornelius Bagge, and the ship sailed for home on Aug. 12th 1729. However a contrary wind got up and on the night of Aug. 15th the ship went on to a reef off the island of Anegada. Next morning the crew realised that the ship could not be saved. The captain refused to admit it and the crew put their views in writing. Most of them were put on land, leaving only a guard on board to prevent natives of the nearby islands from taking the ship. In the next few days some of the cargo was taken by boats to the ports of Spanish Town on Virgin Gorda and St. Thomas. This operation is described in detail. Afterwards it was sold by auction.

The most interesting point about this otherwise ordinary shipwreck is that when the company in Copenhagen claimed compensation for their losses from the local Sea Insurance Company (established 1726) a dispute arose. Ship and cargo had been insured for 20,000 Danish rix dollars. The estimated value of the salvaged goods was deducted and the West India and Guinea Company asked for 16,492 rix dollars, which certainly did not cover their real loss. The insurance company tried very hard to reduce this amount, but eventually a compromise was agreed upon as the boards of the two companies came from the same narrow circle of Copenhagen aristocracy and high finance.